

Στην άλλη όχθη της κρίσης

Σπύρος Ραπανάκης

Εκστρατεία τρομοκρατίας και εκβιασμών

«Η ένωσή μας (σ.σ η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών) πρέπει να ξεκινήσει μια δημόσια προεκλογική εκστρατεία στα μέσα μαζικής ενημέρωσης, αντίστοιχη των αμερικανικών προτύπων, ώστε να εμψυχήσει στο κοινό την αξία της Ελληνικής Ναυτιλιακής Κοινότητας και να αναδείξει τους εξαιρετικά μεγάλους κινδύνους που ελλοχεύουν στις πολιτικές του ΣΥΡΙΖΑ» «Επειδή αγαπούμε αυτή τη χώρα, πρέπει να αντιταχθούμε σε αυτό το κόμμα του ΣΥΡΙΖΑ και να εκθέσουμε τις κίβδηλες υποσχέσεις των πολιτικών, του αρχηγού του, που θα οδηγήσουν στην καταστροφή της χώρας (...) Τώρα δεν είναι ώρα σιγής, τουναντίον, είναι ώρα ενεργού συμμετοχής στην πολιτική διαδικασία για να προστατεύσουμε παράλληλα τη ναυτιλιακή βιομηχανία και τη χώρα μας»

Τα παραπάνω αποσπάσματα προέρχονται από εμπιστευτική επιστολή διευθύνοντος συμβούλου γνωστής ναυτιλιακής εταιρίας προς μέλη της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, στις 7 -6-2012, δέκα μόλις μέρες πριν τη διεξαγωγή των δεύτερων εκλογών, όπως αποκάλυψε η «Κυριακάτικη Αυγή» στις 12-1-2014.

Ήταν περίπου οι ίδιες μέρες που ο Βίκτωρας Ρέστης (πριν φυλακιστεί) δήλωνε ανοιχτά «Φορολόγησε με, αρκεί να με βρεις πρώτα», ενώ ήδη από το Μάιο του 2012 οι άτυπες συναντήσεις μεταξύ εφοπλιστικών παραγόντων έδιναν κι έπαιρναν, με κύριο θέμα συζήτησης, βέβαια, τις εκλογές.

Ας θυμηθούμε τις δεκάδες καταγγελίες υπαλλήλων σε τράπεζες, ναυτιλιακές εταιρίες και πολυκαταστήματα για πιέσεις ,που πολλές φορές μετατρέπονταν σε απειλές, εκ μέρους της εργοδοσίας ώστε να μην ψηφίσουν ΣΥΡΙΖΑ.

«Κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση πρέπει να ενημερώσει τους υπαλλήλους της στα θέματα των προσεχών εκλογών και στις συνέπειες μιας πιθανής νίκης του ΣΥΡΙΖΑ (ανερχόμενων αριστερών δυνάμεων) και κατ ' επέκταση να ζητήσει από τους ίδιους να μεταλαμπαδεύσουν το μήνυμα και στους συγγενείς και φίλους τους.» αναφέρεται στην ίδια επιστολή.

Παγκόσμια πρωτιά για το εφοπλιστικό κεφάλαιο

Ας εξετάσουμε μερικά στοιχεία ώστε να κατανοήσουμε το λόγο που οι Έλληνες εφοπλιστές ξορκίζουν ακόμα και την πιθανότητα της εκλογής μιας κυβέρνησης της Αριστεράς.

Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα στοιχεία της United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) από το Σίτυ, η Ελληνικών συμφερόντων ναυτιλία, όσον αφορά τη χωρητικότητα βρίσκεται στην πρώτη θέση παγκοσμίως, αφού οι Έλληνες εφοπλιστές ελέγχουν το 15,17% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Ακολουθεί η Ιαπωνία με 13,8% , η Κίνα με 13,8, η Γερμανία με 7,7% και την πεντάδα συμπληρώνει η Κορέα με 4,6%.

Όσον αφορά στον αριθμό των πλοίων , ο Ελληνικός στόλος βρίσκεται στην τέταρτη θέση με 3.695 πλοία εκ των οποίων τα 825 χωρητικότητας 69,6 εκατ. τόνων είναι υπό ελληνική σημαία και 2.870 χωρητικότητας 224,8 εκ. τόνων υπό ξένη.

Το 2013, οι επενδύσεις των εφοπλιστών έσπασαν όλα τα κοντέρ αφού αύξησαν

κατακόρυφα τις επενδύσεις τους σε ναυπηγήσεις νέων πλοίων αλλά και την αγορά second hand (έκθεση Golden Union). Συγκεκριμένα, ξόδεψαν 18,1 δις. δολάρια το 2013 για αγορές και ναυπηγήσεις πλοίων, ενώ το 2012 το συνολικό ποσό ήταν 12,5 δις. δολ. Αγόρασαν 371 πλοία second hand έναντι 216 το 2012, αύξηση 71,75% και παρήγγειλαν 319 νεότευκτα πλοία έναντι μόλις 114 το 2012, αύξηση 179,82%.

Οι ναυπηγήσεις αφορούν κυρίως φορτηγά πλοία ξηρού χύδην φορτίου και δευτερευόντως δεξαμενόπλοια με το σύνολο των παραγγελιών να αφορούν ναυπηγεία της Κίνας και της Κορέας. Άλλωστε Σαμαράς και Βαρβιτσιώτης έχουν πρωτοστατήσει στην υπογραφή συμφωνιών ανάμεσα στους Έλληνες εφοπλιστές και το Κινεζικό κράτος για ευνοϊκούς όρους στη ναυπήγηση πλοίων στα κρατικά ναυπηγεία, τη στιγμή που η Ελληνική ναυπηγοεπισκευή έχει καταρρεύσει ολοκληρωτικά.

Έτσι, σε περίοδο σκληρής μνημονιακής λιτότητας και ύφεσης, τη στιγμή που εφαρμόζεται με τους πιο βάρβαρους όρους το σχέδιο της εσωτερικής υποτίμησης, μια συνεχής διαδικασία αναδιανομής από κάτω προς τα πάνω οι Έλληνες εφοπλιστές όχι μόνο αυξάνουν ιλιγγιωδώς τα κέρδη τους αλλά συνεχίζουν να μη φορολογούνται (με νόμο που θεσπίστηκε το 1967, από την χουντική κυβέρνηση), παρά τις κορώνες πατριωτισμού περί «συνεισφοράς» στην οικονομία και στα βάσανα του ελληνικού λαού.

Οι εφοπλιστές δε φορολογούνται βάσει των κερδών τους αλλά βάση της χωρητικότητας των πλοίων, με την εφαρμογή από το 1951 του συστήματος tonnage tax. (αναλυτικά ΕΔΩ).

Επιπλέον, μέχρι το περασμένο έτος όλα τα ελληνικά γραφεία ή τα υποκαταστήματα αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών που ασχολούνται με την μεσιτεία πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία, άνω των 500 τόνων, εξαιρούνταν από όλους τους φόρους, υποχρεώσεις και συνεισφορές που επιβάλλονται από το ελληνικό κράτος ή από τρίτους, στο εισόδημα που κέρδισαν από τις εμπορικές τους δραστηριότητες.

Είναι χαρακτηριστικό πως το 2012 τα έσοδα από τη φορολογία των εφοπλιστών ήταν περίπου 14,5 εκ. ευρώ ενώ οι ναυτικοί πλήρωσαν 57 εκ. ευρώ με τον διπλασιασμό των φορολογικών συντελεστών σε αξιωματικούς και κατώτερα πληρώματα.

«Εθελοντική φορολόγηση» και άλλα παραμύθια

Το καλοκαίρι του 2013 η κυβέρνηση επιχείρησε να στήσει ένα επικοινωνιακό σόου το οποίο έμελλε να στεφθεί με παταγώδη αποτυχία η οποία έφερε τον τίτλο «εθελοντική φορολόγηση».

Μετά από διαπραγματεύσεις του Α. Σαμαρά και του τότε ΥΝΑ, Κ. Μουσουρούλη με το Θ. Βενιάμη (πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών) συμφώνησαν στη συγκέντρωση αρχικά 170 εκ και στη συνέχεια 140 εκ. ευρώ έως και το 2016, με στόχο το 2013 να συγκεντρωθούν 75 εκ. Βασικός όρος των εφοπλιστών ήταν η εξαίρεση τους από το περιουσιολόγιο.

Ιδρύθηκε λοιπόν στην Ακτή Βασιλειάδη ένα «γραφείο υποδοχής», ώστε οι εφοπλιστές, να συνεισφέρουν τον οβολό τους, αντιλαμβανόμενοι τις «δύσκολες στιγμές για την οικονομία μας». Ωστόσο, παρά τις παρατάσεις που δόθηκαν, το χέρι δεν μπήκε στην τσέπη, έστω εθελοντικά. Λιγότερα από 60 εκ. ευρώ αντλήθηκαν μέσω της «εθελοντικής συνεισφοράς», κάτι που και ο ίδιος ο Βαρβιτσιώτης αναγνώρισε ως «σοβαρή παρέκκλιση από το στόχο»

Ήδη από το 2012 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει εκφράσει, με επιστολές προς την Ελληνική κυβέρνηση, σαφή ερωτήματα και έντονες αντιρρήσεις σχετικά με το φορολογικό καθεστώς που απολαμβάνουν οι εφοπλιστές, ενώ δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις φοροαπαλλαγών που αντιβαίνουν το ίδιο το Σύνταγμα. Μέχρι και σήμερα, κυβέρνηση και υπουργείο ναυτιλίας κρατάνε κρυφές τις απαντήσεις που έδωσαν ή δεν έδωσαν.

Ωστόσο, μετά από τις πιέσεις της κομισιόν, μπροστά στο φόβο των προστίμων, η κυβέρνηση αναγκάστηκε να δώσει νομοθετική ισχύ στην «εθελοντική συνεισφορά», όσον αφορά τα ακίνητα, με διάρκεια βέβαια τριετίας. Ούτε μέρα παραπάνω. Όλες οι υπόλοιπες φοροαπαλλαγές παραμένουν άθικτες.

Για αυτό το λόγο είναι μάλλον αδόκιμο να μιλάμε για φορολόγηση των εφοπλιστών συνολικά, αφού αφενός αφορά αποθήκες, γραφεία και λοιπά ακίνητα, αφετέρου δεν έχει μόνιμο χαρακτήρα, αλλά τριετή διάρκεια.

Ήδη από τον Σεπτέμβρη, βρίσκεται σε εφαρμογή εκστρατεία εκβιασμού, με εφοπλιστές να υποστέλλουν την Ελληνική σημαία σταδιακά στα πλοία τους, στέλνοντας το μήνυμα που ανοιχτά εξέφρασε ο Γιώργος Γράτσος (πρόεδρος Ναυτικού Επιμελητηρίου και εφοπλιστής) πριν λίγες μέρες : «Φορολογήστε μας και φεύγουμε», με τον Μ. Βαρβιτσιώτη να απαντάει : «Διαπραγματευόμαστε σκληρά με την επιτροπή ανταγωνισμού για να μη φορολογηθείτε».

“Πλυντήριο” μέσω των εφοπλιστών με τις πλάτες Στουρνάρα

Όπως θα περίμενε ο καθένας, η «φορολόγηση» των εφοπλιστών δεν θα μπορούσε να μην συνοδεύεται από τα αντίστοιχα ανταλλάγματα – δωράκια.

Μερικές από τις πιο χαρακτηριστικές απόπειρες να ψηφιστούν χαριστικές ρυθμίσεις για τους εφοπλιστές και τους φίλους τους, δια χειρός Γ. Στουρνάρα.

Περίπτωση 1 : 20/8. Σε άσχετο νομοσχέδιο του υπουργείου μεταφορών, επιχειρείται η απαλλαγή των υπόχρεων δήλωσης πόθεν έσχες που κατέχουν μετοχές σε ναυτιλιακές εταιρείες, από την υποχρέωση δήλωσης των μετοχών τους αυτών, τόσο οι μέτοχοι όσο και οι εφοπλιστές - ιδιοκτήτες. Σημειώνεται πως υπόχρεοι δήλωσης πόθεν έσχες είναι μεταξύ άλλων ο πρωθυπουργός, αρχηγοί πολιτικών κομμάτων, βουλευτές, γραμματείς υπουργείων, τραπεζίτες, διοικητές, οι υποδιοικητές και οι γενικοί διευθυντές πιστωτικών ιδρυμάτων, δημοσιογράφοι, οι καναλάρχες και οι εκδότες εφημερίδων και περιοδικών. Βέβαια σε πολλές περιπτώσεις, η μία ιδιότητα συμπίπτει την άλλη. Η κυβέρνηση της διαφθοράς προσπάθησε εν μια νυκτί να στήσει ένα νόμιμο "πλυντήριο" χρημάτων για όλο το σύστημα της διαπλοκής, με την προστασία των εφοπλιστών.

Η τροπολογία αποσύρθηκε μετά από έντονες αντιδράσεις.

Περίπτωση 2 : Στο νομοσχέδιο για τη φορολόγηση των ακινήτων ο Γ. Στουρνάρας προσπάθησε εν κρυπτώ να περάσει τροπολογία που χάριζε δεκάδες εκατομμύρια σε off shore που μισθώνουν τα ακίνητα τους σε ναυτιλιακές εταιρίες και σε πετρελαιοικές εταιρίες μέσω της απαλλαγής τους από το φόρο ακινήτων, και μάλιστα αναδρομικά από το 2010! Τα χρέη δηλαδή των εταιριών πετρελαίου και των off shore με «κρυφό» ιδιοκτήτη όχι απλά θα διαγράφονταν αλλά θα επιστρέφονταν ! Η άμεση αντίδραση του ΣΥΡΙΖΑ οδήγησε τον Γ. Στουρνάρα στην απόσυρση της τροπολογίας, που υποστήριξε πως «μπήκε για να

ελαφρύνουμε τις επενδύσεις».

Περίπτωση 3: Ως αντάλλαγμα της τριετούς «φορολόγησης» των εφοπλιστικών εταιριών, στο αμέσως επόμενο άρθρο του ίδιου νόμου, ο πλοιοκτήτης και οι μέτοχοι ή εταίροι πλοιοκτήτριας εταιρείας απαλλάσσονται με την καταβολή του φόρου πλοίων όχι μόνο από κάθε άλλο φόρο εισοδήματος για τα κέρδη και τα μερίσματα πλοίων με ελληνική σημαία, αλλά και από κάθε τέλος, εισφορά ή κράτηση για τα εισοδήματα αυτά. Στο προηγούμενο νομοθετικό πλαίσιο, η απαλλαγή από τον φόρο εισοδήματος δεν συνοδευόταν με απαλλαγή από τέλη και εισφορές.

Κι όμως η κυβέρνηση διοπραγματεύεται

Ο Μ. Βαρβιτσιώτης όπου βρεθεί και όπου σταθεί, μεταξύ City, Κύπρου και Πειραιά μιλάει για την «υπερφορολόγηση των εφοπλιστών», τη «γραφειοκρατία των Βρυξελλών», τους κινδύνους να χαθούν οι «πατριώτες της θάλασσας» με τη «σπουδαία διαχρονική συνεισφορά τους στην οικονομία».

Αξίζει να αναφέρουμε σε αυτό το σημείο πως στις 12/1, ο Μ. Βαρβιτσιώτης βρέθηκε στην Κύπρο όπου πραγματοποίησε τριμερή συνάντηση με τους ομολόγους του από Κύπρο και Μάλτα, ώστε να συζητήσουν τις προτεραιότητες της Ελληνικής Προεδρίας στη ναυτιλία. Πρόκειται για τις τρεις ευρωπαϊκές χώρες που βρίσκονται σε ανοιχτή σύγκρουση με την Κομισιόν, λόγω των φοροαπαλλαγών που προσφέρουν στους εφοπλιστές. Τι συμφώνησαν οι τρεις σύμμαχοι ; «να διαφυλάξουμε την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας κρατώντας την μακριά από την υπερφορολόγηση και τις αντι-αναπτυξιακές πολιτικές». Έτσι, με πρωτοβουλία της Ελληνικής πλευράς έχει συγκροτηθεί μια ειδική συμμαχία των τριών χωρών για τα μάτια των εφοπλιστών. Ας μην ξεχνάμε πως η Ελλάδα το 2004 είχε ασκήσει βέτο στην Ε.Ε. (η πρώτη και τελευταία φορά) στο θέμα των καταστροφικών για το θαλάσσιο περιβάλλον στις Μεσογειακές θάλασσες και όχι μόνο, μονοπύθμενων τάνκερ των Ελλήνων εφοπλιστών.

Επίθεση στον πλούτο και παραγωγική ανασυγκρότηση για τις ανάγκες των πολλών

Η κυβέρνηση μπορεί να κάνει σκληρή διαπραγμάτευση. Όχι των μνημονίων αλλά των εφοπλιστικών προνομίων. Σύγκρουση με τα ηγετικά κλιμάκια των Βρυξελλών, όχι βέβαια για τα σκληρά μέτρα λιτότητας αλλά για τη διατήρηση των φορολογικών παραδείσων για τους καλύτερους φίλους τους.

Το σταθερό επιχείρημα των εφοπλιστών και του πολιτικού τους εκπροσώπου, Μ. Βαρβιτσιώτη, περί «υπερφορολόγησης» αποδεικνύει περίτρανα πως όταν αναφερόμαστε στην Ελλάδα και στην Ευρώπη της κρίσης και των μνημονίων, μιλάμε για δύο κόσμους.

Πως άλλωστε θα μπορούσε να χαρακτηριστεί η πραγματικότητα που αποτυπώνεται; Από τη μία 58 φοροαπαλλαγές, από την άλλη κατάργηση του αφορολόγητου και ιλιγγιώδεις αυξήσεις σε ΦΠΑ και λογαριασμούς. Δισεκατομμύρια επενδύσεων για τους εφοπλιστές, πλειστηριασμοί σπιτιών για τους εργαζόμενους και τους ανέργους.

Τη στιγμή που τα ναυπηγεία της χώρας ρημάζουν, 1.500 εργαζόμενοι στο Σκαρμαγκά και οι οικογένειες τους βιώνουν την εξαθλίωση αφού έχουν να λάβουν μισθούς από το 2012, οι εφοπλιστές επενδύουν περισσότερα από 10 δις δολάρια για κατασκευή πλοίων στα Κινεζικά και στα Κορεάτικα ναυπηγεία, με τις ευχές της κυβέρνησης.

Την άνοιξη του 2013 εφοπλιστές έδιναν των υπέρ πάντων αγώνα για την κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων στην ποντοπόρο ναυτιλία, οδηγώντας ακόμα και σε απομάκρυνση του Κ. Μουσουρούλη από την ηγεσία του υπουργείου ναυτιλίας. Το 2013 οι Έλληνες ναυτικοί είδαν την πραγματική ανεργία στον κλάδο να ξεπερνάει το 50%, την απλήρωτη εργασία να γίνεται κανόνας και τα δικαιώματα τους να πετσοκόβονται, αφού το πάγιο αίτημα των εφοπλιστών για περιστολή των απεργιών υλοποιήθηκε από την κυβέρνηση, με το δόγμα «νόμος και τάξη» να γίνεται νόμος.

Το σχέδιο της επίθεσης στον πλούτο που θα μπορέσει να υλοποιηθεί από μια κυβέρνηση της Αριστεράς, δε μπορεί παρά να ξεκινήσει από τη φορολόγηση των πλουσιότερων ανθρώπων στην Ελλάδα, που δεν είναι άλλοι από τους εφοπλιστές, εφαρμόζοντας σε πρώτο στάδιο τη συνταγματική υποχρέωση για ίση φορολογική μεταχείρισης όλων των πολιτών.

Η κυβέρνηση της Αριστεράς οφείλει να διατυπώσει συγκροτημένο σχέδιο για την ανάπτυξη της ναυτιλίας με τους Έλληνες ναυτικούς στο επίκεντρο. Για έναν Ελληνικό στόλο που θα ενισχύει την οικονομία στη βάση των λαϊκών αναγκών και όχι τα υπερκέρδη των εφοπλιστών.

Κύρια προτεραιότητα της αναδιανομής του εφοπλιστικού πλούτου πρέπει να είναι η ανοικοδόμηση της ναυπηγοεπισκευής ως μοχλός παραγωγικής ανασυγκρότησης, με την αξιοποίηση των σύγχρονων εγκαταστάσεων και του εξειδικευμένου επιστημονικού και εργατικού δυναμικού που αυτή τη στιγμή βρίσκεται στην ανεργία ή σε Γερμανικά και Ολλανδικά ναυπηγεία.

Πρέπει να είναι σαφές πως μια κυβέρνηση της Αριστεράς δεν θα δέχεται εκβιασμούς και απειλές, ακριβώς επειδή οι «καπετάνιοι» της διαπλοκής δεν θα την έχουν στο τσεπάκι τους ενώ παράλληλα θα ενισχύει τη ναυτιλία προς όφελος της ανάπτυξης με γνώμονα τα συμφέροντα των εργαζομένων και όχι για την υπερσυσσώρευση κερδών για το εφοπλιστικό κεφάλαιο και τα αλληλοσυμπληρούμενα συμφέροντα μιντιαρχών και τραπεζιτών.

Υ.Γ.: Είναι προφανές πως το μπλοκ των εφοπλιστών δεν είναι πλήρως αρραγές όσον αφορά την πολιτική έκφραση, με τις εσωτερικές αντιθέσεις να βγαίνουν κατά καιρούς με τον τρόπο τους στο προσκήνιο. Μερίδα εφοπλιστών επέλεξε, όχι πάντα, υπόγεια να δώσει στήριξη στη χρυσή αυγή η οποία με τα σειρά της προώθησε ανοιχτά συμφέροντα τους κοινοβουλευτικά. Η περίπτωση Πάλλη δεν είναι μοναδική. Η οικονομική κηδεμονία των νεοναζί από εφοπλιστικούς και επιχειρηματικούς κύκλους, με αντάλλαγμα πολιτική στήριξη και προστασία είναι δεδομένη. Ωστόσο για το συγκεκριμένο θέμα χρειάζεται εκτενής αναφορά.