

Αχ θάλασσά μου, σκοτεινή...

ΙΟΣ

ΟΙ ΣΚΑΝΔΑΛΩΔΕΙΣ ΦΟΡΟΑΠΑΛΛΑΓΕΣ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Στο απυρόβλητο της φορολόγησης οι Έλληνες εφοπλιστές με τις σημαίες ευκαιρίας, με τις ναυτιλιακές offshore, με τα πολλαπλά γραφεία ανά τον κόσμο, με τις μηδενικές εισφορές στο ΝΑΤ. Όλα αυτά είναι νόμιμα. Οσο για ηθικά; Ποιός νοιάζεται!

Ενας λαϊκός βάρδος μονοπώλησε επί μέρες με τη φοροαποφυγή του όλες τις ζώνες ενημέρωσης. Το ίδιο συνέβη και με τους γιατρούς «των 300 ευρώ». Αντίθετα, το τεράστιο ποσό που φέρεται να καταλογίζει το ΣΔΟΕ σε κάποιον εφοπλιστή, ενώ έσκασε σαν βόμβα, ξεχάστηκε μέσα σε ένα εικοσιτετράωρο. Το όνομα του ελεγχόμενου εφοπλιστή αποκαλύφθηκε κυρίως στα blogs και σε ελάχιστες εφημερίδες, ενώ τα κανάλια γύρισαν χαριτωμένα αλλού το κεφάλι τους. Οι σχετικές πληροφορίες που δεν επιβεβαιώνονται από το ΣΔΟΕ μιλούν για φοροαποφυγή 40 εκ. ευρώ από τις αγορές 120 έως 130 ακινήτων που απέκτησε τα τελευταία χρόνια. Ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών κ. Θ. Βενιάμης δεν έβγαλε ανακοίνωση για τον ελεγχόμενο ως φοροφυγάδα συνάδελφό του και η υπόθεση θα πάρει κι αυτή -όπως όλες- το μακροχρόνιο (μέχρι και 15ετή) δρόμο της ελληνικής δικαιοσύνης. Το σημαντικό όμως στην ιστορία δεν είναι το γεγονός της απόκρυψης των 120 αγρών ακινήτων του εφοπλιστή. Το ακατανόητο είναι το πώς βρέθηκαν αυτά τα αστρονομικά ποσά για αγορές στα χέρια του και από πού προκύπτουν τα θηριώδη υπερκέρδη των εταιρειών του; Μην πάει μόνο στο κακό ο νους σας, διότι όλα αυτά μπορεί να είναι νόμιμα.

Η ειδική προστασία των εφοπλιστών

Το ίδιο ισχύει για όλο το εφοπλιστικό κεφάλαιο με τις πολλές ξένες και τις λιγοστές ελληνικές σημαίες του στόλου του. Από τη «χρυσή» δεκαετία του 60 μέχρι και τις μέρες Παπακωνσταντίνου, ο μόνος απόλυτα προστατευμένος από φορολόγηση κλάδος στην Ελλάδα είναι ο εφοπλιστικός. Σε κάθε κρατικό προϋπολογισμό αντιγράφονται μονότονα -ή και συμπληρώνονται- οι 56 διατάξεις με τις φορολογικές απαλλαγές των εφοπλιστών. Είναι πρακτικά αδύνατον σήμερα να εντοπιστεί διαφορά μεταξύ του φορολογικού παραδείσου των σημαιών ευκαιρίας και της ελληνικής. Τα ειδικευμένα ναυτιλιακά περιοδικά μέχρι και τις αρχές του 2009 μιλούσαν για πρωτοφανή συσσώρευση κερδών των εφοπλιστών, οι οποίοι έφταναν να χρηματοδοτούν πλέον μόνοι τους τα νέα καράβια που έχτιζαν, να διπλασιάζουν σε 3-5 χρόνια το στόλο τους, και τέλος να στρέφονται για τοποθετήσεις κεφαλαίων σε γη, ακίνητα, τουρισμό και φυσικά σε ΜΜΕ.

Οσοι λοιπόν ψάχνουν να βρουν αποκλειστικά και μόνο στους φοροφυγάδες τα διαφυγόντα έσοδα του ελληνικού κράτους, ας κάνουν τον κόπο να διαβάσουν τις διατάξεις με τις φοροαπαλλαγές των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στον κρατικό προϋπολογισμό. Οι εφοπλιστές και τα πλοία τους απλά δεν φορολογούνται ή ακόμα καλύτερα απαλλάσσονται πλήρως από τους φόρους, ενώ ο συντάκτης του προϋπολογισμού δεν μπαίνει καν στον κόπο να συμπληρώσει την ειδική στήλη με τον υπολογισμό των χαμένων κρατικών εσόδων από αυτές τις απαλλαγές.

Οσο για το προσφιές επιχείρημα της φοροαπαλλαγής με στόχο την υιοθέτηση ελληνικής σημαίας και άρα και ελληνικών πληρωμάτων είναι τόσο έωλο όσο και ο κύριος υπερασπιστής του που δεν είναι άλλος από τον πρόεδρο του ΛΑΟΣ. «Έχουμε μια μεγάλη

άνθηση της ναυτιλίας», έλεγε στη βουλή ο κ. Καρατζαφέρης. «Ερχεται η Νορβηγία και η Αγγλία και βάζει φορολογία. Εσείς λοιπόν γιατί δεν τους μαζεύεται όλους εδώ; Απαλλάξτε τους από όλα. Η σκόνη να μένει από το χρήμα, λέει ο Εβραίος [sic], όφελος είναι» (17.4.08). Πράγματι μόνο η σκόνη μένει από το χρήμα αυτό στο κράτος! Τα λέει αυτά ο Καρατζαφέρης πιπιλίζοντας μαζί και την καραμέλα της απασχόλησης των ναυτικών, παρόλο που καλά γνωρίζει ότι αυτό είναι πλέον ένας βολικός μύθος. Οχι βέβαια ότι απέχουν στην ουσία από τις απόψεις αυτές και τα δύο μεγάλα κόμματα, αφού στην πράξη αυτό ακριβώς κάνουν. Με το ίδιο ακριβώς επιχείρημα λοιπόν θα μπορούσαν να απαλλάσσονται από τη φορολογική κλίμακα και οι βιομηχανίες, οι βιοτεχνίες ακόμα και τα φιλικατζίδικα αν απασχολούν έλληνες εργαζόμενους. Η σημερινή τραγική όμως πραγματικότητα των ελλήνων ναυτικών και η μείωση των θέσεων εργασίας δεν οφείλεται στην ανά τον κόσμο ύπαρξη αλλοδαπών αλλά στην αχαλίνωτη κερδοφορία των εφοπλιστών, σε βάρος τόσο του ελληνικού κράτους όσο και όλων των ναυτικών. Από το 2004 μέχρι το 2006 το ποσοστό μείωσης των ελλήνων ναυτικών σε ελληνόκτητα πλοία ελληνικής ή ξένης σημαίας ήταν 9,5%, ενώ η αύξηση σε αλλοδαπούς αντίστοιχα δεν ξεπερνούσε το 0,4% (Εθνος, ειδική έκδοση Ιούνιος 2008).

Ο προϋπολογισμός αποκαλύπτει

Ας δούμε όμως και το φετινό ζόρικο ελληνικό προϋπολογισμό της κρίσης, της αύξησης των φόρων απ' τη μια (για τον κάθε πολίτη) και των 56 φοροαπαλλαγών απ' την άλλη (για τους Ρέστη, Κωσταντακόπουλο, Αγγελόπουλο, Λύρα, Προκοπίου, Λασκαρίδη, Τσάκο και λοιπούς εφοπλιστές του Σίτι και του Πειραιά, του Παναμά και της Μάλτας, της Κίνας και της Κύπρου). Οι κατά καιρούς προβολές όλων των εφοπλιστών στα σαλόνια των εφημερίδων, πάντα με το πρόθεμα «πανούργος», «καπάτσος», «αυτοδημιούργητος», τώρα γίνονται κατανοητές. Διότι με το διαχρονικά ασύλληπτο καθεστώς του τρόπου φορολόγησής τους, με την πλήρη απαλλαγή και την εισφοροδιαφυγή τους από τα ταμεία των εργαζομένων, με συνθήκες σχεδόν απόλυτης ατιμωρησίας στις ρυπάνσεις, στα ναυτικά δυστυχήματα αλλά ακόμα και σε παράνομα φορτία παρ' όλες τις κοινοτικές (ανεφάρμοστες) οδηγίες και τέλος με τα παρακάλια των πολιτικών και των ΜΜΕ που τώρα τους ανήκουν και τυπικά, θα πρέπει να είναι διανοητικά καθυστερημένος ο εφοπλιστής που δεν θα έχει τεράστια κέρδη.

Οι φοροαπαλλαγές αφορούν αφενός στα ίδια τα πλοία και αφετέρου στους δικαιούχους (δηλαδή πλοιοκτήτες, ναυτιλιακές επιχειρήσεις κλπ.).

Τα πλοία χωρίζονται σύμφωνα με τον νόμο Ν. 27/1975 (βλ. παρακάτω) σε δύο κατηγορίες. Την κατηγορία Α, στην οποία ανήκουν τα μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία, δεξάμενόπλοια, πλοία ψυγεία χωρητικότητας 3.000 κόρων, σιδηρά φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου, πλοία ψυγεία άνω των 500 και 3.000 κόρων με πλώες στα λιμάνια του εξωτερικού, επιβατηγά πλοία με πλώες σε λιμάνια εξωτερικού και επιβατηγά πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 500 κόρων που τουλάχιστον επί εξάμηνο έκαναν πλώες μεταξύ λιμανιών του εσωτερικού ή εσωτερικού και εξωτερικού ή μόνο εξωτερικού, για αναψυχή των επιβατών (περιηγητικά ή κρουαζιερόπλοια) και την κατηγορία Β στην οποία ανήκουν τα λοιπά μηχανοκίνητα πλοία, ιστιοφόρα και πλοiάρια γενικώς.

Τα κέρδη των πλοίων απαλλάσσονται πλήρως:

1. από οποιοδήποτε φόρο εισοδήματος
2. από κάθε φορολογία ή υπεραξία που μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε από την πώληση

πλοίου, είτε από την είσπραξη ασφαλιστικής αποζημίωσης είτε από άλλη αιτία

3. από τον φόρο εισοδήματος (των καθαρών κερδών) ή μερισμάτων κάθε ημεδαπής ή αλλοδαπής εταιρείας που εκτός από τα πλοία έχει κι άλλες εκμεταλλεύσεις

Απαλλάσσονται από φόρο τα πλοία:

4. κατηγορίας Α που ναυπηγούνται στην Ελλάδα

5. κατηγορίας Α που υφίστανται επισκευές και οι δαπάνες καλύπτονται με εισαγωγή συναλλάγματος (μέχρι 50%)

6. κατηγορίας Β (κατά 2/3) τα νεώτερα των 20 ετών και τα 10-15 ετών (τα νηολογημένα σύμφωνα με τους ελληνικούς νόμους)

7. κατηγορίας Β καθώς και φορηγά ηλικίας κάτω των 10 ετών

8. φορηγά κάτω των 30 ετών

9. κατηγορίας Β που ναυπηγήθηκαν στην Ελλάδα

10. κατηγορίας Α μικρότερα των 10 ετών

11. όλα τα κατηγορίας Α που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμανιών αλλά και όλα που ναυπηγήθηκαν στην Ελλάδα

Απαλλάσσονται επίσης:

12. από κάθε φόρο, τέλος ή εισφορά ή κρατήσεις υπέρ του δημοσίου ή κάποιου τρίτου το εισόδημα που αποκτάται από γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων που εγκαθίστανται στην Ελλάδα

13. το ίδιο ισχύει και για εισόδημα που δημιουργείται από εκμετάλλευση πλοίων και στο εξωτερικό και μάλιστα την απαλλαγή απολαμβάνουν και όλοι οι συνέταιροι και οι μέτοχοι

14. από κάθε τέλος και τα έγγραφα που συντάσσονται για την εφαρμογή του ισχύοντος από το 1975 νόμου

15. από το φόρο κύκλου εργασιών και από τα τέλη κυκλοφορίας τα τουριστικά επαγγελματικά πλοία ή πλοία και οι βενζινάκατοι επαγγελματικής ή ιδιωτικής χρήσης

16. από κάθε φόρο ή τέλος ή εισφορά το εισόδημα που αποκτάται από εταιρείες χαρτοφυλακίου που κατέχουν αποκλειστικά μετοχές ελληνικών πλοιοκτητριών υπό ελληνική σημαία. Ακόμα και τα έγγραφα που συντάσσονται για τη διανομή κερδών, τα δάνεια και τις καταθέσεις, οι εγγραφές και τα δικαιολογητικά απαλλάσσονται από όλα τα παράβολα. Στο σημείο αυτό ας θυμηθούμε όλοι τα παράβολα που πληρώνουμε για ένα απλό παπάκι ή τα παράβολα που πληρώνει ο μετανάστης για μια άδεια παραμονής.

Μειώνεται ο φόρος:

17. Στα πλοία Α και Β κατηγορίας που αργούν λόγω ελλείψεως εργασίας ή επισκευών ή άλλης αιτίας

18. κατά 50% σε πλοία και κρουαζιερόπλοια Α και Β κατηγορίας

19. κατά 60% σε επιβατικά πλοία, μηχανοκίνητα και ιστιοφόρα

20. κατά 75% στα αλιευτικά πλοία

21. κατά 50% στα Β κατηγορίας πλοία 10-20 ετών

Σαν αιτιολογία αυτών -αλλά και των υπολοίπων 35 φοροαπαλλαγών που λόγω χώρου παραλείψαμε- αναφέρονται η ενίσχυση της ναυτιλίας, η ανάπτυξη, τα κίνητρα για εισροή συναλλάγματος και άλλες ευγενείς προθέσεις. Πουθενά στην ειδική στήλη δεν εμφανίζεται το κόστος σε χαμένα κρατικά έσοδα, ενώ οι διάρκειες αυτών των φοροαπαλλαγών είναι κατά τεκμήριο απεριόριστες. Θα είχε μεγάλο ενδιαφέρον να βλέπαμε εδώ τι παραπάνω προσφέρουν οι φορολογικοί παράδεισοι του Παναμά ή του Αγ. Βικέντιου στους έλληνες εφοπλιστές που, προκειμένου να μην πληρώσουν ούτε καν σε 5 έλληνες ναυτικούς ένα μισθό, «ξενιτεύονται» σπέρνοντας τον ελληνικό πολιτισμό της απληστίας στα πέρατα του κόσμου.

Ο προϋπολογισμός ασχολείται και με την φοροαπαλλαγή των δικαιούχων (πλοιοκτητών, ναυτιλιακών επιχειρήσεων κλπ) σε 12 επιπλέον σελίδες.

Ενδεικτικά:

-100% φοροαπαλλαγή επενδύσεων ναυπήγησης και επισκευής παραδοσιακών σκαφών για επενδύσεις πάνω από 150.000 ευρώ.

-Απαλλάσσεται από το φόρο εισοδήματος το εισόδημα που αποκτάται από εταιρεία επενδύσεων στην ποντοπόρο ναυτιλία καθώς και το εισόδημα των κατόχων μερισμάτων.

-Με τον ίδιο τρόπο απαλλάσσονται και οι ημεδαπές επιχειρήσεις με αντίστοιχο αντικείμενο εργασιών ή υπηρεσιών.

-Απαλλάσσονται από το φόρο εισοδήματος και τα κέρδη από την εκμετάλλευση ιδιόκτητων πλοίων με ελληνική σημαία.

-Απαλλάσσεται από φόρους και η υπεραξία λόγω εκποίησης, αποζημίωσης ασφαλιστικής ή άλλη αιτία.

-Απαλλάσσονται ακόμα και τα δάνεια αλλά και οι καταθέσεις των μετόχων.

-Απαλλάσσονται και οι αλλοδαπές εταιρείες αν εγκατασταθούν ή ιδρύσουν υποκαταστήματα στην Ελλάδα.

-Απαλλάσσονται από το φόρο εισοδήματος τα κέρδη αλλά και τα μερίσματα που διανέμει εταιρεία που έχει υπαχθεί στο Ν.27 και διαχειρίζεται πλοία με ελληνική ή ξένη σημαία!

Για την ενίσχυση της ναυτιλίας κι αυτά! Αρκεί ένα δυάρι ξένης ναυτιλιακής εταιρείας

νοικιασμένο στον Πειραιά και τέρμα η φορολογία. Το ίδιο και πολλαπλάσιο ισχύει και για τα ανακαινισμένα πειραιώτικα νεοκλασικά των ελλήνων εφοπλιστών, που μπορεί μέχρι και επιδοτήσεις να πήραν για την ανακαίνιση.

Ακόμα και από τους ειδικούς φόρους κατανάλωσης απαλλάσσονται με διατάξεις του προϋπολογισμού και οι πλοιοκτήτες, για να αγοράζουν φτηνό ούισκι και πούρα.

Σκανδαλώδης τέλος είναι η απαλλαγή τους από ΦΠΑ των αγορών στην Ελλάδα προϊόντων που προορίζονται για τις τροφοδοσίες στα πλοία τους. Υπάρχουν καταγγελίες ότι ακόμα και τα πάγια έξοδα των γραφείων τους «φορτώνονται» στα απαλλαγμένα από ΦΠΑ έξοδα των πλοίων.

Τελικά, "χρωστάει" και ο Παπανδρέου

56 φοροαπαλλαγές λοιπόν για τους έλληνες εφοπλιστές με τα υπέρογκα κέρδη, την ώρα που το «ταλαίπωρο» το ΣΔΟΕ ψάχνει τους φοροφυγάδες.

Κι όμως, πριν από ένα μόνο χρόνο στη Βουλή (5.5.09), κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου για τη φορολογία εισοδήματος κλπ., δεν ήταν μόνο το ΚΚΕ και ο ΣΥΡΙΖΑ που εξέφρασαν τις έντονες διαφωνίες τους. Η σημερινή υπουργός Λούκα Κατσέλη ρωτούσε κι αυτή: «Ποια είναι η αρχή, η κεντρική ιδέα του νομοθέτη που διέπει αυτό το φορολογικό νομοσχέδιο την οποία καλούμεθα σήμερα να υποστηρίξουμε; Η απάντηση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ξεκάθαρα αρνητική, γιατί στα σαράντα άρθρα και τις τρεις τροπολογίες, οι περισσότερες ρυθμίσεις μειώνουν επιλεκτικά, αντί να αυξάνουν, τα φορολογικά έσοδα.[...] Απαλλάσσονται από το Φόρο Συγκέντρωσης Κεφαλαίου συμπλοιοκτησίες, ναυτιλιακές κοινοπραξίες και κάθε μορφής ναυτιλιακές επιχειρήσεις».

Όσο για τον Χρήστο Παπουτσή, λάβρος επετέθη κατά της κυβέρνησης μέσα στη Βουλή (15.7.09) κατά τη «νυχτερινή» τροπολογία του αρ. 24 του Ν. 3763/2009 που καταργούσε το πρόσφατο μέτρο φορολόγησης των εφοπλιστών, λέγοντας: «Εν μέσω της οικονομικής κρίσης, εν μέσω των προσπαθειών, υποτίθεται, της Κυβέρνησης, για να διευκολύνει και να ενισχύσει τα έσοδα του κράτους, τη στιγμή που φορολογείται ό,τι κινείται στην ελληνική γη, στην ελληνική επικράτεια και στον ελληνικό εναέριο χώρο, την ώρα που φορολογούνται από πλεούμενα σκάφη αναψυχής μέχρι τα καρτοκινητά των παιδιών, των μεταναστών και των ηλικιωμένων ανθρώπων, την ίδια στιγμή έρχεται η Κυβέρνηση εκ του πονηρού, με τροπολογία στο νομοσχέδιο για τα καρτοκινητά και περνάει διάταξη με την οποία απαλλάσσεται η ναυτιλία». Αυτά τότε!

Δίκαια τέλος θ' αγανακτήσουν τα παιδιά του κάθε φορολογούμενου Έλληνα μαθαίνοντας ότι, ενώ όταν ο δικός τους πατέρας πεθάνει θα κληθούν να πληρώσουν φόρο κληρονομιάς, αυτό δεν ισχύει για τους κληρονόμους των εφοπλιστών: «Απαλλάσσονται από το φόρο κληρονομιάς πλοία χωρητικότητας άνω των 1500 κόρων, μερίδια πλοίων, μετοχές ημεδαπών ή αλλοδαπών εταιρειών που είναι πλοιοκτήτριες τέτοιων πλοίων».

Το ίδιο ακριβώς καθεστώς ισχύει και για τις μεταβιβάσεις ή εκποιήσεις επιβατικών πλοίων και πλοίων που είναι πάνω από 500 και μέχρι 3000 κόρους, με μόνη προϋπόθεση τα πλοία την πρώτη (μόνο) φορά να τίθενται υπό ελληνική σημαία. Ο νέος ιδιοκτήτης καλείται να πληρώσει μόνο το χαρτόσημο. Φυσικά, και πάλι η στήλη με το κόστος απωλειών για το δημόσιο δεν είναι συμπληρωμένη.

Τέλος η μία και μόνη διάταξη του περίφημου Ν. 27/1975 για τη φορολόγηση των πλοίων (6 σειρές) δίνει την εικόνα του τι πληρώνει ο έλληνας εφοπλιστής της ελληνικής σημαίας. Η φορολόγηση γίνεται με βάση ένα συντελεστή και πάντα σε τιμές δολαρίου. Σε ένα πλοίο 10.000-19.000 κόρων, για παράδειγμα, ο συντελεστής είναι 1 δολάριο ανά κόρο και αναλόγως με την ηλικία του πλοίου προσαυξάνεται με άλλον ένα συντελεστή. Π.χ. για πλοίο ηλικίας 5-9 ετών, ο συντελεστής είναι 0,95 του δολαρίου. Με δυο λόγια ο εφοπλιστής με την ελληνική σημαία πληρώνει για το συγκεκριμένο πλοίο 9.500 δολάρια το χρόνο φόρο στο ελληνικό κράτος όταν τα έσοδά του, αν ναυλώνεται όλο το χρόνο, μπορεί φτάνουν και τα 60 εκ. δολάρια. Αν υπολογίσουμε ότι ένας και μόνο έλληνας εφοπλιστής έχει για παράδειγμα μέχρι και 40 δεξαμενόπλοια, από τα οποία πάνω από τα μισά έχουν ξένες σημαίες, τότε πράγματι είναι απορίας άξιο αν υπάρχει ακόμα οτιδήποτε στην Ελλάδα που να μην τους ανήκει.

Ναυτικοί στα αζήτητα

Για να τελειώνουμε με το παραμύθι της απασχόλησης των ελλήνων ναυτικών, για «χάρη» των οποίων από τη δεκαετία του '60 απαλλάσσονται από τη φορολογία οι εφοπλιστές, ας δούμε και μερικά στοιχεία. Όπως μας πληροφόρησε ο Γιώργος Δαούσης (πρόεδρος του Συλλόγου Υπαλλήλων NAT), ενώ έχουν καταργηθεί σχεδόν όλοι οι περιορισμοί, η σημαία ευκαιρίας είναι η κύρια προτίμηση των εφοπλιστών για να γλυτώνουν και τα λίγα παραπάνω ευρώ που θα κατέβαλλαν στους έλληνες ναυτικούς. Κι αυτό γίνεται ενώ οι συνθέσεις για τα ελληνικής σημαίας πλοία έχουν περιορίσει σε 5-7 άτομα τους απαραίτητους έλληνες ναυτικούς, των οποίων μάλιστα τις εισφορές στο ταμείο (NAT) πληρώνει εξ ολοκλήρου το κράτος. Στην πράξη δε, οι εφοπλιστές κρατάνε Έλληνες μόνο τον πλοίαρχο και τον πρώτο μηχανικό κι αυτό επειδή τους έχουν (ακόμα) μεγαλύτερη εμπιστοσύνη. Τα μόνα πλοία που εισφέρουν στο NAT είναι τα ακτοπλοϊκά, τα οποία βέβαια παίρνουν και γενναίες επιδοτήσεις που συνεχώς αυξάνονται ενώ ταυτόχρονα αυξάνονται και τα -απελευθερωμένα πλέον- ναύλα. Τα ακτοπλοϊκά χρωστούσαν στο NAT πάνω από 60 εκ. το 2008, ενώ με το «κλείσιμο» της ΔΑΝΕ, της ΝΕΛ και του Αγούδημου τα χρέη αυτά έχουν πολλαπλασιαστεί. Τα κρουαζιερόπλοια ελληνικής σημαίας έπρεπε επίσης να εισφέρουν στο NAT, αλλά χρόνο με το χρόνο αλλάζουν κι αυτά σημαία, ενώ χρωστούν ακόμα τις εισφορές τους. Τα 4 ελληνικής σημαίας πλοία του Λούη, που στο μεταξύ αλλάζουν "εθνικότητα", χρωστάνε εισφορές τριών χρόνων. Από τα ελληνόκτητα 5000 ποντοπόρα πλοία μόνο 800 απομένουν με ελληνική σημαία και συνεχώς μειώνονται. Πάντοτε τέλος κρατάνε ένα αριθμό πλοίων με ελληνική σημαία για διάφορους δικούς τους λόγους (π.χ. τα ναυλοσύμφωνα) και φυσικά όχι για να βοηθήσουν τη μητέρα πατρίδα.

Σήμερα στην Ελλάδα υπάρχουν μόνο 19.000 έλληνες εν ενεργεία ναυτικοί, ενώ το 2008 ήταν 35.000 και το 1980 100.000. Οι συνταξιούχοι είναι 70.000. Το δε ελληνικό κράτος επιδοτεί πλέον το NAT με 1,1 δις ετησίως. Το γραφείο ευρέσεως εργασίας ναυτικών υπάρχει για τους έλληνες ναυτικούς μόνο σαν ανέκδοτο.

Προς τι λοιπόν τα παρακάλια των υπουργών εμπορικής ναυτιλίας και οικονομικών στο εφοπλιστικό λόμπι; Κι αν ο πρωθυπουργός στην αρχή, όταν "δεν χρωστούσε" ακόμ σε κανέναν, κατάργησε το αμαρτωλό «Υπουργείο της παναμεζικής σημαίας», εν τούτοις ήδη έκανε ένα βήμα πίσω, εκχωρώντας τις αρμοδιότητες της ποντοπόρας ναυτιλίας στον Μιχάλη Χρυσοχοϊδη. Απόφαση που η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών χαιρέτησε «σαν την πρώτη νίκη στη μάχη που δεν έχει ακόμα τελειώσει» (περιοδικό "Εφοπλιστής", 5/2010).

Κροίσοι στην κρίση

Με αφορμή λοιπόν την νόμιμη πλην όμως σκανδαλώδη φοροαπαλλαγή μην ξεχνάμε το πώς οι φτηνές εγκαταστάσεις της Κίνας και της Σαγκάης με τους γιγάντιους ρυθμούς παραγωγής προσέλκυσαν τους «φορτωμένους» έλληνες εφοπλιστές που ήθελαν γρήγορα πολλά νέα πλοία. Αλλωστε όλο το πάρε δώσε με την Κίνα προέρχεται από τις «ανταλλαγές» με τους έλληνες εφοπλιστές, που βαφτίζουν τα πλοία τους ακόμα και με κινεζικά ονόματα. Ολοι θα θυμούνται την πρώτη εμφάνιση του κάπτεν Γουέι στην Ελλάδα, με αρχικό στόχο τον κερδοφόρο ΟΛΠ και με τη μεσολάβηση του καραμανλικού εφοπλιστή Κωσταντακόπουλου. Μεγάλες εφοπλιστικές εταιρείες εκτός από το χτίσιμο έχουν ειδικευτεί και στην (κερδοφόρα) διάλυση πλοίων όπως η π.χ. η Dynacom. Από έρευνες της Greenpeace (2003) προέκυψε ότι η εταιρεία αυτή μαζί με άλλες 6 ελληνόκτητες εταιρείες ανήκουν στις 10 πιο ρυπογόνες εταιρείες του πλανήτη. " Η Greenpeace επανειλημμένα ζήτησε από τη Dynacom (όπως κι από τις άλλες εταιρείες) να αλλάξει πολιτική. Η Dynacom έστειλε τότε για διάλυση 19 πλοία στον τρίτο κόσμο (οι συνθήκες εργασίας στα διαλυτήρια είναι πέρα από τα όρια της φαντασίας) κερδίζοντας 58 εκ. δολάρια" (περ. Γαλέρα 6/7/2006).

1.200 ναυτιλιακές εταιρείες εδρεύουν στον Πειραιά μόνο για τα ποντοπόρα πλοία και πάνω από 2.500 για παντός τύπου, καθώς και πάνω από 700 εταιρείες θαλάσσιου τουρισμού. Όλες απαλλαγμένες από φορολογία με το χέρι του νόμου.

Σε ειδική έκδοση της εφημερίδας "Εθνος", τον Ιούνιο του 2008, εκτός από τις 9 φωτογραφίες του τότε υπουργού ναυτιλίας Γ. Βουλγαράκη υπάρχουν πολύ ενδιαφέροντα στοιχεία, όπως ότι «έκλεισαν οι πύλες του λονδρέζικου φορολογικού παράδεισου στους αλλοδαπούς εκατομμυριούχους και άνοιξε πλέον ο δρόμος της φυγής των ελλήνων εφοπλιστών με προορισμό τον Πειραιά». Φυσικά οι έλληνες εφοπλιστές ήδη διατηρούσαν γραφεία και στον Πειραιά και βέβαια δεν έφυγαν από το Σίτι. Εξάλλου εκείνοι ξέρουν καλύτερα από όλους τι τους συμφέρει να κάνουν στην κάθε χώρα και με την κάθε σημαία. «Στη βαλίτσα που μετέφερε ο υπ. Ναυτιλίας Γ. Βουλγαράκης στο ταξίδι του στο Λονδίνο προσπάθησε να χωρέσει όσα περισσότερα κίνητρα μπορούσε προκειμένου να δελεάσει την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα του Σίτι», έγραφε σε άρθρο του ο Κ. Νάνος, συνεχίζοντας: «Μέτρα περαιτέρω ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας, αλλά και επιπλέον φοροαπαλλαγές, όπως η άρση του μέτρου για τη φορολόγηση των ακινήτων των offshore εταιρειών, τέθηκαν μεταξύ άλλων στο τραπέζι των συζητήσεων». Αλλά και ο τ. υπουργός οικονομικών Γ. Αλογοσκούφης «είχε σπεύσει τότε να απαντήσει καταφατικά στο αίτημα των εφοπλιστών να μη θιγεί η ναυτιλία από την οδηγία της ΕΕ που αφορά στη συγκέντρωση του φόρου κεφαλαίων».

* 49 δις. δολάρια επενδύθηκαν το 2008 για νέα πλοία (στο εξωτερικό), ενώ οι παραγγελίες των ελλήνων εφοπλιστών σε επίπεδο χωρητικότητας ξεπέρασαν το 50% της συνολικής χωρητικότητας σε παγκόσμιο επίπεδο.

* 67 δις. δολάρια ήταν τα δάνεια των ελλήνων εφοπλιστών το 2008, κατά κύριο λόγο σε ξένες τράπεζες. Σε ελληνικές τράπεζες το 2007 εκταμιεύτηκαν σε δάνεια 3,4 περίπου δις δολάρια. Τα διάφορα προϊόντα αντιστάθμισης (swaps) ανήλθαν την ίδια χρονιά στα 13 δις δολάρια.

* οι σημαίες 48 κρατών υψώνονται στα ένδοξα ελληνόκτητα πλοία .

Για να καταλάβουμε τον δείκτη των ναυλαγορών, αρκεί να πάρουμε για παράδειγμα τον δείκτη ναύλωσης των φορτηγών πλοίων που μεταφέρουν ξηρά φορτία και είναι χωρητικότητας από 90.000 έως 120.000 τόνους. Με βάση τον δείκτη που καθορίζεται από τη διαφορά προσφορά και ζήτησης, αυτό το πλοίο θα ναυλωθεί κοντά στα 160.000 δολάρια την ημέρα. Το κόστος λειτουργίας συν το κόστος του κεφαλαίου που απαιτήθηκε για να χτιστεί το πλοίο (π.χ. το 2002) δεν ξεπερνάει τα 40.000 ευρώ την ημέρα. Αυτό σημαίνει ότι ο ιδιοκτήτης ενός τέτοιου πλοίου έχει καθαρό κέρδος της τάξης των 70.000 με 80.000 δολαρίων την ημέρα, για όσες μέρες το πλοίο αυτό είναι ναυλωμένο (ειδική έκδοση των "Νέων", 31.5.08). Αν αναλογιστούμε πόσα δεκάδες ή και εκατοντάδες εμπορικά πλοία με διάφορες σημαίες έχουν οι έλληνες εφοπλιστές, προσεγγίζουμε και τα ποσά που συσσωρεύουν με τα ναύλα - και όλα αφορολόγητα.

Όλες οι ναυτιλιακές ειδήσεις κι αναλύσεις τονίζουν πως η μεγάλη συσσώρευση κερδών των τελευταίων χρόνων θα επιτρέψει στο εφοπλιστικό κεφάλαιο να ξεπεράσει την παγκόσμια οικονομική κρίση.

Βοηθώντας βέβαια και του πρόθυμου ελληνικού κράτους.

ΔΕΙΤΕ

Γιάννης Μηλιός

“Η Οικονομική κρίση και η απάντηση της Αριστεράς”

Η εξαιρετικά διαφωτιστική εισήγηση του καθηγητή Γιάννη Μηλιού στη συζήτηση που οργάνωσε το το "Δίκτυο Ανέντακτων Σύριζα Αιγάλεω" την Τετάρτη 28 Απριλίου με ομιλητές τον ίδιο και τον Αλέκο Αλαβάνο. Μεταξύ άλλων ο Γιάννης Μηλιός επισημαίνει: «Το κύριο πρόβλημα του κρατικού προϋπολογισμού και η κατάρρευση των κρατικών εσόδων οφείλεται πρωτίστως στις νόμιμες φοροαπαλλαγές και δευτερευόντως στη σκοπούμενη φοροδιαφυγή. Ειδικά το 'ελληνικό επίτευγμα' του εφοπλισμού που κατατάσσει την μικρή Ελλάδα στο 16% της παγκόσμιας ναυτιλίας και σε ορισμένες κατηγορίες πλοίων σε πάνω από το 20% αποδίδει σήμερα στον κρατικό προϋπολογισμό λιγότερο από όσα αποδίδουν τα παράβολα που πληρώνουν οι αλλοδαποί εργαζόμενοι. [...] Ακόμα και την απαλλαγή από ΦΠΑ στις αγορές προϊόντων στην Ελλάδα απολαμβάνει το εφοπλιστικό κεφάλαιο, μαζί με τα ιδιωτικά νοσοκομεία, τα ιδιωτικά σχολεία και τα καζίνο, ενώ υπολογίζεται ότι μόνο αυτή η φοροαπαλλαγή αν καταργηθεί το κράτος θα είχε έσοδα πάνω από 5 δις., όσα δηλαδή θα του αποφέρουν τα νέα μέτρα».

ΕΠΙΣΚΕΦΤΕΙΤΕ

<http://www.mof-alk.gr/proypologismos/2010/books/proyp/index.html>

Η ιστοσελίδα του υπουργείου Οικονομικών με τον Κρατικό Προϋπολογισμό του 2010. Οι φοροαπαλλαγές των εφοπλιστών περιλαμβάνονται στον τόμο με τις Φορολογικές Δαπάνες.

<http://nomothesia.ependyseis.gr>

Πηγή: <http://www.iospress.gr/ios2010/ios20100530.htm>