



➔ ΒΟΛΦΓΚΑΝΓΚ ΣΟΪΜΠΛΕ - ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΒΕΝΙΑΜΗΣ Ελληνογερμανική σύρραξη για τη ναυτιλία

Η ένταση αναζωπυρώνεται. Για ανακολουθία της ελλθνικής κυβέρνησης ως προς τη φορολόγηση των εφοπλιστών κάνει λόγο ο Γερμανός υπουργός Οικονομικών, για αποτυχία της γερμανικής ναυτιλιακής πολιτικής μιλά η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. Μια κόντρα με ιστορία, που δεν δείχνει να εκτονώνεται

Αναζωπύρωση της έντασης ανάμεσα στον κ. Βόλφγκανγκ Σόιμπλε και την ΕΕΕ σημειώθηκε πρόσφατα, όταν ο Γερμανός υπουργός Οικονομικών επανέφερε το ζήτημα της φορολόγησης του ελληνικού εφοπλισμού. Ο κ. Σόιμπλε επισήμανε πως η ελληνική κυβέρνηση συνεχίζει να ρίχνει τα βάρη στους αδύναμους, αν και είχε δεσμευτεί πως θα φορολογήσει τους εφοπλιστές, κάτι που δεν έκανε. Η αντίδραση της ΕΕΕ ήταν άμεση. Χαρακτήρισε

τις επικρίσεις του Γερμανού υπουργού ως «αδικαιολόγητη επίθεση» και «προκλητικά αβάσιμες», περνώντας μάλιστα στην αντεπίθεση: «Ο κ. Σόιμπλε, αγνοώντας με εμμονή το ιδιαίτερα ευνοϊκό καθεστώς που δίδει τη γερμανική ναυτιλία, στρέφεται με τις δηλώσεις του εναντίον της ελληνικής ναυτιλίας που τυχαίνει όμως να εκπροσωπεί και το 50% της κοινοτικής, μια πρωτιά που μάλλον ενοχλεί». Με ανακοίνωσή της η ΕΕΕ τόνισε πως στην παρούσα συγκυρία η Ευρωπαϊκή Ένωση καλείται να ενισχύσει

την ανταγωνιστικότητα της έναντι του σκληρού ανταγωνισμού που δέχεται από ναυτιλιακά κέντρα εκτός Ευρώπης.

Εξάλλου, έρευνα της Deloitte που δημοσιεύτηκε τον Φεβρουάριο τεκμηριώνει την άποψη της ΕΕΕ, αναφέροντας πως η ευρωπαϊκή ναυτιλία κινδυνεύει να χάσει έδαφος λόγω «λιγότερο ανταγωνιστικών πολιτικών» και προσθέτοντας πως η μετεγκατάσταση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων από την Ευρώπη και η πε-

ραιτέρω απονηολόγηση από τις σημαίες της θα έχουν αρνητικές συνέπειες στην ευρωπαϊκή οικονομία. Η ΕΕΕ προχωρά και ένα βήμα παραπέρα, επικαλούμενη το γερμανικό φορολογικό πλαίσιο της ναυτιλίας και διατυπώνοντας το ερώτημα «μήπως η αποτυχία της γερμανικής ναυτιλιακής πολιτικής, που παρ' όλες τις ευνοϊκές ρυθμίσεις σε όλα τα επίπεδα (πλοιοκτησία, διαχείριση, φυσικό πρόσωπο) δεν κατάφερε να στηρίξει τη ναυτιλία της, είναι το κίνητρο που υποκινεί τον υ-

πουργό στις δηλώσεις αυτές». Ακόμη, υπογραμμίζεται πως, αν στόχος είναι να τορπιλιστούν οι στενοί δεσμοί της ελληνικής ναυτιλίας με τον τόπο της, τότε αποδεικνύεται πως ο κ. Σόιμπλε δεν επιθυμεί να δει την Ελλάδα σε αναπτυξιακή πορεία. «Προς γνώση του κ. Σόιμπλε», καταλήγει η ανακοίνωση της ΕΕΕ, «η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα σύσσωμη ανταποκρίθηκε στην ανάγκη για ενίσχυση των εσόδων της εθνικής οικονομίας, αποφασίζοντας εδώ και τέσσερα χρόνια σε εθελοντική βάση το διπλασιασμό της φορολογικής της υποχρέωσης, αν και απολαμβάνει ιστορικά συνταγματικής προστασίας, μια πρωτοβουλία που αποδεικνύει έμπρακτα την ενότητα αλλά και τη συνέπειά της απέναντι στον τόπο της». Άλλωστε, η έρευνα της Deloitte επισημαίνει πως «ο ελληνικός φόρος χωρητικότητας (που επιβάλλεται επί των πλοίων) υπολογίστηκε ως κατά πολύ μεγαλύτερος από τον δεύτερο υψηλότερο στην Ε.Ε. και δέκα φορές μεγαλύτερος από αυτόν της Μάλτας».

Οι δηλώσεις του κ. Σόιμπλε έγιναν λίγες μέρες πριν την αίτηση υπαγωγής της γερμανικής ναυτιλιακής εταιρείας Rickmers Holdings σε καθεστώς πτώχευσης, με χρέη 1,3 δισ. δολ. Σύμφωνα με ελληνικά δημοσιεύματα, «η υπόθεση συνδέεται ευθέως με την κριτική που ασκείται από το Βερολίνο εναντίον της θεσμικής μεταχείρισης της ελληνόκτητης ναυτιλίας από το ελληνικό κράτος». Παράλληλα, διεθνείς ναυτιλιακοί και τραπεζικοί κύκλοι κάνουν λόγο «για τη διάβρωση των γερμανικών μεριδίων στην παγκόσμια ναυτιλία εξαιτίας κάκιστων χειρισμών του ναυτιλιακού συμπλέγματός τους και για μεγάλες ζημιές δεκάδων δισεκατομμυρίων που έχουν υποστεί οι γερμανικές τράπεζες αλλά και χιλιάδες ιδιώτες Γερμανοί μικροεπενδυτές και καταθέτες, που τοποθέτησαν τις αποταμιεύσεις τους προ ετών σε υβριδικά ναυτιλιακά επενδυτικά σχήματα τα οποία εξασφάλιζαν φοροαπαλλαγές».



➔ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο Έλληνας πρόεδρος της BIMCO

Ακόμη ένας Έλληνας στην κορυφή της παγκόσμιας ναυτιλίας. Μετά την εκλογή του στη θέση του προέδρου της BIMCO, που αριθμεί πάνω από 2.100 μέλη από 120 χώρες, ο διευθύνων σύμβουλος της Common Progress κ. Αναστάσιος Παπαγιαννόπουλος ανήκει στη χρυσή τετράδα των Ελλήνων που ηγούνται των σημαντικότερων διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών –μαζί με τον κ. Γιάννη Πλατισδάκη της Intercargo, τον κ. Νίκο Τσάκο της Intertanko και τον αντιπρόεδρο της ECSA κ. Πάνο Λασκαρίδη, που θα αναλάβει θέση προέδρου το 2018. Βασικό πυλώνα της προεδρίας του κ. Παπαγιαννόπουλου θα αποτελέσει η προώθηση της ψηφιοποίησης σε όλο το φάσμα της ναυτιλίας. Όπως δήλωσε χαρακτηριστικά: «Η BIMCO στοχεύει στην αποτελεσματικότητα και στη μεγαλύτερη απλοποίηση, αλλά όλη η προσπάθεια προώθησης της ψηφιοποίησης φέρει ρίσκο. Ύψιστη προτεραιότητά μας αποτελεί η ασφάλεια του κυβερνοχώρου και των πλοίων των μελών μας». Ομοίως, στόχος είναι να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος που επωμίζονται οι πλοίαρχοι και να αρθούν οι κανονισμοί που δεν συμβάλλουν στην ομαλή λειτουργία των πλοίων. Επίσης, ιδιαίτερη

μέριμνα θα δοθεί και στην υιοθέτηση της Σύμβασης Διαχείρισης Έρματος Πλοίων (Ballast Water Management Convention), με την παροχή συμβουλευτικής υποστήριξης προς τους πλοιοκτήτες. Τέλος, η BIMCO θα συνεχίσει να συνεργάζεται με άλλες Ενώσεις και τον IMO για τη δημιουργία ενός εφικτού και πρακτικού πλάνου, ώστε να εφαρμοστεί από το 2020 ο νέος κανονισμός για τις εκπομπές θείου στα καύσιμα των πλοίων.

Ο κ. Παπαγιαννόπουλος χαιρέτισε ακόμη την εκλογή της διευθύνουσας συμβούλου της Kartanoglu Shipping κυρίας Sadan Kartanoglou ως αναπληρώτριας προέδρου, όχι μόνο γιατί είναι η πρώτη γυναίκα που καταλαμβάνει αυτό το αξίωμα, αλλά και γιατί «αποδεικνύεται η δέσμευση της BIMCO στην επιτυχημένη συνεργασία ανεξάρτητα από έθνη, φύλα και θρησκείες». Η διακεκριμένη πορεία του κ. Παπαγιαννόπουλου συνδέεται με την ίδρυση της Common Progress το 1984, η οποία δραστηριοποιείται στον τομέα ξηρού φορτίου και διαχειρίζεται πλοία handysize και panamax. Από το 1996 είναι μέλος του δ.σ. της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.