

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

«ΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΩΦΕΛΕΙΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΑΠΟ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ»

Δενδρινού Παναγιώτα

Διπλωματική Εργασία
που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του
Πανεπιστημίου Πειραιώς ως
μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης
στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Νοέμβριος 2013

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Εγώ, η Δενδρινού Παναγιώτα, υπεύθυνος για την εκπόνηση της παρούσας εργασίας δηλώνω ότι φέρω ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του εκπαιδευτικού σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης, της φύσης του υλικού που χρησιμοποιήθηκε (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα. Εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος που χρησιμοποιήθηκε σε σχέση με όλο το κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στην γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από την ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν

- Χλωμούδης Κωνσταντίνος
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος
- Βαλμά Ερασμία

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνωμών του συγγραφέα.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα Καθηγητή μου Κο Χλωμούδη Κωνσταντίνο καθώς και τον Κο Λαμπρίδη Χρήστο για την εμπιστοσύνη στην ανάθεση του θέματος, καθώς και για την καθοδήγηση, την ενθάρρυνση και υποστήριξη σε όλα τα στάδια της εργασίας αλλά και τις καίριες συμβουλές τους. Ιδιαίτερες ευχαριστίες θα ήθελα να αποδώσω και στα μέλη της Επιτροπής, Κο Θεοδωρόπουλο Σωτήριο και Βαλμά Ερασμία.

Θερμές ευχαριστίες σε όλους του καθηγητές του Μεταπτυχιακού Προγράμματος στην Ναυτιλία που μου έδωσαν τα απαραίτητα εφόδια να αποκτήσω ένα καλό επίπεδο πάνω στον τομέα της Ναυτιλίας.

Θερμές ευχαριστίες στην οικογένεια μου και στα αγαπημένα μου πρόσωπα όπου με την αμέριστη συμπαράσταση συνέβαλαν στην προσπάθεια μου να φέρω εις πέρας την Διπλωματική μου Εργασία.

Τέλος, θα ήθελα να αφιερώσω την παρούσα Διπλωματική Εργασία στην οικογένεια μου.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Περίληψη	1
Εισαγωγή	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	5
1.1. Η Οικονομική Σημασία της Ναυτιλίας	5
1.2. Ελληνική και Ελληνόκτητη Ναυτιλία.....	9
1.3. Ελληνόκτητη Ναυτιλία - Μια Ισχυρή Παγκόσμια Δύναμη.....	12
1.4. Η Επίδραση της Ναυτιλίας σε Αλληλένδετους Κλάδους της Οικονομίας..	16
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	19
2.1. Το Θεσμικό Νομικό Πλαίσιο της Ποντοπόρου Ναυτιλίας.....	19
2.2. Όριο Ηλικίας, Παράλληλη Νηολόγηση Πλοίων και Διεθνείς Συμβάσεις...	24
2.3. Τέλη, Έξοδα Νηολόγησης, Εγγραφή Υποθήκης	25
2.4. Ημεδαπές ή Αλλοδαπές Εταιρείες με Ελληνική Σημαία.....	26
2.4.1. Φοροαπαλλαγές Εφοπλιστών ως Φυσικά Πρόσωπα.....	30
2.5. Αλλοδαπές Εταιρείες με Ελληνική ή Ξένη Σημαία	32
2.5.1. Απαλλαγή Φορολόγησης, Διανομής Κερδών και Μεταβίβασης Μετοχών	33
2.5.2. Ετήσια Εισφορά στα Γραφεία Αλλοδαπών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων	34
2.6. Συμφωνία Κυβέρνησης – Εφοπλιστών για Εθελοντική Εισφορά 140 Εκατομμυρίων Ευρώ	35
2.7. Ευρωπαϊκή Επιτροπή και Ελληνική Ναυτιλία	36
2.8. Κυβερνητική Παρέμβαση και Εμπορική Ναυτιλία	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 - ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ	43
3.1. Γενικά περί Ισοζυγίου Πληρωμών	43
3.2. Η Επίδραση της Εμπορικής Ναυτιλίας	45
3.3. Σύγκριση του Ναυτιλιακού Συναλλάγματος με το Ταξιοτικό και το Μεταναστευτικό	50
3.4. Επιρροή της Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία	52
3.4.1. Θαλάσσιες Μεταφορές – Ποντοπόρος Ναυτιλία	54

3.4.2. Ποντοπόρος Ναυτιλία και Ελλειματικό Ελληνικό Εμπορικό Ισοζύγιο	56
3.4.3. Ισοζύγιο Υπηρεσιών και Εξωτερικών Συναλλαγών	58
3.5. Συγκριτική Παρουσίαση των Εισπράξεων απο Θαλλάσιες Μεταφορές	70
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 - ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΩΝ ΠΛΑΙΣΙΩΝ	73
4.1.Εισαγωγικά	73
4.2. Φορολογικό Πλαίσιο Ολλανδίας	74
4.3.Φορολογικό Πλαίσιο Κύπρου	77
4.3.1. Συντελεστές Φόρου Χωρητικότητας	81
4.4.Φορολογικό Πλαίσιο Μάλτας	82
4.5.Παρατηρήσεις	86
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	87
5.1. Συμπεράσματα	87
5.2. Προτάσεις	88
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	91

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 1: Οι 35 χώρες και περιφέρειες με το μεγαλύτερο στόλο, 1 Ιανουαρίου 2012 (Dwt)	7
Πίνακας 2: Ελληνόκτητος στόλος	13
Πίνακας 3: Πλοία υπό ελληνική σημαία	14
Πίνακας 4: Μέση ηλικία ελληνόκτητου στόλου 2001-2012.....	15
Πίνακας 5: Νηολόγηση κατά το άρθρο 5 ΚΔΝΔ§1 και κατά το άρθρο 13 Ν. Δ. 2687/53 συνδ. 107 Σ.....	22
Πίνακας 6: Υπολογισμός φόρου πλοίων α' κατηγορίας	27
Πίνακας 7: Κλιμάκια ολικής χωρητικότητας και αντίστοιχοι συντελεστές	28
Πίνακας 8: Υπολογισμός φόρου πλοίων β' κατηγορίας	29
Πίνακας 9: Επιπλέον φορολογικές απαλλαγές σε πλοία β' κατηγορίας	30
Πίνακας 10: Κλιμάκιο Ετησίου Συνολικού Εισαγόμενου Συναλλάγματος	35
Πίνακας 11: Εξέλιξη Ναυτιλιακού Συναλλάγματος	47
Πίνακας 12: ΑΕΠ των δέκα μεγαλύτερων οικονομιών στον κόσμο (G10)	49
Πίνακας 13: Σύγκριση Ναυτιλιακού, Ταξιδιωτικού και Μεταναστευτικού Συναλλάγματος (2002-2011)	52
Πίνακας 14: Ισοζύγιο θαλάσσιων μεταφορών (εμπορικό και υπηρεσιών) (2002-2011) Ποσά σε εκατομμύρια ευρώ	55
Πίνακας 15: Ισοζύγιο Υπηρεσιών 2000-2011	60
Πίνακας 16: Προσωρινό Ισοζύγιο Εξωτερικών Συναλλαγών (Ποσά σε εκατομμύρια Ευρώ)	62
Πίνακας 17: Ολλανδικό tonnage tax	77
Πίνακας 18: Συντελεστές για τον υπολογισμό του φόρου χωρητικότητας	81
Πίνακας 19: Κόστος ίδρυσης Μαλτέζικης εταιρείας ανάλογα με το μετοχικό της κεφάλαιο	84

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

Διάγραμμα 1: Η δύναμη του εμπορικού ναυτικού στόλου παγκοσμίως	10
Διάγραμμα 2: Η δύναμη του εμπορικού ναυτικού στόλου για τις χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης	11
Διάγραμμα 3: Ο στόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Dwt).....	12
Διάγραμμα 4: Εξέλιξη δεικτών ναύλων πλοίων ξηρού φορτίου (BDI) και πετρελαιοφόρων (BDTI) – Τριμηνιαία στοιχεία	68
Διάγραμμα 5: Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών % ΑΕΠ	71

ΓΡΑΦΗΜΑΤΑ

Γράφημα 1: Εισαγωγές, Εξαγωγές & Καθαρές Εισπράξεις ανά έτος	48
--	----

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι να προσεγγίσει τις χρηματοοικονομικές ωφέλειες της Ελληνικής οικονομίας από τη δραστηριότητα της ποντοπόρου ναυτιλίας. Κατά την έναρξη του παρόντος πονήματος πραγματοποιείται μια πρώτη αναφορά στην οικονομική σημασία της ναυτιλίας και στο ρόλο που έπαιξε στην άνθηση της ελληνικής οικονομίας. Γίνεται μια διάκριση ελληνικής και ελληνόκτητης ναυτιλίας καθώς και αναλύεται η επίδραση που έχει σε αλληλένδετους κλάδους της οικονομίας.

Στο επόμενο μέρος γίνεται εκτενής ανάλυση του νομοθετικού πλαισίου αλλά και στο ρόλο του κράτους στην ελληνική εμπορική ναυτιλία. Ακόμα, παρουσιάζεται το ισοζύγιο πληρωμών, καθώς και το ποσοστό που επηρεάζεται η ελληνική οικονομία από το ναυτιλιακό συνάλλαγμα. Ακόμα, παρουσιάζονται οι εισπράξεις που είχε η ελληνική οικονομία από την ναυτιλία τα τελευταία χρόνια και παρατίθενται τα μακροοικονομικά των θαλάσσιων μεταφορών της χώρας.

Βαίνοντας προς το τέλος του πονήματος, αναλύεται η συμβολή από την επιβολή φορολογίας από τις εκάστοτε χώρες στην ανάπτυξη της ναυτιλίας γενικότερα αλλά και της οικονομίας τους ειδικότερα. Γίνεται σύγκριση ανάμεσα στις χώρες κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ελλάδα, Ολλανδία, Κύπρος και Μάλτα). Τέλος, αναφέρονται επιγραμματικά τα βασικότερα σημεία της έρευνας και προτείνονται λύσεις για περαιτέρω βελτίωση.

Λέξεις-κλειδιά:

- Ελληνικός στόλος
- Νομοθετικό πλαίσιο
- Ισοζύγιο Πληρωμών
- Φορολογικό πλαίσιο

ABSTRACT

The purpose of this dissertation is to analyze the financial benefits of oceangoing shipping to the Greek economy. At the beginning of this essay a first reference is made to the economic importance of shipping and the role it played in the flourishing Greek economy. A distinction between Greek-owned and Greek-flag merchant fleet is made and the effect which has on other related sectors (maritime cluster) is analyzed.

In the next part of the essay, the legal framework of Greek merchant shipping and the role of the state are evaluated. Moreover, a reference is made to the balance of payments and the percentage the Greek economy is influenced by the shipping foreign currency influx. Moreover, the income of the Greek economy generated by the shipping in the past few years as well as the macroeconomics of the marine transports of the country, are some other subjects which are raised.

Finally, the contribution from taxation by individual countries in the development of shipping in general and of the economy in particular is being investigated. A comparison is being made to other EU member states (Greece, Holland, Cyprus and Malta). Last but not least, the main points of the dissertation are briefly described as well as proposed solutions for further improvement.

Keywords:

- Greek fleet
- Legal framework
- Balance of payment
- Taxation

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ελληνική ναυτιλία κατέχει τις πρώτες θέσεις στην παγκόσμια ναυτιλιακή οικονομία. Ένας από τους βασικότερους ρυθμιστές της Ελληνικής οικονομίας αποτελεί το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, ενώ η βιομηχανία της εμπορικής ναυτιλίας αποτελεί έναν από τους βασικούς πυλώνες της. Σκοπός της διπλωματικής αυτής εργασίας είναι να γίνει μια παρουσίαση των πραγματικών ωφελειών της ποντοπόρου ναυτιλιακής δραστηριότητας στην οικονομία της χώρας μας. Ακόμα επιδιώκουμε να μελετήσουμε την πραγματική δύναμη που κατέχει το ναυτιλιακό συνάλλαγμα και κατά πόσο έχει βοηθήσει την Ελληνική οικονομία. Εξετάζεται το φορολογικό πλαίσιο χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ελλάδας μεμονωμένα. Θα αποτελούσε έλλειψη βέβαια αν δεν γινόταν ανάλυση της συμβολής της ναυτιλίας στην απασχόληση της χώρας μας.

Επιγραμματικά, η παρούσα εργασία χωρίζεται σε πέντε κύρια μέρη. Στο κεφάλαιο ένα γίνεται μια πρώτη αναφορά στην ιστορία της εμπορικής ναυτιλίας και τους λόγους που οδήγησαν στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών. Ακόμα πραγματοποιείται μια συνοπτική παρουσίαση της ελληνικής και ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας.

Στο κεφάλαιο δύο αναλύεται το νομοθετικό πλαίσιο της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Τί ισχύει για τη φορολογία των πλοίων με ελληνική και ξένη σημαία, και για τις ημεδαπές και αλλοδαπές εταιρείες. Γίνεται αναφορά στις φοροαπαλλαγές που ισχύουν, σύμφωνα με το νέο φορολογικό σχέδιο.

Στο κεφάλαιο τρία, παρουσιάζεται αναλυτικά η επίδραση της εμπορικής ναυτιλίας στο ισοζύγιο πληρωμών. Εξετάζεται η συνεισφορά της ποντοπόρου φορτηγού ναυτιλίας στην εθνική οικονομία. Παρουσιάζονται και αναλύονται πίνακες με την επιρροή της ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας, το ισοζύγιο πληρωμών, το ισοζύγιο υπηρεσιών, εμπορικό ισοζύγιο τα τελευταία χρόνια. Στη συνέχεια, παρατίθεται μια συγκριτική παρουσίαση των εισπράξεων από τις θαλάσσιες μεταφορές.

Στο κεφάλαιο τέσσερα, πραγματοποιείται εκτενής ανάλυση των φορολογικών πλαισίων της Ελλάδας καθώς και των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και των συντελεστών φόρου χωρητικότητας. Η επιβολή φορολογίας από τις εκάστοτε χώρες

πώς συμβάλλει στην ανάπτυξη της ναυτιλίας γενικότερα αλλά και της οικονομίας τους ειδικότερα.

Στο πέμπτο και τελευταίο κεφάλαιο αναφέρονται επιγραμματικά τα βασικότερα σημεία της παρούσας διπλωματικής εργασίας καθώς και προτεινόμενες λύσεις για περαιτέρω βελτίωση και συνεισφορά της ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

1.1. Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η οικονομική σημασία της ναυτιλίας, τόσο στα πλαίσια της οικονομίας ενός έθνους, όσο και στα πλαίσια της παγκόσμιας οικονομίας, είναι ουσιαστική. Η επέκταση και η ενοποίηση των αγορών σε παγκόσμιο επίπεδο καθώς και η μεγάλη αύξηση του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου ήταν σε σημαντικό βαθμό αποτέλεσμα της δυνατότητας μαζικής, τακτικής και ταυτόχρονα οικονομικής μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων πρώτων υλών, ημι-επεξεργασμένων και τελικών προϊόντων καθώς και επιβατών σε μεγάλες αποστάσεις. Η μετάβαση από ένα κόσμο απομονωμένων κοινωνιών σε μια ενοποιημένη παγκόσμια οικονομία έγινε δυνατή μέσω της ναυτιλίας¹.

Η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες είναι παράγωγος ζήτηση αφού δημιουργείται από την ζήτηση για αγαθά. Λαμβάνοντας αυτό υπόψη θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι η ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου ήταν η αφορμή για την ανάπτυξη και της ναυτιλίας. Το πιο σωστό όμως και ακριβές είναι η αποδοχή ότι πρόκειται για μια σχέση αλληλεξάρτησης. Χωρίς τη ναυτιλία και την ανάπτυξή της δεν θα ήταν δυνατή η μεταφορά των αγαθών καθώς και η ανάπτυξη των αγορών και των οικονομιών γενικότερα, αλλά αντίστοιχα χωρίς την αύξηση της παραγωγής που ήταν απόρροια της διευρυμένης ζήτησης, δεν θα ήταν δυνατή η ανάπτυξη της ναυτιλίας.

Χωρίς την ανάπτυξη της ναυτιλίας, που έχει σαν αποτέλεσμα τις φθηνές, αξιόπιστες και κατάλληλα παρεχόμενες θαλάσσιες μεταφορές, η ανταλλαγή των αγαθών και των υπηρεσιών θα ήταν υπερβολικά μικρότερη σε όγκο με σοβαρές επιπτώσεις στο επίπεδο ζωής παγκόσμια (Branch, 1988).

Η εθνική οικονομία της Ελλάδας επηρεάζεται κατά ένα πολύ μεγάλο ποσοστό από την εμπορική της ναυτιλία, καθώς αποτελεί το σημαντικότερο φορέα στο μεταφορικό κλάδο και συμβάλλει σε πολύ μεγάλο βαθμό στο ισοζύγιο πληρωμών της χώρας, όπως θα

¹ Γιάννης Θεοτοκάς, Μαρία Λεκάκου, Θάνος Πάλλης, Θεόδωρος Συριόπουλος, Γιάννης Τσαμουργκέλης – «Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση και Ανταγωνιστικότητα», Εκδόσεις Gutenberg, Αθήνα, 2008

αναλυθεί σε επόμενο κεφάλαιο. Αν αναλογιστεί κανείς ότι οι θαλάσσιες μεταφορές διακινούν περίπου το 80% του όγκου του διεθνούς εμπορίου, ή το 90% του όγκου του διεθνούς εμπορίου², θα αντιληφθεί τον ουσιαστικό και θεμελιώδη ρόλο που παίζει στην εξέλιξη του έθνους.

Παίρνοντας ως δεδομένο τον ουσιώδη ρόλο που διαδραματίζει η ελληνική ναυτιλία στις θαλάσσιες μεταφορές, μπορεί να συμπεράνει κανείς ότι η περαιτέρω πρόοδος της και βελτίωσή της είναι εθνικής, ευρωπαϊκής και παγκόσμιας σημασίας. Συνεισφέρει στην εθνική οικονομία μέσω της απασχόλησης και των επενδύσεων, μειώνοντας με αυτόν τον τρόπο την ανεργία στη χώρα μας και αποτελεί μια έξοδο από την οικονομική και κοινωνική κρίση. Συμμετέχει αντίστοιχα στις διεθνείς συναλλαγές καθώς και στο ενδοκοινοτικό εμπόριο και σαφέστατα συμβάλλει στην αειφόρο ανάπτυξη αφού είναι συγκριτικά το ασφαλέστερο μέσο μεταφοράς όσον αφορά στο περιβάλλον.

Οι ευεργετικές συνέπειες της ελληνικής ναυτιλίας στη χώρα μας θα μπορούσαν να συνοψισθούν στα παρακάτω:

1. Εισαγωγή ναυτιλιακού συναλλάγματος, που το 2012 σύμφωνα με την Τράπεζα της Ελλάδος οι καθαρές εισπράξεις έφτασαν τα 6.96 δισεκατομμύρια ευρώ
2. Μεταφορά 90% των εξαγωγών της χώρας μας
3. Δημιουργία θέσεων εργασίας, όχι μόνο πάνω στο πλοίο αλλά και σε γραφεία ναυτιλιακά, σε παραναυτιλιακές δραστηριότητες (τράπεζες, ναυτασφαλιστές, ναυλωτές), ναυπηγικές μονάδες και γενικά σε υποστηρικτικές υπηρεσίες
4. Προσδίδει κύρος στην Ελλάδα
5. Επιπλέον, ένα ακόμα βασικό στοιχείο της ναυτιλίας είναι η αυτοδυναμία και ανεξαρτησία της, αφού δεν απαιτεί πόρους από το κράτος. Αυτό συμβαίνει γιατί τα κεφάλαια που απαιτούνται για την πραγματοποίηση επενδύσεων στο εξωτερικό (π.χ. ναυπήγηση πλοίου, επιθεωρήσεις) καλύπτονται από τις ίδιες τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, και πιο συγκεκριμένα από τα εισοδήματά τους όπου και παράχθηκαν στο εξωτερικό. Σε αντίθεση με τη ναυτιλία, ο τουρισμός απαιτεί επενδύσεις σε έργα υποδομής (αεροδρόμια, λιμάνια, δρόμοι) και αναλαμβάνει και το ρίσκο της μη απόδοσης αυτών των επενδύσεων.

²UNCTAD, «Developments in International Seaborne Trade», 2008

Στον παρακάτω πίνακα παρατίθενται οι 35 μεγαλύτερες ναυτιλιακές χώρες παγκοσμίως. Παρατηρούμε ότι η Ελλάδα κατέχει την πρώτη θέση, έχοντας όμως το μεγαλύτερο ποσοστό των πλοίων υπό ξένη σημαία.

Πίνακας 1: The 35 countries and territories with the largest owned fleets, as of 1 January 2012 (Dwt)

Country or territory of ownership	Number of vessels			Deadweight tonnage			Foreign flag as a percentage of total	Estimated market share 1 January 2012
	National Flag	Foreign Flag	Total	National Flag	Foreign Flag	Total		
Greece	738	2 583	3 321	64 921 486	159 130 395	224 051 881	71.02	16.10
Japan	717	3 243	3 960	20 452 832	197 210 070	217 662 902	90.60	15.64
Germany	422	3 567	3 989	17 296 198	108 330 510	125 626 708	86.23	9.03
China	2 060	1 569	3 629	51 716 318	72 285 422	124 001 740	58.29	8.91
Korea, Republic of	740	496	1 236	17 102 300	39 083 270	56 185 570	69.56	4.04
United States	741	1 314	2 055	7 162 685	47 460 048	54 622 733	86.89	3.92
China, Taiwan Province of	470	383	853	28 884 470	16 601 518	45 485 988	36.50	3.27
Norway	851	1 141	1 992	15 772 288	27 327 579	43 099 867	63.41	3.10
Denmark	394	649	1 043	13 463 727	26 527 607	39 991 334	66.33	2.87
Chinese Taipei	102	601	703	4 076 815	34 968 474	39 045 289	89.56	2.81
Singapore	712	398	1 110	22 082 648	16 480 079	38 562 727	42.74	2.77
Bermuda	17	251	268	2 297 441	27 698 605	29 996 046	92.34	2.16
Italy	608	226	834	18 113 984	6 874 748	24 988 732	27.51	1.80
Turkey	527	647	1 174	8 554 745	14 925 883	23 480 628	63.57	1.69
Canada	205	251	456	2 489 989	19 360 007	21 849 996	88.60	1.57
India	455	105	560	15 276 544	6 086 410	21 362 954	28.49	1.53
Russian Federation	1 336	451	1 787	5 410 608	14 957 599	20 368 207	73.44	1.46
United Kingdom	230	480	710	2 034 570	16 395 185	18 429 755	88.96	1.32
Belgium	97	180	277	6 319 103	8 202 208	14 521 311	56.48	1.04
Malaysia	432	107	539	9 710 922	4 734 174	14 445 096	32.77	1.04
Brazil	113	59	172	2 279 733	11 481 795	13 761 528	83.43	0.99
Saudi Arabia	75	117	192	1 852 378	10 887 737	12 740 115	85.46	0.92

Netherlands	576	386	962	4 901 301	6 799 943	11 701 244	58.11	0.84
Indonesia	951	91	1 042	9 300 711	2 292 255	11 592 966	19.77	0.83
Iran	67	71	138	829 704	10 634 685	11 464 389	92.76	0.82
France	188	297	485	3 430 417	7 740 496	11 170 913	69.29	0.80
United Arab Emirates	65	365	430	609 032	8 187 103	8 796 135	93.08	0.63
Cyprus	62	152	214	2 044 256	5 092 849	7 137 105	71.36	0.51
Viet Nam	477	79	556	4 706 563	1 988 446	6 695 009	29.70	0.48
Kuwait	44	42	86	3 956 910	2 735 309	6 692 219	40.87	0.48
Sweden	99	208	307	1 070 563	5 325 853	6 396 416	83.26	0.46
Isle of Man	6	38	44	226 810	6 131 401	6 358 211	96.43	0.46
Thailand	277	67	344	3 610 570	1 542 980	5 153 550	29.94	0.37
Switzerland	39	142	181	1 189 376	3 700 886	4 890 262	75.68	0.35
Qatar	48	37	85	881 688	3 745 663	4 627 351	80.95	0.33
Total Top 35 economies	14 941	20 793	35 734	374 029 685	952 927 192	1 326 956 877	71.81	95.34
Other owners	2 172	1 816	3 988	22 491 261	42 344 181	64 835 442	65.31	4.66
Total of known economy of ownership	17 113	22 609	39 722	396 520 946	995 271 373	1 391 792 319	71.51	100.00
Others, unknown economy of ownership			7 179			126 317 184		
World Total			46 901			1 518 109 503		

Πηγή: United Nations Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport 2012, βασισμένο σε στοιχεία απο IHS Fairplay (http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf)

1.2. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

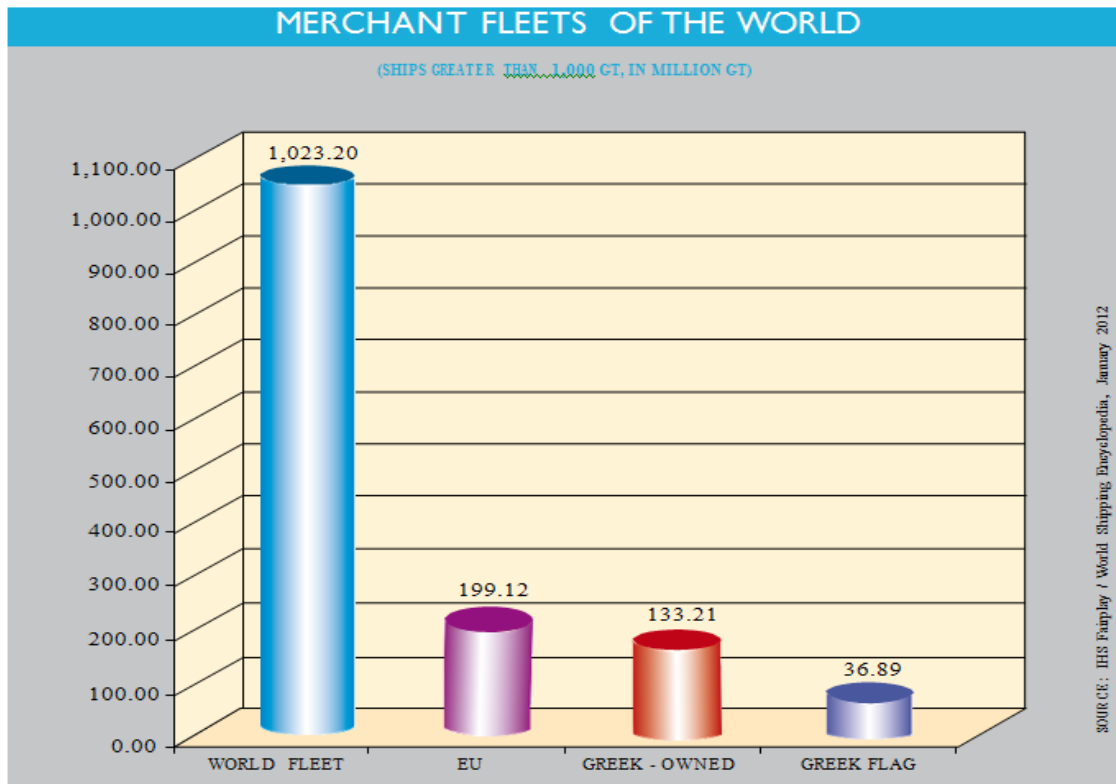
Προτού όμως προχωρήσουμε και παρατεθούν τα οικονομικά μεγέθη της ναυτιλίας και αναλύσουμε εκτενέστερα το ρόλο της στην εθνική οικονομία, κρίνεται απαραίτητο να διαχωρίσουμε τους όρους ελληνική και ελληνόκτητη ναυτιλία.

Με τον όρο ελληνική ναυτιλία, αναφερόμαστε στα πλοία που ανήκουν σε ποσοστό 51% σε ελληνικά συμφέροντα και φέρουν την ελληνική σημαία. Στην ελληνόκτητη ναυτιλία περιλαμβάνονται τα πλοία που ανήκουν σε ελληνικά συμφέροντα ανεξάρτητα από τη σημαία νηολόγησης.

Η παραπάνω διάκριση είναι απαραίτητη με δεδομένο ότι η ελληνική ναυτιλία συνδέεται άμεσα με το ελληνικό κράτος και την εθνική οικονομία. Αυτό συνεπάγεται την αναγκαιότητα της συμμόρφωσης με το θεσμικό, οικονομικό και νομικό πλαίσιο του ελληνικού κράτους αλλά και την υποχρέωση να απασχολεί έναν συγκεκριμένο αριθμό ελλήνων ναυτικών στις οργανικές συνθέσεις των πλοίων. Σε αντίθεση με την ελληνόκτητη ναυτιλία και τα πλοία που δεν φέρουν την ελληνική σημαία, όπου είναι θέμα επιλογής και πολιτικής των πλοιοκτητών η σύνθεση του πληρώματος που ως επί των πλείστων απασχολούν έλληνες ναυτικούς. Τέλος, ένας ακόμα παράγοντας που τη συνδέει με την εθνική οικονομία είναι οι επενδύσεις που μπορεί να κάνουν οι πλοιοκτήτες στο ελληνικό έδαφος.

Στα παρακάτω διαγράμματα φαίνεται η δύναμη του εμπορικού ναυτικού στόλου παγκοσμίως καθώς και για τις χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

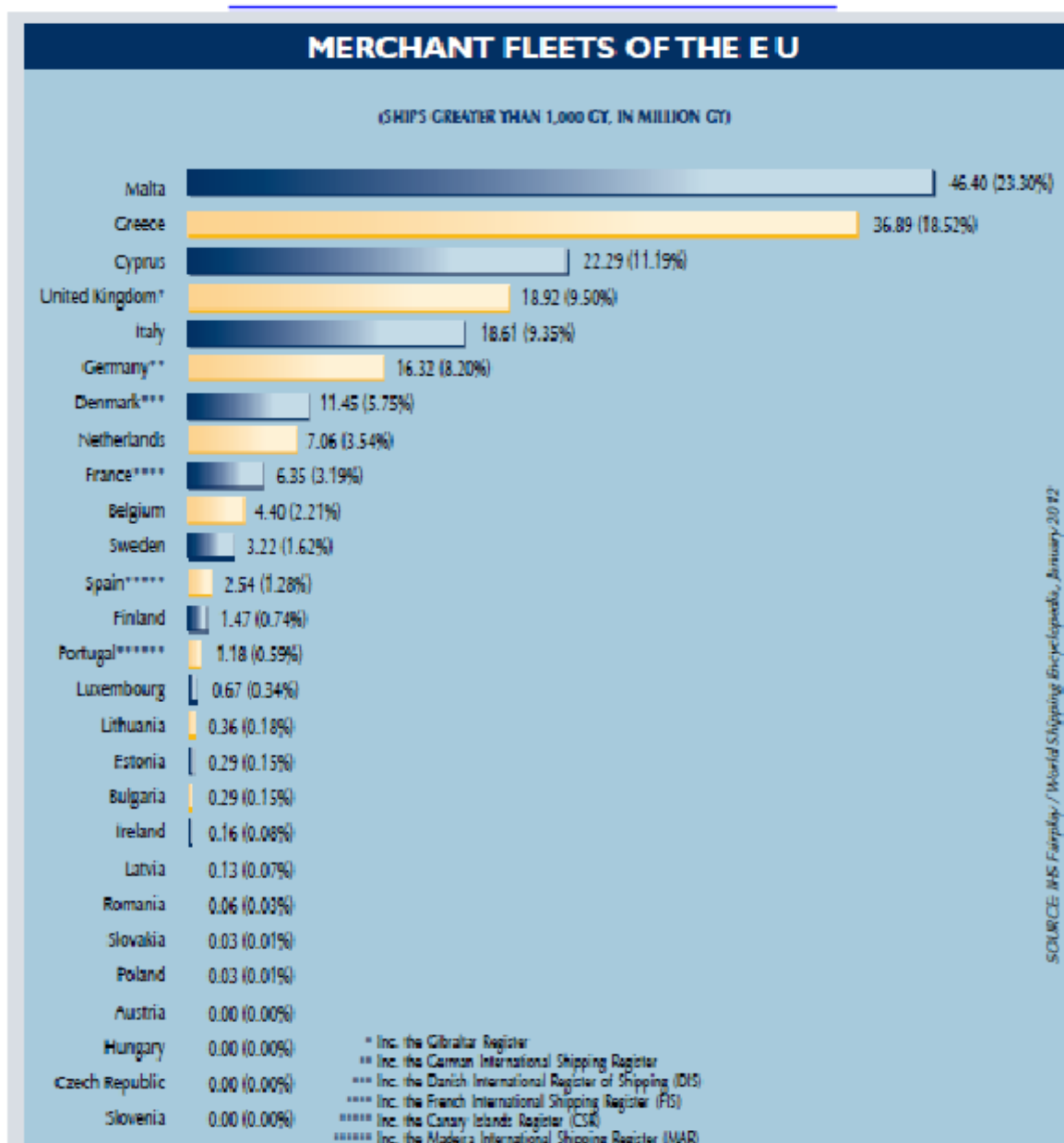
Διάγραμμα 1: Η δύναμη του εμπορικού ναυτικού στόλου παγκοσμίως



Πηγή: IHS Fairplay, World Shipping Encyclopedia, January 2012

(<http://www.ih.com/products/maritime-information/statistics-forecasts/world-fleet.aspx>)

Διάγραμμα 2: Η δύναμη του εμπορικού ναυτικού στόλου για τις χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης



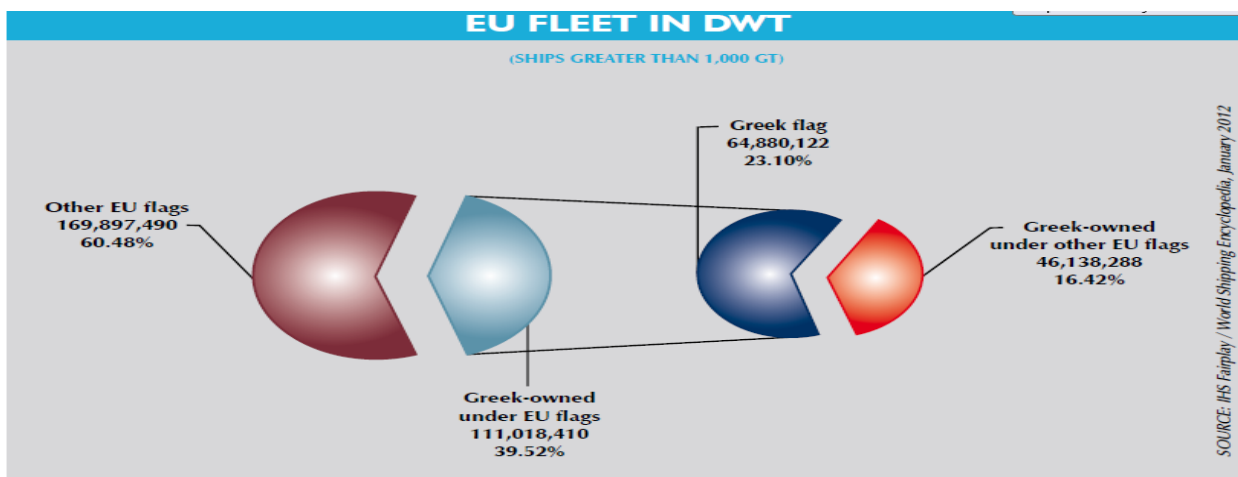
Πηγή: IHS Fairplay, World Shipping Encyclopedia, January 2012

(<http://www.ihs.com/products/maritime-information/statistics-forecasts/world-fleet.aspx>)

Το ποσοστό της ελληνικής σημαίας στον ελληνόκτητο στόλο δεν είναι σταθερό και μεταβάλλεται εξαιτίας μιας σειράς παραγόντων, στους οποίους συμπεριλαμβάνεται και η ναυτιλιακή πολιτική που ασκεί το κράτος. Σήμερα ο ελληνικός στόλος αποτελεί

ποσοστό 23,1% του ελληνόκτητου στόλου, όπως φαίνεται και στο παρακάτω διάγραμμα.

Διάγραμμα 3: Ο στόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (σε dwt)



Πηγή: IHS Fairplay, World Shipping Encyclopedia, January 2012

(<http://www.ihs.com/products/maritime-information/statistics-forecasts/world-fleet.aspx>)

1.3. ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ - ΜΙΑ ΙΣΧΥΡΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΔΥΝΑΜΗ

Σήμερα η Ελληνόκτητη Ναυτιλία (πλοία υπό ελληνική και ξένη σημαία) είναι η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη του κόσμου. Η ελληνική σημαία κατέχει την 7η θέση διεθνώς και τη 2η θέση στην ΕΕ σε χωρητικότητα στόλου. Ο ελληνικών συμφερόντων στόλος με σημαίες της ΕΕ αντιπροσωπεύει το 39,52% της χωρητικότητας της ΕΕ³.

Σε 1.300 ανέρχονται οι ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα, ενώ οι θέσεις απασχόλησης που συνδέονται με την ελληνική και ελληνόκτητη ναυτιλία στο ναυτιλιακό cluster ανέρχονται στις 15 χιλιάδες⁴.

³ <http://www.capital.gr>

⁴ <http://www.theseanation.gr>

Είναι γνωστό ότι η ελληνική εμπορική ναυτιλία επηρεάζει την εξωτερική οικονομία της χώρας, κατά κύριο λόγο μέσω του ναυτιλιακού συναλλάγματος. Κύριος παράγοντας για το ανωτέρω είναι ο αριθμός των πλοίων του ελληνικού εμπορικού στόλου, αφού όσο αυξάνονται τα πλοία ελληνικών συμφερόντων, αντίστοιχα αυξάνονται τα έσοδα της ελληνικής οικονομίας.

Στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 2) παρουσιάζονται οι εξελίξεις στο μέγεθος της ελληνόκτητης ναυτιλίας (υπό ελληνική και ξένη σημαία) απο το Μαρτιο του 1988 εως το Μάρτιο του 2013.

Πίνακας 2: Ελληνόκτητος στόλος

Ημερομηνία	Πλοία	DW	GT
15 Μάρτιος 2013	3,677	265,336,520	155,988,384
15 Μάρτιος 2012	3,760	264,054,167	155,904,976
15 Μάρτιος 2011	3,848	261,675,981	153,128,919
2 Φεβρουάριος 2010	3,996	258,121,898	152,616,046
15 Φεβρουάριος 2009	4,161	263,560,741	156,214,619
15 Φεβρουάριος 2008	4,173	260,929,221	154,599,221
15 Φεβρουάριος 2007	3,699	218,229,552	129,765,470
15 Μάρτιος 2006	3,397	190,058,534	113,603,803
15 Μάρτιος 2005	3,338	182,540,868	109,377,819
15 Μάρτιος 2004	3,379	180,140,898	108,929,135
15 Μάιος 2003	3,355	171,593,487	103,807,860
15 Μάρτιος 2002	3,480	164,613,935	98,195,100
15 Μάρτιος 2001	3,618	168,434,370	100,220,348
15 Μάρτιος 2000	3,584	150,966,324	90,227,491
15 Μάρτιος 1999	3,424	139,255,184	83,454,890
15 Φεβρουάριος 1998	3,358	133,646,831	78,900,843
15 Μάρτιος 1997	3,204	127,782,567	74,982,110
15 Μάρτιος 1996	3,246	129,737,336	75,156,763
15 Μάρτιος 1995	3,142	126,128,352	71,666,943
15 Μάρτιος 1994	3,019	120,650,373	66,342,046
15 Μάρτιος 1993	2,749	103,958,104	56,918,268
15 Μάρτιος 1992	2,688	98,218,176	53,891,528
15 Μάρτιος 1991	2,454	87,102,785	47,906,852
15 Φεβρουάριος 1990	2,426	84,439,159	46,580,539
15 Μάρτιος 1989	2,428	81,928,296	45,554,419
15 Μάρτιος 1988	2,487	85,047,436	47,269,018

Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (<http://www.nee.gr/default.asp?t=GFF&c=2>)

Σύμφωνα με τον πίνακα, ο ελληνόκτητος στόλος ανέρχεται σε 3.677 πλοία (άνω των 1.000gt), τα οποία αντιστοιχούν σε 265,336,520 DWT και 155,988,384 GRT, σύμφωνα με στοιχεία από το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος.

Παρατηρούμε ότι ο ελληνόκτητος στόλος παρουσιάζει μια ανοδική τάση σε επίπεδο tonnage. Όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων, η συνεχής αύξηση αρχίζει να παρατηρείται μετά το 2005 και ανακόπτεται το 2010, καθώς έχουν αρχίσει ήδη να γίνονται ορατά τα αποτελέσματα της παγκόσμιας κρίσης.

Όσον αφορά στον υπό ελληνική σημαία στόλο, αποτελείται από 1,939 πλοία (Πίνακας 3), μειωμένος κατά 37% πλοία σε σχέση με το 2011 (2,014 πλοία). Από τον παρακάτω πίνακα φαίνεται ότι η ελληνική σημαία χάνει έδαφος ολοένα και περισσότερο τα τελευταία χρόνια λόγω κόστους και πολιτικής, το οποίο αποτελεί ένα σοβαρό στοιχείο που πρέπει να τονιστεί και να αποτελέσει το έναυσμα για μια συνολική προσπάθεια προσέλκυσης των πλοιοκτητών στην ελληνική σημαία και πάλι. Μη ξεχνάμε ότι μια σημαία θεωρείται ανταγωνιστική, όταν έχει φτηνότερο κόστος διαχείρισης σε σχέση με τους κύριους ανταγωνιστές της, ενώ παράλληλα παρέχει την ίδια ποιότητα προσφοράς θαλάσσιας μεταφοράς.

Πίνακας 3: Πλοία υπό ελληνική σημαία

Ημερομηνία	Number of Ships	Gross Tons
2012	1,939	43,613,921
2011	2,014	43,397,583
2010	2,096	43,086,974
2009	2,112	41,358,711
2008	2,082	39,156,211
2007	1,916	36,239,543
2006	1,874	32,765,042
2005	1,901	31,444,245
2004	1,972	32,769,792
2003	1,974	31,915,727
2002	1,965	29,204,859
2001	1,959	29,257,366
2000	1,902	26,895,376
1999	1,85	25,002,463
1998	1,849	25,171,034

Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (<http://www.nee.gr/default.asp?t=GFF&c=1>)

Όσον αφορά στην ηλικία του ελληνόκτητου στόλου πρέπει να αναφερθεί ότι μειώνεται σταθερά. Ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου το 2012 ήταν 14,7 χρόνια. Αυτή η εντυπωσιακή μείωση της μέσης ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου, δεδομένου ότι πριν από εννέα χρόνια ήταν 20,5 χρόνια, οφείλεται στις μεγάλες επενδύσεις των Ελλήνων πλοιοκτητών σε νέα πλοία υψηλών προδιαγραφών. Και όλα αυτά σε μια χρονική στιγμή κατά την οποία η διεθνής ναυτιλιακή βιομηχανία συνεχίζει να πλήττεται από τις συνέπειες της διεθνούς οικονομικής κρίσης, όπως σημειώνεται σε μελέτη της Petrofin Research.

Πίνακας 4: Μέση ηλικία ελληνόκτητου στόλου, 2001-2012

Year	Average Age
2001	21,41
2002	20,58
2003	20,51
2004	20,12
2005	19,9
2006	19,14
2007	18,7
2008	18,4
2009	17,6
2010	16,4
2011	15,92
2012	14,7

Πηγή: Petrofin Research, “2012 Greek Fleet Statistics”, October 2012

Αυτό λοιπόν που θα μπορούσε να συμπεράνει κανείς από όλα τα παραπάνω είναι ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες προτιμούν όλο και νεώτερα και μεγαλύτερα πλοία, προφανώς για να επωφελούνται από τις οικονομίες κλίμακας που δημιουργούνται, δηλαδή μεγαλύτερη απόδοση του μεταφορικού έργου με το μικρότερο δυνατό κόστος.

1.4. Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΕ ΑΛΛΗΛΕΝΔΕΤΟΥΣ ΚΛΑΔΟΥΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Η Ελλάδα είναι μία παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα και η εμπορική της ναυτιλία έχει διαδραματίσει σπουδαίο ρόλο τόσο στην οικονομική όσο και στην κοινωνική ανάπτυξη της χώρας, καθώς και στην ενίσχυση του κύρους της σε διεθνές επίπεδο. Οι Έλληνες ναυτικοί έχουν την τεχνογνωσία και την ικανότητα να καθιστούν ένα πλοίο αξιόπλοο και ανταγωνιστικό.

Η εμπορική ναυτιλία είναι ο πυρήνας όπου γύρω του δρουν και αναπτύσσονται πολλαπλοί κλάδοι της οικονομίας, οι οποίοι συμμετέχουν ενεργά στην συναλλαγματοφόρο δράση. Μια σταδιοδρομία στη ναυτιλία δεν περιορίζεται αποκλειστικά και μόνο στα πλοία. Υπάρχουν πολλοί άλλοι κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας, όπως ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ναυπηγήσεις, επισκευές, εφοδιασμοί, ασφαλίσσεις, νηογνώμονες, πρακτορεύσεις, κ.α., που προσφέρουν εναλλακτικές δυνατότητες απασχόλησης και προοπτικές εξελίξεις.

Στο σημείο αυτό κρίνεται απαραίτητο να γίνει αναφορά στην έννοια των clusters. Τα clusters είναι συνομαδώσεις/ γεωγραφικές συγκεντρώσεις επιχειρήσεων και θεσμών ενός τομέα οικονομικής δραστηριότητας. Στην πράξη αναπτύχθηκαν γύρω από τις ναυτιλιακές εταιρείες στον Πειραιά, αφού ήταν το κέντρο της ναυτιλίας της Ελλάδας καθόλη τη διάρκεια του 20ου αιώνα. Ο Πειραιάς, αφού μετατράπηκε σε διεθνές κέντρο διαχείρισης πλοίων, δημιούργησε τις προοπτικές για τη συγκρότηση του ναυτιλιακού cluster. Με αφορμή τα παραπάνω, πολλές επιχειρήσεις που διατηρούσαν σχέσεις με τις ανωτέρω επιχειρήσεις (όπως τράπεζες, νηογνώμονες, μεσίτες, ασφαλιστικές), δημιούργησαν και αυτές με τη σειρά τους υποκαταστήματα στον Πειραιά. Σύμφωνα με τα παραπάνω, γίνεται κατανοητή η επίδραση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην ελληνική οικονομία καθώς και των πολλαπλών επιδράσεων που γεννούνται από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες, όπως ακόμα μεγαλύτερη εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα. Το ελληνικό ναυτιλιακό cluster συγκροτείται από πολλές ομάδες επιχειρήσεων όπως ναυτιλιακές επιχειρήσεις, προμηθευτές, μεσίτες, τραπεζική

χρηματοδότηση, ναυπηγεία-επισκευαστικές μονάδες, εκπαιδευτικοί θεσμοί, κρατικές αρχές.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι κάποιοι τομείς όπως η βιομηχανία κατασκευών και επισκευών πλοίων, πρακτορεύσεων, ναυλομεσιτικές, αγοραπωλησιών πλοίων κ.α., οφείλουν την ύπαρξή τους στην ύπαρξη και ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας, όχι όμως απαραίτητα της ελληνικής και ελληνόκτητης καθώς συνδέονται με τη ζήτηση για μεταφορές από την ελληνική οικονομία, με την ανάπτυξη των λιμανιών κ.α. Ακόμη, η δραστηριότητα κάποιων άλλων τομέων όπως του τραπεζικού, του ασφαλιστικού, του δικηγορικού, κ.α. θα ήταν μικρότερη από τη σημερινή, εάν δεν υπήρχε η ζήτηση από την εμπορική ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα, τα οικονομικά αλλά και άλλα οφέλη που δέχεται η χώρα από την ύπαρξη και ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας, δεν είναι πάντα εφικτό να προσδιορισθούν ποσοτικά.

Επιπροσθέτως, υπάρχουν αρκετά μεγάλες δυνατότητες αύξησης του εθνικού εισοδήματος από επισκευές πλοίων. Πρόκειται για μια βιομηχανία μεγάλης έντασης εργασίας που απαιτεί όμως εξειδικευμένο προσωπικό.

Η εμπορική ναυτιλία έχει όλον τον απαιτούμενο δυναμισμό για να προσφέρει στη χώρα μας μεγάλης κλίμακας ωφελήματα, οικονομικά και μη και να αποτελέσει το μοχλό για την επιτάχυνση της γενικής οικονομικής ανάπτυξης. Οι ναυτιλιακοί επιχειρηματίες πέραν του αρχικού κεφαλαίου προσέφεραν και το κύρος τους στον διεθνή χώρο. Εξασφάλισαν, κατ' αυτό τον τρόπο, όχι μόνο την εξωτερική χρηματοδότηση των επενδύσεων αυτών, αλλά και την τεχνολογία, κοινώς το know-how.

Απο τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό ότι, ο κύκλος εργασιών των συναφών δραστηριοτήτων (maritime cluster) παρέχει σημαντικά έσοδα για τους φορείς του δημόσιου και κοινωνικής ασφάλισης με την μορφή φόρων καθώς και ασφαλιστικών εισφορών. Σε χώρες οι οποίες είναι παραδοσιακά ναυτιλιακές είναι λογικό να έχουν και σημαντικά πλέγματα ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Αυτό οδηγεί σε μια αύξηση του κύκλου εργασιών τους και η σημαντική προστιθέμενη αξία επίσης, αυξάνεται συνεχώς

με εξαιρετικά σημαντικές επιπτώσεις για την οικονομία καθώς και την εμπορική ναυτιλία.

ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

2.1. ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Καθώς η εμπορική ναυτιλία αποτελεί το σημαντικότερο φορέα στον κλάδο των μεταφορών και επηρεάζει την εθνική οικονομία, την εξωτερική οικονομία καθώς και το συνάλλαγμα που εισρέει σε αυτήν, καθίσταται πολύ ενδιαφέρον και σημαντικό να αναλύσουμε τον τρόπο που το ίδιο το κράτος τη διαχειρίζεται. Η ανάπτυξη της Ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας έχει βασισθεί κατά κύριο λόγο στην ύπαρξη σταθερού θεσμικού νομοθετικού πλαισίου.

Κύρια όργανα του πιο πάνω πλαισίου, σύμφωνα με το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου (ΥΝΑ), είναι τα ακόλουθα:

- ο Ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ)- ΝΔ.187/73
- ο Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ)- Ν.3816/58
- οι Εγκριτικές Πράξεις Νηολόγησης (Άρθρο 13 Ν.Δ. 2687/53).

Ο πρώτος νόμος που αφορά και στο θεσμικό πλαίσιο στο οποίο βασίζεται η ελληνική κυβερνητική ναυτιλιακή πολιτική είναι το Νομοθετικό Διάταγμα **2687/1953** περί «προσελκύσεως ξένου κεφαλαίου», που αφορά στην επένδυση και προστασία κεφαλαίων εξωτερικού, και συγκεκριμένα το άρθρο 13 του Διατάγματος. Σε αυτό το Διάταγμα στηρίχθηκε η ελληνική εμπορική ναυτιλία και απέκτησε τη σημερινή της μορφή και δυναμική. Ο Ν. 2687/53 αποτελεί τη συνέχεια του Νόμου περί Εμπορικής Ναυτιλίας του 1936 όπου σύμφωνα με αυτόν ελληνικό πλοίο θεωρείται μόνο αυτό που ανήκει σε Έλληνες ανεξάρτητα αν ανήκει σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα.

Ο Ν. 2687/53 αφορά στην προνομιακή μεταχείριση που έχει το κεφάλαιο εξωτερικού και προορίζεται για παραγωγικές επενδύσεις στην Ελλάδα, και επεκτείνεται και σε πλοία άνω των 1500 κ.ο.χ., εφόσον νηολογηθούν υπό ελληνική σημαία. Με αυτόν τον τρόπο δίνεται η δυνατότητα σε φυσικά και νομικά πρόσωπα να εγγράψουν τα πλοία τους άνω των 1500 κ.ο.χ. στο ελληνικό νηολόγιο, υπό τον όρο να ανήκει σε ελληνικά συμφέροντα το 50% και άνω του μετοχικού της ναυτιλιακής εταιρείας. Στόχος του

νομικού αυτού πλαισίου ήταν να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα που είχε δημιουργηθεί λόγω της μείωσης του υπό ελληνική σημαία στόλου την πρώτη μεταπολεμική περίοδο (1947-1953) και να προσελκύσει τα ελληνόκτητα πλοία με ελεύθερη εισαγωγή και διαχείριση συναλλάγματος. Με αυτόν τον τρόπο θα ισοσκελιζόταν και το εξωτερικό ισοζύγιο της χώρας.

Εξίσου σημαντικό είναι και το άρθρο 1 του διατάγματος όπου αναφέρει πως «κεφάλαια εξωτερικού νοούνται τα εισαγόμενα από το εξωτερικό με οποιαδήποτε μορφή». Κατά τα νόμο, εισερχόμενα κεφάλαια εξωτερικού είναι τα ακόλουθα:

α) Συνάλλαγμα εξωτερικού, β) μηχανήματα και υλικά, γ) εφευρέσεις δ) τεχνικές μέθοδοι, ε) εμπορικά και βιομηχανικά σήματα.

Συνοπτικά θα μπορούσαμε να πούμε πως το προνομιακό αυτό καθεστώς προβλέπει τα ακόλουθα:

1. Ευνοϊκότερος «φορολογικές διευκολύνσεις» των ξένων κεφαλαίων προς επένδυση στη χώρα μας.
2. Δυνατότητα ναυτολόγησης αλλοδαπών σε μεγαλύτερο ποσοστό από αυτό που προβλέπουν οι ισχύουσες διατάξεις (άρθρο 7).
3. Ελευθερία στη διαχείριση των εσόδων του πλοίου
4. Περιορισμός εισφορών στο NAT
5. Δυνατότητα έκφρασης της αξίας των εισαγόμενων κεφαλαίων σε ξένο νόμισμα (άρθρο 9).

Ο Ν. 2687/53, όμως παρουσιάζει μία αδυναμία. Στο άρθρο 10 γίνεται η εξής αναφορά: «Εταιρείες που ιδρύθηκαν με κεφάλαια εξωτερικού έχουν ίση μεταχείριση έναντι άλλων στη χώρα ομοειδών⁵ εταιρειών».

⁵ Όμοιες επιχειρήσεις σύμφωνα με την ολομέλεια του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους (7/5/55, Αρ. Π. 513), είναι εκείνες που έχουν πλοία που να ανήκουν στην ίδια κατηγορία. Το άρθρο αυτό θεσπίστηκε για να μην καταστραφούν οικονομικά οι προηγούμενες επιχειρήσεις. Σκοπός του η εισαγωγή ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Ακόμα πιο διευκρινιστική είναι η δεύτερη παράγραφος του άρθρου: «Σε περίπτωση που σε μια επιχείρηση που ιδρύεται με κεφάλαια εξωτερικού εγκριθούν όροι ευνοϊκότεροι από αυτούς που έχουν ήδη εγκριθεί για μια άλλη όμοια επιχείρηση, οι ευνοϊκότεροι αυτοί όροι επεκτείνονται και στην επιχείρηση που έχει συσταθεί προγενέστερα, με τροποποίηση της σχετικής εγκριτικής πράξης, με αίτηση του δικαιούχου». Οπότε σύμφωνα με αυτό το άρθρο δεν επιτρέπεται η εφαρμογή διαφορετικής ναυτιλιακής πολιτικής μεταξύ επιχειρήσεων.

Ενώ, λοιπόν, με το Νομοθετικό Διάταγμα και κυρίως με το άρθρο 13, το ελληνικό κράτος προσπάθησε να προσελκύσει τα ελληνόκτητα πλοία και να αυξήσει τη δυναμική του, με το άρθρο 5 του ΚΔΝΔ προσπάθησε να εμποδίσει την εισροή ξένων συμφερόντων στην υπό ελληνική σημαία ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα, όσοι υποβάλλουν αίτηση για νηολόγηση των πλοίων τους με βάση αυτό το ΝΔ ελέγχονται αρχικά με το μετοχικό κεφάλαιο της πλοιοκτήτριας εταιρείας από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και στη συνέχεια από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Όμως αυτό το άρθρο 5 θεωρείται πως έρχεται σε αντιπαράθεση με την Συνθήκη της Ρώμης, γιατί δημιουργεί διακρίσεις με τους υπόλοιπους υπηκόους των υπολοίπων κρατών μελών της ΕΕ. Έτσι το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο αποφάσισε τον Νοέμβριο του 1997 ότι η Ελλάδα πρέπει να συμμορφωθεί με την Συνθήκη της Ρώμης και να επιτρέψει να εγγράφονται πλοία ξένων συμφερόντων στο ελληνικό νηολόγιο.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται συνοπτικά τα δικαιώματα νηολόγησης πλοίων υπό Ελληνική σημαία.

Πίνακας 5⁶: Νηολόγηση κατά το άρθρο 5 ΚΑΝΔΣ1 και Κατά το άρθρο 13 Ν. Δ. 2687/53 συνδ. 107 Σ

Νηολόγηση
<i>A. Κατά το άρθρο 5 ΚΑΝΔΣ1</i>
Αναγνωρίζονται ως ελληνικά τα πλοία που ανήκουν σε ποσοστό που υπερβαίνει το 50%
<ul style="list-style-type: none"> • σε έλληνες υπηκόους ή • σε ελληνικά νομικά πρόσωπα ή • σε υπηκόους των λοιπών Κρατών-Μελών της ΕΕ • ή σε εταιρίες των λοιπών κρατών της ΕΕ (άρθρο 48 της ΣυνθΕΚ)
μετά από αίτηση των πλοιοκτητών τους που συνοδεύεται από τίτλο κτήσης κυριότητας.
<i>B. Κατά το άρθρο 13 Ν. Δ. 2687/53 συνδ. 107 Σ</i>
Αναγνωρίζονται επίσης ως ελληνικά τα πλοία:
<ul style="list-style-type: none"> • που ανήκουν σε αλλοδαπές εταιρίες, • έχουν ολική χωρητικότητα ανώτερη των 1500 κόρων,
κατόπιν έκδοσης εγκριτικής πράξης από τη διοίκηση.

Παρόλα αυτά όμως, υπάρχουν και άλλοι νόμοι που αφορούν στην οργάνωση και διαχείριση της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην Ελλάδα. Έτσι πολλές εταιρείες κυρίως ακτοπλοϊκές, χρησιμοποιούν τους νόμους περί ανωνύμων εταιρειών (Ν. 2190/20) αλλά και περί περιορισμένης ευθύνης (Ν. 3190/55). Αρκετές ναυτιλιακές εταιρείες μικρού μεγέθους και συνήθως οικογενειακού χαρακτήρα, έχουν ως θεσμικό πλαίσιο τον Ν. 959/79, περί της Ναυτικής Εταιρείας, ο οποίος έχει την δομή της ανωνύμου εταιρείας αλλά χωρίς περίπλοκους μηχανισμούς και με μεγαλύτερη ευελιξία στη διαχείρισή της. Στόχος και αυτού του νόμου ο ίδιος, να προσελκύσει δηλαδή τις αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων. Με την πάροδο των χρόνων, ψηφίστηκε ο Ν. 2987/02, ο οποίος τον συμπλήρωσε ειδικά σε θέματα που αφορούν στο εταιρικό κεφάλαιο μιας εταιρείας, τους περιορισμούς για την κτήση των μετοχών αλλά και την καταβολή παγίων τελών.

⁶ <http://emporiko.law.uoa.gr/Niologisiploionoskefalaioneksoterikou.pdf>

Επιπλέον, πρέπει να αναφερθεί ο Αναγκαστικός Νόμος **89/67**, σύμφωνα με τον οποίο δόθηκαν τα κίνητρα στις αλλοδαπές εμπορικές και βιομηχανικές εταιρείες με δραστηριότητα εκτός Ελλάδας, να εγκατασταθούν στην Ελλάδα, χωρίς να φορολογούνται τα έσοδά τους.

Ο νόμος αυτός τροποποιήθηκε με τον Αναγκαστικό Νόμο **AN 378/68** ο οποίος επέτρεπε σε ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες που ήθελαν να εγκατασταθούν στην Ελλάδα, να μεταφέρουν την έδρα τους εκεί και σε συνέπεια να αποφύγουν το υψηλό κόστος λειτουργίας που είχαν τα γραφεία τους στο εξωτερικό. Αυτός ο νόμος σε συνδυασμό με το **Ν.Α. 2687/53** (άρθρο 13 – κίνητρα για νηολόγηση υπό ελληνική σημαία), δημιουργήθηκε η βάση για την ανάπτυξη της ναυτιλίας στην Ελλάδα.

Παράλληλα με τον **AN 378/68**, ο **Ν. 27/75**, αφορούσε και αυτός στη διαχείριση των πλοίων ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών εταιρειών που επιθυμούν και εγκαθίστανται στην Ελλάδα με τη μορφή είτε γραφείου, είτε υποκαταστήματος ή ακόμα και πρακτορείου, ανεξάρτητα όμως από τη σημαία νηολόγησης του πλοίου. Με βάση αυτόν το νόμο τα πλοία των προαναφερθέντων εταιρειών πληρώνουν φόρο και εισφορές προς το ΝΑΤ (εάν είναι συμβεβλημένα), δεν πληρώνουν όμως φόρο εισοδήματος και οποιαδήποτε άλλη εισφορά υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου καθώς και δεν τηρούν βιβλία στην ελληνική γλώσσα.

Ο Αναγκαστικός Νόμος **465/68** αντικατέστησε το φορολογικό σύστημα της ελληνικής ναυτιλίας, που ως τότε καθοριζόταν με βάση τα έσοδα της επιχείρησης. Πλέον η φορολογία καθοριζόταν με βάση τα μεγέθη και την ηλικία των πλοίων που διαχειριζόταν η ναυτιλιακή επιχείρηση. Τέλος, ο Νόμος **Ν.27/75** τροποποίησε και τους συντελεστές φορολογίας του πλοίου, όπως θα δούμε στη συνέχεια εκτενέστερα. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 25 του Νόμου, οι εταιρείες για να απολαμβάνουν φοροαπαλλαγές και άλλες ελαφρύνσεις, θα πρέπει να δραχμοποιούν συνάλλαγμα \$30.000 ετησίως, το οποίο προοριζόταν για τις ανάγκες του γραφείου τους. Μεταγενέστερα όμως κάποιες διατάξεις του αντικαταστάθηκαν από τις διατάξεις του **Ν 814/78**, σύμφωνα με τις οποίες οι κανονισμοί εγκατάστασης των ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα έγιναν αυστηρότεροι.

Στον Κ.Δ.Ν.Δ. - ΝΔ.187/73 περιέχονται διατάξεις δημοσίου αναγκαστικού δικαίου που αναφέρονται στους τρεις βασικούς πυλώνες της ναυτιλίας, δηλαδή το πλοίο, τους ναυτικούς και τα λιμάνια.

Τέλος, στον Κ.Ι.Ν.Δ. - Ν.3816/58 περιέχονται διατάξεις ενδοτικού κυρίως δικαίου, οι οποίες ρυθμίζουν θέματα διενέργειας του θαλάσσιου εμπορίου, σύμβασης ναυτολόγησης, θαλάσσιας ασφάλισης καθώς και ναυτικής υποθήκης.

2.2. ΟΡΙΟ ΗΛΙΚΙΑΣ, ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Για τη νηολόγηση πλοίων στην ελληνική σημαία δεν υπάρχει κάποιο συγκεκριμένο όριο ηλικίας. Όσον αφορά στη διπλή ή δεύτερη ή παράλληλη νηολόγηση, δεν υπάρχει κάποιο θεσμικό πλαίσιο. Το 1987, πρώτη η Νορβηγία ίδρυσε ένα διπλό νηολόγιο. Αυτά τα νηολόγια όμως είναι πιο πολυέξοδα και από τα ελληνικά νηολόγια για τον Έλληνα πλοιοκτήτη. Το μόνο πλεονέκτημα που τους προσφέρουν είναι η ελεύθερη επιλογή του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών. Η Επιτροπή της Ε.Ε. παρόλο που θεώρησε ότι τα νηολόγια αυτά έρχονται σε αντίθεση με τη Συνθήκη της Ρώμης, δε σταμάτησαν να λειτουργούν. Πρέπει όμως να σημειωθεί ότι η παράλληλη νηολόγηση πλοίων που είναι σε bareboat charter (η διάθεση του πλοίου χωρίς ή με ατελή εξοπλισμό και επάνδρωση) δεν επιτρέπεται, αφού έρχεται σε αντίθεση με διατάξεις του ΚΔΝΔ και ΚΙΝΔ.

Σύμφωνα με τον υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου, Κωστή Μουσουρούλη, «βασική προτεραιότητα του υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου είναι η απλοποίηση, η βελτιστοποίηση και ο εκσυγχρονισμός των διαδικασιών νηολόγησης πλοίων στην ελληνική σημαία προκειμένου να διαμορφωθεί το απαιτούμενο πλαίσιο για την προσέλκυση περισσότερων πλοίων στην ελληνική σημαία και για να καταστεί η χώρα κομβικό σημείο εγκατάστασης των δραστηριοτήτων των ξένων ναυτιλιακών εταιρειών». Ακόμα, πρόσθεσε ότι, «δημιουργείται ένα σύγχρονο, ποιοτικό και

ανταγωνιστικό νηολόγιο, με πολλαπλά οφέλη για την εθνική οικονομία και την ελληνική ναυτιλία»⁷.

Άνθρωποι από το υπουργείο Ναυτιλίας δηλώνουν πως «προωθείται η δημιουργία ηλεκτρονικού νηολογίου, προκειμένου να μειωθεί η γραφειοκρατία και να λείπει ένα σημαντικό εμπόδιο, εξαιτίας του οποίου οι εφοπλιστές δεν επιλέγουν την ελληνική σημαία στα πλοία τους. Απώτερος στόχος, η αντιμετώπιση της ανεργίας δια της ένταξης νέων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο».

Σήμερα ο ελληνόκτητος ποντοπόρος στόλος αποτελείται από 3.760 πλοία εκ των οποίων μόνο το 23% είναι εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο (862 πλοία). Για τη διαχείρισή αυτών των πλοίων δραστηριοποιούνται από Ελλάδα συνολικά 718 εταιρείες, που απασχολούν 60.000 εργαζομένους⁸.

Με τη μείωση της υπάρχουσας γραφειοκρατίας και με ένα σύγχρονο νηολόγιο που θα διατηρεί τα ποιοτικά του χαρακτηριστικά, η κυβέρνηση θεωρεί ότι η Ελλάδα θα καταφέρει να αυξήσει τη δύναμη της σημαίας της και παράλληλα τις ροές του ναυτιλιακού συναλλάγματος.

Τέλος, όσον αφορά στις διεθνείς συμβάσεις, κάποιες από τις οποίες είναι η ILO 147, SOLAS 1974, MARPOL 73/78, OPA 90, STCW 78, CLC, το ελληνικό νηολόγιο τις έχει επικυρώσει σχεδόν όλες.

2.3. ΤΕΛΗ, ΕΞΟΔΑ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ, ΕΓΓΡΑΦΗ ΥΠΟΘΗΚΗΣ

Σύμφωνα με την Ελληνική Νομοθεσία, τα πλοία δεν υπόκεινται σε κανένα έξοδο και τέλη νηολόγησης για την νηολόγηση τους κάτω από την ελληνική σημαία. Όσον αφορά στους φόρους πάνω στα κέρδη (Ν. 959/79 ΦΕΚ 192 Α) ή και στο μέρισμα (εφόσον έχει υπαχθεί στο αρ.25 του Ν. 27/1975) από την εκμετάλλευση πλοίου με ελληνική σημαία

⁷ <http://www.hcg.gr/node/4053>

⁸ <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26526&subid=2&pubid=112979566>

που ανήκει σε ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία, δεν υφίσταται. Το ίδιο ισχύει και για την αγορά ή μεταβίβαση ενός ελληνικού πλοίου, αλλά και για τη μεταβίβαση των μετοχών μιας ναυτιλιακής εταιρείας, δεν υπάρχει φόρος.

Όπως ισχύει για τα πλοία, που είναι δηλαδή υπόχρεα σε νηολόγηση ανεξαρτήτου μεγέθους και τύπου, έτσι και όλες οι υποθήκες των πλοίων πρέπει να καταγράφονται στα βιβλία υποθηκών τα οποία τηρούνται στα Ελληνικά νηολόγια. Η καταχώρηση τους γίνεται χωρίς την καταβολή κάποιου χαρτοσήμου και δεν επιβαρύνεται με τέλη εγγραφής⁹ (άρθρο 5-1, ΝΔ 4419/ΦΕΚ 204 Α).

Τα έξοδα νηολόγησης καθώς και της κλάσης διαφοροποιούνται ανάλογα με την σημαία νηολόγησης, αλλά και τον νηογνώμονα που έχει το πλοίο. Το κόστος νηολόγησης μπορεί να ποικίλει από σημαία σε σημαία αλλά αυτό των «ανοιχτών νηολογίων» παραμένει σε χαμηλά επίπεδα. Η διαδικασία της νηολόγησης είναι πιο σύντομη και λιγότερο γραφειοκρατική συγκριτικά με αυτή του ελληνικού νηολογίου, αλλά σε ότι αφορά την κατάσταση του πλοίου δεν υπάρχει καμία διαφορά.

2.4. ΗΜΕΔΑΠΕΣ Η ΑΛΛΟΔΑΠΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ

Το κυριότερο χαρακτηριστικό του ελληνικού φορολογικού συστήματος που αφορά στα εισοδήματα της εμπορικής ναυτιλίας είναι «ο φόρος επί της χωρητικότητας» (tonnage tax). Το φορολογικό αυτό σύστημα δεν είναι με βάση το πραγματικό εισόδημα του φορολογούμενου αλλά είναι κατ' αποκοπή.

Όπως ήδη έχει αναφερθεί παραπάνω, η φορολογία των πλοίων υπό ελληνική σημαία γίνεται με βάση το Νόμο 27/75. Ο φόρος που επιβάλλεται στα πλοία γίνεται σύμφωνα με την ηλικία τους καθώς και τους κόρους ολικής χωρητικότητας. Πιο συγκεκριμένα, με τις διατάξεις του άρθρου 2 (§1) του Νόμου, ορίζεται ότι ο επιβαλλόμενος φόρος είναι υποχρέωση του πλοιοκτήτη, μετόχου, εταίρου, εφόσον αφορά στα κέρδη που προκύπτουν από την εκμετάλλευση του πλοίου. Απαλλαγή ισχύει σε κάθε φόρο, τέλος

⁹ Καταβάλλεται χαρτόσημο μόνο για εγγραφή υποθήκης σε πλοίο υπό ναυπήγηση

και όποια άλλη επιβάρυνση υπέρ του Δημοσίου. Τέλος, σε ναυτιλιακές εταιρείες προβλέπεται απαλλαγή φόρου, τέλους, εισφοράς, κράτησης υπέρ του Δημοσίου ή τρίτου για εισοδήματα που προκύπτουν από διαχειριστικές εργασίες ή ναύλωσης ή εκμετάλλευσης πλοίου υπό αλλοδαπή σημαία.

Σύμφωνα με το Ν. 27/75, τα πλοία χωρίζονται σε δύο κατηγορίες και σύμφωνα με αυτές διαφοροποιείται η φορολογία τους και διαμορφώνονται οι απαλλαγές τους.

Η *πρώτη* κατηγορία περιλαμβάνει:

1. Τα μηχανοκίνητα φορτηγά, δεξαμενόπλοια και πλοία ψυγεία ολικής χωρητικότητας από 30,000 κ.ο.χ. και άνω
2. Τα σιδηρά φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού άνω των 500 και 3,000 κ.ο.χ., και
3. Τα επιβατηγά πλοία

Η *δεύτερη* κατηγορία περιλαμβάνει τα υπόλοιπα μηχανοκίνητα πλοία, τα ιστιοφόρα, ναυαγοσωστικά και γενικώς τα πλοιάρια.

Όσον αφορά στο φόρο των πλοίων της πρώτης κατηγορίας, υπολογίζεται σε δολάρια, με βάση την ηλικία και τους κόρους ολικής χωρητικότητας ως εξής:

Πίνακας 6: Υπολογισμός φόρου πλοίων α' κατηγορίας

Ηλικία πλοίου (έτη)	\$ ανα κ.ο.χ.
0-4	0,53
5-9	0,95
10-19	0,93
20-29	0,88
>30	0,68

Πηγή: Νόμος 27/75, ΦΕΚ Α 77 19/22.4.1975 (άρθρο 6, υπολογισμός φόρου)

Τα ποσοστά αυτά φόρου πολλαπλασιάζονται κατά τα κλιμάκια ολικής χωρητικότητας με τους παρακάτω συντελεστές:

Πίνακας 7: Κλιμάκια ολικής χωρητικότητας και αντίστοιχοι συντελεστές

Κλιμάκια ολικής χωρητικότητας κ.ο.χ.	Συντελεστές
100-10.000	1,2
10.001-20.000	1,1
20.001-40.000	1
40.001-80.000	0,9
>80.000	0,8

Πηγή: Νόμος 27/75, ΦΕΚ Α 77 19/22.4.1975 (άρθρο 6, υπολογισμός φόρου)

Το κράτος για αυτήν την κατηγορία των πλοίων παρέχει τις εξής απαλλαγές:

1. Τα πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία και είναι ναυπηγημένα στην Ελλάδα απαλλάσσονται του φόρου για τα πρώτα 6 χρόνια.
2. Τα πλοία τακτικής γραμμής που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ Ελληνικών ή ξένων λιμένων ή και μόνο ξένων λιμένων, καταβάλλουν το φόρο κατά 50% μειωμένο.
3. Τα πλοία με ηλικία 20 χρονών και κάτω που θα πραγματοποιήσουν τις επισκευές τους στην Ελλάδα απαλλάσσονται από το φόρο. Η απαλλαγή αυτή όμως θα ισχύσει από το επόμενο έτος αυτών των εργασιών και δεν μπορεί να είναι πάνω από το 50% του κόστους μετασκευής και μέχρι να συμπληρωθούν τα 6 χρόνια από το πέρας των εργασιών.

Ο φόρος που επιβάλλεται στα πλοία της δεύτερης κατηγορίας του άρθρου 3 του νόμου υπολογίζεται ετησίως κατά κόρο ολικής χωρητικότητας του πλοίου (άρθρο 12), σύμφωνα με την παρακάτω κλίμακα. Ο φόρος αυτός καταβάλλεται σε ευρώ.

Πίνακας 8: Υπολογισμός φόρου πλοίων β' κατηγορίας

Κλιμάκιο σε κ.ο.χ.	Φορολογικός συντελεστή κλιμακίου σε € κατά κ.ο.χ.	Φόρος κλιμακίου σε €	Σύνολο	
			Χωρητικότητα σε κ.ο.χ.	Ετήσιος φόρος (€)
20	0,6	12	20	12
30	0,7	21	50	33
50	0,76	38	100	71

Πηγή: Κώδικας φορολογίας πλοίων και ναυτιλιακών επιχειρήσεων, εκδόσεις Πάμισος 2007

Για χωρητικότητα άνω των 100 κόρων, ο φόρος είναι 1 ευρώ κατά κόρων.

Αντίστοιχα, ο φόρος αυτός έχει τις εξής μειώσεις/ διευκολύνσεις:

1. Τα πλοία τακτικής γραμμής που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ Ελληνικών ή ξένων λιμένων ή και μόνο ξένων λιμένων, καταβάλλουν το φόρο κατά 50% μειωμένο.
2. Τα επιβατηγά πλοία, τα μηχανοκίνητα και τα ιστιοφόρα κατά 60%.
3. Τα αλιευτικά πλοία κατά 75%.

Ο Ν. 27/75 και ειδικότερα το άρθρο 13 αναφέρει τις φοροαπαλλαγές και μειώσεις που έχουν αυτά τα πλοία της συγκεκριμένης κατηγορίας.

Πιο συγκεκριμένα, απαλλάσσονται από το φόρο:

1. τα πλοία που ναυπηγήθηκαν στην Ελλάδα.
2. τα φορτηγά πλοία με ηλικία κάτω των 30 ετών
3. τα πλοία και τα φορτηγά με ηλικία κάτω των 10 ετών
4. κατά 2/3 πλοία με ηλικία κάτω των 20 ετών
5. κατά 2/3 πλοία με ηλικία 10-15 ετών τα οποία όμως έχουν νηολογηθεί με Ελληνικούς νόμους

Πλοία ηλικίας 10-20 ετών, δεύτερης κατηγορίας, έχουν μειωμένο φόρο κατά 50%.

Τέλος, όσα πλοία έχουν νηολογηθεί με βάση το Ν. 2687/53 δύνανται να έχουν επιπλέον φορολογικές απαλλαγές. Ενδεικτικά, αν ένα πλοίο, εκτός από πετρέλαιο και λιπαντικά, προμηθεύεται εφόδια από ελληνικά λιμάνια, το κόστος των οποίων υπερβαίνει τις \$30,000 ετησίως, και καλύπτεται με εισαγωγή ξένου συναλλάγματος, τότε απαλλάσσεται ως εξής από το φόρο:

Πίνακας 9: Επιπλέον φορολογικές απαλλαγές

Δαπάνες	Ποσοστό απαλλαγής
<=60,000	10%
60,001-100,000	15%
100,001-150,000	20%

Πηγή: Πηγή: Νόμος 27/75, ΦΕΚ Α 77 19/22.4.1975 (άρθρο 6, υπολογισμός φόρου)

2.4.1. ΦΟΡΟΑΠΑΛΛΑΓΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΩΣ ΦΥΣΙΚΑ ΠΡΟΣΩΠΑ

Σύμφωνα με τα παραπάνω, σημείο αναφοράς στη φορολόγηση πλοίων είναι η θέσπιση των διατάξεων του ν. 27/1975 όπως αυτές ισχύουν σήμερα. Ο φόρος επιβάλλεται στα με Ελληνική σημαία πλοία αλλά και στα με ξένη σημαία πλοία Ελληνικών συμφερόντων, τα οποία είναι συμβεβλημένα με το ΝΑΤ για την ασφάλιση των πληρωμάτων τους, όπως θα δούμε στην παρακάτω ενότητα. Ο φόρος υπολογίζεται με βάση την ηλικία των πλοίων και την ολική χωρητικότητά τους σε κόρους και βαρύνει τους πλοιοκτήτες, φυσικά ή νομικά πρόσωπα

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά στις φοροαπαλλαγές που έχουν και συνταγματική ισχύ και αφορούν τους εφοπλιστές ως φυσικά πρόσωπα, ισχύουν επιπλέον τα κάτωθι¹⁰:

¹⁰ www.minfin.gr

- Απαλλάσσονται του φόρου τα κέρδη από την εκμετάλλευση πλοίων, τα οποία υπόκεινται στον ειδικό φόρο πλοίων, όπως αυτός ισχύει κάθε φορά. Βασική προϋπόθεση είναι τα κέρδη να προκύπτουν από την εκμετάλλευση πλοίων και να υπόκεινται στον ειδικό φόρο πλοίων.
- Μειώνεται κατά ποσοστό 50% η τεκμαρτή δαπάνη από τα πλοία αναψυχής που έχουν κατασκευασθεί ή κατασκευάζονται στην Ελλάδα εξ ολοκλήρου από ξύλο, τύπων «τρεχαντήρι», «βαρκαλάς», «πέραμα», «τσερνίκι», και «κλίμπερτυ» που προέρχονται από την ελληνική ναυτική παράδοση. Προϋπόθεση, τα πλοία να έχουν κατασκευασθεί στην Ελλάδα εξ ολοκλήρου από ξύλο και είναι τύπων όπως αναφέρεται παραπάνω.
- Η τεκμαρτή δαπάνη από κάθε σκάφος μειώνεται ανάλογα με την παλαιότητά του, κατά 15% για χρονικό διάστημα από 5 έως 10 έτη, από το έτος που νηολογήθηκε για πρώτη φορά και κατά 30% για χρονικό διάστημα πάνω από 10 έτη.
- Μειώνεται η ετήσια τεκμαρτή δαπάνη κατά 50% για ιστιοφόρα.
- Τα καθαρά κέρδη συνιδιοκτησίας (κοινωνίας) από συνεκμετάλλευση αλιευτικού σκάφους μέχρι και 10 κόρους ολικής χωρητικότητας, στις οποίες συμμετέχουν αποκλειστικά επαγγελματίες αλιείς, φορολογούνται στο όνομα των κοινωνιών, με βάση το ποσοστό συμμετοχής τους.

Επιπλέον, οι εφοπλιστές κατοχυρώνονται από 107 άρθρο του Συντάγματος, που ουσιαστικά προστατεύει τα κεφάλαια που προέρχονται από το εξωτερικό και λειτουργούν με εταιρείες ειδικής νομοθεσίας, δηλαδή απαλλάσσονται οι εφοπλιστές από την φορολογία επί των κερδών. Σύμφωνα με αυτό: 1. Η πριν από την 21 Απριλίου 1967 νομοθεσία με αυξημένη τυπική ισχύ για την προστασία κεφαλαίων εξωτερικού διατηρεί την αυξημένη τυπική ισχύ που είχε και εφαρμόζεται και στα κεφάλαια που θα εισάγονται στο εξής. Την ίδια ισχύ έχουν και οι διατάξεις των Κεφαλαίων Α΄ έως και Δ΄ του τμήματος Α΄ του νόμου 27/75 «περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων».

2. Νόμος, που εκδίδεται μία φορά μόνο μέσα σε τρεις μήνες από την ισχύ του Συντάγματος, ορίζει τους όρους και τη διαδικασία για την αναθεώρηση ή λύση των

εγκριτικών διοικητικών πράξεων που εκδόθηκαν με οποιονδήποτε τύπο κατ' εφαρμογήν του νομοθετικού διατάγματος 2687/1953 ή των συμβάσεων που έχουν συναφθεί από 21 Απριλίου 1967 έως 23 Ιουλίου 1974 για επενδύσεις κεφαλαίων εξωτερικού, με εξαίρεση εκείνες που αφορούν τη νηολόγηση πλοίων με ελληνική σημαία”.¹¹

2.5. ΑΛΛΟΔΑΠΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ Η ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

Σύμφωνα με το νέο φορολογικό νομοσχέδιο¹², φορολόγηση με το μοντέλο του tonnage tax και στα πλοία υπό ξένη σημαία, η διαχείριση των οποίων γίνεται από εταιρείες εγκατεστημένες στην Ελλάδα, κατ' αναλογία του συστήματος φορολόγησης που ισχύει και στα πλοία με ελληνική σημαία. Η εξέλιξη είναι προϊόν της διαβούλευσης μεταξύ της κυβέρνησης και συγκεκριμένα του υπουργού ναυτιλίας Κωστή Μουσουρούλη αλλά και του ίδιου του πρωθυπουργού και της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, η οποία εθελοντικά συναίνεσε στην επιβολή πρόσθετης φορολόγησης παρά την συνταγματική κατοχύρωση του αφορολόγητου της ποντοπόρου.

Αντιλαμβανόμαστε πως είναι η πρώτη φορά που προβλέπεται φορολογία στην ξένη σημαία. Ο φόρος θα επιβάλλεται στα πλοία υπό ξένη σημαία, των οποίων η διαχείριση γίνεται από ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρείες εγκατεστημένες στην Ελλάδα και βαρύνει τους αλλοδαπούς πλοιοκτήτες ή πλοιοκτήτριες εταιρείες για τα πλοία υπό ξένη σημαία, τα οποία έχουν τεθεί υπό τη διαχείριση ημεδαπών ή αλλοδαπών εταιρειών οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα.

Από το ποσό του νέου φόρου θα εκπίπτει ο φόρος χωρητικότητας (tonnage tax) ή οποιαδήποτε παρόμοια επιβάρυνση που καταβλήθηκε για το πλοίο υπό ξένη σημαία στο αλλοδαπό νηολόγιο και μέχρι του ποσού του φόρου που οφείλεται στην Ελλάδα. Για παράδειγμα, εταιρεία με έδρα τον Πειραιά με στόλο 10 πλοίων υπο ξένη σημαία θα πληρώνει στο ελληνικό δημόσιο τη διαφορά του φόρου από αυτόν στο κράτος της

¹¹ <http://www.hellenicparliament.gr/Vouli-ton-Ellinon/To-Politevma/Syntagma/article-111/>

¹² www.capital.gr

σημαίας έως του συντελεστή που ισχύει για την ελληνική σημαία, δηλαδή 4% επί του gross tonnage. Εάν καταβάλει 1% στην ξένη σημαία θα δώσει το υπολειπόμενο 3% στο ελληνικό δημόσιο. Αυτό προκύπτει άλλωστε και από συμφωνίες αποφυγής διπλής φορολόγησης. Γενικά, επικρατεί επιφυλακτικότητα για το κατά πόσον διαχειρίστριες με μεγάλους στόλους υπό ξένη σημαία θα συνεχίσουν να λειτουργούν από την ελληνική επικράτεια.

Όσον αφορά στην εκτίμηση ότι η εξίσωση της φορολόγησης μπορεί να φέρει πλοία στο ελληνικό νηολόγιο αφού θα εκλείψει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της ξένης σημαίας αναφέρουν ότι το πρόβλημα της ελληνικής σημαίας είναι οι επανδρώσεις και όχι η φορολόγηση.

Η ισχύς της φορολόγησης της ξένης σημαίας έχει αρχίσει από την 1η Ιανουαρίου 2013 για πλοία υπό ξένη σημαία των οποίων κατά την ημερομηνία αυτή η διαχείριση γινόταν ήδη από ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρείες οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα.

2.5.1. ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗΣ, ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΚΕΡΔΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗΣ ΜΕΤΟΧΩΝ¹³

Ο επιβαλλόμενος φόρος εξαντλεί κάθε υποχρέωση της αλλοδαπής εταιρείας πλοιοκτήτριας πλοίου υπό ξένη σημαία, το οποίο τελεί υπό την εκμετάλλευση ή διαχείριση ημεδαπής ή αλλοδαπής εταιρείας, εγκατεστημένης στην Ελλάδα έναντι οποιουδήποτε φόρου, τέλους, εισφοράς ή κράτησης στο εισόδημα που αποκτάται στο εξωτερικό από την εκμετάλλευση του πλοίου, του οποίου είναι πλοιοκτήτρια.

Στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο και ειδικότερα στο άρθρο 27 σημειώνεται: «Απαλλάσσεται από κάθε φόρο, τέλος, εισφορά ή κράτηση ισχύει και για τους μετόχους ή εταίρους των ως άνω εταιρειών, μέχρι φυσικού προσώπου, για το εισόδημα που αποκτούν με τη μορφή διανομής καθαρών κερδών ή μερισμάτων, είτε απευθείας είτε από εταιρείες χαρτοφυλακίου (Holding Companies), ανεξαρτήτως του αριθμού των

¹³ www.deloitte.com

εταιρειών χαρτοφυλακίου που παρεμβάλλονται μεταξύ της πλοιοκτήτριας εταιρείας και του τελικού μετόχου».

Επίσης προβλέπεται ότι «εξαιρετικά απαλλάσσονται από το φόρο κληρονομιών οι μεταβιβάσεις πλοίων, μετοχών ή μεριδίων ημεδαπών ή αλλοδαπών εταιρειών που έχουν στην ιδιοκτησία τους πλοία υπό ελληνική ή ξένη σημαία άνω των χιλίων πεντακοσίων (1.500) κόρων ολικής χωρητικότητας καθώς και των μετοχών ή μεριδίων εταιρειών χαρτοφυλακίου (holding companies) που κατέχουν άμεσα ή μέσω ενδιάμεσων εταιρειών χαρτοφυλακίου τις μετοχές ή τα μερίδια των ως άνω πλοιοκτητριών εταιρειών».

Επίσης, για τις ημεδαπές ναυτικές εταιρείες του ν.959/1979 που έχουν υπαχθεί στο άρθρο 25 του νόμου 27/1975 και εκμεταλλεύονται ή διαχειρίζονται πλοίο με ελληνική ή ξένη σημαία προβλέπεται απαλλαγή από κάθε φόρο, τέλος ή εισφορά για τα διανεμηθέντα κέρδη ή μερίσματα

Τα ανωτέρω ισχύουν από τη δημοσίευση του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

2.5.2. ΕΤΗΣΙΑ ΕΙΣΦΟΡΑ ΣΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Επιβάλλεται ετήσια εισφορά στα γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών επιχειρήσεων που έχουν συσταθεί στην Ελλάδα με βάση το αρ. 25 του ν.27/1975 και ασχολούνται με την ναύλωση, ασφάλιση, μεσιτεία πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία πάνω από 500 κόρους ολικής χωρητικότητας, καθώς και με την αντιπροσώπευση πλοιοκτητριών εταιρειών. Η εισφορά επιβάλλεται για τα ημερολογιακά έτη 2012-2015.

Εξαιρούνται από την επιβολή της εισφοράς οι ημεδαπές και αλλοδαπές εταιρείες του ν.27/1975 που απασχολούνται με τη διαχείριση ή εκμετάλλευση πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία καθώς και με τις λοιπές εργασίες που προβλέπονται από την εγκριτική πράξη εγκατάστασης τους.

Η εισφορά αυτή επιβάλλεται επί του συνολικού ετήσιου ποσού εισαγόμενου συναλλάγματος, με κατώτατο όριο το ποσό των 50.000 δολαρίων ΗΠΑ και υπολογίζεται με την παρακάτω κλίμακα.

Πίνακας 10: Κλιμάκιο Ετησίου Συνολικού Εισαγόμενου Συναλλάγματος

Κλιμάκιο ετήσιου συνολικού εισαγόμενου συναλλάγματος (σε δολάρια)	Συντελεστής	Φόρος κλιμακίου	Σύνολο εισαγόμενου συναλλάγματος (σε δολάρια ΗΠΑ)
200.000	10	20.000	200.000
200.000	8	16.000	400.000
Υπερβάλλον	6		

Πηγή: Tax Heaven, Ετήσια εισφορά για τα έτη 2012-2015 και στις ναυτιλιακές το νόμου 27/1975 (<http://www.taxheaven.gr/news/news/view/id/13252/print/printer>)

2.6. ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ - ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΓΙΑ ΕΘΕΛΟΝΤΙΚΗ ΕΙΣΦΟΡΑ 140 ΕΚΑΤΤΟΜΥΡΙΩΝ ΕΥΡΩ

Οι Έλληνες εφοπλιστές, σε εθελοντική βάση, συνυπέγραψαν με την κυβέρνηση ιδιωτικό συμφωνητικό με το οποίο θα προβούν σε οικειοθελή παροχή προς το Ελληνικό Δημόσιο χωρίς να αλλάξει το φορολογικό καθεστώς που διέπει τις ναυτιλιακές εταιρείες. Στόχος είναι το κράτος να εισπράξει έως το 2016 περισσότερα από 140 εκατομμύρια ευρώ.

Πρόκειται για εθελοντική αυτή τη φορά εισφορά του εφοπλισμού για τρία χρόνια και προβλέπει την καταβολή ανά πλοίο είτε υπό ελληνική είτε υπό ξένη σημαία ανάλογου φόρου με αυτό που προβλέπει η νομοθεσία περί tonnage tax. Για τα επόμενα τρία χρόνια η κάθε ναυτιλιακή εταιρεία θα πληρώνει διπλή εισφορά για το κάθε πλοίο που έχει στον στόλο της, ανεξαρτήτως εάν αυτό είναι στην ελληνική ή σε άλλη σημαία. Στόχος είναι τα έσοδα από τη φορολογία να ξεπεράσουν τα 140 εκατομμύρια ευρώ κατά την τριετία, όπως προβλέπεται στο μνημόνιο.

Ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Θεodorής Βενιάμης, με κάθε ευκαιρία επισημαίνει ότι η ναυτιλία ως ο κυριότερος παραγωγικός τομέας του τόπου μας και ανεξαρτήτως των προκλήσεων και των προβλημάτων που αντιμετωπίζει στο στίβο του διεθνούς ανταγωνισμού δηλώνει: «Έχετε την αμέριστη συμπαράσταση μας στις τιτάνιες προσπάθειες της κυβέρνησης προκειμένου να ξεπεράσει η πατρίδα μας την κρισιμότερη ίσως περίοδο στην νεότερη ευρωπαϊκή ιστορία και να βγει όσο το δυνατόν αλώβητη από τη σφοδρή οικονομική λαίλαπα».

Για το σκοπό αυτό μάλιστα, έχει συσταθεί στο κεντρικό κτίριο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου «Γραφείο Υποδοχής Εκπροσώπων Ναυτιλιακών Ποντοπόρων Εταιρειών» στο οποίο γίνονται «δηλώσεις οικειοθελούς προσφοράς» εκ μέρους των εφοπλιστών.

Ο υπουργός Οικονομικών από την πλευρά του, Γιάννης Στουρνάρας έχει επισημάνει το σημαντικό ρόλο της ναυτιλίας στην προσπάθεια που κάνει η κυβέρνηση να βγει η χώρα από το οικονομικό αδιέξοδο τονίζοντας: «Η ναυτιλία συμβάλλει στη δημοσιονομική εξυγίανση κατά τη διάρκεια της κρίσιμης αυτής περιόδου μέσω της συμφωνίας των εφοπλιστών με τον Πρωθυπουργό για ενίσχυση των φορολογικών εσόδων με την καταβολή επιπλέον φόρων».

Δυστυχώς το αποτέλεσμα ακόμα, δηλαδή πόσοι έχουν ανταποκριθεί σε αυτήν την εθελοντική εισφορά, δεν έχει γίνει ακόμα γνωστό. Πολλοί κάνουν αναφορά στην παράγραφο 5 του τέταρτου άρθρου του Συντάγματος όπου αναφέρεται στην υποχρέωση των Ελλήνων πολιτών να συνεισφέρουν χωρίς διακρίσεις στα δημόσια βάρη ανάλογα με τις δυνάμεις τους. Τέλος, υπάρχει η απορία γιατί επελέγη η διαδικασία της οικειοθελούς φορολόγησης των εφοπλιστών στη βάση ιδιωτικών συμφωνητικών με το ελληνικό δημόσιο αντί της υποχρεωτικής φορολόγησης, όπως συμβαίνει με όλους τους πολίτες.

2.7. ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Όπως είναι γνωστό, η ναυτιλία διέπεται από ενιαία φορολογία που ισχύει για όλα τα κράτη-μέλη της Ε.Ε, ώστε να μην υπάρχουν συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού. Παρόλα αυτά, δεν είναι λίγες οι φορές που η ελληνική ναυτιλία έχει βρεθεί στο στόχαστρο λόγω

των φορολογικών απαλλαγών που παρέχει στους εφοπλιστές το ελληνικό φορολογικό δίκαιο, όπως και για την προνομιακή μεταχείριση που απολαμβάνει το εφοπλιστικό κεφάλαιο.

Πιο συγκεκριμένα, το 2009, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε, βάσει του άρθρου 228 της συνθήκης ΕΚ, να κινήσει νέα διαδικασία παράβασης κατά της Ελλάδας. Παρά την απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων του 2007, η Ελλάδα δεν κοινοποίησε οποιεσδήποτε αλλαγές της νομοθεσίας της όσον αφορά την επιβολή φόρου εισφοράς σε περίπτωση μεταφοράς της καταστατικής έδρας ή της έδρας της πραγματικής διεύθυνσεως μιας εταιρείας καθώς και για τη γενική απαλλαγή από τον φόρο αυτό των ναυτιλιακών εταιρειών.

Ακόμα, το Σεπτέμβριο του 2012, η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Κομισιόν είχε αποστείλει έγγραφο στην ελληνική κυβέρνηση και έθετε συνολικά 35 κρίσιμα ερωτήματα, με στόχο να διερευνήσει την ύπαρξη κρατικών μέτρων προς όφελος των ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα και, στην περίπτωση που διαπιστωθεί η ύπαρξη τέτοιων μέτρων, να ελέγξει κατά πόσο τα μέτρα αυτά είναι συμβατά με την εσωτερική αγορά. Η Ε.Ε. κάλεσε την κυβέρνηση να δώσει μεταξύ άλλων αναφορά για τις οκτώ εξής απαλλαγές¹⁴:

1. Ειδικός φόρος επί των ακινήτων

Ο Νόμος 3091/2002 προβλέπει ότι οι εγκατεστημένες στην Ελλάδα ναυτιλιακές εταιρείες του Α.Ν. 89/1967 και λοιπές πλοιοκτήτριες εταιρείες εμπορικών πλοίων απαλλάσσονται από έναν ειδικό φόρο που θα όφειλαν κανονικά προκειμένου τα ακίνητα που ιδιοχρησιμοποιούν αποκλειστικώς ως γραφεία ή αποθήκες για την κάλυψη λειτουργικών τους αναγκών ή τα οποία εκμισθώνουν σε παρόμοιες εταιρείες να χρησιμοποιούνται αποκλειστικώς ως γραφεία ή αποθήκες για την κάλυψη λειτουργικών αναγκών.

¹⁴ <http://www.newmoney.gr>

2. Φόρος συγκέντρωσης κεφαλαίου

Ο Ν. 1676/1986 προβλέπει μεταξύ άλλων ειδικό φόρο 1% επί της συγκέντρωσης κεφαλαίου επί της σύστασης, μετατροπής ή συγχώνευσης εταιρείας, της αύξησης κεφαλαίου ή της εισφοράς κεφαλαίου. Το άρθρο 22 στοιχείο β' του Ν. 1676/86 που προέβλεπε την απαλλαγή από τον φόρο συγκέντρωσης κεφαλαίου της συμπλοιοκτησίας, των ναυτιλιακών κοινοπραξιών και των κάθε μορφής ναυτιλιακών εταιρειών καταργήθηκε με το άρθρο 24 παρ. 3 του Ν. 3763/09 για την ενσωμάτωση της Οδηγίας ΦΠΑ.

3. Ενιαίος ειδικός φόρος επί των πετρελαιοειδών

Οι ελληνικές αρχές καλούνται να αιτιολογήσουν το γιατί οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να απαλλάσσονται από τη φορολογία αυτή και εάν αυτό είναι συμβατό με τις κατευθυντήριες γραμμές.

4. Απαλλαγή από λοιπή φορολογία βάσει του Ν. 3763/2009
Το άρθρο 39 του Ν. 3763/2009 τροποποίησε το άρθρο 35 του Ν. 814/1978 προκειμένου να συμπεριληφθούν οι εταιρείες οι οποίες έχουν συσταθεί στην Ελλάδα βάσει του άρθρου 25 του Ν. 27/1975 στο πεδίο εφαρμογής από κάθε φόρο, τέλος, εισφορά ή κράτηση υπέρ του Δημοσίου, από κάθε τέλος χαρτοσήμου και από κάθε άλλη επιβάρυνση, με ορισμένες εξαιρέσεις σε σχέση με κέρδη προερχόμενα από τις δραστηριότητες που περιγράφονται στο ίδιο άρθρο 25 του Ν. 27/1975. Η Ε.Ε. ζητά να μάθει τον σκοπό της τροποποίησης και να διευκρινίσει η Αθήνα κατά πόσο άλλους είδους απαλλαγές κατέστησαν εφαρμοστέες στις ναυτιλιακές εταιρείες με διατάξεις του Ν. 3763/2009 ή με οποιαδήποτε άλλη πρόσφατη φορολογική νομοθεσία.

5. Μείωση συναφούς με την εργασία κόστους

Η Ελλάδα καλείται να εξηγήσει αναλυτικά τον τρόπο με τον οποίο συμμορφώνεται ή αυθαιρετεί με τα προβλεπόμενα για μείωση του ύψους ή απαλλαγή από την καταβολή εισφορών κοινωνικής ασφάλισης ή/και από την καταβολή φόρου εισοδήματος από τους ναυτικούς, αλλά μόνον για τους ναυτικούς οι οποίοι είναι πολίτες της Ε.Ε./του ΕΟΧ και εφόσον εργάζονται σε πλοία (συμπεριλαμβανομένων των οχηματαγωγών ro-ro) που

εξυπηρετούν τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών μεταξύ λιμένων της Ε.Ε./του ΕΟΧ.

6. Νόμος 2843/2000

Με τον Νόμο 2843/2000 δημιουργήθηκε μια ειδική μορφή ανώνυμης εταιρείας, η ΕΕΠΝ, της οποίας αποκλειστικός σκοπός είναι η πραγματοποίηση επενδύσεων στην ποντοπόρο ναυτιλία.

Σύμφωνα με το άρθρο 23 του ίδιου νόμου το εισόδημα που αποκτάται από την ΕΕΠΝ και το εισόδημα που αποκτούν εξ αυτής οι μέτοχοι, είτε υπό τη μορφή μερισμάτων είτε υπό τη μορφή διανομών κεφαλαίου και της υπεραξίας αυτού, απαλλάσσονται από κάθε άμεσο ή έμμεσο φόρο, εισφορά ή κράτηση.

7. Ετήσιες εισφορές σε σχέση με δάνεια - Νόμος 128/75

Βάσει του Ν. 128/1975, με ελάχιστες εξαιρέσεις, επιβάλλεται ετήσια εισφορά 0,6% (0,05% σε μηνιαία βάση) επί του μέσου ανεξόφλητου μηνιαίου υπολοίπου κάθε δανείου που έχει χορηγηθεί από τράπεζα προς έναν κάτοικο Ελλάδας. Επικρατεί η εντύπωση ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες απαλλάσσονται από αυτή τη εισφορά.

8. Καθεστώς των πλοίων ναυτιλιακής εταιρείας πλοίων αναψυχής (πλοίων ΝΕΠΑ) και ευνοϊκές φορολογικές ρυθμίσεις που ισχύουν για αυτές.

Ο υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου, κύριος Βαρβιτσιώτης, στα ανωτέρω απαντάει ως εξής: «Έχουμε έναν στόχο, να παραμείνει ο έλεγχος της παγκόσμιας ναυτιλίας στην ευρωπαϊκή ήπειρο και να μην αφήσουμε πολιτικές ή οικονομικές πρωτοβουλίες που έρχονται από το πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης να διώξουν αυτό το μεγάλο ευρωπαϊκό κεφάλαιο προς τις χώρες της Ανατολής, που είναι και ο πραγματικός μας ανταγωνισμός». Ακόμα για το θέμα αυτό συμπληρώνει πρέπει να δώσουμε μάχη προκειμένου να μην περάσουν άλλες αντιναυτιλιακές νομοθεσίες στην Ε.Ε. Δημιουργώντας ένα αντιναυτιλιακό περιβάλλον, θα «σπρώξουμε» τις διαχειρίστριες εταιρείες σε τρίτες χώρες και ειδικότερα στην Ασία μακριά από την Ευρώπη, εκεί όπου

είναι κοντά στα φορτία και στα ναυπηγεία. Επισημαίνει επίσης ότι αρκετές διαχειρίστριες εταιρείες έχουν πάει στη Σιγκαπούρη¹⁵.

2.8. ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ναυτιλία είναι ίσως η μοναδική εμπορική βιομηχανία όπου η παρέμβαση του κράτους είναι τόσο άμεση και δραστική. Αυτό γίνεται κατανοητό αν αναλογιστεί κανείς τον εξέχοντα ρόλο που έχει στην οικονομία η ναυτιλία. Η Ελλάδα, ως χώρα παραδοσιακά ναυτιλιακή, θα είχε σοβαρές επιπτώσεις από την απώλεια πλοίων από την εθνική της σημαία. Ένα τέτοιο γεγονός, θα οδηγούσε αναπόφευκτα σε απώλεια θέσεων εργασίας, εισοδήματος, τεχνογνωσίας και γενικότερα θα επηρέαζε όλο το ναυτιλιακό σύμπλεγμα.

Γενικά, η Ναυτιλιακή Πολιτική διακρίνεται στον τομέα της Ναυτιλιακής Οικονομικής και στον τομέα της Κυβερνητικής Πολιτικής. Πιο συγκεκριμένα, ο πρώτος τομέας αποτελεί την Εφαρμοσμένη Ναυτιλιακή Οικονομική, όπως διαμορφώνεται από το σύνολο των κανόνων και μέτρων που αφορούν στη συμπεριφορά του κράτους προς την ναυτιλιακή οικονομία του. Ο δεύτερος τομέας περιλαμβάνεται το σύνολο των μέτρων που παίρνει η εκάστοτε Κυβέρνηση για την Εμπορική Ναυτιλία της χώρας. Τα μέτρα αυτά μπορεί να είναι απλές ευμενείς κρατικές παρεμβάσεις αλλά και έντονες προνομιακές μεταχειρίσεις, όπου μιλάμε πια για ναυτιλιακό προστατευτισμό.

Στρατηγικοί στόχοι κυρίως της Ναυτιλιακής Πολιτικής είναι:

1. Η επίτευξη μεγαλύτερων οικονομικών ωφελειών υπέρ της δημόσιας και κοινωνικής οικονομίας, και
2. Η αύξηση του εμπορικού στόλου, τόσο για οικονομικούς όσο και εθνικού γοήτρου λόγους¹⁶.

Στην ουσία, ο στόχος της δεν είναι άλλος πέρα από τη διαφύλαξη της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού πλοίου καθώς και η βελτίωση των θέσεων των Ελλήνων ναυτικών.

¹⁵ www.naftemporiki.gr

¹⁶ http://el.wikipedia.org/wiki/Ναυτιλιακή_Πολιτική

Ένα από τα πιο διαδομένα μέτρα που λαμβάνουν γενικά οι κυβερνήσεις είναι η διαφύλαξη από χώρες του φορτίου για τα δικά τους πλοία, με την εθνική τους σημαία. Με αυτόν τον τρόπο διαφυλάσσεται η απασχόληση και γενικότερα βελτιώνεται το εμπόριο.

Έτσι γίνεται αντιληπτό πως στόχος των κυβερνήσεων είναι η προσέλκυση όλο και περισσότερων πλοίων υπό την Ελληνική σημαία καθώς και ξένων ναυτιλιακών εταιρειών στη χώρα μας. Τα οφέλη για την οικονομία μας από τη διατήρηση των ήδη υφιστάμενων, αλλά και από την προσέλκυση νέων στο Ελληνικό νηολόγιο θα είναι πολύ σημαντικά¹⁷.

Είναι γνωστό πως η ναυτιλία αποτελεί αιχμή του δόρατος της διεθνούς μας παρουσίας και της αναπτυξιακής μας δυναμικής. Γνωρίζοντάς αυτό, η Γενική Γραμματεία Ναυτιλιακής Πολιτικής του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, πραγματοποίησε το «Στρατηγικό Σχέδιο 2010-2012» που έχει όραμα μία σύγχρονη, αποτελεσματική, εξοπλισμένη, με νέες αρμοδιότητες και στελέχη εκπαιδευμένα, Γενική Γραμματεία¹⁸.

Μερικούς από τους στόχους της πολιτικής αυτής είναι τα παρακάτω¹⁹:

- Αύξηση εισροών ναυτιλιακού συναλλάγματος, μέσω προσέλκυσης περισσότερων πλοίων υπό ελληνική σημαία και περισσότερων δραστηριοτήτων από ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκαταστημένες στην Ελλάδα.
- Αναβάθμιση των παρεχόμενων υποστηρικτικών δραστηριοτήτων/ υπηρεσιών στο λιμάνι του Πειραιά, αναδεικνύοντάς το περισσότερο σε διεθνές σημαντικό ναυτιλιακό κέντρο.
- Αυξανόμενο ενεργό ρόλο στους διεθνείς οργανισμούς για ενίσχυση της ναυτιλιακής πολιτικής.
- Αναβάθμιση ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.

¹⁷ <http://www.naftikachronika.gr/viewMagazine.asp?id=54>

¹⁸ www.yen.gr/php/download_xitem.php?xitem=35755/syn080410

¹⁹ www.yen.gr/php/download_xitem.php?xitem=35755/syn080410

- Δημιουργία αναβαθμισμένων ναυτιλιακών υποδομών.

Σε κάθε περίπτωση οδηγός της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής ήταν ο σεβασμός των ναυτιλιακών συμβάσεων. Η Ελλάδα υποστηρίζει την απελευθέρωση των αγορών, τον ελεύθερο και υγιή ανταγωνισμό και δε δέχεται κανένα είδος προστατευτισμού.

Τέλος, δε θα πρέπει να παραληφθεί η κατάταξη της ελληνικής σημαίας στις «ποιοτικές σημαίες» για τη ναυτιλία («Λευκή Λίστα») με βάση τους ελέγχους που γίνονται κάθε χρόνο από τον διεθνή οργανισμό «Paris MOU». Η ακτοφυλακή της Αμερικής συνεχίζει να έχει την ελληνική σημαία στον κατάλογο με τα ποιοτικά κράτη σημαίας (Quality Flag States). Αυτό συνεπάγεται την παροχή προνομίων στα πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία, δηλαδή μειωμένες επιθεωρήσεις PSC, παροχή με πιστοποιητικό ποιότητας κ.α.- κατά τη προσέγγισή τους στα λιμάνια των ΗΠΑ.

3. ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

3.1. ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

Σκοπός του παρόντος κεφαλαίου είναι να εξεταστεί και αναλυθεί η επίδραση της φορητού ποντοπόρου ναυτιλιακής δραστηριότητας στην Ελληνική οικονομία. Μελετήθηκαν μόνο τα στοιχεία εκείνα που αφορούν στο συγκεκριμένο κλάδο, παίρνοντας ως δεδομένο το σαφή διαχωρισμό αυτής από άλλες ναυτιλιακές δραστηριότητες (π.χ. επιβατηγός ναυτιλία), αλλά και από τη δραστηριότητα των υπολοίπων κλάδων της ευρύτερης ναυτιλιακής οικονομίας που αποτελούν το λεγόμενο «ναυτιλιακό πλέγμα» (maritime cluster).

Το ισοζύγιο πληρωμών (ή αλλιώς εξωτερικό ισοζύγιο) είναι ένας λογαριασμός στον οποίο καταγράφονται όλες οι συναλλαγές μίας χώρας με τον υπόλοιπο κόσμο, μέσα σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, όπως ένα έτος. Από την εξέλιξη του ισοζυγίου μπορεί να εντοπιστούν οι τομείς εκείνοι της οικονομίας που αντιμετωπίζουν πρόβλημα αλλά και να οδηγηθούμε σε συμπεράσματα για την οικονομική πορεία μιας χώρας.

Το Ισοζύγιο Πληρωμών αποτελείται από τρεις βασικούς επί μέρους λογαριασμούς:

1. το Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών (CA: Current Account),
2. το Ισοζύγιο Κεφαλαίου (KA)
3. το Ισοζύγιο Επισήμων Συναλλαγών (ΔOR, όπου Δ: μεταβολή και OR: Official Reserves).

Το Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών είναι το άθροισμα των δύο παρακάτω επιμέρους ισοζυγίων:

1. Του Εμπορικού Ισοζυγίου, στο οποίο καταγράφονται οι εισπράξεις και πληρωμές από τις εξαγωγές και τις εισαγωγές των αγαθών. Ο λογαριασμός αυτός έχει σημασία γιατί μας δείχνει πως μεταβάλλεται και εξελίσσεται ο πρωτογενής τομέας μιας χώρας και ο τομέας μεταποίησης συγκριτικά με τον υπόλοιπο κόσμο.

2. Του Ισοζυγίου Αδήλων Πόρων, όπου καταγράφονται οι εισπράξεις και οι πληρωμές από πηγές που δεν είναι τόσο φανερές. Καταγράφονται, δηλαδή, τα έσοδα και τα έξοδα των υπηρεσιών, για παράδειγμα οι μεταφορές, οι εισπράξεις από τόκους και μερίσματα, τα μεταναστευτικά εμβάσματα. Το ισοζύγιο Αδήλων Πόρων έχει αντικατασταθεί από τρεις επί μέρους λογαριασμούς: το Ισοζύγιο Υπηρεσιών, το Ισοζύγιο Εισοδημάτων και το Ισοζύγιο Μεταβιβάσεων.

Πιο συγκεκριμένα, στο Ισοζύγιο Υπηρεσιών καταγράφονται οι εισπράξεις και οι πληρωμές από ανταλλαγή υπηρεσιών μεταξύ των κατοίκων μιας χώρας και τον υπόλοιπο κόσμο. Ταξιδιωτικές, μεταφορικές, ασφαλιστικές, τραπεζικές, συμβουλευτικές και άλλες υπηρεσίες περιλαμβάνονται στη συγκεκριμένη κατηγορία. Στο ισοζύγιο εισοδημάτων περιλαμβάνονται οι εισπράξεις μισθών κατοίκων από το εξωτερικό καθώς και αντίστοιχες εισπράξεις από τόκους, μερίσματα και κέρδη που προέρχονται από επενδύσεις στο εξωτερικό, αλλά και οι αντίστοιχες πληρωμές κατοίκων στο εξωτερικό. Τέλος, το ισοζύγιο τρεχουσών μεταβιβάσεων περιλαμβάνει μονομερείς τρέχουσες εισπράξεις και πληρωμές κατοίκων από και προς το εξωτερικό.

Όσον αφορά στο ισοζύγιο κεφαλαίου, καταγράφονται οι εισροές και εκροές κεφαλαίου μίας χώρας με τον υπόλοιπο κόσμο. Ως κεφάλαιο νοείται οποιοδήποτε περιουσιακό στοιχείο άμεσα ή έμμεσα ρευστοποιήσιμο (χρήμα ομόλογα, μετοχές, επιχειρήσεις, οικόπεδα, σπίτια, δάνεια ιδιωτικά ή δημόσια). Πιο συγκεκριμένα, ανάλογα με τον φορέα του περιουσιακού στοιχείου οι ροές κεφαλαίου κατατάσσονται σε ιδιωτικές ή δημόσιες, ανάλογα με τον χρόνο λήξης σε βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα και ανάλογα με την φύση του κεφαλαίου διακρίνονται σε άμεσες επενδύσεις ή επενδύσεις χαρτοφυλακίου. Σύμφωνα με την νέο τρόπο καταγραφής του Ισοζυγίου Πληρωμών, το Ισοζύγιο Κεφαλαίου περιέχει τρεις επί μέρους λογαριασμούς: τον λογαριασμό Άμεσων Επενδύσεων, τις Επενδύσεις Χαρτοφυλακίου και τις Λοιπές Επενδύσεις.

Τέλος, το Ισοζύγιο Επισήμων Συναλλαγών (ΔΟΡ) καταγράφει τις μεταβολές στα συναλλαγματικά αποθέματα και το απόθεμα χρυσού της χώρας τα οποία φυλάσσονται από τη Κεντρική Τράπεζα, που με τη σειρά της διαθέτει το απόθεμα συναλλαγματικών

διαθεσίμων για να ικανοποιήσει τη ζήτηση ξένου χρήματος, από ιδιώτες ή το δημόσιο, για αγορά αγαθών, υπηρεσιών ή κεφαλαίου από το εξωτερικό.

Το Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών είναι ο σημαντικότερος λογαριασμός του Ισοζυγίου Πληρωμών για τους εξής παρακάτω λόγους²⁰:

1. δείχνει την οικονομική δύναμη της χώρας σε σχέση με τον υπόλοιπο κόσμο,
2. επηρεάζει τις διακυμάνσεις του Εθνικού Εισοδήματος ($Y: Y= C+I+G+CA$). Όπως γνωρίζουμε και φαίνεται και από τη σχέση, ένα πλεόνασμα ή έλλειμμα του CA επηρεάζει κατά πολύ την οικονομική δραστηριότητα μιας χώρας.
3. δείχνει κατά πόσο μια οικονομία μπορεί να λειτουργήσει χωρίς εξωτερικό δανεισμό, κάτι το οποίο είναι πολύ σημαντικό, ειδικά στις μέρες μας που η Ελλάδα αντιμετωπίζει τέτοια προβλήματα.

3.2. Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΣΤΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΠΛΗΡΩΜΩΝ

Ένα κύριο και βασικό χαρακτηριστικό της Ελληνικής οικονομίας είναι το ελλειμματικό της ισοζύγιο πληρωμών. Σαφώς, υπάρχουν τρόποι μείωσης ή και κάλυψης του ελλείμματος αυτού. Πιο συγκεκριμένα, η κάλυψη μπορεί να επέλθει είτε με την εισαγωγή από το εξωτερικό κεφαλαίων για επένδυση στον Ελλαδικό χώρο, είτε με αύξηση των άδηλων πόρων, για παράδειγμα αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος, είτε με εξωτερικό δανεισμό. Ο τελευταίος μπορεί να ενέχει κινδύνους και μπορεί μάλιστα να επιβαρύνει και άλλο το ισοζύγιο πληρωμών, είναι όμως απαραίτητος για επενδύσεις αναπτυξιακού χαρακτήρα.

Όσον αφορά στους άδηλους πόρους, διαμορφώνονται από τα ακόλουθα τρία ποσά, το ναυτιλιακό, το ταξιδιωτικό και το μεταναστευτικό συνάλλαγμα. Από τα δύο πρώτα

²⁰ des.panteion.gr/.../dpo_1_slides_balance_pmt_17_1_12.ppt

προκύπτουν οι εισπράξεις από την προσφορά υπηρεσιών. Πιο συγκεκριμένα, οι εισπράξεις από το ναυτιλιακό συνάλλαγμα διαμορφώνονται ως εξής²¹:

1. Εμβάσματα εφοπλιστών και ναυτιλλομένων
2. Εισφορές σε NAT και σε άλλα ασφαλιστικά ταμεία
3. Ανεφοδιασμός, επισκευές, μετασκευές
4. Φορολογία εφοπλισμού
5. Άλλες κατηγορίες

Οι ναυτιλιακές εταιρείες εισάγουν το λεγόμενο εφοπλιστικό συνάλλαγμα, κυρίως για να καλύψουν δαπάνες, όπως επισκευής και εφοδιασμού σε ελληνικούς λιμένες, ποσά που καταβάλλονται στις οικογένειες των ναυτικών και άλλες λειτουργικές δαπάνες των εταιρειών.

Σε αυτό το σημείο κρίνεται απαραίτητο να τονισθεί ότι παρά την αξιόλογη προσπάθεια και συμβολή των ναυτιλιακών εταιρειών στην εισροή συναλλάγματος στην Ελλάδα, παρουσιάζονται αρκετά μειονεκτήματα, μερικά από τα οποία αναφέρονται παρακάτω:

- Μεγάλο ποσοστό των οικονομικών αποδοχών των ναυτικών αποταμιεύεται ή ακόμα και δαπανάται στο εξωτερικό.
- Τα κρατικά έσοδα από τη φορολόγηση της ναυτιλίας παρουσιάζονται μηδαμινά, αφού ο συγκεκριμένος τομέας της οικονομίας είναι απαλλαγμένος από φορολογικά βάρη.
- Υπερεκτιμά των ασφαλιστικών ταμείων των ναυτικών τα εισοδήματα. Οι εισπράξεις σε συνάλλαγμα είναι ανάλογες με: α) τον αριθμό των ασφαλισμένων ανά βαθμό και ειδικότητα, β) την κίνηση των μισθών, γ) το ύψος των εισφορών των εργοδοτών και των ασφαλισμένων (μόνο σε μακροχρόνιο ορίζοντα είναι μεταβλητό), δ) την αυξητική κίνηση της ειδικής εισφοράς φόρου που βαραίνει τα πλοία που φέρουν ξένη σημαία και είναι συμβεβλημένα με το NAT. Με δεδομένο λοιπόν ότι αυτά τα

²¹ <http://www.bankofgreece.gr/BogEkdoseis/oikodelt201010.pdf>

μεγέθη αυξάνονται, θα ήταν εύλογο να αυξάνονται και οι εισπράξεις σε συνάλλαγμα, χωρίς σημαντικές βραχυχρόνιες διακυμάνσεις²².

Συμπεραίνουμε λοιπόν πως σύμφωνα με την παραπάνω κατάταξη δεν μπορούμε να έχουμε μια ξεκάθαρη εικόνα για το ότι το κύριο μέρος των εισπράξεων δεν πραγματοποιείται για την πληρωμή υπηρεσιών που παρέχονται από την ελληνική οικονομία προς την ελληνική ναυτιλία, με αποτέλεσμα τα εμβάσματα αυτά των εφοπλιστών να χαρακτηρίζονται μονομερείς μεταβιβάσεις.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται οι εισροές και οι εκροές του ναυτιλιακού συναλλάγματος τα τελευταία 12 χρόνια. Αυτή η σταδιακή μείωση από το 2009 και μετά εκτιμάται πως είναι συνέπεια της μείωσης των ελλήνων ναυτικών.

Πίνακας 11: Εξέλιξη Ναυτιλιακού Συναλλάγματος

Έτος	Συνάλλαγμα	Πληρωμές	Καθαρές εισπράξεις
2000	8.640,6	4.458,3	4.182,30
2001	9.113,3	5.351,0	3.762,30
2002	8.523,40	5.029,70	3.493,70
2003	9.569,8	4.923,6	4.646,20
2004	13.307,0	5.728,2	7.578,80
2005	13.871,4	6.237,7	7.633,70
2006	14.324,7	6.991,3	7.333,40
2007	16.939,3	7.771,3	9.168
2008	19.188,3	9.316,0	9.872,30
2009	13.552,2	7.073,4	6.478,80
2010	15.418,4	8.155,4	7.263
2011	14.096,6	7.233,2	6.863,40
2012	13.286,4	6.322,0	6.964,50
	169.831,3	84.591,3	85.240,40

Πηγή: Ναυτεμπορική Εφημερίδα, 25 Φεβρουαρίου 2013-11-13
(<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/616195>)

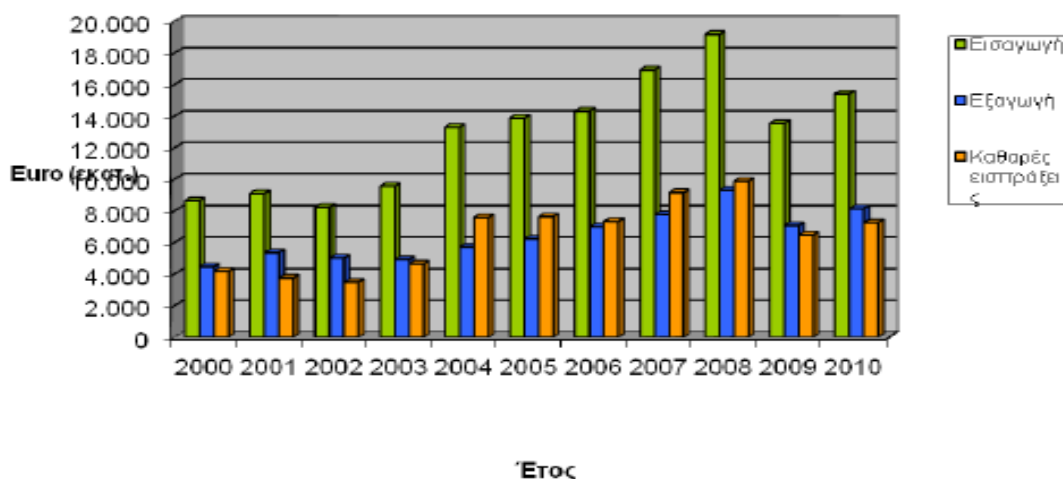
Στο παρακάτω γράφημα παρουσιάζεται με μεγαλύτερη ευκρίνεια η εισροή του ναυτιλιακού συναλλάγματος στα έτη 2000-2010, σύμφωνα με στοιχεία της εφημερίδας «Ναυτεμπορική» στις 8/7/2011. Στα δύο πρώτα χρόνια του γραφήματος, παρατηρούμε ότι οι εξαγωγές αυξάνονται περισσότερο από τις εισαγωγές, έχοντας αυτό ως αποτέλεσμα οι καθαρές εισπράξεις να μειώνονται κατά 420 εκατομμύρια ευρώ. Κάτι παρόμοιο ισχύει και για το έτος 2002, όπου μειώνονται και οι εισαγωγές και οι

²² Ελ.Γεωργαντόπουλος – Γ.Π.Βλάχος, «Ναυτιλιακή Οικονομική», Πειραιάς 2003

εξαγωγές, φθάνοντας οι καθαρές εισπράξεις σε ακόμα χαμηλότερα επίπεδα, στα 3,494 εκατομμύρια ευρώ. Στα επόμενα όμως έτη έχουμε αλματώδη αύξηση στις καθαρές εισπράξεις του ναυτιλιακού συναλλάγματος, γεγονός το οποίο οφείλεται στις μεγάλες αυξήσεις των εισαγωγών και αντίστοιχα στις κατά πολύ μικρότερες αυξήσεις των εξαγωγών.

Γράφημα 1

Εισαγωγές, Εξαγωγές & Καθαρές Εισπράξεις ανά έτος



Πηγή: Ναυτεμπορική Εφημερίδα, 8 Ιουλίου 2011

Πιο συγκεκριμένα, από τα 9.569 εκατομμύρια ευρώ το 2003, φθάνουμε στα 19.188 το 2008. Σε αυτό το σημείο, καλό θα ήταν να σημειωθεί πως αυτή η αύξηση συμβαδίζει με την ανάπτυξη των μεγαλύτερων οικονομιών (G10), όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα. Τα έτη από το 2004-2008 οι ρυθμοί ανάπτυξης ήταν ανοδικοί, ενώ στη συνέχεια εμφανίζονται αρνητικοί ρυθμοί. Αυτό, βέβαια, δε θα μπορούσε να αφήσει ανεπηρέαστη τη ναυτιλιακή βιομηχανία, που αφορά σε οικονομικές δραστηριότητες με διεθνή χαρακτήρα.

Πίνακας 12: ΑΕΠ των δέκα μεγαλύτερων οικονομιών στον κόσμο (G10)

COUNTRY	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
G 10 (YoY%)	2,88	2,33	2,75	2,5	-0,06	-3,89	2,78	1,31	1,22	1,84
United States (YoY%)	3,5	3,1	2,7	1,9	-0,3	-3,5	3	1,7	2,3	2,4
Euro Area (YoY %)	2,2	1,7	3,2	2,9	0,4	-4,2	1,9	1,5	-0,5	1
japan (YoY%)	2,38	1,3	1,7	2,18	-1	-5,53	4,43	-0,8	1,66	1,69
United Kingdom (YoY%)	3	2,1	2,6	3,5	-1,1	-4,4	2,1	0,9	0,5	1,7
Canada (YoY%)	3,12	3,02	2,83	2,2	0,7	-2,77	3,22	2,35	2	2,3
Australia (YoY%)	3,83	3,13	2,58	4,55	2,58	1,38	2,73	2	3,7	3,65
New Zealand (YoY%)	4,03	0,85	0,6	0,75	-0,53	0,45	0,43	2,1	3	3,15
Switzerland (YoY%)	2,53	2,65	3,65	3,63	2,13	-1,85	2,75	2	0,85	1,45
Denmark (YoY%)	2,3	2,43	3,38	1,6	-0,78	-5,83	1,33	1,2	1,4	-
Norway (YoY%)	3,95	2,6	2,43	2,65	0,08	-1,68	0,68	1,3	2,2	-
Sweden (YoY%)	3,7	3,15	4,58	3,43	-0,68	-5,1	5,35	4,2	1,6	2,6

Πηγή: Bloomberg

Σε συνέχεια της ανάλυσης του γραφήματος 1, παρατηρούμε ότι από το 2009 και μετά, η εισροή του ναυτιλιακού συναλλάγματος μειώνεται αισθητά, κατά 5.636 εκατομμύρια ευρώ. Ανάλογη μείωση έχουμε και στον αριθμό των εξαγωγών, όπου φθάνει στα 7.073 εκατομμύρια ευρώ, μειώνοντας αντίστοιχα τις καθαρές εισπράξεις από το ναυτιλιακό συνάλλαγμα στα 6.479 εκατομμύρια ευρώ.

Σε αυτό το σημείο κρίνεται απαραίτητο να τονισθεί ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα μένει ανεπηρέαστο από τις διακυμάνσεις των ακαθάριστων εισοδημάτων των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών. Αυτό συμβαίνει γιατί οι δαπάνες που γίνονται στον Ελληνικό χώρο έχουν ανελαστικότητα λόγω των παρακάτω αιτιών:

- Η δομή καθώς και η οργάνωση των ναυτιλιακών διαχειριστριών εταιρειών δε μεταβάλλεται σε περιόδους οικονομικής κρίσης και κάμψης της αγοράς, εκτός αν πρόκειται για κρίση μακροχρόνιας διάρκειας.
- Σε περίπτωση ανεργίας, οι ναυτικοί έχουν εναλλακτική λύση η οποία είναι η ευρωπαϊκή των αποταμιεύσεών τους που βρίσκονται στο εξωτερικό, έτσι ώστε να διασφαλίσουν στις οικογένειές τους και στους ίδιους μια ποιότητα ζωής.
- Πολλές ναυτιλιακές εταιρείες που επαναπατρίζονται αλλά και η ανάπτυξη των ήδη υπαρχουσών με έδρα τους την Ελλάδα, αυξάνουν τις διοικητικές δαπάνες και η ελληνική οικονομία ωφελείται.
- Σε περιπτώσεις παροπλισμού πλοίων στην Ελλάδα, οι δαπάνες διαχείρισης και διοίκησης αυξάνονται με συνέπεια να αυξάνονται και οι συναλλαγματικές ανάγκες για τη συντήρηση και επισκευή αυτών των πλοίων αλλά και για την προετοιμασία τους για επανεκκίνηση όταν περάσει η περίοδος της κρίσης.
- Τα εμβάσματα ναυτιλλομένων στην Ελλάδα εμφανίζονται ανελαστικά στις διακυμάνσεις των ναύλων, αφενός διότι καλύπτουν πιο ανελαστικές δαπάνες που αφορούν κυρίως τη συντήρηση των οικογενειών των ναυτικών και αφετέρου διότι οι μισθοί δεν ακολουθούν τους ναύλους, αφού συμφωνούνται εκ των προτέρων.

3.3. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΜΕ ΤΟ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΟ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΟ

Ένα από τα βασικά στοιχεία και χαρακτηριστικά του συναλλάγματος είναι τα πολλαπλά και εξαιρετικά οφέλη που προσφέρει στην ελληνική οικονομία, συγκρινόμενο ακόμα με το ταξιδιωτικό και το μεταναστευτικό.

Όσον αφορά στο ταξιδιωτικό συνάλλαγμα, η εισροή του προϋποθέτει δαπάνες για εξοπλισμό τεχνικό, ξενοδοχειακό καθώς και μηχανολογικό, δηλαδή εκροή συναλλάγματος στο εξωτερικό. Ακόμα, απαιτήσεις χρηματικές για να προβληθεί η χώρα σε άλλες του εξωτερικού.

Κάτι αντίστοιχο συμβαίνει και στο συνάλλαγμα που αφορά εξαγωγές μεταποίησης και προϊόντων. Είναι γνωστό ότι το μεγαλύτερο μέρος του τεχνολογικού και κεφαλαιουχικού εξοπλισμού, τα οποία είναι απαραίτητα για την εγχώρια βιομηχανία, εισάγονται από το εξωτερικό.

Αντίθετα με τα παραπάνω, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αποτελεί μια καθαρή εισροή για την Ελλάδα. Η μόνη εκροή είναι η εξαγωγή συναλλάγματος που αφορά στην αντικατάσταση των παλαιότερων πλοίων με νεότερα, για τις επισκευές και μετασκευές αλλά και η εξαγωγή συναλλάγματος που αφορά στη λειτουργία των υπηρεσιών διοίκησης του εμπορικού ναυτικού στο εξωτερικό καθώς και για τη συντήρηση των οικογενειών των εφοπλιστών και των ναυτικών

Ένα ακόμα χαρακτηριστικό του ναυτιλιακού συναλλάγματος είναι η σταθερότητα του σε σχέση με το ταξιδιωτικό ή μεταναστευτικό. Η ανελαστικότητα του αυτή στις διακυμάνσεις της ναυτιλιακής δραστηριότητας, εντάσσει τα μεγέθη της ναυτιλίας στα υποδείγματα της γενικότερης οικονομικής ανάπτυξης.

Η μεταβλητή που φαίνεται να επηρεάζει στο μεγαλύτερο βαθμό τις μεταβολές στην εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα, είναι ο εγχώριος ρυθμός πληθωρισμού.

Όπως ήδη έχει αναφερθεί ένα μέρος του εισοδήματος της ναυτιλίας εισάγεται στη χώρα μας με τη μορφή συναλλάγματος. Το συνάλλαγμα αυτό καλύπτει δαπάνες ανελαστικές που αφορούν στη συντήρηση των οικογενειών των ναυτικών και των εφοπλιστών, αλλά και τις υπηρεσίες που παρέχει η ίδια η χώρα στη ναυτιλία (π.χ. εισφορές στο ΝΑΤ, υπηρεσίες ελλιμενισμού και ακτοφυλακής, κ.α.). Στο μέτρο λοιπόν που ο εγχώριος ρυθμός πληθωρισμού οδηγεί σε αύξηση του κόστους αυτών των υπηρεσιών ή σε μείωση της αγοραστικής δύναμης του εισοδήματος των οικογενειών των ναυτικών στην

Ελλάδα, σημειώνεται μια αντίστοιχη αύξηση εισροής ναυτιλιακού συναλλάγματος στη χώρα για την αντιμετώπιση αυτών των καταστάσεων²³.

Πίνακας 13: Σύγκριση Ναυτιλιακού, Ταξιδιωτικού και Μεταναστευτικού Συναλλάγματος (2002-2011)

ΕΤΟΣ	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ	ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ	ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ
2002	4.005,50	7.736,00	1.633,50
2003	5.143,20	7.359,30	1.239,40
2004	7.918,20	8.037,40	2.386,10
2005	8.306,10	8.283,80	2.048,60
2006	8.255,70	8.973,90	3.041,30
2007	10.251,70	8.833,50	4.332,30
2008	11.139,00	8.956,80	4.090,80
2009	7.471,90	7.975,70	2.017,40
2010	8.088,30	7.455,30	2.071,50
2011	7.630,20	8.238,20	2.671,80

Πηγή: Μηνιαίο Στατιστικό Δελτίο, Τράπεζα της Ελλάδος, έτη 2002-2011

3.4. ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Στην ενότητα αυτή θα εξετασθεί η συνεισφορά της ποντοπόρου φορτηγού ναυτιλίας στην εθνική οικονομία. Θα παρουσιασθούν και αναλυθούν πίνακες με την επιρροή της ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας, το ισοζύγιο πληρωμών, το ισοζύγιο υπηρεσιών, εμπορικό ισοζύγιο τα τελευταία χρόνια.

Η Ελλάδα είναι ένα έθνος με παράδοση στη ναυτιλία και ηγετική θέση τόσο σε ευρωπαϊκό επίπεδο όσο και σε παγκόσμιο. Για το λόγο αυτό η ελληνική ναυτιλία συμβάλλει κατά πολύ στην ελληνική οικονομία καθώς παίζει σπουδαίο ρόλο στις εξωτερικές ανισορροπίες της χώρας. Είναι γνωστό ότι οι εισπράξεις από τη ναυτιλία

²³ Γ.Π.Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Αθήνα 2000

έχουν περιορίσει κατά περιόδους το έλλειμμα των τρεχουσών συναλλαγών, βοηθώντας έτσι την ευημερία της χώρας μας. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία έχει καταφέρει να επιβιώσει σε δυσμενή οικονομικά περιβάλλοντα, διατηρώντας το 17% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου και μεταφέροντας το 16% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου κατά τα τελευταία 10 χρόνια²⁴.

Επίσης, κατά την ίδια περίοδο, η Ελλάδα κατέχει ισχυρό μερίδιο στην αγορά των νεοαυπηγηθέντων πλοίων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να μειωθεί ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων και αυτών που είναι εγγεγραμμένα στην ελληνική σημαία αλλά και αυτών που είναι ελληνικών συμφερόντων. Αυτό το γεγονός ενισχύει την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας αφού βελτιώνεται η ποιότητα του στόλου.

Η χωρητικότητα του στόλου και οι ναύλοι αποτελούν τους βασικούς παράγοντες από τους οποίους η ναυτιλία αποκτά τα έσοδα της, μέρος των οποίων εισέρχονται στη χώρα. Το μέγεθος της εισροής αυτής εξαρτάται από εξελίξεις τόσο στους ναύλους όσο και από τα ήδη χορηγημένα δάνεια.

Οι εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές ανέκαθεν κάλυπταν το έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, το οποίο και δημιουργήθηκε κυρίως από το χρόνιο έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου.

²⁴ <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25158>

3.4.1. ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Την περίοδο 2000–2012, το πλεόνασμα του ισοζυγίου υπηρεσιών για μεταφορές συνέβαλε καθοριστικά, άλλοτε περισσότερο άλλοτε λιγότερο, στον περιορισμό του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών. Η σημαντικότερη συνιστώσα (περίπου 93%) των εισπράξεων του ισοζυγίου υπηρεσιών μεταφορών είναι οι εισπράξεις για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, οι οποίες παρουσίασαν σημαντικά ταχύτερη αύξηση όλη αυτήν την περίοδο, όπως θα δούμε και στους παρακάτω πίνακες.

Για παράδειγμα, οι καθαρές εισπράξεις από υπηρεσίες μεταφορών αυξήθηκαν με μέσο ετήσιο ρυθμό 16,3% την περίοδο 2004-2008 έναντι 3,6% την περίοδο 2000-2003. Η επιτάχυνση του ρυθμού ανόδου των καθαρών εισπράξεων από τη ναυτιλία οφείλεται κυρίως στην αύξηση των ναύλων από το 2004 και μετά λόγω της υψηλότερης ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές εκ μέρους της Κίνας, ενώ την υπόλοιπη περίοδο έχουμε μια σχετική μείωση λόγω της οικονομικής κρίσης και της πλεονάζουσας προσφοράς.

Στις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών περιλαμβάνονται οι ακόλουθες δραστηριότητες²⁵:

1. Μεταφορά αγαθών, η οποία διακρίνεται σε υπηρεσίες για:
 - α) μεταφορά αγαθών από/προς την χώρα αναφοράς και
 - β) διαμετακομιστικό εμπόριο, οι οποίες προσφέρονται σε τρίτες χώρες.
2. Μεταφορά προσώπων, και
3. Λοιπές ή βοηθητικές προς τη ναυτιλία υπηρεσίες, δηλαδή ελλιμενισμός, πλοήγηση κ.ά.

Για να υπολογίσουμε, όμως, κατά πόσο συνεισφέρει πραγματικά η ναυτιλία στην οικονομία της χώρας μας, πρέπει να υπολογιστεί η καθαρή εισροή του ναυτιλιακού συναλλάγματος. Ο παρακάτω πίνακας περιλαμβάνει τις εισπράξεις, τις πληρωμές και το

²⁵ Σύμφωνα με την 5η έκδοση του Εγχειριδίου Ισοζυγίου Πληρωμών (Balance of Payments Compilation Guide, 1995).

ισοζύγιο από τις θαλάσσιες μεταφορές, τις πωλήσεις και τις αγορές πλοίων, καθώς και τα καθαρά κέρδη από τις θαλάσσιες μεταφορές για την τελευταία δεκαετία.

Πίνακας 14: Ισοζύγιο θαλάσσιων μεταφορών (εμπορικό και υπηρεσιών) (2002-2011)

Ποσά σε εκατομμύρια ευρώ

ΕΤΟΣ	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ισοζύγιο υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών	4.005	5.143	7.918	8.306	8.258	10.250	11.131	7.472	8.088	7.630
Εισπράξεις	7.997	8.961	12.404	12.953	13.250	15.678	17.623	12.247	14.013	12.711
Πληρωμές	3.992	3.818	4.486	4.646	5.025	5.247	6.487	4.789	5.925	5.081
Εμπορικό Ισοζύγιο θαλάσσιων μεταφορών	0.435	0.137	0.136	(0.723)	(3.391)	(5.520)	(4.706)	(3.357)	(3.621)	(3.261)
Εξαγωγές πλοίων (εισπράξεις)	0.531	0.261	1.291	1.602	1.632	2.275	1.582	0.772	0.799	0.755
Εισαγωγές πλοίων (πληρωμές)	(0.096)	(0.124)	(1.156)	(2.325)	(5.022)	(7.796)	(6.287)	(4.129)	(4.419)	(4.016)
Καθαρές εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές (μετά από καθαρές εισαγωγές πλοίων)	4.440	5.279	8.054	7.553	4.865	4.731	6.434	4.115	4.467	4.369

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, Ισοζύγιο Υπηρεσιών, ετήσια στοιχεία (<http://www.bankofgreece.gr/Pages/el/Statistics/externalsector/balance/services.aspx>)

Το 2004 μπορεί να θεωρηθεί μια αρκετά σημαντική χρονιά γιατί έχουμε την πρώτη μεγάλη αύξηση τόσο στις εισπράξεις όσο και στις πληρωμές, όπου οι πρώτες φτάνουν τις 12.404 εκατομμύρια ευρώ και οι πληρωμές στα 4.486 εκατομμύρια. Αυτή η τάση συνεχίζεται και το 2005. Η έντονη αυξητική τάση τόσο των εισπράξεων όσο και των πληρωμών σε μικρότερη κλίμακα θα συνεχιστεί και για τα επόμενα δύο έτη. Οι εισπράξεις θα φτάσουν στο ανώτατο σημείο των 17.623 εκατομμύρια ευρώ και 6.487 εκατομμύρια οι πληρωμές αντίστοιχα το έτος 2008.

Σύμφωνα με την τράπεζα της Ελλάδος, από το σημείο αυτό και μετά τα αποτελέσματα είναι όλο και πιο μειούμενα. Η τάση για μείωση των κερδών συνεχίζεται και μέχρι τα τελευταία δεδομένα που έχουμε στην διάθεση μας και αυτό είναι ιδιαίτερα ανησυχητικό, λόγω του ότι η ναυτιλία αποτελεί μια βασική πηγή εισροής συναλλάγματος για την χώρα.

3.4.2. ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΛΛΕΙΜΜΑΤΙΚΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ

Στο τέλος του 2010, αυξάνονται οι εξωτερικές ανισορροπίες και γίνονται όλο και πιο έντονες και αισθητές λόγω της τρέχουσας οικονομικής κρίσης, καταδεικνύοντας τις αρνητικές επιπτώσεις τόσο της χρηματοδότησης του μεγάλου ελλείμματος τρεχουσών συναλλαγών όσο και του εξωτερικού χρέους. Η αύξηση του κινδύνου από τις αγορές όσον αφορά τη βιωσιμότητα της συσσώρευσης του εξωτερικού χρέους, οδήγησε σε αύξηση των επιτοκίων και ανατροφοδότησε το έλλειμμα των τρεχουσών συναλλαγών και τη συσσώρευση του χρέους.

Ο ιδιαίτερα αρνητικός συνδυασμός υψηλού κινδύνου και μεγάλων ελλειμμάτων στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών, δημιουργούν την τάση για ολοένα και μεγαλύτερες, δηλαδή αρνητικές αποδόσεις στα κρατικά ομόλογα τους. Βάση εκτιμήσεων οι χώρες οι οποίες διατηρούν υψηλά ελλείμματα στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών τους, το οποίο αυτό ορίζεται ως το μεγαλύτερο από το μέσο όρο μέσα στα όρια της ζώνης του ευρώ, βιώνουν μια επιδείνωση των αποδόσεων των κρατικών ομολόγων τους, και ως συνέπεια περαιτέρω επιδείνωση του ποσοστού του δημόσιου ελλείμματος (Treasury department, HSBC Bank plc).

Όσον αφορά στην Ελλάδα, τα υψηλά δημοσιονομικά ελλείμματα, το χρέος, η μεγάλη εξάρτηση από τον εξωτερικό δανεισμό, η χαμηλή ανταγωνιστικότητα σχεδόν σε όλους τους επιχειρηματικούς τομείς είναι κάποιιοι από τους παράγοντες οι οποίοι δημιουργούσαν μεγάλες ανησυχίες τόσο για τις μακροχρόνιες δημοσιονομικές όσο και τις εξωτερικές ανισορροπίες.

Το πρόβλημα της Ελλάδας τα τελευταία χρόνια με το υψηλό κόστος δανεισμού από τις διεθνείς χρηματαγορές έχει ως αποτέλεσμα να δυσχεραίνει εξαιρετικά την οικονομική της δραστηριότητα. Ο αρνητικός συνδυασμός επιδείνωσης των οικονομικών και αδυναμίας των πολιτικών δυνάμεων της χώρας για την εύρεση ουσιαστικών και αποτελεσματικών λύσεων, οδήγησε σε αύξηση των μονάδων βάσης (spreads) των ελληνικών ομολόγων και υποβαθμίσεις από όλους τους οίκους αξιολόγησης²⁶.

Πιο αναλυτικά, οι εξωτερικές αυτές ανισορροπίες της ελληνικής οικονομίας την τελευταία δεκαετία έχουν επιδεινωθεί και αντικατοπτρίζουν τις συνεχείς δημοσιονομικές ανισορροπίες και την επιδείνωση της ανταγωνιστικότητας της. Οι ανισορροπίες αυτές αποτυπώνονται και στο ολοένα αυξανόμενο ακαθάριστο χρέος της χώρας μας. Η κατάσταση αυτή θα μπορούσε κανείς να πεί πως είναι αποτέλεσμα της μεγάλης διαφοράς των αποταμιεύσεων και των επενδύσεων, και πιο συγκεκριμένα της μείωσης των αποταμιεύσεων και της αύξησης των επενδύσεων. Αυτό σημαίνει χαμηλότερη εγχώρια αποταμίευση, το οποίο μεταφράζεται και ως έλλειμμα ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών. Υπολογίζοντας την ιδιωτική κατανάλωση και επενδύσεις σε συνάρτηση με την τάση για εισαγωγές, τότε οδηγούμαστε σε διπλό έλλειμμα.

Είναι γνωστό ότι το δημόσιο έλλειμμα επηρεάζει το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών και συνδέεται με τις επενδύσεις και τις αποταμιεύσεις. Σύμφωνα λοιπόν με το παραπάνω, ισχύει $(X-M) = (T-G) + (S-I)$. Αυτό με βάση τη θεωρία του διπλού ελλείμματος μας οδηγεί στο εξής: $CA = S-I$, οπού συνυπολογίζοντας τον κρατικό και δημόσιο τομέα, καταλήγουμε στο $S-I = (S_g - I_g) + (S_p - I_p)$, κάτι που μπορεί να μεταφραστεί και ως ποσοστό του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος (ΑΕΠ). Αυτός ο τρόπος εκφράζει τη συνολική εγχώρια παραγωγή μιας χώρας σε συνάρτηση με τη συνολική εγχώρια κατανάλωση²⁷.

²⁶ Θεοδωρόπουλος Σωτήριος, «The role of shipping services receipts in combating the “twin deficits” – “twin crisis” of the Greek economy»

²⁷ Θεοδωρόπουλος Σωτήριος, «The role of shipping services receipts in combating the “twin deficits” – “twin crisis” of the Greek economy»

Όσον αφορά στη χώρα μας, το εξωτερικό έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών αντανάκλα το χάσμα μεταξύ εγχώριας ζήτησης και παραγωγής, δηλαδή με άλλα λόγια καταναλώνουμε περισσότερο από όσο παράγουμε. Η σημερινή κρίση αποτελεί το άμεσο αποτέλεσμα από το διπλό έλλειμμα, τόσο το δημοσιονομικό όσο και του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, καθώς και το διπλό χρέος, δημόσιο και εξωτερικό. Απόρροια αυτού είναι το υψηλό επίπεδο του ποσοστού του ελλείμματος, περίπου πάνω από το 3% του ΑΕΠ της χώρας, επίπεδο πάνω από το συμφωνηθέν με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Στη δική μας περίπτωση, η αύξηση των αποταμιεύσεων δε θα μπορούσε να βοηθήσει τα υψηλά επίπεδα του χρέους. Οπότε η ανάγκη για παραιτέρω αύξηση του δανεισμού θα οδηγήσει σε σημαντική συσσώρευση εθνικού χρέους.

3.4.3 ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ

Η σημαντική συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, αποτυπώνεται και στα στοιχεία της τράπεζας της Ελλάδος που αφορούν στο Ισοζύγιο Υπηρεσιών. Ο παρακάτω πίνακας (Πίνακας 14) παρουσιάζει συνοπτικά τα αποτελέσματα της οικονομίας όπως αποτυπώθηκαν στα επιμέρους ισοζύγια (τρεχουσών συναλλαγών, εμπορικό, υπηρεσιών) για τα έτη 2000-2011.

Όπως φαίνεται, οι εισπράξεις από τις θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες ανήλθαν για το 2010 σε 14.013,1 εκατομμύρια ευρώ ενώ οι καθαρές εισπράξεις (αφαιρουμένων των πληρωμών) ανήλθαν τελικά σε 8.088,3 εκατομμύρια ευρώ. Αντίστοιχα, για το 2011 οι εισπράξεις ανήλθαν σε 12.710,9 εκατομμύρια ευρώ (μείωση 9%) και οι καθαρές εισροές σε 7.630,2 εκατομμύρια ευρώ (μείωση 5,7% σε σχέση με το 2010).

Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της ΤΤΕ για το 2011 «οι καθαρές εισροές από μεταφορικές υπηρεσίες, οι οποίες στη συντριπτική τους πλειοψηφία προέρχονται από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα, αντιπροσωπεύουν την τελευταία πενταετία το 40% περίπου του πλεονάσματος του ισοζυγίου υπηρεσιών και αντιστοιχούν στο 4,3% του ΑΕΠ».

Επιπλέον, οι θαλάσσιες μεταφορές συνεισφέρουν (2010) το 49,2% των συνολικών εισπράξεων και το 61,05% των καθαρών εισπράξεων του ισοζυγίου υπηρεσιών. Συντελούν στην κάλυψη του 28,6% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας, ενώ συμβάλουν στη μείωση του αρνητικού αποτελέσματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών κατά 39,5%. Όσον αφορά στο έτος 2011, οι καθαρές εισροές από τις θαλάσσιες μεταφορές κάλυψαν το 28,02% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου και μείωσαν το αρνητικό αποτέλεσμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών κατά 42,47%.

Πίνακας 15: Ισοζύγιο Υπηρεσιών 2000-2011

		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
I.B.1	Εισπράξεις	20.977,0	22.075,9	21.131,4	21.430,3	26.742,5	27.253,5	28.364,1	31.337,3
	Ταξιδιωτικό	10.061,2	10.579,9	10.284,7	9.495,3	10.347,8	10.729,5	11.356,7	11.319,2
	Μεταφορές	8.640,6	9.113,2	8.523,4	9.569,7	13.307,0	13.871,4	14.324,7	16.939,3
	Θαλάσσιες μεταφορές	8.193,9	8.451,4	7.997,0	8.961,1	12.404,2	12.953,0	13.280,2	15.678,5
	Λοιπές μεταφορές	446,7	661,8	526,4	608,6	902,8	918,4	1.044,5	1.260,8
Λοιπές Υπηρεσίες	Επικοινωνίες	282,6	254,8	220,4	282,8	315,8	318,4	306,6	334,0
	Κατασκευαστικές	252,7	234,5	194,5	172,6	174,5	231,7	240,5	264,1
	Ασφάλειες	180,9	133,7	162,8	175,3	178,9	212,2	212,0	281,5
	Χρηματοοικονομικές	120,0	79,6	76,0	75,4	101,8	85,5	83,8	121,6
	Μηχανοργάνωση/Πληροφορικής	95,2	92,0	84,3	119,6	159,9	139,3	162,1	171,5
	Πνευματικά δικαιώματα (Royalties) και δικαιώματα ευρεσιτεχνιών	5,9	16,0	13,3	16,1	25,5	48,8	53,1	38,3
	Λοιπές υπηρεσίες επιχειρηματικής δραστηριότητας	1.005,3	1.281,4	1.259,5	1.159,9	1.267,6	1.396,9	1.428,4	1.638,6
	Υπηρεσίες αναψυχής,πολιτιστικές,προσωπικές, κλπ.	268,7	210,1	208,7	290,6	783,4	132,8	122,4	159,3
	Υπηρεσίες δημοσίου	63,9	80,7	103,9	72,9	80,3	87,1	73,8	70,0
	Σύνολο Λοιπών Υπηρεσιών	2.275,2	2.382,8	2.323,4	2.365,2	3.087,7	2.652,7	2.682,7	3.078,9
I.B.2	Πληρωμές	12.266,0	12.925,8	10.376,1	9.923,9	11.275,5	11.862,4	13.027,0	14.745,6
	Ταξιδιωτικό	4.948,9	4.650,8	2.548,7	2.136,0	2.310,4	2.445,7	2.382,8	2.485,7
	Μεταφορές	4.458,4	5.351,0	5.029,7	4.923,6	5.728,3	6.237,7	6.991,4	7.771,4
	Θαλάσσιες μεταφορές	3.593,2	4.331,7	3.991,5	3.817,9	4.486,0	4.646,9	5.024,5	5.426,8
	Λοιπές μεταφορές	865,2	1.019,3	1.038,2	1.105,7	1.242,3	1.590,8	1.966,9	2.344,6
Λοιπές Υπηρεσίες	Επικοινωνίες	312,3	427,9	280,1	295,6	293,2	260,9	286,3	409,6
	Κατασκευαστικές	447,7	161,8	87,0	96,3	110,9	80,4	113,5	100,0
	Ασφάλειες	228,2	269,3	392,2	443,8	480,8	588,6	744,1	883,8
	Χρηματοοικονομικές	91,0	59,2	65,8	72,8	60,4	61,1	112,0	341,9
	Μηχανοργάνωση/Πληροφορικής	169,6	140,6	196,0	165,7	178,9	178,8	202,2	277,3
	Πνευματικά δικαιώματα (Royalties) και δικαιώματα ευρεσιτεχνιών	221,4	251,8	303,7	295,1	375,0	354,7	322,9	436,1
	Λοιπές υπηρεσίες επιχειρηματικής δραστηριότητας	816,8	949,9	882,5	869,7	1.079,5	1.146,9	1.315,9	1.424,0
	Υπηρεσίες αναψυχής,πολιτιστικές,προσωπικές, κλπ.	174,1	220,7	193,7	163,4	287,6	148,1	181,2	258,8

Υπηρεσίες δημοσίου	397,6	443,0	396,8	461,8	370,6	359,6	374,8	357,1
Σύνολο Λοιπών Υπηρεσιών	2.858,7	2.924,2	2.797,8	2.864,2	3.236,9	3.179,1	3.652,9	4.488,6

ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ (Καθαρές Εισπράξεις: I.B.1 - I.B.2)	8.711,0	9.150,1	10.755,3	11.506,4	15.467,0	15.391,1	15.337,1	16.591,7
Ταξιδιωτικό	5.112,3	5.929,1	7.736,0	7.359,3	8.037,4	8.283,8	8.973,9	8.833,5
Μεταφορές	4.182,2	3.762,2	3.493,7	4.646,1	7.578,7	7.633,7	7.333,3	9.167,9
Θαλάσσιες μεταφορές	4.600,7	4.119,7	4.005,5	5.143,2	7.918,2	8.306,1	8.255,7	10.251,7
Λοιπές μεταφορές	-418,5	-357,5	-511,8	-497,1	-339,5	-672,4	-922,4	-1.083,8
Λοιπές υπηρεσίες	-583,5	-541,4	-474,4	-499,0	-149,2	-526,4	-970,2	-1.409,7
Εμπορικό Ισοζύγιο	-21.927,5	-21.610,9	-22.708,7	-22.643,5	-25.435,8	-27.558,9	-35.286,3	-41.499,2
Ισοζύγιο Εισοδημάτων	-955,3	-1.981,3	-2.073,4	-3.975,8	-4.377,4	-5.676,1	-7.209,4	-9.285,8
Ισοζύγιο Μεταβιβάσεων	5.799,3	6.272,9	5.455,5	5.088,1	6.015,1	5.149,0	6.441,2	5.923,4
Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών	-8.372,5	-8.169,2	-8.571,3	10.024,8	-8.339,0	-12.694,9	-20.717,4	28.269,9

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, Ισοζύγιο Υπηρεσιών, ετήσια στοιχεία
(<http://www.bankofgreece.gr/Pages/el/Statistics/externalsector/balance/services.aspx>)

Ποσά σε εκατομμύρια ευρώ

Ακόμα, στον παρακάτω πίνακα, παρουσιάζεται το προσωρινό ισοζύγιο πληρωμών για τα τελευταία τρία έτη, 2010-2012, σύμφωνα με την Τράπεζα της Ελλάδος.

Πίνακας 16: Προσωρινό Ισοζύγιο Εξωτερικών Συναλλαγών (Ποσά σε εκατομμύρια Ευρώ)

ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ (εκατ. ευρώ)							
		Ιανουάριος - Δεκέμβριος			Δεκέμβριος		
		2010	2011	2012	2010	2011	2012
I	ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΣΥΝ/ΓΩΝ (I.A + I.B + I.Γ + I.Δ)	-22.506,0	-20.633,5	-5.583,7	-1.779,5	-2.142,8	-534,2
I.A	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ (I.A.1 - I.A.2)	-28.279,6	-27.229,1	-19.582,7	-1.456,9	-1.961,6	-978,1
	ΙΣΟΖΥΓΙΟ καυσίμων	-8.627,2	-11.128,9	-10.220,0	-10,8	-670,3	-455,9
	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ χωρίς καύσιμα	-19.652,4	-16.102,1	-9.362,8	-1.446,1	-1.291,2	-522,2
	ΙΣΟΖΥΓΙΟ πλοίων	-3.672,7	-3.370,9	-1.042,8	-341,8	-164,5	-21,9
	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΙΣΟΖΥΓΙΟ χωρίς καύσιμα και πλοία	-15.979,7	-12.731,2	-8.320,1	-1.104,5	-1.126,7	-500,3
I.A.1	Εξαγωγές αγαθών	17.081,5	20.230,6	22.017,6	1.869,0	1.639,4	2.010,6
	Καύσιμα	4.950,0	6.187,7	7.426,4	692,9	536,4	667,6
	Πλοία (εισπράξεις)	858,1	695,1	737,8	29,7	23,5	55,0
	Λοιπά αγαθά	11.273,4	13.347,8	13.853,5	1.146,4	1.079,5	1.288,0
I.A.2	Εισαγωγές αγαθών	45.361,0	47.459,6	41.600,4	3.325,9	3.600,9	2.988,7
	Καύσιμα	13.577,1	17.314,6	17.646,3	703,7	1.206,7	1.123,5
	Πλοία (πληρωμές)	4.530,8	4.068,0	1.780,4	371,3	188,0	76,9
	Λοιπά αγαθά	27.253,1	26.079,0	22.173,7	2.250,9	2.206,2	1.788,3
I.B	ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ (I.B.1 - I.B.2)	13.248,5	14.629,6	14.719,4	470,7	611,9	449,0
I.B.1	Εισπράξεις	28.477,8	28.609,2	27.105,6	1.746,1	1.764,3	1.571,9
	Ταξιδιωτικό	9.611,3	10.504,7	10.024,1	153,8	144,7	137,4
	Μεταφορές	15.418,4	14.098,6	13.286,4	1.234,8	1.212,9	1.015,2
	Λοιπές υπηρεσίες	3.448,1	4.007,9	3.795,2	357,4	406,7	419,3
I.B.2	Πληρωμές	15.229,4	13.979,6	12.386,3	1.275,4	1.152,4	1.122,9
	Ταξιδιωτικό	2.166,0	2.266,5	1.848,7	161,0	180,9	162,7
	Μεταφορές	8.155,4	7.234,4	6.322,0	669,7	573,7	512,5
	Λοιπές υπηρεσίες	4.917,9	4.478,7	4.215,5	444,7	397,8	447,7
I.Γ	ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΩΝ (I.Γ.1 - I.Γ.2)	-7.673,8	-8.594,8	-2.164,8	-810,8	-1.016,5	-32,7
I.Γ.1	Εισπράξεις	4.009,3	3.322,1	3.272,8	333,7	328,6	292,1
	Αμοιβές μισθοί	199,7	188,0	200,0	16,5	19,2	25,2
	Τόκοι, μερίσματα, κέρδη	3.809,6	3.134,1	3.072,7	317,1	309,4	266,8
I.Γ.2	Πληρωμές	11.683,1	11.916,9	5.437,5	1.144,4	1.345,1	324,8
	Αμοιβές μισθοί	377,6	470,0	468,0	36,6	48,2	39,0
	Τόκοι, μερίσματα, κέρδη	11.305,5	11.447,0	4.969,6	1.107,8	1.296,8	285,8
I.Δ	ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΕΩΝ (I.Δ.1 - I.Δ.2)	198,9	560,8	1.444,4	17,5	223,3	27,6
I.Δ.1	Εισπράξεις	4.654,3	4.435,0	5.124,6	295,3	409,4	338,8
	Γενική Κυβέρνηση (κυρίως μεταβιβάσεις από ΕΕ)	3.188,5	3.254,9	4.060,2	189,6	308,2	260,8
	Λοιποί τομείς (μεταναστευτικά εμβάσματα, κλπ)	1.465,8	1.180,1	1.064,4	105,7	101,2	78,0
I.Δ.2	Πληρωμές	4.455,4	3.874,2	3.680,2	277,9	186,1	311,2
	Γενική Κυβέρνηση (κυρίως πληρωμές προς ΕΕ)	2.880,4	2.485,4	2.647,9	120,8	106,1	245,8
	Λοιποί τομείς	1.595,0	1.388,8	1.032,3	157,3	80,0	65,4

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, Δελτίο Τύπου 19 Φεβρουαρίου 2013, Ισοζύγιο Πληρωμών: Δεκέμβριος 2012

Από τον παραπάνω πίνακα, παρατηρούμαι ότι το Δεκέμβριο του 2012 το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών παρουσίασε έλλειμμα το οποίο διαμορφώθηκε σε 534 εκατομμύρια ευρώ, δηλαδή κατά 1,6 δισεκατομμύρια ευρώ μικρότερο από το αντίστοιχο έλλειμμα του Δεκεμβρίου του 2011.

Όσον αφορά στο έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου, αυτό περιορίστηκε κατά 984 εκατομμύρια ευρώ λόγω της μείωσης του ελλείμματος του ισοζυγίου των αγαθών εκτός καυσίμων και πλοίων κατά 627 εκατομμύρια ευρώ, των καθαρών πληρωμών για αγορές καυσίμων κατά 214 εκατομμύρια ευρώ και των καθαρών πληρωμών για αγορές πλοίων κατά 143 εκατομμύρια ευρώ. Το εμπορικό έλλειμμα εκτός καυσίμων και πλοίων περιορίστηκε λόγω της μείωσης της δαπάνης για εισαγωγές κατά 418 εκατομμύρια ευρώ ή 18,9% και της αύξησης των εισπράξεων από εξαγωγές κατά 209 εκατομμύρια ευρώ ή 19,3%.

Το πλεόνασμα του ισοζυγίου υπηρεσιών περιορίστηκε κατά 163 εκατομμύρια ευρώ λόγω της μείωσης των καθαρών εισπράξεων κυρίως από υπηρεσίες μεταφορών και της εμφάνισης ελλείμματος στο ισοζύγιο λοιπών υπηρεσιών, το οποίο είχε σημειώσει μικρό πλεόνασμα το Δεκέμβριο του 2011. Αντίθετα, το ταξιδιωτικό ισοζύγιο παρουσίασε έλλειμμα μικρότερο από εκείνο του Δεκεμβρίου του 2011. Συγκριτικά με το Δεκέμβριο του 2011, οι ταξιδιωτικές δαπάνες στην Ελλάδα από μη κατοίκους μειώθηκαν κατά 5,0% και οι αντίστοιχες δαπάνες στο εξωτερικό από κατοίκους Ελλάδος μειώθηκαν κατά 10,1%, με αποτέλεσμα οι καθαρές πληρωμές για ταξιδιωτικές υπηρεσίες να διαμορφωθούν στα 25 εκατομμύρια ευρώ (Δεκέμβριος 2011: 36 εκατομμύρια ευρώ). Τον ίδιο μήνα οι αφίξεις μη κατοίκων ταξιδιωτών μειώθηκαν κατά 4,2%, σύμφωνα με την έρευνα συνόρων της Τράπεζας της Ελλάδος. Οι ακαθάριστες εισπράξεις από υπηρεσίες μεταφορών (κυρίως από την εμπορική ναυτιλία) μειώθηκαν κατά 16,3% και οι αντίστοιχες πληρωμές μειώθηκαν κατά 10,7%, με αποτέλεσμα οι καθαρές εισπράξεις να μειωθούν κατά 137 εκατομμύρια ευρώ.

Σε αυτό το σημείο, πρέπει να αναφερθεί ότι η διάκριση μεταξύ κατοίκων και μη κατοίκων κατέχει κεντρική θέση στο ισοζύγιο πληρωμών. Το Εγχειρίδιο Ισοζυγίου Πληρωμών του ΔΝΤ ορίζει ότι μια επιχείρηση λογίζεται «κάτοικος» όταν ασκεί σημαντική δραστηριότητα παραγωγής αγαθών ή/και υπηρεσιών στην εγχώρια οικονομία. Η έννοια του κατοίκου/μη κατοίκου σύμφωνα με αυτό τον ορισμό δεν συμπίπτει με το νομικό πρόσωπο της επιχείρησης. Συγκεκριμένα, κάποια τμήματα αυτής (δηλαδή υποκαταστήματα) που λειτουργούν σε μια συγκεκριμένη οικονομία λογίζονται κάτοικοι της εν λόγω οικονομίας και συνεπώς κάθε συναλλαγή μεταξύ

αυτών και της μητρικής εταιρίας αποτελεί συναλλαγή μεταξύ κατοίκου και μη κατοίκου αντίστοιχα και άρα καταγράφεται στο ισοζύγιο πληρωμών.

Η εκμετάλλευση κινητού εξοπλισμού - η γενικότερη κατηγορία στην οποία υπάγονται οι εκμεταλλεύσεις πλοίων σύμφωνα με την έκδοση Balance of Payments Textbook (1996) δυσχεραίνει τη διάκριση μεταξύ κατοίκων και μη κατοίκων κατά την κατάρτιση του ισοζυγίου πληρωμών. Στην περίπτωση αυτή, ως κριτήριο λαμβάνεται ο χαρακτηρισμός («κάτοικος» ή «μη κάτοικος») που αποδίδεται στην επιχείρηση η οποία εκμεταλλεύεται τον κινητό εξοπλισμό (πλοίο). Συνεπώς, από τη σκοπιά του ισοζυγίου πληρωμών, τα πλοία τόσο υπό ελληνική σημαία όσο και υπό ξένη σημαία τα οποία διαχειρίζονται ναυτιλιακές εταιρίες εγκατεστημένες στην Ελλάδα θεωρούνται κάτοικοι.

Το ισοζύγιο εισοδημάτων παρουσίασε έλλειμμα 33 εκατομμύρια ευρώ (12/2011: 1.017 εκατομμύρια ευρώ), αφού το Δεκέμβριο του 2012 μειώθηκαν οι καθαρές πληρωμές για τόκους, μερίσματα και κέρδη κατά 968 εκατομμύρια ευρώ συγκριτικά με το Δεκέμβριο του 2011. Η εξέλιξη αυτή οφείλεται κυρίως στη μείωση των καθαρών πληρωμών για τόκους επί των τίτλων του Δημοσίου που διακρατούν κάτοικοι του εξωτερικού κατά 466 εκατομμύρια ευρώ, μετά τη συμμετοχή των ιδιωτών στην περικοπή του δημόσιου χρέους (PSI), και στη μείωση των καθαρών πληρωμών για τόκους καταθέσεων και δανείων κατά 486 εκατομμύρια ευρώ. Παράλληλα, καταγράφηκαν καθαρές εισπράξεις από μερίσματα και κέρδη ύψους 2 εκατομμύρια ευρώ, σε σύγκριση με καθαρές πληρωμές ύψους 15 εκατομμύρια ευρώ το Δεκέμβριο του 2011.

Τέλος, το ισοζύγιο τρεχουσών μεταβιβάσεων παρουσίασε πλεόνασμα 28 εκατομμύρια ευρώ (Δεκέμβριος 2011: 223 εκατομμύρια ευρώ), λόγω της μείωσης των καθαρών μεταβιβαστικών εισπράξεων του τομέα της γενικής κυβέρνησης (κυρίως από την ΕΕ) και των λοιπών τομέων (που κυρίως αφορούν μεταναστευτικά εμβάσματα), κατά 187 και 8,5 εκατομμύρια ευρώ αντίστοιχα, σε σύγκριση με το Δεκέμβριο του 2011.

Το 2012 το έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών μειώθηκε κατά 15,05 δισεκατομμύρια ευρώ (72,9% σε σύγκριση με το 2011) και διαμορφώθηκε στα 5,6 δισεκατομμύρια ευρώ, δηλαδή το ¼ του αντίστοιχου του 2011, ή 2,9% του ΑΕΠ (έναντι 9,9% του ΑΕΠ το 2011 και 14,9% το 2008) ενώ η μείωση αναμένεται να συνεχιστεί και

το τρέχον έτος και στο 2014. Εάν μάλιστα δεν ληφθούν υπόψη οι καθαρές πληρωμές για εισαγωγές καυσίμων καθώς και οι καθαρές πληρωμές τόκων του δημόσιου χρέους, το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών παρουσίασε σημαντικό πλεόνασμα (4,5% του ΑΕΠ το 2012). Πλεόνασμα επίσης παρουσίασε και το ισοζύγιο αγαθών και υπηρεσιών εκτός καυσίμων και πλοίων (3,3% του ΑΕΠ το 2012).

Πιο συγκεκριμένα, η εξέλιξη αυτή οφείλεται αρχικά στη σημαντική μείωση τόσο του εμπορικού ελλείμματος κατά 7,6 δισεκατομμύρια ευρώ όσο και του ελλείμματος του ισοζυγίου εισοδημάτων κατά 6,4 δισεκατομμύρια ευρώ, καθώς και στην αύξηση των πλεονασμάτων του ισοζυγίου τρεχουσών μεταβιβάσεων (κατά 884 εκατομμύρια ευρώ) και του ισοζυγίου υπηρεσιών (κατά 90 εκατομμύρια ευρώ).

Όσον αφορά στο εμπορικό ισοζύγιο, το έλλειμμα του μειώθηκε κατά 7,6 δισεκατομμύρια ευρώ το 2012, λόγω της μείωσης του εμπορικού ελλείμματος εκτός καυσίμων και πλοίων κατά 4,4 δισεκατομμύρια ευρώ (ή 34,6%), των καθαρών πληρωμών για αγορές πλοίων κατά 2,3 δισεκατομμύρια ευρώ (ή 69,1%) και των καθαρών πληρωμών για εισαγωγές καυσίμων κατά 907 εκατομμύρια ευρώ (ή 8,2%). Οι εισπράξεις από εξαγωγές αγαθών εκτός καυσίμων και πλοίων αυξήθηκαν κατά 3,8%, ενώ οι πληρωμές για αντίστοιχες εισαγωγές μειώθηκαν με πολύ ταχύτερο ρυθμό (15,0%).

Ο δραστικός περιορισμός του εμπορικού ελλείμματος είναι αποτέλεσμα της παρατεταμένης ύφεσης στην εσωτερική αγορά, δεδομένου ότι η μείωση της εισαγωγικής δαπάνης οφείλεται κυρίως στην περιστολή της καταναλωτικής και επενδυτικής δραστηριότητας. Επιπλέον, η επιτάχυνση του ρυθμού μείωσης οφείλεται στην περαιτέρω πτώση του διαθέσιμου εισοδήματος των νοικοκυριών και στον περιορισμό της ρευστότητας των ελληνικών επιχειρήσεων. Το 2012 καταγράφηκε ταχύτερη μείωση των εισαγωγών μη διαρκών καταναλωτικών αγαθών, ενώ οι αντίστοιχες πληρωμές καθώς και εκείνες για εισαγωγές πρώτων υλών (εκτός καυσίμων) είχαν συγκρατήσει τη μείωση της συνολικής εισαγωγικής δαπάνης το 2011.

Η άνοδος των εξαγωγών οφείλεται στην προσπάθεια των ελληνικών επιχειρήσεων για απόκτηση ή διεύρυνση της πρόσβασής τους στις αγορές του εξωτερικού, λόγω

μειωμένης ζήτησης στην εσωτερική αγορά. Όμως η επιβράδυνση του ρυθμού ανόδου των εξαγωγών οφείλεται εν μέρει στη μείωση της εξωτερικής ζήτησης, κυρίως από χώρες της ΕΕ, η οποία εξακολουθεί να είναι η μεγαλύτερη αγορά για τα ελληνικά προϊόντα, ενώ οι εξαγωγείς αντιμετωπίζουν σοβαρούς περιορισμούς ρευστότητας, που έχουν ως αποτέλεσμα δυσχέρειες στην προμήθεια πρώτων υλών και ενδιάμεσων προϊόντων.

Τα διαθέσιμα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για τις εμπορευματικές συναλλαγές δείχνουν, ήδη από το 2011, σταδιακή μετατόπιση στη γεωγραφική κατανομή των ελληνικών εξαγωγών από τις χώρες της ΕΕ προς τις χώρες εκτός ΕΕ.

Η μείωση της δαπάνης για εισαγωγές εκτός καυσίμων και πλοίων, η οποία είχε επιβραδυνθεί το 2011, άρχισε να επιταχύνεται το 2012, ενώ η δαπάνη για εισαγωγές καυσίμων αυξήθηκε μεν το 2012, αλλά με μικρότερο ρυθμό σε σχέση με το 2011.

Σύμφωνα με τα αναλυτικά στοιχεία του ισοζυγίου πληρωμών, το 2012 μεγαλύτερη ήταν η μείωση της δαπάνης για εισαγωγές πρώτων υλών και ενδιάμεσων προϊόντων (21,6%), η οποία είχε παρουσιάσει άνοδο το 2010 και το 2011, ενώ συνεχίστηκε η μείωση της δαπάνης για εισαγωγές κεφαλαιακών αγαθών (20,8%), λόγω του περιορισμού της επενδυτικής και παραγωγικής δραστηριότητας. Πιο συγκεκριμένα, η μείωση της δαπάνης για εισαγωγές προέρχεται κυρίως από τα χημικά προϊόντα (σε μεγάλο βαθμό από τα φαρμακευτικά), τα προϊόντα μεταλλουργίας και το μηχανολογικό εξοπλισμό.

Όμως το 2012 μειώθηκε επίσης και η δαπάνη για εισαγωγές καταναλωτικών αγαθών και ειδικότερα μη διαρκών καταναλωτικών αγαθών (εκ των οποίων το 1/3 περίπου είναι τρόφιμα, η δαπάνη για εισαγωγές των οποίων δεν μεταβλήθηκε σημαντικά), και μάλιστα με πολύ ταχύτερο ρυθμό από ό,τι το 2011 (16,3% το 2012 έναντι 6,7% το 2011).

Η μικρή αύξηση του πλεονάσματος του ισοζυγίου υπηρεσιών οφείλεται πρωτίστως στην άνοδο των καθαρών εισπράξεων από υπηρεσίες μεταφορών και δευτερευόντως στη μείωση των καθαρών πληρωμών για "λοιπές" υπηρεσίες, ενώ οι καθαρές

εισπράξεις από ταξιδιωτικές υπηρεσίες παρουσίασαν οριακή μείωση. Ειδικότερα, οι ταξιδιωτικές δαπάνες στην Ελλάδα από μη κατοίκους μειώθηκαν κατά 4,6% σε σύγκριση με το 2011, ενώ οι αφίξεις μη κατοίκων μειώθηκαν με μέσο ετήσιο ρυθμό 5,5% (σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας συνόρων της Τράπεζας της Ελλάδος). Ταυτόχρονα περιορίστηκαν κατά 18,4% και οι ταξιδιωτικές δαπάνες στο εξωτερικό από κατοίκους Ελλάδος, με αποτέλεσμα τη μείωση των καθαρών εισπράξεων κατά 63 εκατομμύρια ευρώ ή 0,8%. Οι ακαθάριστες εισπράξεις από υπηρεσίες μεταφορών (κυρίως από την εμπορική ναυτιλία) μειώθηκαν κατά 5,7%, αλλά οι αντίστοιχες πληρωμές μειώθηκαν περισσότερο (κατά 12,6%), με αποτέλεσμα οι καθαρές εισπράξεις να αυξηθούν κατά 102 εκατομμύρια ευρώ.

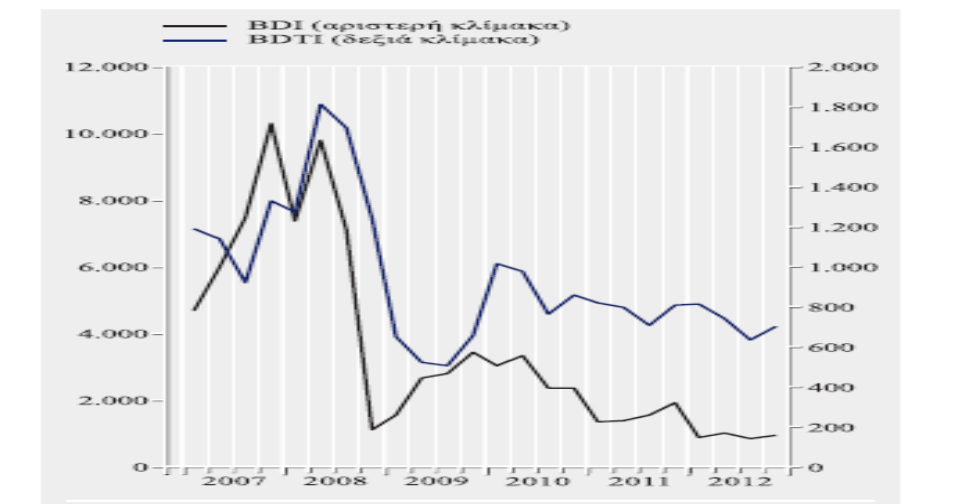
Η πτώση των ναύλων στις διεθνείς αγορές κατά περίπου 24% συνεχίστηκε, καθώς ο παγκόσμιος στόλος αυξήθηκε με ταχύτερο ρυθμό από τον όγκο του παγκόσμιου εμπορίου²⁸. Ο κλάδος που επλήγη περισσότερο ήταν εκείνος των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, δεδομένου ότι ο δείκτης ναύλων Baltic Dry Index κατέγραψε ετήσια μείωση της τάξεως του 41%.

Αντίθετα, η μείωση στους ναύλους των πετρελαιοφόρων πλοίων (Baltic Dirty Tanker Index) περιορίστηκε στο 8% (βλ. Διάγραμμα 6). Ωστόσο, η μείωση των ναύλων είχε οριακή αρνητική επίδραση στις εισπράξεις από την παροχή υπηρεσιών μεταφορών (κυρίως θαλάσσιων), καθώς αντισταθμίστηκε σε σημαντικό βαθμό από την ανατίμηση του δολαρίου ΗΠΑ έναντι του ευρώ κατά μέσο όρο το 2012. Πάντως, οι προοπτικές για το τρέχον έτος δεν είναι ευνοϊκές, δεδομένης της υπερπροσφοράς χωρητικότητας, της αύξησης του λειτουργικού κόστους, των δυσκολιών στην τραπεζική χρηματοδότηση και των μέτριων ρυθμών παγκόσμιας ανάπτυξης²⁹.

²⁸ ΟΟΣΑ, Economic Outlook No. 92, Νοέμβριος 2012

²⁹ Εκτιμάται ότι εφέτος η προσφορά των πλοίων θα αυξηθεί περίπου κατά 8%, ενώ η ζήτηση μεταφορών θα παρουσιάσει αύξηση περίπου 4% (εκτιμήσεις του οίκου G. Moundreas SA).

Διάγραμμα 4: Εξέλιξη δεικτών ναύλων πλοίων ξηρού φορτίου (BDI) και πετρελαιοφόρων (BDTI) – Τριμηνιαία στοιχεία



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2012, Φεβρουάριος 2013, σ.113, βασισμένο σε στοιχεία απο Clarkson Research Services

Ειδικά για τον ελληνικό εμπορικό στόλο, σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, η δύναμη του σε όρους ολικής χωρητικότητας αυξήθηκε κατά 1,6% το Νοέμβριο του 2012 σε σύγκριση με τον ίδιο μήνα του 2011 λόγω αντικατάστασης παλαιών πλοίων με νέα πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας. Σημαντικό στοιχείο επίσης αποτελεί και η σταδιακή μείωση του μέσου όρου ηλικίας των υπό ελληνική σημαία πλοίων, ο οποίος τώρα βρίσκεται στα 10,5 έτη, όταν σε διεθνές επίπεδο είναι γύρω στα 12,5 έτη.

Σύμφωνα με μελέτη του IOBE όμως, η ετήσια συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην οικονομία σε όρους προστιθέμενης αξίας έχει τη δυνατότητα ακόμη και να διπλασιαστεί, υπό την προϋπόθεση ότι πολλές από τις εργασίες που αφορούν το συγκεκριμένο κλάδο θα διεκπεραιώνονται στην ελληνική επικράτεια αντί στο εξωτερικό. Ένα τέτοιο ενδεχόμενο έχει τη δυνατότητα να συμβάλει στη δημιουργία περίπου 350 χιλιάδων θέσεων εργασίας επιπλέον³⁰, κάτι το οποίο θα αναλυθεί στο επόμενο κεφάλαιο.

³⁰ IOBE, Η Συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές, Αθήνα, 8.1.2013.

Το έλλειμμα του ισοζυγίου των εισοδημάτων μειώθηκε κατά 6,4 δισεκατομμύρια ευρώ σε σύγκριση με το 2011, κυρίως λόγω της δραστηκής και ισόποσης μείωσης των καθαρών πληρωμών για τόκους, μερίσματα και κέρδη, αποτέλεσμα του σημαντικού περιορισμού των καθαρών πληρωμών για τόκους επί των τίτλων του Δημοσίου που διακρατούν κάτοικοι του εξωτερικού. Η μείωση αυτή οφείλεται στην εφαρμογή του PSI, καθώς και στη χρονική μετατόπιση της καταβολής των τόκων που αφορούν δάνεια του μηχανισμού στήριξης μέσω της ΕΚΤ, λόγω αναπροσαρμογής του επιτοκίου, όπως έχει αναφερθεί στο δελτίο τύπου για τα στοιχεία του μηνός Ιουνίου 2012. Έτσι, η μείωση του ελλείμματος στο ισοζύγιο εισοδημάτων αντιστοιχεί σε 3,3% του ΑΕΠ, ενώ οι πληρωμές για τόκους θα συνεχίσουν να μειώνονται τα δύο επόμενα έτη.

Τέλος, το ισοζύγιο των τρεχουσών μεταβιβάσεων παρουσίασε πλεόνασμα 1,4 δισεκατομμύρια ευρώ, μεγαλύτερο κατά 884 εκατομμύρια ευρώ από ότι το 2011. Η εξέλιξη αυτή οφείλεται κυρίως στην αύξηση των καθαρών μεταβιβαστικών εισπράξεων του τομέα της γενικής κυβέρνησης (κυρίως από την ΕΕ) κατά 643 εκατομμύρια ευρώ και στο γεγονός ότι το ισοζύγιο των λοιπών τομέων (που αφορά κυρίως μεταναστευτικά εμβάσματα) παρουσίασε καθαρές μεταβιβαστικές εισπράξεις ύψους 32 εκατομμύρια ευρώ, έναντι καθαρών μεταβιβαστικών πληρωμών ύψους 209 εκατομμύρια ευρώ το 2011.

3.5. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Σύμφωνα με την Τράπεζα της Ελλάδος, οι καταγραμμένες, στο ισοζύγιο πληρωμών της χώρας μας, εισπράξεις από την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών ανέρχονται σε αρκετά υψηλότερα επίπεδα σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της ευρωπαϊκής Ένωσης των 27.

Πιο συγκεκριμένα, στο σύνολο της ΕΕ-27, οι σχετικές εισπράξεις ως ποσοστό του ΑΕΠ δεν ξεπερνούν το 1%, σε αντίθεση με την Ελλάδα που υπερβαίνουν το 6%. Για παράδειγμα, το έτος 2007, η Δανία σημείωσε τις υψηλότερες εισπράξεις στην ΕΕ-27 (23,1 δισεκατομμύρια ευρώ), ακολουθούμενη από την Γερμανία (19,5 δισεκατομμύρια ευρώ) και την Ελλάδα (15,7 δισεκατομμύρια ευρώ)³¹.

Όμως, ως ποσοστό του ΑΕΠ, οι εισπράξεις για την Δανία διαμορφώθηκαν στο 10,2% και στην Γερμανία στο 0,8%, λόγω του μεγέθους της γερμανικής οικονομίας, ενώ για την Ελλάδα στο 6,9%. Οι καθαρές εισπράξεις από την παροχή θαλάσσιων υπηρεσιών ως ποσοστό του ΑΕΠ ήταν σημαντικές στην Ελλάδα (4,5%), στην Δανία (2,7%), στην Κύπρο (3,0%) και στην Νορβηγία (1,4%), ενώ για την ΕΕ-27 διαμορφώθηκαν μόλις στο 0,1% το 2007. Το 2007, το 99% των εισπράξεων από θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα προέρχονταν από τις μεταφορές αγαθών³².

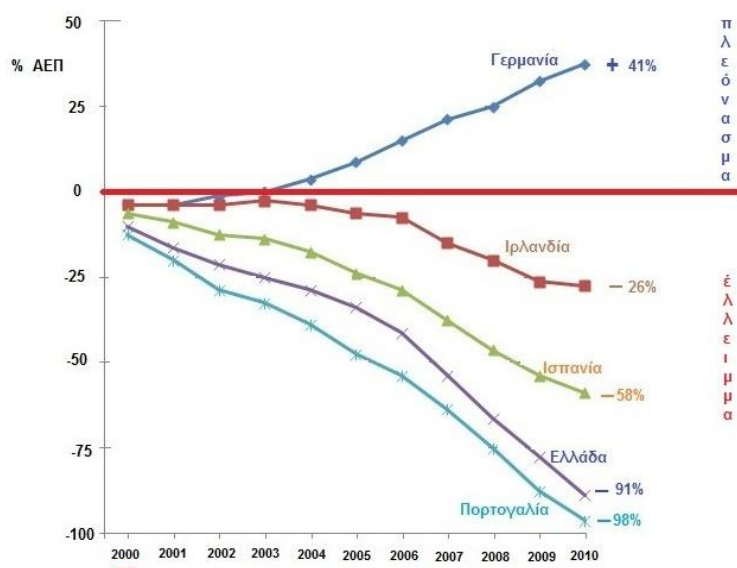
Σε αντίστοιχο επίπεδο διαμορφώθηκαν οι μεταφορές και στην Δανία, ενώ στην Γερμανία και στην Σουηδία ανήλθαν σε περίπου 92%. Αντίστοιχα, το μέγεθος για το σύνολο των χωρών της ΕΕ-27 ήταν 85%. Όσον αφορά στην Κύπρο, περίπου το 64% των εισπράξεων προήλθε από λοιπές υπηρεσίες, ενώ το αντίστοιχο μέγεθος ήταν για την Ιταλία 45% την Ολλανδία 26% και το Βέλγιο 28%.

³¹ Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών της Ελλάδος, Αιτίες Ανισορροπιών και Προτάσεις Πολιτικής, Ιούλιος 2010

³² National bank of Greece: Greek shipping is modernized to remain a global leader and expand its contribution to Greek economy, May 2009

Ενδιαφέρον παρουσιάζει η σύγκριση των ισοζυγίων τρεχουσών συναλλαγών της Ελλάδας με άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχοντας ως χώρα αναφοράς τη Γερμανία. Το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών των PIGS (Portugal, Ireland, Greece, Spain) και της Γερμανίας, ως ποσοστό του ΑΕΠ κάθε χώρας, από τη θέσπιση του Ευρώ, μέχρι το 2010.

Διάγραμμα 5: Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών % ΑΕΠ



Πηγή: AMECO

(http://ec.europa.eu/economy_finance/ameco/user/serie/SelectSerie.cfm)

Το ισοζύγιο της Γερμανίας το 2000 παρουσιάζεται ελλειμματικό, από το 2003 όμως και μετά αυξάνεται συνεχώς. Με άλλα λόγια, η αξία των εξαγωγών της γίνεται κάθε έτος όλο και περισσότερο μεγαλύτερη από την αξία των εισαγωγών της. Αντίθετα το ισοζύγιο των PIGS είναι συνεχώς ελλειμματικό, με το έλλειμμα συνεχώς αυξανόμενο. Οι PIGS κάθε έτος πληρώνουν σε άλλες χώρες περισσότερα από όσα εισπράττουν.

Οι προβληματικές χώρες της περιφέρειας της Ευρωζώνης σημειώνουν σημαντική πρόοδο στην προσαρμογή των οικονομιών τους, με εξαίρεση την Ελλάδα, όπου οι συνθήκες παραμένουν πολύ δύσκολες, σύμφωνα με εκτιμήσεις της Standard & Poor's. Πιο συγκεκριμένα, ο οίκος αξιολόγησης αναφέρει ότι η αύξηση των εξαγωγών αποτελεί

θετική ένδειξη για την Ιρλανδία, την Ισπανία και την Πορτογαλία, αποτελώντας τον κινητήριο μοχλό της «ταχείας» προσαρμογής.

Αντιθέτως, στην Ελλάδα, η βελτίωση που αποτυπώθηκε στην συρρίκνωση του ελλείμματος στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών αποδίδεται στην μείωση της εγχώριας ζήτησης και των εισαγωγών και όχι στην αύξηση των εξαγωγών.

Παρά τις δυσκολίες, όμως, των τελευταίων ετών, η σημασία της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας για την εθνική μας οικονομία αναδεικνύεται από την άμεση συμβολή της στο ΑΕΠ και στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της χώρας. Τα τελευταία έτη, η αύξηση της συμβολής αυτής οφειλόταν αφενός στη σημαντική άνοδο των ναύλων (έως και το έτος 2008) και αφετέρου στην ανάπτυξη της ναυτιλιακής συστάδας της χώρας, η οποία καθιστά δυνατή τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών. Η περαιτέρω όμως ενίσχυση της ναυτιλιακής συστάδας θα συμβάλει στην προσέλκυση νέων εταιριών. Η κύρια πολιτική προσέλκυσης ναυτιλιακών εταιριών παραδοσιακά συνδεόταν με τη νηολόγηση πλοίων υπό την ελληνική σημαία. Θα πρέπει, όμως, να εξεταστούν και πολιτικές που ενισχύουν τη ναυτιλιακή συστάδα μέσω της ανάπτυξης συμπληρωματικών προς τη ναυτιλία υπηρεσιών, όπως τραπεζικές υπηρεσίες, υπηρεσίες ασφάλισης (P&I clubs) και διαμεσολάβησης (ναυλομεσίτες). Παράλληλα, βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη και διατήρηση της ναυτιλιακής συστάδας αποτελεί η προσέλκυση νέων εργαζομένων και γενικά η ενίσχυση του ανθρώπινου κεφαλαίου στον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας, όπως θα αναπτυχθεί σε επόμενο κεφάλαιο. Τέλος, η ανάπτυξη των λιμενικών και ναυπηγοεπισκευαστικών υποδομών της χώρας καθώς και η διεύρυνση της συνεργασίας με εταιρίες διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων μπορούν να συμβάλουν στην αύξηση των εισπράξεων από συμπληρωματικές προς τη ναυτιλία υπηρεσίες³³.

³³ Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών της Ελλάδος, Αιτίες Ανισορροπιών και Προτάσεις Πολιτικής, Ιούλιος 2010

4. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΩΝ ΠΛΑΙΣΙΩΝ

4.1. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

Όπως ήδη έχει αναφερθεί και στο δεύτερο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας, η επιβολή φορολογίας απο τις εκάστοτε χώρες συμβάλλει στην ανάπτυξη της ναυτιλίας γενικότερα αλλά και της οικονομίας τους ειδικότερα. Αυτό συμβαίνει διότι κάθε χώρα μέσα απο έσοδα που προέρχονται απο τους φόρους φροντίζει για την εύρυθμη λειτουργία της καθώς και την εξέλιξή της, οπότε είναι σίγουρο ότι όλες οι χώρες επιβάλλουν φόρο.

Γίνεται αντιληπτό, ότι κάθε χώρα, λόγω του ανταγωνισμού για την επιλογή σημαίας, προσπαθεί να προσελκύσει περισσότερους πλοιοκτήτες υιοθετώντας ένα οικονομικό πακέτο. Αυτό επηρεάζει σαφώς και τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τις τρίτες χώρες.

Είναι γνωστό ότι οι τρίτες χώρες, γνωστές και ως φορολογικοί παράδεισοι, υπερέχουν στο φορολογικό ανταγωνισμό, προσφέροντας μηδέν φορολογία και πολύ χαμηλό ετήσιο κόστος. Στη ναυτιλία όμως δεν αρκεί μόνο αυτό. Πέρα απο το θέμα της φορολογίας, ισάξιας σημασίας είναι η ασφαλής και ποιοτική ναυτιλία. Οι υπεράκτιες αυτές χώρες σε σύγκριση με τις Ευρωπαϊκές υστερούν στο τελευταίο. Ένα επιπλέον μειονέκτημα των χωρών αυτών είναι οτι δεν έχουν υπογράψει συμβάσεις για την αποφυγή διπλής φορολογίας με άλλες χώρες, σε αντίθεση με τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σύμφωνα με τον υπουργό Ναυτιλίας, Κωστή Μουσουρούλη, «Η Ελλάδα εφαρμόζει ένα σταθερό και κατοχυρωμένο συνταγματικά σύστημα φορολογίας των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων διότι έχει στόχο την προσέλκυση πλοίων στην ελληνική σημαία και ναυτιλιακών εταιρειών στη χώρα. Παράλληλα, όποτε απαιτείται, προσαρμόζει το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο στις διεθνείς συνθήκες, ενώ για πρώτη φορά προχωρεί στη φορολόγηση των πλοίων με ξένη σημαία, που διαχειρίζονται από την Ελλάδα, με βάση το σύστημα του tonnage tax που ακολουθείται για τα πλοία με ελληνική σημαία»³⁴.

³⁴ <http://www.imerisia.gr>

Όσον αφορά στη φορολόγηση των πλοίων υπό ξένη σημαία, των οποίων η διαχείριση γίνεται απο ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρείες εγκατεστημένες όμως στην Ελλάδα, προβλέπεται η ίδια φορολόγηση με των πλοίων υπό ελληνική σημαία.

Θέλοντας η Ελλάδα να διατηρήσει τη θέση της στο ναυτιλιακό τομέα, έχει προσαρμόσει αντίστοιχα το φορολογικό της καθεστώς και παράλληλα υπόκειται στο φορολογικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Όπως θα φανεί απο την παρακάτω ανάλυση, οι χώρες που εμπλέκονται στον κλάδο της ναυτιλίας, σε γενικές γραμμές προσφέρουν τις ίδιες φορολογικές απαλλαγές και διευκολύνσεις. Αλλά και οι τρίτες χώρες παρέχουν το ίδιο φορολογικό πλαίσιο.

Πιο αναλυτικά, η χώρα μας, η Κύπρος και η Μάλτα έχουν φορολογικό συντελεστή πραγματικό απο 0-10% των κερδών των διαχειριστριών εταιρειών που είναι εγκατεστημένες στη χώρα, ενώ οι τρίτες χώρες στους μη κατοίκους παρέχουν φορολογία μηδενική και χαμηλό ετήσιο κόστος. Συμπερασματικά θα μπορούσε να πει κανείς πως ο πλοιοκτήτης καταλήγει στη σημαία εκείνη όπου θα του παρέχει οικονομικές απολαβές, ασφάλεια και αξιοπιστία.

Στις παρακάτω ενότητες κάνουμε μια εκτενέστερη ανάλυση των φορολογικών πλαισίων της Ολλανδίας, της Κύπρου και της Μάλτας.

4.2. ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ

Η Ολλανδική σημαία, σύμφωνα με οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφαρμόστηκε το 1996 απο την Ολλανδία.

Σύμφωνα με έρευνα του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE)³⁵ το κύριο καθεστώς φορολόγησης που συναντάται σχεδόν σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες που έχουν ναυτιλιακή παρουσία επιβάλλει σε κάθε πλοίο φόρο επί της χωρητικότητας

³⁵ <http://www.iobe.gr/media/meletes/ShippingGreekfinal.pdf>

του (tonnage tax). Ο φόρος αυτός απαντάται σε δύο μορφές, του Ελληνικού και του Ολλανδικού, των οποίων οι διαφορές βρίσκονται κυρίως στις απαιτήσεις του κάθε συστήματος φορολόγησης.

Πιο συγκεκριμένα, όπως ήδη έχει αναφερθεί, στο ελληνικό tonnage tax το πλοίο φορολογείται βάση συντελεστών επί της χωρητικότητας και της ηλικίας του. Η Ελλάδα το εισήγαγε το 1951 και κατόπιν επιβολής του ίσχυαν τα παρακάτω³⁶:

- Τα Ελληνικά γραφεία ή τα υποκαταστήματα αλλοδαπών εταιρειών που ασχολούνται αποκλειστικά με τη διαχείριση, την εκμετάλλευση, τη ναύλωση, την ασφάλιση και τη μεσιτεία πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία (άνω των 500GRT), εξαιρούνται από όλους τους φόρους, υποχρεώσεις και συνεισφορές που επιβάλλονται είτε από το Ελληνικό κράτος ή από τρίτους, στο εισόδημα που κέρδισαν από τις εμπορικές τους δραστηριότητες.
- Οι μέτοχοι ελληνικών ή ξένων ναυτιλιακών επιχειρήσεων με έδρα την Ελλάδα δεν υπόκεινται στο καθεστώς φορολόγησης μερισμάτων και υπεραξιών, εξαιτίας της συμμετοχής τους στις εν λόγω επιχειρήσεις.
- Εισόδημα από εταιρείες με πλοία ελληνικής σημαίας (ή ξένης σημαίας, εγγεγραμμένα όμως στο NAT) εξαιρούνται από κάθε φόρο, υποχρέωση και παρακράτηση προς το Ελληνικό κράτος. Οι ξένες εταιρείες που διαθέτουν πλοία ξένης σημαίας των οποίων η διαχείριση έχει ανατεθεί σε ελληνική εταιρεία ή ελληνικό γραφείο, εξαιρούνται και αυτές με τη σειρά τους από κάθε είδους φορολόγηση των κερδών τους. Τα μερίσματα που διανέμουν οι παραπάνω εταιρείες, εξαιρούνται από φόρους εισοδήματος στο επίπεδο του μετόχου. Το ίδιο καθεστώς ισχύει και σε άλλες χώρες εντός και εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αντίθετα, στο Ολλανδικό tonnage tax, η φορολόγηση γίνεται βάση συντελεστών χωρητικότητας και ηλικίας, υπολογίζοντας τεκμαρτό κέρδος λειτουργίας του πλοίου ανά ημέρα και ανά έτος, στο οποίο εφαρμόζεται ο ενιαίος εταιρικός φόρος. Δίνεται στον πλοιοκτήτη το δικαίωμα επιλογής του τρόπου φορολόγησης, είτε βάση της χωρητικότητας, είτε βάση των πραγματικών κερδών του, δηλαδή έσοδα μείον έξοδα.

³⁶ <http://www.iobe.gr/media/meletes/ShippingGreekfinal.pdf>

Την επιλογή αυτήν την έχει τον πρώτο χρόνο λειτουργίας του ναυτιλιακού γραφείου και μπορεί να αναθεωρηθεί μετά από δέκα χρόνια. Στην ουσία υπόκειται σε μια σταθερή φορολογία.

Για να φορολογηθεί μια επιχείρηση σύμφωνα με το Ολλανδικό μοντέλο, θα πρέπει να τηρεί κάποιες προϋποθέσεις. Συνοπτικά είναι οι ακόλουθες:

- Αν η εταιρεία ναυλώνει με ναύλωση γυμνού πλοίου
- Αν ο πλοιοκτήτης έχει αναλάβει τουλάχιστον το 30% της διαχείρισης του πλοίου
- Αν το πλοίο έχει σημαία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκτός των νεοαυπηγηθέντων πλοίων που προστιθέμενα σε στόλο του οποίου το 60% είναι με σημαία Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ακόμα, οι διαχειρίστριες εταιρείες αυτών των πλοίων μπορούν να φορολογηθούν με βάση το Ολλανδικό μοντέλο, κάτι που δεν επιτρέπει το Ελληνικό μοντέλο.

Στο ολλανδικό σύστημα προσδιορίζεται ένα θεωρητικό τεκμαρτό κέρδος που αναμένεται να έχει ένα πλοίο ανά ημέρα λειτουργίας³⁷. Πιο συγκεκριμένα:

³⁷ <http://www.iobe.gr/media/meletes/ShippingGreekfinal.pdf>

Πίνακας 17: Ολλανδικό tonnage tax

Χωρητικότητα κόρους)	(σε	Συντελεστές φορολόγησης
1 - 1.000		€0,91
1.01 - 10.000		€0,67
10.001 - 25.000		€0,46
25.001 - 40.000		€0,23
40.001 - 50.000		€0,23
50.001 και άνω		€0,05

Πηγή: Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, «Η Συμβολή της Ελληνόκτητης Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία», Ιανουάριος 2013

Οπότε αν θέλουμε να υπολογίσουμε τη φορολόγηση ενός ποντοπόρου πλοίου 20,000 dwt, 5 ετών με λειτουργία όλο το έτος, τα τεκμαρτά φορολογητέα κέρδη υπολογίζονται ως εξής:

$1 \times \text{€}9.10 + 9 \times \text{€}6.70 + 10 \times \text{€}4.60 = \text{€}115.4$, για κάθε μέρα λειτουργίας του πλοίου, ή €42.121 το χρόνο. Σε αυτό το ποσό επιβάλλεται το προβλεπόμενο ποσοστό του γενικού εταιρικού φόρου 30%, με αποτέλεσμα το τελικό tonnage tax να διαμορφώνεται στα €12.636.

4.3. ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΥΠΡΟΥ

Η Κύπρος κατέχοντας στρατηγική θέση, βρισκόμενη στο σταυροδρόμι της Ευρώπης, της Ασίας και της Αφρικής, διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη ναυτιλία και στο διεθνές εμπόριο. Η κυπριακή σημαία είναι μια σημαία κύρους και αξιοπιστίας και προσφέρει ένα σημαντικό αριθμό πλεονεκτημάτων στους πλοιοκτήτες που εγγράφουν τα πλοία

τους στο κυπριακό νηολόγιο. Επίσης η μεγάλη παρουσία ξένων ναυτιλιακών εταιρειών στη χώρα αποδεικνύει τη δυνατή ναυτιλιακή υποδομή της.

Η Νομοθεσία Εμπορικής Ναυτιλίας της Κύπρου τυγχάνει της πλήρους έγκρισης από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Προνοεί για την απαλλαγή από όλους τους άμεσους φόρους. Επιβάλλει φορολογία με βάση την χωρητικότητα, για πλοιοκτήτες, ναυλωτές και διαχειριστές πλοίων που ικανοποιούν ορισμένες προϋποθέσεις, σε σχέση με τις δραστηριότητες πλοίων Ευρωπαϊκή Ένωση/ Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος (ΕΟΧ), καθώς και ξένων πλοίων υπό όρους, σε δραστηριότητες που ικανοποιούν ορισμένες προϋποθέσεις.

Όσον αφορά στην ένταξη μη Ευρωπαϊκής Ένωσης/ Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου πλοίων στο καθεστώς της Κυπριακής φορολογίας, επιτρέπεται υπό την προϋπόθεση ότι τουλάχιστον το 60% του στόλου αποτελείται από σκάφη Ευρωπαϊκής Ένωσης/ Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου. Εάν κάτι τέτοιο δεν ισχύει, τότε πρέπει να ικανοποιούνται κάποια άλλα κριτήρια.

Οι μισθοί των αξιωματικών και του πληρώματος που επανδρώνουν Κυπριακά πλοία εξαιρούνται της φορολογίας.

Τον Ιούλιο 2002, η νέα φορολογική νομοθεσία τροποποίησε το φορολογικό σύστημα της χώρας, καταργώντας τη διαφοροποίηση μεταξύ υπεράκτιων και εγχώριων εταιρειών, εισάγοντας ένα ενιαίο φορολογικό σύστημα για όλες τις εταιρείες, διατηρώντας έτσι την ανταγωνιστικότητα της Κύπρου.

Τον Απρίλιο του 2010, εγκρίθηκε ο νόμος 44 (I) του 2010, σύμφωνα με τον οποίο παρεχόταν η επιλογή φορολογίας βάσει της καθαρής χωρητικότητας του στόλου και όχι βάσει των πραγματικών κερδών τους από τη δραστηριότητα των θαλάσσιων μεταφορών. Η Κύπρος είναι η μοναδική χώρα μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση που παρέχει αυτήν τη δυνατότητα αλλά προσφέρει και ανοιχτή εγγραφή (open registry).

Σύμφωνα με αυτόν το νόμο³⁸ δεν υφίσταται φορολογία στις παρακάτω ομάδες:

- Πλοιοκτήτριες εταιρείες
- Διαχειρίστριες εταιρείες

³⁸ Υπουργείο Οικονομικών Κυπριακής Δημοκρατίας

- Εταιρείες που ναυλώνουν/ ενοικιάζουν πλοία

Κατ' επέκταση, η απαλλαγή³⁹ ισχύει για:

- κέρδη που προκύπτουν από τη χρήση των πλοίων
- έσοδα από τόκους που αφορούν το κεφάλαιο κίνησης της εταιρείας
- κέρδη από τη διάθεση των πλοίων που ικανοποιούν τις προϋποθέσεις
- μερίσματα που απορρέουν από τα πιο πάνω κέρδη σε όλα τα επίπεδα διανομής
- κέρδη από την πώληση των ναυτιλιακών εταιρειών και διανομή τους

Η απαλλαγή ισχύει και για ναυλωτές γυμνού σκάφους (bareboat) που φέρει Κυπριακή σημαία στα πλαίσια παράλληλης νηολόγησης.

Επιπλέον, δεν επιβάλλεται συναλλαγματικός έλεγχος και υφίσταται ελευθερία διακίνησης ξένου συναλλάγματος. Ο εταιρικός φόρος ύψους 10% είναι ο χαμηλότερος σε σχέση με τα υπόλοιπα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Κύπρος έχει υπογράψει με 43 χώρες συμβάσεις προς αποφυγή διπλής φορολογίας.

Όσον αφορά στους ναυλωτές, η απαλλαγή παρέχεται στα:

- κέρδη που προέρχονται από την εκμετάλλευση των ναυλωμένων πλοίων
- έσοδα από τόκους που αφορούν στο κεφάλαιο κίνησης της εταιρείας
- μερίσματα που απορρέουν από τα πιο πάνω κέρδη σε όλα τα επίπεδα διανομής

Σχετικά με τους διαχειριστές πλοίων, η φορολογική απαλλαγή καλύπτει:

- Τα κέρδη από τεχνική διαχείριση (technical management) και διαχείριση του πληρώματος (crew management)
- Τα έσοδα από τόκους που αφορούν το κεφάλαιο κίνησης της εταιρείας

³⁹ Φορολογικές Πληροφορίες – 2012 Κύπρος

Για να έχουν ωφέλειες απο τη φορολογική απαλλαγή, οι διαχειριστές πλοίων πρέπει να ικανοποιούν της εξής προϋποθέσεις:

- Να διατηρούν πλήρως στελεχομένο γραφείο στη χώρα με προσωπικό ικανό σε αριθμό και προσόντα, εκ των οποίων 51% να είναι πολίτες κράτους-μέλους
- Η διαχείριση τουλάχιστον των 2/3 της συνολικής χωρητικότητας των υπό διαχείριση πλοίων πρέπει να γίνεται εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης/ Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (κάθε υπέρβαση του υπολοίπου 1/3 φορολογείται με εταιρικό φόρο)
- Όλα τα πλοία και τα πληρώματα που διαχειρίζεται πρέπει να συμμορφώνονται με τα σχετικά διεθνή πρότυπα και τις απαιτήσεις του κοινοτικού δικαίου σχετικά με την προστασία και ασφάλεια του πλοίου, την κατάρτιση και πιστοποίηση των ναυτικών, τις συνθήκες εργασίας επι του πλοίου, κ.α.
- Αυτοί που επιλέγουν να υπόκεινται στο καθεστώς φόρου χωρητικότητας πρέπει να παραμείνουν στο σύστημα για τουλάχιστον 10 χρόνια.

Τέλος, οι ασφαλιστικές εταιρείες φορολογούνται όπως και οι υπόλοιπες εταιρείες, έχοντας όμως την εξής ιδιαιτερότητα, αν ο πληρωτέος εταιρικός φόρος πάνω στο φορολογητέο εισόδημα κλάδου ζωής είναι μικρότερος από 1,5% των μικτών ασφαλίσεων, η διαφορά πληρώνεται υπό μορφή επιπρόσθετου εταιρικού φόρου.

4.3.1. ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΦΟΡΟΥ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Στον παρακάτω πίνακα συνοψίζονται οι εφαρμοστέοι συντελεστές για τον υπολογισμό του φόρου χωρητικότητας.

Πίνακας 18⁴⁰: Συντελεστές για τον υπολογισμό του φόρου χωρητικότητας

Καθαρή Χωρητικότητα (NT)				
0 - 1.000	1.001 - 10.000	10.001 - 25.000	25.001 - 40.000	> 40.000
€ 36,50 ανά 100 NT	€ 31,03 ανά 100 NT	€ 20,08 ανά 100 NT	€ 12,78 ανά 100 NT	€ 7,30 ανά 100 NT

Σημείωση: Οι συντελεστές που εφαρμόζονται στους διαχειριστές πλοίων αναλογούν στο 25% των ανωτέρω

Για να γίνει πιο κατανοητό θα αναφέρουμε ένα παράδειγμα υπολογισμού του ετήσιου φόρου χωρητικότητας ενός πλοίου με καθαρή χωρητικότητα 19,538 τόννους.

$$1,000\text{NT}: 1000/100 = 10 * €36,50 = € 365,00$$

$$9,000\text{NT}: 9000/100 = 90 * €31,03 = €2792,70$$

$$9,500\text{NT}: 9500/100 = 95 * €20,08 = €1907,60$$

$$38\text{NT}: 38/100 = 0,38 * €20,08 = € 7,63$$

Οπότε ο ετήσιος φόρος χωρητικότητας είναι €5072,93.

Από τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό ότι η Κύπρος επιθυμώντας να είναι ανταγωνιστική στη φορολογία των άλλων κρατών-μελών, έχει φτιάξει ένα πολύ καλό θεσμικό πλαίσιο. Ακόμα, δε φορολόγησε τα έσοδα και επίσης κράτησε σε χαμηλά επίπεδα το κόστος ίδρυσης και λειτουργίας. Παρόλο που η χώρα προσφέρει ένα αρκετά ελκυστικό πακέτο προνομιακών παροχών, από πρόσφατες έρευνες φαίνεται πως δεν έχει τα επιθυμητά αποτελέσματα. Επικρατεί η άποψη ότι αυτό συμβαίνει λόγω του ότι ο νόμος του 2010

⁴⁰ www.mcw.gov.cy

επιβάλλει πιο αυστηρές προϋποθέσεις για το Κυπριακό νηολόγιο και τις εταιρείες, μετά από απαίτηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4.4. ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΜΑΛΤΑΣ

Σε αυτήν την ενότητα θα γίνει παρουσίαση της νηολόγησης πλοίου και της ίδρυσης εταιρείας υπό Μαλτέζικα συμφέροντα.

Οι αρχές της Μάλτας προσπαθώντας να προσελκύσουν τους εφοπλιστές, είτε να επιλέξουν τη Μαλτέζικη σημαία, είτε να δημιουργήσουν μια εταιρεία εγγεγραμμένη στη χώρα τους, προσάρμοσαν τους νόμους τους και δημιούργησαν αρκετά πλεονεκτήματα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Μάλτα θεωρείται ως βάση για διεθνείς δραστηριότητες τόσο λόγω της στρατηγικής της θέσης, η οποία βρίσκεται ανάμεσα στη Σικελία και τη Λιβύη, όσο για το σταθερό πολιτικό της περιβάλλον. Το 2004 έγινε μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το 2008 μέλος της ευρωζώνης.

Λόγω της προσχώρησης της Μάλτας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στο ευρώ, καθώς και στη συμμόρφωσή της με οδηγίες διεθνών οργανισμών, έχει πολύ καλή φήμη και δε συμπεριλαμβάνεται σε μαύρη λίστα των γνωστών φορολογικών παραδείσων. Όλα αυτά συνδυαζόμενα με τις σύγχρονες τηλεπικοινωνιακές υποδομές της και το εκτενές δίκτυο συμφωνιών για την αποφυγή της διπλής φορολογίας, την καθιστά ένα από τα πιο αξιόπιστα διεθνή κέντρα για οικονομικές, ναυτιλιακές και επιχειρηματικές δραστηριότητες σε παγκόσμιο επίπεδο⁴¹.

Μια εταιρεία που επιθυμεί να εγγραφεί στη Μάλτα μπορεί να πάρει τη μορφή είτε δημόσιας είτε ιδιωτικής εταιρείας. Για την ίδρυσή της απαιτούνται τα ακόλουθα:

⁴¹ www.emd.com.mt

- Όνομα και διεύθυνση συνδρομητών
- Πλήρες όνομα εταιρείας
- Η διεύθυνση του γραφείου στη Μάλτα. Μπορεί να είναι η διεύθυνση του δικηγόρου ή και κάποιου συμβούλου της εταιρείας
- Το αντικείμενο της εταιρείας
- Το ποσό του μετοχικού κεφαλαίου καθώς και ο αριθμός των μετοχών. Το ελάχιστο μετοχικό κεφάλαιο για μια δημόσια εταιρεία είναι €46,587.47, ενώ για μία ιδιωτική €1,164.69
- Ο αριθμός των διευθυντών, το όνομα και η διεύθυνσή τους, ενώ αν είναι νομικό πρόσωπο το όνομα και η διεύθυνση του γραφείου
- Το όνομα και η διεύθυνση των γραμματέων

Η εταιρεία υφίσταται από την ημέρα όπου θα εκδοθεί το πιστοποιητικό εγγραφής. Αν προσκομιστούν εγκαίρως όλα τα προαναφερθέντα δικαιολογητικά, το πιστοποιητικό εκδίδεται σε λιγότερο από μία ημέρα.

Όσον αφορά στο κόστος ίδρυσης της εταιρείας, αυτό είναι ανάλογο με το μετοχικό κεφάλαιο της. Πιο αναλυτικά παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα⁴².

⁴² The Guide to the Registration of Companies, brochure from MFSA (Malta financial services authority)

Πίνακας 19: Κόστος ίδρυσης Μαλτέζικης εταιρείας ανάλογα με το μετοχικό της κεφάλαιο

Authorised Share Capital	Registration in Paper Format: Fee Payable	Registration in Electronic Format: Fee Payable
Up to €1,500	€245	€210
Over €1,500 but not exceeding €5,000	€245 with the addition of €15 for each €500 or part thereof in excess of €1,500	€210 with the addition of €12 for each €500 or part thereof in excess of €1,500
Over €5,000 but not exceeding €10,000	€350 with the addition of €20 for each €1,000 or part thereof in excess of €5,000	€294 with the addition of €17 for each €1,000 or part thereof in excess of €5,000
Over €10,000 but not exceeding €50,000	€450 with the addition of €20 for each €2,500 or part thereof in excess of €10,000	€379 with the addition of €17 for each €2,500 or part thereof in excess of €10,000
Over €50,000 but not exceeding €100,000	€770 with the addition of €20 for each €10,000 or part thereof in excess of €50,000	€651 with the addition of €17 for each €10,000 or part thereof in excess of €50,000
Over €100,000 but not exceeding €250,000	€870 with the addition of €10 for each €15,000 or part thereof in excess of €100,000	€736 with the addition of €8 for each €15,000 or part thereof in excess of €100,000
Over €250,000 but not exceeding €500,000	€970 with the addition of €10 for each €10,000 or part thereof in excess of €250,000	€816 with the addition of €8 for each €10,000 or part thereof in excess of €250,000
Over €500,000 but not exceeding €1,000,000	€1,220 with the addition of €20 for each €20,000 or part thereof in excess of €500,000	€1,016 with the addition of €17 for each €20,000 or part thereof in excess of €500,000

Πηγή: Malta financial services authority

(<http://www.mfsa.com.mt/pages/viewcontent.aspx?id=117#Company>)

Υπό τη σημαία της Μάλτας υπάρχει δυνατότητα νηολόγησης κάθε είδους πλοίων, από θαλαμηγούς μέχρι κρουαζιερόπλοια και δεξαμενόπλοια. Λόγω του ότι αποτελεί σημαία ευκαιρίας, το νηολόγιο της αποτελεί ένα από τα πιο αξιόπιστα νηολόγια που υπάρχουν.

Για τη νηολόγηση των πλοίων πρέπει να υποβληθούν στη Μαλτέζικη αρχή κάποια δικαιολογητικά, όπως για παράδειγμα, η φόρμα αίτησης, η κυριότητα, πιστοποιητικό πλοϊμότητας και ασφάλειας, πληρωμή του τέλους της αρχικής νηολόγησης καθώς και το ετήσιο τέλος, κ.α.

Σύμφωνα με οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Μάλτα συμμορφώθηκε και εξάλειψε τις διακρίσεις που αφορούσαν σε φόρους ανάμεσα στους κατοίκους και μη κατοίκους,

προσαρμόζοντας έτσι τη φορολογία της, ώστε ο πραγματικός φορολογικός συντελεστής να κυμαίνεται από 0-10%⁴³.

Ακόμα τα μερίσματα δε φορολογούνται, και δεν επιβάλλεται φόρος στην περιουσία και στο κεφάλαιο⁴⁴.

Κάποια από τα πλεονεκτήματα που παρέχει είναι τα κάτωθι:

- Δεν υπόκεινται σε φόρο εισοδήματος τα κέρδη που προέρχονται από την ιδιοκτησία και τη λειτουργία πλοίου που ήδη φορολογείται με βάση τη χωρητικότητα (τουλάχιστον 1,000GRT).
- Δεν υπόκεινται σε φόρο εισοδήματος τα κέρδη που προέρχονται από τη ρευστοποίηση, εξαγορά, ακύρωση (ή με κάποιο άλλο τρόπο) διάθεση μεριδίων, τίτλων ή και άλλων δικαιωμάτων, συμπεριλαμβανομένης της υπεραξίας, που λειτουργεί ή διαχειρίζεται πλοίο το οποίο φορολογείται με βάση τη χωρητικότητα.
- Δεν υπόκεινται σε φορολογία τα μερίσματα των μετόχων.
- Δεν υπόκεινται σε τέλη νηολόγησης τα πλοία που φορολογούνται με βάση τη χωρητικότητα. Ακόμα δεν υπάρχουν τέλη για την έκδοση και απόδοση τίτλων ή συμφερόντων ναυτιλιακού οργανισμού ή και για την αγορά και μεταβίβαση αυτών των τίτλων, για την πώληση ή μεταβίβαση του πλοίου, την εγγραφή αλλά και τη μεταβίβαση και την άρση της υποθήκης.
- Δεν υπόκεινται σε φόρο οι τόκοι ή/και τα εισοδήματα που προέρχονται από τη χρηματοδότηση της εταιρείας ή του πλοίου που φορολογείται με βάση τη χωρητικότητα.
- Δεν υφίστανται εμπορικοί περιορισμοί.
- Τα έξοδα του εργατικού δυναμικού και νηολόγησης είναι χαμηλά.

⁴³ <http://www.myoffshorecompanies.com/form-company/register-offshore-company-malta/>

⁴⁴ <http://www.myoffshorecompanies.com/form-company/register-offshore-company-malta/>

4.5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Από την παραπάνω αναφορά στα φορολογικά πλαίσια τριών μεγάλων κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα οποία έχουν άμεση σχέση με τη ναυτιλία, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι οι αλλαγές του φόρου και οι διευκολύνσεις είναι σε γενικές γραμμές παρόμοιες.

Αποτελεί κοινή διαπίστωση το γεγονός ότι η ποντοπόρος ναυτιλία απολαμβάνει πιο ευνοϊκό φορολογικό πλαίσιο συγκριτικά με τους υπόλοιπους κλάδους της Ελληνικής οικονομίας. Αν, όμως, διαφοροποιηθεί κάτι απότομα και χωρίς περαιτέρω ανάλυση των αντίστοιχων πλαισίων σε ανταγωνιστικές ναυτιλιακές χώρες, υπάρχει μεγάλη περίπτωση η οικονομική δραστηριότητα της χώρας μας να μειωθεί δραστικά.

Η Ελληνική οικονομία μπορεί να αποκομίσει ακόμα μεγαλύτερα οφέλη από την προσέλκυση ξένων ναυτιλιακών εταιρειών στο ελληνικό έδαφος, αρκεί να υπάρχει ένα στρατηγικό πλαίσιο πολιτικής, το οποίο θα επιτρέπει την ανταγωνιστική παρουσία της ποντοπόρου ναυτιλίας σε ένα διεθνές επιχειρηματικό περιβάλλον χωρίς επιπλέον εμπόδια. Όπως είδαμε και στην περίπτωση της Μάλτας, σημαντικό συστατικό είναι η ύπαρξη πολιτικής και οικονομικής σταθερότητας.

Για να υλοποιηθεί αυτός ο στόχος θα πρέπει να δημιουργηθούν οι κατάλληλες βάσεις και να πραγματοποιηθούν κάποια βήματα, όπως για παράδειγμα η ενίσχυση της εικόνας της ναυτιλίας και η ανάδειξη της οικονομικής της και κοινωνικής της σημασίας, η αξιοποίηση και η ανάδειξη των υποδομών, η ενίσχυση της ναυτιλιακής εκπαίδευσης, κ.α. Τέλος, αν προσελκύσουμε σωστά και με σύνεση τη ναυτιλία στο λιμάνι του Πειραιά, θα ενισχυθεί σε σημαντικό βαθμό και το ευρύτερο ναυτιλιακό πλέγμα (maritime cluster), αφού με αυτόν τον τρόπο θα αυξηθεί η ζήτηση για υπηρεσίες.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ- ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

5.1. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συμπερασματικά, διαπιστώνουμε ότι η ποντοπόρος ναυτιλία αποτελεί έναν ζωτικής σημασίας οικονομικό τομέα τόσο για την εθνική μας οικονομία όσο και για την παγκόσμια. Αν εστιάσουμε στα βασικότερα σημεία, θα μπορούσαμε να αναφέρουμε επιγραμματικά τα ακόλουθα:

- Η συνεισφορά των θαλάσσιων μεταφορών στην Ελληνική οικονομία αντιστοιχεί περίπου στο 4% του συνόλου του ΑΕΠ, ενώ αν συνυπολογίσουμε και τις αλληλεπιδράσεις των κλάδων της ελληνικής οικονομίας, η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών στα κύρια οικονομικά μεγέθη της χώρας πολλαπλασιάζεται με αποτέλεσμα η τελική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές να δημιουργεί στο σύνολο εγχώρια προστιθέμενη αξία ίση με περίπου 6,1% του ΑΕΠ (13,3 δισ. ευρώ), σύμφωνα με μελέτη του IOBE.
- Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αποτέλεσε και αποτελεί κινητήρια δύναμη της Ελληνικής οικονομίας, με τις καθαρές εισπράξεις να ανέρχονται το 2012 στα 6.965 εκατομμύρια ευρώ.
- Οι θέσεις απασχόλησης που δημιουργεί η ναυτιλία είναι αυξημένης προστιθέμενης αξίας διότι είναι υψηλόμισθες συγκριτικά με το μέσο όρο του απασχολούμενου Έλληνα στην Ελληνική οικονομία. Σε 1.300 ανέρχονται οι ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα, ενώ οι θέσεις απασχόλησης που συνδέονται με την ελληνική και ελληνόκτητη ναυτιλία στο ναυτιλιακό cluster ανέρχονται στις 15 χιλιάδες. Είναι ο μόνος κλάδος της οικονομίας που δεν τροφοδοτεί την υψηλή ανεργία στη χώρα μας, αλλά δημιουργεί προϋποθέσεις για νέες θέσεις και σταδιοδρομία.
- Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία δε λειτουργεί αλλά και δεν εξαρτάται από το Ελληνικό κράτος, δε ζητά κρατικές ενισχύσεις, όπως οποιαδήποτε άλλη οικονομική δραστηριότητα, δε μεταθέτει τα «προβλήματά» της στο κοινωνικό

σύνολο, αλλά συνεισφέρει στο εθνικό εισόδημα. Με λίγα λόγια, η ναυτιλία προσδίδει κύρος στην Ελλάδα.

5.2. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Από την παραπάνω ανάλυση αντιλαμβανόμαστε ότι η συμβολή της στην οικονομία της χώρας μας είναι αναντίρρητα τεράστια. Σύμφωνα, όμως, με μελέτες υπάρχει η δυνατότητα να ενισχυθεί περαιτέρω η συμβολή της. Πιο συγκεκριμένα, σε έκθεσή της η Alpha Bank, πρότεινε και τρόπους για την αύξηση των εσόδων της Ελλάδας από τη ναυτιλία, οι οποίοι συνοψίζονται στα εξής:

Πρώτον, εάν η ναυπήγηση και η επισκευή πλοίων στην Ελλάδα γίνει πιο ανταγωνιστική με την εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων που έχουμε στον τομέα αυτό ως εκ της θέσεως της χώρας μας στο κέντρο της Μεσογείου και λόγω της πρωτοπορίας της χώρας στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές. Βέβαια, η δραστηριότητα αυτή έχει υποβαθμισθεί ουσιαστικά στη χώρα μας κυρίως λόγω των μη εποικοδομητικών εργασιακών σχέσεων που ισχύουν στον τομέα, καθώς και στην έλλειψη υποδομών και ειδικότερα δεξαμενών.

Δεύτερον, εάν η λειτουργία του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου εξελιχθεί με ταχύτερο ρυθμό από ό,τι έως σήμερα. Σημειώνεται ότι στον τομέα αυτό έχει σημειωθεί ουσιαστική πρόοδος, η οποία θα πρέπει να συνεχιστεί στο μέλλον.

Τρίτον, εάν η λειτουργία της ελληνικής δημόσιας διοικήσεως βελτιωθεί σημαντικά, αφού βασικός παράγοντας που πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν προτιμούν την Ελλάδα είναι η εκτεταμένη γραφειοκρατία.

Τέταρτον, οι επενδύσεις των υψηλών κερδών από τη ναυτιλία στην ελληνική οικονομία είναι υπαρκτές, αλλά θα μπορούσαν να είναι πολύ περισσότερες εάν η οικονομία μας γίνει πιο ανταγωνιστική και πιο ελκυστική ως τόπος εγκαταστάσεως εγχώριων και ξένων επιχειρήσεων. Η μακροοικονομική σταθερότητα και η διεθνής

ανταγωνιστικότητα της οικονομίας μας είναι επίσης σημαντική για την προσέλκυση των κεφαλαίων των Ελλήνων πλοιοκτητών.

Πέμπτον, εάν η προσφορά ανταγωνιστικής εργασίας (εξειδικευμένης και ανειδίκευτης) στη ναυτιλία από τη χώρα μας αναβαθμισθεί ουσιαστικά, έτσι ώστε να είναι δυνατό να καλύπτει τουλάχιστον την υπάρχουσα ζήτηση για πλοιάρχους και μηχανικούς, αφού έως σήμερα οι απόφοιτοι των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού είναι περισσότεροι από τις θέσεις εργασίας.

Επιπλέον, ως ναυτιλιακή χώρα οφείλουμε να λάβουμε και να τηρήσουμε μια σειρά μέτρων, μερικά από τα οποία είναι τα εξής:

- Να αναπτύξουμε μια σταθερή πολιτική που θα στηρίζεται στη σταθερότητα, στην ανάπτυξη υποδομών, καθώς και απλοποιημένες διαδικασίες εγγραφής στο Εθνικό Μηολόγιο για προσέλκυση πλοίων στην Ελληνική σημαία αλλά και την εγκατάσταση ναυτιλιακών και συναφών επιχειρήσεων στην ελληνική επικράτεια. Πολλές ελληνόκτητες ναυτιλιακές εταιρείες είναι εισηγμένες στα μεγαλύτερα διεθνή χρηματιστήρια και παρέχουν αναρίθμητες θέσεις απασχόλησης (καπετάνιοι, μηχανικοί, οικονομολόγοι, νομικοί, κ.α.) που συνδέονται με το πλοίο και τις δραστηριότητες του.
- Να αναπτύξουμε μια σύγχρονη Ναυτική Εκπαίδευση. Είναι ειρωνική η ύπαρξη ανεργίας ιδιαιτέρως για τους νέους της χώρας μας και η ταυτόχρονη ανικανοποίητη ζήτηση για καπετάνιους, μηχανικούς, και άλλα συναφή με τη ναυτιλία επαγγέλματα.
- Να προωθήσουμε ένα νέο εξωστρεφές πρότυπο βιώσιμης ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας, κάτι που έχει σήμερα ανάγκη η πατρίδα μας. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της μελέτης του IOBE η προσέλκυση όλων των δραστηριοτήτων των Ελλήνων εφοπλιστών στη Ελλάδα θα μπορούσε να δημιουργήσει εγχώρια προστιθέμενη αξία 26 δισεκατομμύρια ευρώ (έναντι του περίπου 10 δισ. ευρώ σήμερα), ενώ με τις άμεσες και έμμεσες δραστηριότητες που θα αναπτύσσονταν γύρω από τον κόμβο της ναυτιλίας η ανεργία στον τόπο μας θα μπορούσε να μειωθεί κατά 35%.

- Να αναπτύξουμε πρωτοβουλίες με κύριο άξονα ένα σύγχρονο και σταθερό φορέα διοίκησης θεμάτων μέσω ενός αυτοτελούς Υπουργείου Ναυτιλίας, ώστε να διατηρηθεί η ναυτική μας παράδοση. Νέες συνθήκες απαιτούν και νέες αποφάσεις.

Ακόμα, σύμφωνα με στοιχεία του GENE παρατηρούμε πως υπάρχει ανεργία ακόμα και σε ειδικότητες που μέχρι πρόσφατα είχαν ζήτηση όπως πλοίαρχοι, μηχανικοί. Οι Έλληνες ναυτικοί αποτελούν θεμελιώδες κεφάλαιο για την ελληνική ναυτιλία. Εκπρόσωποι τόσο των πλοιοκτητών όσο και των ναυτικών αναφέρουν ότι χωρίς Έλληνες ναυτικούς κινδυνεύει να χαθεί και η ελληνική ναυτιλία. Οι Έλληνες ναυτικοί έχουν υψηλή τεχνογνωσία την οποία και μεταφέρουν μετά τη συνταξιοδότηση τους στα γραφεία των εταιρειών εργαζόμενοι ως αρχικαπετάνιοι, αρχιμηχανικοί, σύμβουλοι κλπ. Αν σταματήσουν να υπάρχουν έλληνες ναυτικοί θα χάσει η Ελλάδα ένα σημαντικό πλεονέκτημα που έχει στο να προσελκύει εταιρείες καθώς δεν θα μπορεί πλέον να προσφέρει την απαραίτητη τεχνογνωσία.

Τέλος, ίσως η μεγαλύτερη συνεισφορά της εμπορικής ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία να μην μπορεί να αποτιμηθεί εύκολα με αριθμούς. Οι Έλληνες, έχει διαπιστωθεί ότι, μπορούν να είναι πρωταγωνιστές σε όλους του τομείς, με σκληρή δουλειά, υπομονή και επιμονή. Ο σωστός προγραμματισμός, η συνεχής και αμείωτη προσπάθεια, καθώς και ο παγκόσμιος ανταγωνισμός με τους καλύτερους στον κλάδο, ίσως επιφυλάξει και άλλα θετικά αποτελέσματα για την Ελληνική μας οικονομία.

A. ΕΠΙΛΟΓΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ

A.1 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ

- Γ.Π.Βλάχος, «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Αθήνα 2000
- Ελ.Γεωργαντόπουλος – Γ.Π.Βλάχος, «Ναυτιλιακή Οικονομική», Πειραιάς 2003
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος, «The role of shipping services receipts in combating the “twin deficits” – “twin crisis” of the Greek economy»
- Γιάννης Θεοτοκάς, Μαρία Λεκάκου, Θάνος Πάλλης, Θεόδωρος Συριόπουλος, Γιάννης Τσαμουργκέλης - «Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση και Ανταγωνιστικότητα», Εκδόσεις Gutenberg, Αθήνα 2008
- Ερευνητική ομάδα Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου «Ελληνική Ναυτιλία, απασχόληση και ανταγωνιστικότητα», 2006
- Τοτσης Χ. / Παμισος, «Κώδικας φορολογίας πλοίων και ναυτιλιακών επιχειρήσεων», εκδόσεις Πάμισος 2007, 6η έκδοση
- «Balance of Payments Compilation Guide», 5η έκδοση του Εγχειριδίου Ισοζυγίου Πληρωμών, 1995
- «Αιτίες Ανισορροπιών και Προτάσεις Πολιτικής» Ισοζύγιο Τρεχουσών Συναλλαγών της Ελλάδος, Επιμέλεια έκδοσης Γεώργιος Οικονόμου, Ισαάκ Σαμπεθάι, Γεώργιος Συμιγιάννης, Ιούλιος 2010
- ΟΟΣΑ, Economic Outlook No. 92, Νοέμβριος 2012
- Νόμος 27/75, ΦΕΚ Α 77 19/22.4.1975 (άρθρο 6, υπολογισμός φόρου) - (<http://www.power-tax.gr/catalognews.asp?catid=545>)

- Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος
(<http://www.nee.gr/default.asp?t=GFF&c=1>)
- Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος
(<http://www.nee.gr/default.asp?t=GFF&c=2>)
- Ελληνική Στατιστική Αρχή, Δελτίο Τύπου, 7 Μαρτίου 2013
- Ναυτεμπορική Εφημερίδα, 25 Φεβρουαρίου 2013-11-13
(<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/616195>)
- Ναυτεμπορική Εφημερίδα, Ημερομηνία Δημοσίευσης 8 Ιουλίου 2011
- Τράπεζα της Ελλάδος, Ισοζύγιο Υπηρεσιών, ετήσια στοιχεία
(<http://www.bankofgreece.gr/Pages/el/Statistics/externalsector/balance/services.aspx>)
- Τράπεζα της Ελλάδος, Δελτίο Τύπου 19 Φεβρουαρίου 2013, Ισοζύγιο Πληρωμών: Δεκέμβριος 2012
- Τράπεζα της Ελλάδος, Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2012, Φεβρουάριος 2013, σ.113, βασισμένο σε στοιχεία απο Clarkson Research Services
- Pricewaterhousecoopers, «Φορολογικές Πληροφορίες - 2012 Κύπρος», Ιανουάριος 2012 (<http://www.pwc.com.cy/en/publications/assets/tax-facts-figures-gr-n.pdf>)
- Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, «Η Συμβολή της Ελληνόκτητης Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία», 8 Ιανουαρίου 2013

A.2 ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ

- Drewry Annual Report: Manning 2009, Drewry Publishing
- IHS Fairplay, World Shipping Encyclopedia, January 2012
(<http://www.ihs.com/products/maritime-information/statistics-forecasts/world-fleet.aspx>)
- National bank of Greece: Greek shipping is modernized to remain a global leader and expand its contribution to Greek economy, May 2009
- Petrofin Research, “2012 Greek Fleet Statistics”, October 2012
- United Nations Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport 2012, βασισμένο σε στοιχεία απο IHS Fairplay
(http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf)
- UNCTAD, «Developments in International Seaborne Trade», 2008
- AMECO
(http://ec.europa.eu/economy_finance/ameco/user/serie/SelectSerie.cfm)
- Tax Heaven, Ετήσια εισφορά για τα έτη 2012-2015 και στις ναυτιλιακές το νόμου 27/1975(<http://www.taxheaven.gr/news/news/view/id/13252/print/printer>)
- Malta financial services authority
(<http://www.mfsa.com.mt/pages/viewcontent.aspx?id=117#Company>)

B. ΠΗΓΕΣ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟΥ

- http://www.bankofgreece.gr/BogEkdoseis/%CE%99%CF%83%CE%BF%CE%B6%CF%8D%CE%B3%CE%B9%CE%BF_%CE%A4%CF%81%CE%AD%CF%87%CE%BF%CF%85%CF%83%CF%89%CE%BD_%CE%A3%CF%85%CE%BD%CE%B1%CE%BB%CE%BB%CE%B1%CE%B3%CF%8E%CE%BD.pdf
- <http://www.power-tax.gr/catalognews.asp?catid=545>
- <http://www.pwc.com.cy/en/publications/assets/tax-facts-figures-gr-n.pdf>
- <http://www.hellenicparliament.gr/Vouli-ton-Ellinon/To-Politevma/Syntagma/article-111/>
- <http://emporiko.law.uoa.gr/Niologisiploionoskefalaioneksoterikou.pdf>
- <http://www.hcg.gr/node/4053>
- des.panteion.gr/.../dpo_1_slides_balance_pmt_17_1_12.ppt
- <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26526&subid=2&pubid=112979566>
- http://el.wikipedia.org/wiki/Ναυτιλιακή_Πολιτική
- <http://www.naftikachronika.gr/viewMagazine.asp?id=54>
- http://www.yen.gr/php/download_xitem.php?xitem=35755/syn080410
- <http://www.nee.gr/default.asp?t=GFF&c=1>
- <http://www.nee.gr/default.asp?t=GFF&c=2>
- <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/616195>

- <http://www.bankofgreece.gr/Pages/el/Statistics/externalsector/balance/services.aspx>
- <http://www.bankofgreece.gr/BogEkdoseis/oikodelt201010.pdf>
- <http://www.pwc.com.cy/en/publications/assets/tax-facts-figures-gr-n.pdf>
- <http://www.ihs.com/products/maritime-information/statistics-forecasts/world-fleet.aspx>
- http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf
- http://ec.europa.eu/economy_finance/ameco/user/serie/SelectSerie.cfm
- <http://www.iobe.gr/media/meletes/ShippingGreekfinal.pdf>
- <http://www.mfsa.com.mt/pages/viewcontent.aspx?id=117>
- <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25158>
- <http://www.myoffshorecompanies.com/form-company/register-offshore-company-malta/>
- http://news.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_economyepix_2_15/10/2013_536754
- http://www.enikos.gr/economy/116344,Sto_27_h_anageria_stoys_naytikoy.html
- http://www.marad.dot.gov/documents/Crewing_Report_Internet_Version_in_Word-update-Jan_final.pdf