

Deloitte: Υπό πίεση η ευρωπαϊκή ναυτιλία ελλείπει ανταγωνιστικού φορολογικού και νομοθετικού πλαισίου

2017/06/01 13:29 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Την ανάγκη για αλλαγές στην εφαρμογή φορολογικής και κανονιστικής πολιτικής, ούτως ώστε η ευρωπαϊκή ναυτιλία να παραμείνει ανταγωνιστική και να ενισχύσει τη θέση της στον παγκόσμιο χάρτη, τονίζει η Deloitte, μέσω έρευνας που της ανατέθηκε από την Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA).

Σύμφωνα με την έρευνα, η ναυτιλία στην ΕΕ παραμένει ένας ισχυρός κλάδος με τεράστια οικονομική δύναμη, προσμετρώντας **πάνω από 620.000 θέσεις εργασίας** συνολικά, έχοντας παράλληλα το **46,2% του συνολικού μετακινούμενου όγκου εμπορευμάτων παγκοσμίως** υπό την διαχείρισή του.

Όπως φαίνεται και από τον τρέχοντα ρυθμό ανάπτυξης που παρουσιάζει, η ευρωπαϊκή ναυτιλία παραμένει ανταγωνιστική, ωστόσο η **ανταγωνιστικότητά της σε σχέση με άλλα παγκόσμια ναυτιλιακά κέντρα βρίσκεται υπό πίεση**, λόγω έλλειψης ευέλικτου φορολογικού και κανονιστικού πλαισίου.

Όπως προκύπτει από την σύγκριση σε σχέση με **5 διεθνή ναυτιλιακά κέντρα** (Σιγκαπούρη, Χονγκ Κόνγκ, Ντουμπάι, Σαγκάη και Βανκούβερ), που παρουσιάζουν τον μεγαλύτερο ρυθμό ανάπτυξης παγκοσμίως, η ναυτιλιακή πολιτική που ακολουθείται **στην ΕΕ παρουσιάζει ελλείμματα σε βασικούς δείκτες ανταγωνιστικότητας**, όπως μεταξύ άλλων, τα φορολογικά και οικονομικά κίνητρα, το κανονιστικό πλαίσιο, η ελκυστικότητα της σημαίας και το νομοθετικό πλαίσιο της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Αναφορικά με τα φορολογικά και οικονομικά κίνητρα, **το πλαίσιο που ακολουθείται στην ΕΕ παρουσιάζεται λιγότερο ελκυστικό** σε σχέση με άλλες αγορές, κυρίως όσον αφορά τα κριτήρια που πρέπει να πληρούνται για την απόκτηση σημαίας κράτους της ΕΕ, καθώς και την ποσόστωση της σημαίας που έχει θεσπιστεί για τη διατήρηση του tonnage tax . Σημειώνεται πως **η εφαρμογή αποτελεσματικής φορολογικής πολιτικής αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση** για την διατήρηση σημαντικού μεριδίου στον παγκόσμιο χάρτη της ναυτιλίας.

Το δεύτερο σημαντικό ανταγωνιστικό μειονέκτημα που παρουσιάζεται, αφορά το

κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ και την εφαρμογή κανονισμών με βάσιμα μεν νομικά κριτήρια, ωστόσο η έλλειψη ευελιξίας και φιλικών προς τις επιχειρήσεις πρακτικών, αποτελεί μειονέκτημα για τους πλοιοκτήτες, από την στιγμή που **τα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα διευκολύνουν συνήθως την ομαλή λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων**. Παράλληλα, πρόβλημα αποτελούν οι συχνές τροποποιήσεις κανονισμών από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, οι οποίες επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό τα συνήθως μακροπρόθεσμα σχέδια των ναυτιλιακών εταιρειών.

Το τρίτο βασικότερο κενό στην ναυτιλιακή πολιτική της ΕΕ εμφανίζεται στην **ελκυστικότητα της σημαίας και το νομοθετικό πλαίσιο** για τη ναυτιλιακή δραστηριότητα εν γένει. Σύμφωνα με την έρευνα, η ευρωπαϊκή νομοθεσία για την ποντοπόρο ναυτιλία, επιβάλλει αυστηρά standards για τα πλοία που φέρουν ευρωπαϊκή σημαία και τους πλοιοκτήτες τους, επιβάλλοντας επιπρόσθετα τεχνικά και διοικητικά κριτήρια, σε σχέση με ανταγωνιστικές αγορές όπως η Σιγκαπούρη που δεν εφαρμόζει πρόσθετους κανονισμούς πέραν των διεθνών ναυτιλιακών οδηγιών, χωρίς ταυτόχρονα να επηρεάζεται η ποιότητα της σημαίας της.

Image not found or type unknown

Στο πλαίσιο της ανάγκης για αλλαγές στην εφαρμογή ναυτιλιακής πολιτικής στην ΕΕ, ούτως ώστε να ενισχυθεί ο κλάδος της ναυτιλίας, η Deloitte προτείνει συγκεκριμένες

τροποποιήσεις προς αυτήν την κατεύθυνση.

Αρχικά απαιτείται η **εφαρμογή μιας συγκροτημένης ναυτιλιακής πολιτικής**, προσανατολισμένης στα παγκόσμια δεδομένα, που θα καθιστά τις ευρωπαϊκές αγορές ελκυστικές για διεθνείς επιχειρήσεις σε παγκόσμιο επίπεδο. Παράλληλα, η **εφαρμογή σαφών, ευέλικτων και μακρόβιων κανονισμών** θα επιτρέψουν στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να σχεδιάσουν με ασφάλεια τις επόμενες επιχειρηματικές τους κινήσεις.

Σε ότι αφορά τα **κριτήρια για την απόκτηση σημαίας ευρωπαϊκού κράτους**, σύμφωνα με την έρευνα, η ΕΕ θα πρέπει να διευκολύνει τις διαδικασίες αποφεύγοντας την επιβολή ποσοστώσεων για τη διατήρηση του tonnage tax (όπως προβλέπεται στις Οδηγίες για τις Κρατικές Ενισχύσεις), καθώς αυτή η προϋπόθεση δεν προβλέπεται σε κανένα άλλος διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

Τέλος, στο πλαίσιο της προσέλκυσης περισσότερων πλοίων και ναυτιλιακών εταιρειών **η ΕΕ θα πρέπει να αποφύγει την επιβολή κανονισμών** που θα υπερβαίνουν αυτούς που έχουν επιβληθεί διεθνώς από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), καθώς και από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ILO), καθιστώντας την ευρωπαϊκή αγορά ανταγωνιστικότερη και ελκυστική.