

## **A INVISÍVEL ARMADA COMÉRCIO MARÍTIMO E CRISE NA GRÉCIA**

**Rui Namorado Rosa**

### **A MARINHA MERCANTE**

A frota mercante mundial conta perto de 55 mil navios registados sob mais de 150 bandeiras nacionais.

A maioria dos registos de navegação encontra-se concentrado em dez países apenas - Panamá, Libéria, Ilhas Marshall, Hong Kong, Singapura, Grécia, Bahamas, China, Malta e Chipre (por esta ordem) – que somam 77% de todos os registos. Destes países, apenas na Grécia e China os registos contam de longe com maioria de proprietários da mesma nacionalidade. Nos demais, a larga maioria dos registos são de proprietários estrangeiros que acorrem a essas sedes atraídos pelas facilidades conferidas, como seja isenção fiscal – as denominadas “bandeiras de conveniência”.

Quanto à propriedade dos navios, os países detentores das dez maiores frotas – Grécia, Japão, China, Alemanha, R. Coreia, Singapura, Estados Unidos, Reino Unido, Formosa e Noruega (por esta ordem) – somam 63% da arqueação total. Mas em todos estes países (excepto Singapura) predominam os proprietários que optaram por registar os seus navios sob bandeira estrangeira.

Interesses chineses, japoneses e gregos estão entre os mais prominentes na marinha mercante. A Grécia é “proprietária” da maior frota com 314 milhões de toneladas de porte bruto (DWT), e o maior caderno de encomendas é grego também. O Japão detém a segunda maior frota com 250 milhões DWT e a R.P. China detém a terceira com 200 milhões DWT. Em 2012, a frota chinesa registava a mais elevada taxa de crescimento, acima de 10% ao ano; porém tanto a China como o Japão têm registado crescimento em queda, agora inferior a 3 %/ ano; enquanto a frota grega tem sustentado um crescimento médio anual à volta de 7% desde 2012.

Na frota mundial predominam os navios graneleiros, tanque e porta-contentores (por esta ordem), que por si só somam 85% do porte bruto global. Desses 55 mil navios mercantes, quase 5 mil são porta-contentores, especializados sobretudo no comércio de produtos manufaturados e maquinaria, a carga mais valiosa. Estes navios têm crescido em número e em capacidade, de apenas 1.500 TEU em 1976 para mais de 12.000 TEU hoje.

A localização dos maiores portos marítimos reflete também a evolução recente dos grandes polos da economia e do comércio mundial: dos vinte maiores portos, que conjuntamente movimentam 75% da carga total, 16 localizam-se na Ásia, dos quais 13 na China, dois na Europa (Roterdão e Antuérpia), um nos EUA e um outro na Austrália.

A construção e o abate de navios é contínuo, assim como a transação entre armadores, no sentido de adequar a frota à evolução do comércio e à melhor eficiência na movimentação de cargas e na navegação. Os estaleiros de construção naval atingiram um pico de produção a 166 milhões DWT em 2011, com a produção em 2015 prevista a 106 milhões DWT. Em 2013 as vendas atingiram \$ 70 mil milhões e as encomendas \$ 110 mil milhões.

A indústria da construção naval concentra-se na Ásia: R. Coreia, R.P. China e Japão (por esta ordem) asseguraram mais de 80% (em porte bruto) das encomendas globais em 2013 e detêm mais de 85% da carteira de encomendas até 2016. A Coreia constrói navios de maior porte, e pelo menos metade do output mundial nas tipologias porta-contentor, tanque GNL, tanque GPL, tanque de refinados, tanque de petróleo bruto; porta-contentores e tanques GNL por si só representam mais de metade do output da Coreia. O principal destino das exportações de navios de fabrico coreano é formalmente os paraísos fiscais de

bandeiras de conveniência Ilhas Marshall, Libéria, Panamá, Singapura, Hong Kong, Malta, Bahamas e Bermuda, com 51 % da tonelagem encomendada em 2013.

A contribuição dos estaleiros da União Europeia para a produção mundial caiu precipitadamente seis vezes ao longo da década 2000-10; a Alemanha é praticamente a única potência naval europeia (construção, exportação e reparação) que persiste, agora em sexto lugar na escala mundial.

Nas últimas décadas emergiu como segmento vibrante da construção naval a construção de navios e estruturas sofisticadas dedicadas à exploração e produção de energia no mar: *offshore support vessels, mobile offshore drilling units, subsea and offshore construction, wind construction and floating production and storage units*.

O abate naval encontra-se quase totalmente concentrado na Ásia: Bangladesh, China, Índia, Filipinas.

A marinha mercante presta serviços de transporte e viagem em regime spot (contratação casuística de entre um pool de fornecedores) ou de linha (contratação a longo prazo de serviços regulares segundo itinerários, calendários e portos pré-estabelecidos); estas últimas à semelhança das linhas de turismo de cruzeiro.

As linhas de transporte marítimo de carga operam frotas sobretudo constituídas por navios porta-contentores. Asseguram aproximadamente 60% do valor de comércio marítimo, mais de \$ 4 milhões de milhões em mercadorias transportadas por ano. Praticamente todas elas são proprietárias de frota própria mas igualmente tomam navios afretados para o desenvolvimento da sua actividade; em cem das maiores empresas de linha, metade tem mais de 50% dos navios que explora afretados para o efeito; armadores gregos encontram-se entre os seus melhores fornecedores.

Na lista da Alphaliner, Agosto 2015, das cem maiores, destacam-se as dez primeiras: A.P.Moller-Maersk (Dinamarca), Mediterranean S.C. (Suíça), CMA CGM (França), Hapag-Lloyd (Alemanha), Evergreen M.C. (Taiwan), COSCO (China), CSCL (China). Hanjin Shipping (Coreia), Hamburg Sud Group (Alemanha), OOCL (Hong-Kong) – que operam 2600 navios, com 12 milhões TEU de capacidade. A Europa, seguida da “grande China” dominam este importante segmento da actividade marítima; curiosamente nenhuma companhia grega se encontra listada pela Alphaliner.

As bem conhecidas empresas fornecedoras de serviços de transporte (*freight forwarders*) operam redes logísticas próprias e muitas vezes são elas próprias também operadoras de frotas de transporte (aéreo, marítimo ou terrestre). Examinando a lista das 50 maiores empresas fornecedoras de serviços de transporte verifica-se que somaram em receitas \$ 665 mil milhões em 2013. Contando as empresas dedicadas ao transporte “oceânico” (Mediterranean Shipping Co., COSCO Group, etc.) e ponderando a contribuição das mistas (3PL – *third party logistics*: DHL, Maersk Group, etc.) estima-se que os correspondentes fretes marítimos tenham ascendido a \$ 355 mil milhões em 2013.

No mesmo ano, os prémios de seguro marítimo ascenderam a \$ 34 mil milhões, dos quais perto de metade atribuído ao transporte de carga.

Reflectindo a recente dinâmica económica mundial, a marinha mercante tem sustentado amplas oscilações em preços de navios, combustível e serviços prestados. O preço de supertanques e supergraneleiros em segunda mão tomaram 3 a 5 vezes, de 2008 para 2012, mas para recuperarem desde então. Paralelamente, embora sendo improvável a falta de navios, as encomendas aos estaleiros, que haviam caído em 2009-13, retomaram e a frota está de novo a ser modernizada; de 2010 para 2014 as encomendas aos estaleiros quase triplicaram, com 290 milhões DWT em encomendas pendentes no início de 2014.

No período 2005-12, a análise de construtoras navais cotadas em bolsa indica relativa estabilidade no que toca a rentabilidade porém endividamento agravado na Coreia, China e Alemanha, conquanto o Japão registou queda de rentabilidade mas endividamento estabilizado. O valor das encomendas em carteira ascendia a \$ 312 mil milhões em Agosto 2014, dos quais mais de 35% em estaleiros coreanos e quase 25% em chineses.

Ponderadas as variações de custos (em que se destaca a queda de custo do combustível), de 2014 para 2015 prevaleceu o incremento de receitas geradas pela maioria das tipologias de navios. Em particular, graças à confluência de vários factores, o frete de navios supertanque (VLCC) multiplicou de \$ 15 mil para \$ 60 mil /dia, de Setembro passado para Março deste ano.

Durante os últimos 20 anos o comércio marítimo, ainda que exibindo ampla volatilidade, seguiu uma tendência de crescimento à taxa anual de 3,8 %. A frota mercante vem ultimamente crescendo mais rapidamente do que o volume de comércio, porém, o número de estaleiros activos vem decrescendo, com o encerramento de muitos dos mais pequenos. Situação agravada pela recessão em curso. Em 2008 a procura e as receitas de fretes haviam tombado para menos de metade, deixando uma estreita margem acima dos custos de operação para contingências e capital.

Carteiras de aquisição e encomenda naval são também objecto de investimento do capital financeiro que pode assumir propósito especulativo. Em consequência do ciclo económico e da especulação, a contratação de novos navios tem oscilado amplamente. Grécia, China, Japão, Alemanha e Singapura lideram as aquisições, a região Europa continuando a ser o maior investidor em novos navios, com quase metade das encomendas.

No rastro da crise de 2008, companhias privadas e fundos de risco começaram a adquirir à banca dívida da indústria naval e da marinha mercante, a banca sob pressão regulatória, o mercado secundário na expectativa da próxima recuperação do preço de navios e fretes. Em fins de 2013, a banca era credora de empréstimos a proprietários navais que totalizavam quase \$ 500 mil milhões, e desde então vem alienando esses títulos. Algumas companhias da marinha mercante vêm tomando parte ou cooperando com esses investidores, em vista de tomarem posse ou operarem navios assim recuperados. Alguns investidores vão mais longe e colocam encomendas à indústria de construção naval, enquanto em depressão dos preços, na expectativa de uma próxima retoma.

## **PROPRIEDADE E BANDEIRA**

Os Registos Convencionais sujeitam o armador à legislação e às obrigações fiscais, laborais e outras, nacionais ou internacionais, a que o país de acolhimento se obriga, incluindo convenções internacionais, que condicionam a respectiva actuação e competição no mercado internacional.

Desde meados do século passado, os armadores têm em crescente proporção recorrido a Registos Abertos de Bandeiras de Conveniência em alternativa à tradicional bandeira dos estados nacionais. O termo Bandeira de Conveniência descreve a prática de um proprietário registar um navio mercante num estado diferente do da sua residência fiscal, o navio passando a arvorar a bandeira do estado de registo.

Actualmente os navios mercantes estão em geral registadas em país diferente da residência do respectivo proprietário – o que permitirá diminuir substancialmente os custos da exploração do navio, ao diminuir ou até eximir o proprietário do cumprimento de regulamentações e responsabilidades fiscais. Esse artifício foi concebido por armadores norte-americanos há quase um século e experimentado no Panamá, depois na Libéria, e assim por diante tendo-se “liberalizado” e constituindo agora uma teia de 34 registos abertos (incluindo alguns baseados em país outro que o país que confere a bandeira). As vicissitudes atravessadas por Panamá, Libéria e outros países de bandeira ilustram as influências de criminosos interesses que podem estar por detrás.

Os registos de navios encontram-se pois concentrado em dez países apenas, a larga maioria feitos em nome de proprietário estrangeiro. Essas dez mais populares bandeiras registam 77% do porte bruto da frota mundial; e apenas três delas - Panamá, Libéria e Ilhas Marshall - os paraísos navais mais procurados - registam 40% da frota mundial. A Grécia é o primeiro cliente dos registos nas Ilhas Marshall, Malta, Bahamas e Chipre; a Alemanha é o melhor cliente na Libéria, Antígua-Barbuda e Gibraltar; o Japão ocupa quase 45% do registo aberto de navios estrangeiros no Panamá.

O registo sob bandeira de conveniência permite pois ao armador conseguir por várias vias e em várias circunstâncias reduzir custos operacionais e extrair maiores proveitos. Tais registos poderão não ser

exigentes ou nem sequer fiscalizar o cumprimento de leis e normas nacionais e internacionais (UNCLOS, MLC e outras convenções) aplicáveis aos navios neles registados e suas tripulações, por o estado que os concede não as cumprir ou até não ser delas signatário. Permite aos proprietários ficarem anónimos e inacessíveis em caso de actividade ou acção irregular, ilegal – violação de regulamentação relativa a condições laborais, ambiente, recursos marinhos - ou até criminosa - contrabando, pirataria, etc.

Alegando inverter essa tendência de “*flagging out*” para bandeiras de conveniência, alguns países criaram registos Internacionais de navios que procuram ser uma alternativa e contrariar os registos em países terceiros. Assim, um Segundo Registo ou “*Offshore Register*” de navios de sua ou outra nacionalidade, conferindo benefícios em competição com bandeiras de conveniência, é oferecido pela Dinamarca, Alemanha, França, Holanda, Noruega, Reino Unido (*Island of Man*) e mesmo Portugal (Registo Internacional de Navios da Madeira) em “jurisdições” situadas no próprio território.

Principais Bandeiras de Conveniência (Fonte: [The World Factbook](#), 2012)

Jurisdição de registo	Registadas	Propriedade estrangeira	% propriedade estrangeira	Maior país cliente (número navios)
Panamá	6,413	5,162	80%	Japão (2 372)
Libéria	2,771	2,581	93%	Alemanha (1 185)
Ilhas Marshall	1,593	1,468	92%	Grécia (408)
Malta	1,650	1,437	87%	Grécia (469)
Antígua & Barbuda	1,257	1,215	97%	Alemanha (1 094)
Bahamas	1,160	1,063	92%	Grécia (225)
Chipre	838	622	74%	Grécia (201)
Camboja	544	352	65%	China (177)
St Vincent & Granadinas	412	325	79%	China (65)
Gibraltar	267	254	95%	Alemanha (123)
Belize	247	152	62%	China (61)
Bermuda	139	105	76%	Estados Unidos (26)
Ilhas Caimão	116	102	88%	Estados Unidos (57)
Curaçau	120	101	84%	Países Baixos (52)

## FROTA E ECONOMIA GREGAS

A frota mercante grega ocupa, já há quarenta anos, a primeira posição mundial, com 16% da arqueação global em 2014, seguida pelas frotas do Japão, R.P. China e Alemanha, por esta ordem. Consiste em mais de 4 mil navios propriedade de titulares nacionais, com 258 milhões de toneladas de porte bruto (DWT), 70 milhões registados sob bandeira nacional e 188 milhões sob bandeira estrangeira. Dos 883 navios registados sob bandeira grega, somando 77 milhões DWT, 70 milhões pertencem a nacionais gregos.

Existem 750 companhias navais registadas na Grécia em operação. A bandeira grega é a quinta no plano mundial e primeira na União Europeia. O porto de Pireu, dos maiores no Mediterrâneo, é sede de centenas de empresas e agentes do sector marítimo com conexões em todo o mundo.

Na frota grega predominam os graneleiros (51%), os navios-tanque (42%) e os porta contentores (6%). Armadores gregos ocupam o primeiro lugar na frota mundial de navios-tanque e o segundo lugar de graneleiros, com perto de 20% do porte bruto em cada uma destas classes. Em 2012-14 adquiriram cerca de 30% dos navios graneleiros transacionados a nível mundial, quase 25% dos porta-contentores e quase 20% dos navios-tanque; em 2013 as aquisições totalizaram mais de trezentos navios no valor de quase \$ 10 mil milhões. Um em cinco navios em construção foi encomendado por um armador grego, e um em três foi

adquirido por uma companhia grega. No início de 2014 tinham para entrega 371 navios, incluindo 149 navios-tanque (58 para transporte de GPL e GNL, 51 para refinados e químicos), 169 graneleiros, 48 porta-contentores, mais 5 outros.

A marinha grega é conhecida por adquirir e alienar navios em contraciclo, com sucesso até à presente crise, mas talvez agora seja diferente. E também por contar com uma força de trabalho qualificada e experientes.

A frota grega tende a ter navios mais recentes e de maior porte. A marinha mercante grega aparece assim como um importante interlocutor na economia mundial.

Reciprocamente, a marinha mercante grega é um importantíssimo activo na economia grega.

Mais de 4 mil navios registados, avaliados em cerca de US\$ 100 mil milhões, operados por cem mil trabalhadores, quase um quarto de milhão de postos de trabalho directo e indirecto, têm contribuído com um retorno apurado em cerca de \$ 15 mil milhões/ano, cerca de 8% do produto económico do país.

A Grécia vem registando uma balança de comércio externo persistentemente negativa, sendo negativa a componente mercadorias e positiva a componente de serviços. Desde 1995, importações e exportações mantiveram-se a níveis de 20 a 30% do PIB, resultando em défice da balança comercial à volta de 10% do PIB, que atingiu mais de \$25 mil milhões em 2007-08 para diminuir desde então. Em 2013, o défice da balança de mercadorias foi \$26 e o superavit da balança de serviços 23 mil milhões.

A Europa é o principal parceiro no comércio de mercadorias, em ambos os sentidos, responsável por um défice de perto de \$ 14 mil milhões. Petróleo e combustíveis minerais constituem a maior parcela quer da importação (\$ 21 mil milhões) quer da exportação (\$ 14 mil milhões), ambas muito à frente das demais parcelas da estatística. Rússia é o primeiro parceiro das importações, seguida da Alemanha e Itália; Turquia, Itália e Alemanha são os principais destinos das exportações. Nos serviços, quer nas exportações quer nas importações, predominam as categorias transportes e viagens.

Desde 2000 até 2011, a exportação de serviços de transporte marítimo oscilou entre € 8 e 14 mil milhões, em torno de 6% do PIB. Nos últimos anos a contribuição anual da marinha mercante grega para as contas do estado limitou-se a cerca de € 15 mil milhões. Estes resultados não são compatíveis com a notória presença de recursos e actividades marítimas na vida económica e social grega, ficam muito aquém das expectativas.

A quantificação do “valor acrescentado” nos fluxos comerciais permite melhor caracterizar a integração e relevância de um país na economia mundial. O peso do valor acrescentado doméstico incorporado nas exportações gregas é relativamente elevado, reflectindo a especialização em serviços de comércio internacional, com destaque para o transporte marítimo e o turismo (que só por si contribuem com 55% do valor acrescentado no total das exportações gregas). Porém o valor adicionado no sector dos transportes marítimos está subavaliado, em vista dos registos sob bandeira de conveniência e do recurso a serviços comerciais e a força de trabalho de países terceiros, mecanismos estes que permitem a fuga fiscal que se têm agravado ao longo das décadas recentes; ainda assim, esse valor adicionado incrementou acentuadamente, de 1995 para 2009 (enquanto diminuindo nos sectores turístico e agrícola). Os principais beneficiários (destinos) do valor adicionado das exportações gregas são os EUA, Alemanha, Itália, Reino Unido e França, por esta ordem, somando 43% do total.

Um estudo recente publicado pela Comissão Europeia sobre o comércio externo da Grécia reconhece um défice de valor adicionado nas exportações montando a 33% do padrão previsível - em vista do PIB grego, seus parceiros e distâncias geográficas – que vem impactando negativamente na competitividade deste país e deteriorando o seu desempenho ao longo das duas últimas décadas (que coincidem com a integração europeia à luz de Maastricht).

## O COMPLEXO MARÍTIMO GREGO

Para além da frota naval, o complexo marítimo compreende equipamento marítimo, estaleiros de construção naval, serviços *offshore*, serviços marítimos, obras marítimas, portos. A comparação da estrutura de meios e serviços marítimos mostra que o complexo Grego, não obstante a sua dimensão e importância mundial, é todavia menos completo em diversidade de competências e empresas do que o Norueguês e sobretudo o Alemão.

A pujança da marinha mercante grega tem raízes históricas remotas. Podemos remontar a extensa rede de ligações marítimas e comerciais no Mediterrâneo e Mar Negro e a Europa do Norte, já sob diversas bandeiras, desde há dois séculos atrás. No século XX a rede de portos e agências alargou-se às Américas e o número de bandeiras duplicou. Na segunda metade do século a rede estendeu-se ao Pacífico e Índico passando a servir a China, Índia e Austrália. As comunidades marítimas e comerciais foram adquirindo diversas nacionalidades mas a origem, estilo de negócio e conexão mantiveram-se e mantêm-se, formal e informalmente, ao longo dos tempos; continuidade de laços de família e práticas culturais contribuem para manter a coesão dessa rede; empreendedores cosmopolitas beneficiam de acesso partilhado a informação comercial, compras e vendas, fretamento, construção abate e reparação naval, financiamento e seguros. As múltiplas empresas e agências da rede desempenham diversas funções tirando partido das oportunidades legais, fiscais ou comerciais de cada particular sede, sucursal ou agente.

O sector pode ser observada na sua multiplicidade e extensão nas vertentes de propriedade ou de localização de património e de actividades, que foram mudando ao longo do tempo, em qualquer caso, Pireu/Atenas, Londres e Genebra parecem ser os seus principais polos.

A marinha mercante representa dois terços das exportações do sector de de serviços grego. Mas ao contrário do Japão, China e Alemanha, que competem com a Grécia neste sector, a Grécia ela própria é um modesto exportador de mercadorias, pelo que está dependente da procura mundial de serviços marítimos para prestá-los a terceiros. Assim, o seu sucesso nas décadas recentes passou por especializar-se em navios graneleiros e navios-tanque, tipologias que representam 70% da frota mundial e, mais recentemente, por ter também apostado na expansão da frota de porta-contentores e de navios metaneiros, as tipologias em mais rápido crescimento no presente.

O complexo mercante grego comporta mais de 800 empresas, das quais quatro concentram um quinto da actividade. Os serviços marítimos – agentes, gabinetes jurídicos, financiamento, seguro marítimo, consultoria, etc. – ascendem a mais de mil, também com forte concentração. Fornecedores de equipamento, desde fabrico e fornecimento a reparação e manutenção, e engenharia naval, são mais de quinhentos. Empresas nacionais e estrangeiras, fortemente internacionalizadas. Dois terços da frota é operada a partir do Pireu.

Naturalmente, um elevado número de companhias mercantes gregas, a começar pelo Angelicoussis Group, operam sucursais em Londres e Nova Iorque, onde desenvolvem actividades no âmbito da finança e seguros, 25 estando aí cotadas em bolsa. Os gregos mantêm íntimas conexões nas instituições marítimas sediadas em Londres. A bolsa de fretamento marítimo de carga sólida, a secular *Baltic Exchange*, comporta quase 18% representantes de empresas gregas no seu quórum. Numerosas empresas gregas estão presentes, sedeadas ou representadas na *City*, centro financeiro de Londres, envolvidas no negócio do crédito e seguros.

O comércio tradicionalmente praticado pela marinha grega é o de transporte de mercadorias *spot*, sem portos e agendas predefinidas, com domínio de *commodities* sólidas e líquidas, mas também tem acompanhado a mais recente expansão do comércio de linha de mercadoria contentorizada, caso em que as frotas gregas estão sendo exploradas regime de arrendamento (*chartering* ou *leasing*) por grandes “*shipping lines*” estrangeiras. Este último ponto é uma relativa fragilidade do complexo grego.

Dois importantes companhias ilustram a presença da marinha grega no transporte de linha, Danaos e Cortamare. Fundadas na década de 70 do século passado, cada uma é proprietária de cerca de 60 navios no total de cerca de 350 mil TEU cada. Cortamare tem os seus navios registados sob a bandeira de Ilhas

Marshall, Danaos sob bandeiras de Panamá, Libéria, Malta e outras. Os navios são fretados mediante contratos multianuais a grandes companhias operadoras de transporte de linha.

A frota mercante grega está avaliada em mais de \$ 100 mil milhões. Os proprietários armadores gregos são numerosos, quase 150 nomes de família estão associados à marinha mercante, e só os quatro presumidamente mais ricos são bilionários que somam \$ 8 mil milhões.

Todavia, o bilionário Yannis Angelicoussis, sendo o maior proprietário naval grego, com mais de 100 navios e 20 milhões DTW, surge “apenas” em oitavo lugar na escala mundial. Também na lista Alphaliner das mais ricas famílias ligadas ao sector naval, George M. Logothetis, a mais afortunada família grega, aparece em vigésimo lugar – atrás de oito outras famílias Europeias e sete Asiáticas. De um outro ponto de vista, a mais recente “Lloyd’s list” contabiliza 14 gregos entre as cem mais influentes personalidades da marinha mercante mundial. Yiannis Angelicoussis figura em terceiro lugar, reforçado pelo incremento da sua frota sobretudo na tipologia de navios-tanque para GNL; o segundo grego, Petros Pappas, décimo primeiro na lista, é dono de mais de uma centena de navios e controla a maior frota listada em bolsa nos EUA.

Beneficiando da longa experiência, redes e conexões gregas, multimilionários de qualquer outra nacionalidade afretam e operam navios gregos, ou vendem e compram navios novos ou usados, ou transacionam em bolsa meros títulos de propriedade ou de fundos de investimento que especulam em activos navais, ou apostam em serviços de seguro e P&I (*Protection and Indemnity*), etc. Um mundo bem camuflado de multibilionários sem pátria só conhecidos no seio do sector marítimo e em meios bancários.

O negócio marítimo grego prossegue sem sensível perturbação para os operadores. O comércio mundial mantém sensivelmente o seu dinamismo ainda que sobre rotas algo diferentes. A maioria dos navios gregos navegam sob bandeira estrangeira, os fretes e o combustível são transacionados em dólares. As autoridades gregas detêm estreita margem de manobra no quadro mundial vigente.

## **QUADRO LEGAL E FISCAL**

A marinha mercante na Grécia paga uma taxa anual de acordo com a tonelagem e idade dos navios registados – um dispositivo analogamente adoptado pela maioria dos demais países. Para além da qual beneficia de isenções fiscais, ao contrário das obrigações vigentes para a generalidade dos restantes sectores de actividade económica, e foge quanto quer e pode a responsabilidades de segurança social.

Para além da taxa sobre a tonelagem, nenhum outro imposto incide sobre quer os lucros de empresas proprietárias de navios que arvore o pavilhão grego quer os dividendos por elas distribuídos. Além disso, nenhum imposto incide sobre a distribuição a residentes fiscais gregos de lucros de empresas estrangeiras que controlem navios de bandeira estrangeira, desde que estejam sob a administração de empresa estabelecida na Grécia, independentemente da distribuição ser direta ao accionista ou intermediada por uma holding ou sociedade gestora de participações.

Portanto, os proveitos provenientes da propriedade de um navio registado sob bandeira grega são tributados anualmente com base na arqueação ou porte bruto do navio e anos de serviço, independentemente do local de residência ou estabelecimento do proprietário, o pagamento dessa taxa isentando o proprietário de qualquer outra obrigação fiscal, designadamente imposto de rendimentos colectivo e singular dos acionistas sobre os rendimentos provenientes da exploração ou fretamento.

Em 2002, o governo grego reduziu essa taxa de tonelagem em cerca de 70% para navios tanque, metaneiros e carga geral, afirmando o objectivo, que resultou frustrado, de atrair mais navios para que arvorassem o pavilhão grego. Tal taxa reduzida permaneceu até ao fim de 2007 e, a partir do início de 2008, passou a ser incrementada 4% ao ano.

Sob a pressão da recessão económica, de acordo com disposições legisladas em 2013, a referida taxa de tonelagem passou a ser igualmente aplicável a navios de bandeira estrangeira, propriedade de empresa

nacional ou estrangeira, quando a administração do navio esteja cometida a empresa grega. E uma contribuição especial e transitória (2014-16) foi imposta a navios de bandeira grega, ou estrangeira enquanto geridos por empresa estabelecida na Grécia, em montante igual ao dobro da taxa de tonelagem devida no ano precedente. Por outro lado, escritórios operando em áreas conexas à navegação como seguros, corretagem, agenciamento, passaram a ser taxados sobre as quantias de divisas estrangeiras importadas.

Outra legislação de 2013 instituiu um imposto de 10% sobre os dividendos ou bónus recebidos por residentes fiscais gregos, pagos ou creditados a partir do ano fiscal de 2012 em diante, por empresas estrangeiras que mantenham escritório ou sucursal na Grécia, que tratem de fretes, seguros, salvados, corretagem ou fretamento de navios gregos ou de bandeira estrangeira. Mas as empresas estrangeiras com escritório ou sucursal na Grécia envolvidas na gestão ou operação de navios gregos ou de bandeira estrangeira ficaram excluídas.

A legislação laboral e a segurança social nacionais são aplicáveis à tripulação dos navios sob bandeira grega, incluindo a possibilidade de acordos colectivos entre federações de ambas as partes; mas está igualmente prevista a prevalência de contratos individuais de trabalho entre marinheiros e empresas proprietárias dos navios, ao abrigo de legislação de país terceiro. No caso de as tripulações estarem inscritas no fundo de pensões do sector marítimo grego, os armadores, gestores e seus agentes respondem pelo pagamento de uma participação para as autoridades gregas, calculada na base do porte bruto e a idade do navio. Tripulantes gregos beneficiam de um imposto sobre rendimento individual reduzido: 10 a 15%.

Em suma, as companhias mercantes gozam de inúmeros benefícios na Grécia. As sucursais de companhias estrangeiras estão isentas de taxas ou obrigações em vigor ou futuras, isenções extensivas aos proprietários e operadores dos navios. Rendimentos angariados na Grécia por companhias estrangeiras estão geralmente isentos de impostos, à luz de tratados sobre dupla taxação. A aquisição/fornecimento de navios, seu fretamento/afretamento e aprovisionamento estão isentos de IVA. E a transmissão hereditária de navios mercantes está isenta de imposto sucessório.

A legislação protege as companhias que administram a marinha mercante ao serviço do comércio internacional, de que o povo grego obviamente não é beneficiário. Mas atenção, o regime legal não difere essencialmente do vigente na maioria dos países de vocação marítima. Quer a antiquíssima Grécia, quer as velhas potências coloniais europeias, foram construtoras do complexo sistema agora em vigor.

## **PARAÍÇOS FISCAIS**

Dados do Banco de Pagamentos Internacionais, FMI e Banco Mundial permitem estimar que em 2010 pelo menos \$ 21 milhões de milhões, acumulados pela oligarquia mundial, estavam estacionados como depósitos e investimentos bancários em paraísos fiscais. Os 50 maiores bancos privados por si só geriam mais de \$ 12 milhões de milhões em veículos de investimento para os seus clientes. E menos de cem mil pessoas possuíam cerca de \$ 10 milhões de milhões em contas *offshore*, recursos que podem circular sigilosamente através do sistema financeiro iludindo as autoridades fiscais dos estados nacionais.

Ora a estrutura legal mais comum para exercer actividades de transporte marítimo é a incorporação da empresa armadora como entidade legal *offshore*, a operar na Grécia por intermédio de um acordo de gestão com uma empresa gestora, geralmente também incorporada numa jurisdição de conveniência mas tendo uma filial estabelecida na Grécia. A ser assim, quer empresas proprietárias quer as gestoras ficam isentas de supervisão legal e de qualquer imposto de rendimento relacionada com a actividade de transporte marítimo – para além da taxa de tonelagem.

No início deste ano, ao ser ventilado o reforço da contribuição fiscal dos armadores e outros operadores marítimos para a consolidação das contas do estado, a união dos proprietários marítimos afirmou que o presente regime fiscal seria inegociável, depois de já ter concordado com a actualização da taxa de tonelagem em 2013. Alguns armadores ameaçaram deslocalizar as suas operações para Londres, Mónaco, Singapura, etc., se “forçados” pelo regime fiscal.



O titular da propriedade do navio, o afretador que toma o navio e presta o serviço de transporte, o armador (proprietário ou afretador) que explora comercialmente o navio, o operador que toma e explora o navio em nome alheio, gregos ou de qualquer outra nacionalidade, constituem uma densa teia internacional de apetências e interesses. Na realidade não há um problema de um estado em concreto, há um *status quo* mundial que serve o sistema de exploração e acumulação capitalista.

O *status quo* que está montado, isolando o sector da marinha mercante da esfera de supervisão e tutela fiscal do estado e facilitando a privatização de lucros, prevalece não especialmente na Grécia mas na generalidade dos países, também no seio da União Europeia. Um cidadão grego pode ter o registo de propriedade de um navio feito na Suíça, a companhia que explora o navio registada no Panamá, o navio operado a partir da Grécia, com equipagem contratada em país terceiro, sem pagar impostos alguns. Um esquema de funcionamento camuflado em *offshores* e paraísos fiscais, a que só os portos e infraestruturas fixas parecem escapar.

A marinha mercante é essencialmente uma indústria *offshore*. Navios sob bandeira de conveniência, sujeitos a regulação laboral e requisitos de seguro e segurança ineficientes, em troca de baixas taxas de registo. Os proprietários residem no estrangeiro – Londres, Nova Iorque ou Genebra. Mas os armadores têm acesso facilitado a financiamento bancário porque suportados nos depósitos e activos que aí têm sob gestão. Estima-se em mais de € 200 milhões de milhões os depósitos privados gregos na Suíça aí resguardados de encargos fiscais. O governo grego teria de contar com a colaboração desses paraísos fiscais para conseguir taxar os activos neles estacionados pela oligarquia grega, no que não conta com a colaboração dos governos nem das instituições financeiras internacionais. O governo grego, mesmo querendo, não o pode conseguir por si. O problema é do ordenamento financeiro internacional.

Este ordenamento protege a confidencialidade e mobilidade do capital. Ao longo de 40 anos, a multiplicação de paraísos fiscais e a redução ou isenção de impostos sobre os rendimentos de empresas tornou-se em obstáculo inultrapassável à colecta de impostos sobre rendimentos empresariais e accionistas que remuneram o capital.

## **A FROTA INVISÍVEL**

A Grécia tem uma economia de exportação teoricamente muito importante e competitiva. A sua frota mercante é a maior do mundo e vem realizando ganhos de eficiência operacional nos últimos quinze anos. O seu sector turístico goza também de uma posição forte na Europa, tendo desde 2000 evoluído com sucesso de turismo de massas para turismo mais qualificado. Ainda que o país tenha experimentado, de 1999 a 2008, progresso na actividade da marinha mercante, este foi mais do que contrariado pela queda do saldo do comércio de mercadorias, e o défice da balança comercial disparou. Porém adivinha-se que a contribuição da marinha mercante encontra-se muito subavaliada.

As estatísticas oficiais sugerem um elevado défice na marinha mercante não só na Grécia como também através do mundo. Tal é resultado de a maioria dos ingressos correspondentes a actividades efectivamente desenvolvidas não aparecerem devidamente contabilizados nas contas nacionais; o “paradoxo” é designado por a “frota invisível”. A distorção resultante é de tal monta que a frota alemã, sendo metade da grega, regista o dobro de receitas. Ou ainda, não obstante a frota grega equiparar-se presentemente à soma das outras quatro maiores frotas europeias – Alemanha, Reino Unido, Noruega e Dinamarca – o valor por ela “produzido” - contando fretes para a economia nacional mais fretes entre países terceiros (exportações) - é apenas menos de um quarto.

Na Grécia, até 1998, receitas de fretes prestados ao exterior não eram reportadas como exportações. Os ingressos arrecadados eram predominantemente retidos em contas dos armadores no exterior, denominadas em dólares, posto que a Grécia tinha então um regime de controlo de capitais que não permitia a transacção internacional de capitais. Apenas eram contabilizadas como exportações transferências para a Grécia a partir de contas detidas no estrangeiro por armadores gregos, de remessas que todavia só cobriam

custos de factores domésticos - pagamentos de salários, descontos para o fundo de pensão estatal, insumos domésticos e receitas da empresa e dividendos pagos na Grécia. Desde então a situação não progrediu muito.

Nos anos 80, o FMI realizou uma investigação abrangente sobre as razões por detrás dos saldos negativos da balança corrente global (Relatório Esteva). Em princípio, os superávits e déficits de contas correntes no conjunto de todos os países devem equilibrar-se. No entanto, foi encontrada uma tendência crescente para défices agregados da ordem de \$ 100 mil milhões em 1981-85. Uma das três razões identificadas, a mais significativa, foi a não-declaração de receitas da marinha mercante por parte de alguns países com grandes frotas, então com destaque para a Grécia e Hong-Kong – o paradoxo de “frota invisível”.

Esse relatório de 1987 concluía no que respeitava à Grécia: "Além disso, o saldo da balança de pagamentos grega exclui as operações da frota grega porque os seus proprietários não residem na Grécia e, tanto quanto o FMI está ciente, eles também não são residentes em outros países."

Os ingressos que entram em contas bancárias de países terceiros escapam aos bancos centrais dos países directamente interessados como sede de centros de custos das actividades marítimas. Alguns países introduziram no entretanto mecanismos de contabilização atinentes, todavia, o sistema montado subsiste tal qual, sendo favorável à continuação da exploração e extracção de lucros deste importante sector económico.

A actualização dessa investigação relativa a 1994-2000, relatada pelo FMI no “2001 Balance of Payments Statistics Yearbook”, confirma a consistência de discrepância nas contas de transporte marítimo, não obstante melhoramentos entretanto introduzidos por alguns países, discrepância que atingiu \$ 72 mil milhões em 2000, atribuída maioritariamente à impossibilidade de contabilização de fretes a cargo da Grécia, Bermuda e Libéria. O “problema” persiste. A Grécia é uma das suas maiores vítimas.

Os resultados seriam completamente diferentes se todos os cálculos fossem efectuados de acordo com o Sistema de Contas Nacionais reflectindo a realidade económica. Segundo um estudo recentemente reportado pela Bloomberg, o lapso no cálculo das receitas da marinha mercante grega terá excedido € 70 mil milhões nas contas de 2008, no auge da crise. A sua rectificação teria incrementado a balança comercial do país em mais de € 40 mil milhões, de tal modo que a Grécia, em vez de registar um défice comercial de € 30 mil milhões, teria registado um superavit de mais de € 10 mil milhões.

As diversas despesas incorridas pelos armadores gregos com suas frotas mercantes - compra ou *leasing* de navios, amortizações e pagamento de juros sobre empréstimos contraídos, compra de combustível, despesas operacionais como salários de trabalhadores (não gregos) e taxas portuárias – eram e são inteiramente saldadas a partir de suas contas detidas em dólares no exterior. A cobertura estatística pelo banco central da Grécia dos serviços prestados pela marinha mercante grega melhorou aquando da introdução do euro; os pagamentos recebidos em bancos gregos passaram a ser sistematicamente reportados e registados desde 1999; por outro lado, desde 2006, receitas de fretes prestados no estrangeiro passaram a ser, ainda que parcialmente, registadas em contas na Grécia, como garantia requerida por bancos gregos para atribuírem crédito aos armadores. Em consequência, o peso das receitas de exportação realizadas pela marinha mercante e incluídas na balança de pagamentos aumentou, de cerca de 10% em 1999 para perto de 25% em 2008.

No entanto, a maioria das exportações do setor, uma fracção estimada em mais de 75%, continua a não estar reflectida nas contas nacionais e na balança de pagamentos. Isto é, por força dos interesses político-financeiros prevalecentes, que constroem a actuação das instituições nacionais, o grosso das receitas geradas por fretes prestados sob bandeira de conveniência e no estrangeiro, que no caso da Grécia têm enorme proporção, são pagas e recebidas em contas no exterior, denominadas em dólares, continuando, na maior parte, a não ser captadas pelas estatísticas nacionais. Segundo a metodologia prescrita no manual de balança de pagamentos do FMI, aqueles ingressos deveriam ser afectados como receitas de frete ao centro operacional, ou seja Pireu ou Atenas. Pior ainda é que os cofres do estado ficam privada dos respectivos benefícios.

A Grécia figura como placa giratória entre países produtores e consumidores, mas também de uma imensa teia mundial de negócios invisíveis, tolerados mas não contabilizados pelas instituições internacionais e grandes potências, em benefício de corporações e de bilionários sem pátria.

O FMI e a União Europeia conhecem bem o contexto mas parecem absolutamente determinadas em manter tal qual esse status quo, que por outro lado significa o prolongamento da sujeição da Grécia aos ditames da Troika e da exploração e castigo do povo grego.

## **ANDANTE PRESTO**

O comércio marítimo internacional, dado seu enorme volume e presença global, complexidade e multiplicidade de entidades envolvidas, é campo fértil à extração de enormes benefícios - quer os detidos e concedidos por entidades públicas quer os alcançados por corporações ou indivíduos através do encobrimento ou da fuga a normas ou responsabilidades legais e fiscais. Casos de “fracasso” de um país, como a Grécia, em benefício de inúmeros agentes empresariais e individuais e potências estrangeiras, tal como casos de “sucesso”, como os da Holanda ou Noruega, ilustram quanto está em jogo.

Posto que a maioria das empresas gregas sejam privadas, é limitado o conhecimento público do seu desempenho financeiro. Quanto às publicamente listadas em bolsa, exibiram desempenho superior às competidoras estrangeiras aquando da crise 2008, em termos de retorno de capital acionista, dividendos, e margem líquida de lucro. Oscilando ao ritmo do ciclo de comércio internacional de *commodities*, sobretudo o petrolífero, e de outros serviços de frete marítimo, este sector é fonte de emprego, de importação de divisas, subscritora de crédito bancário fiável, fonte de investimento na compra de dívida pública e empresarial. O que não impede que a marinha mercante seja um sector que fica aquém das legítimas expectativas da economia grega no que respeita às receitas com que contribui para as contas do estado. Potentados de qualquer nacionalidade, operando artifícios de engenharia financeira e apoiados na rede de paraísos fiscais, operam como sumidouros das receitas que deveriam reverter para o povo e o país.

Na realidade, o regime fiscal de excepção de que a marinha mercante grega goza entre os vários sectores económicos, desde 1975, não foi questionado aquando da adesão da Grécia à CEE nem da adoção da União Monetária e da introdução do Euro. Antes o “exemplo” grego foi sendo partilhado por outros países marítimos europeus, aqui se incluindo a externalização de serviços marítimos – registos de propriedade e de bandeira, afretamento, operação, seguro, etc. para jurisdições estrangeiras e particularmente centros financeiros *offshore*. O que também tem obviado à introdução de normas mais estritas no plano da União Europeia.

Por altura do fim da década de 1990-99, os serviços de transporte marítimo prestados pelas companhias de marinha mercante gregas já eram várias vezes mais relevantes do que o turismo e, mais ainda do que o comércio de mercadorias, em termos de receitas de exportação. Aquando da adopção do Euro, a conta corrente da Grécia, se corretamente calculada, estaria em superavit e não em deficit, como apresentado nas estatísticas oficiais. As exportações não registadas atribuíveis à operação da marinha mercante eram e continuam sendo um problema nas estatísticas internacionais há décadas, que persiste e até se avoluma com o crescimento do comércio internacional na globalização. O problema é ainda mais crítico no caso da Grécia na proporção em que a frota mercante grega é a maior de todas.

Desde o agravamento da crise em 2009, a revisão do regime fiscal da marinha mercante grega tem estado na mira quer da Troika quer do governo grego, no sentido de agravar a taxa de tonelagem e de eliminar isenções e benefícios. Tanto o presidente da Comissão Europeia como o primeiro-ministro têm em certas ocasiões explicitado essa intenção, porém ambas as partes parecem igualmente ambíguas, posto que ambas não pretendem ferir interesses do capital, como poderão ter em vista outros objectivos e hesitam entre os beneficiários que pretendem favorecer com a crise e o resgate. Quais? Sedes alternativas para as suas

companhias – Londres, Dubai, Singapura, Chipre? - que em nada alterariam a substancia do negócio. Ou a expropriação ou a aquisição a saldo de activos, abrindo caminho à sua transferência internacional entre centros de influência e à maior concentração de capital.

O porto de Pireu está muito bem localizado, agora também com a ampliação do canal do Suez, para o tráfego do Centro e Leste da Europa com o Índico e Extremo Oriente. Segundo declarações do Primeiro-Ministro Chinês aquando da sua visita à Grécia, em Junho 2014, anunciando intenções de investimento em infraestruturas na Grécia e países vizinhos, o Pireu seria uma passagem vital da Rota da Seda Marítima até ao coração da Europa. Nesse mesmo ano, o investimento chinês na União Europeia atingiu \$ 18 mil milhões. Não surpreende pois o interesse da COSCO, o maior operador de linha mercante chinês, pela operação do porto do Pireu, onde está já presente desde 2009. Nesse ano obteve a concessão para operar dois dos três terminais no Pireu, o que implicou significativos investimentos, anunciados aquando da sua inauguração no início deste ano como os mais importantes da última década na Grécia, que permitiram o porto de Pireu ter já multiplicado a sua movimentação de linha para quase 4 milhões TEU em 2014. Agora, a controversa privatização da Autoridade do Porto de Pireu, a concessão do terceiro terminal e a construção de um quarto, são alvo e evoluirão consoante a convergência ou confronto de interesses Europeus e Asiáticos em jogo.

A “dívida” grega é pretexto e o programa de austeridade e privatização para o resgate da dívida é instrumento, através do qual credores institucionais e individuais procuram apossar património sedado na Grécia, incluindo imobiliário turístico e histórico e activos económicos com destaque para a indústria do transporte marítimo. Na mesa das imposições, na sequência do referendo ao povo realizado em de 5 de Julho e da rendição do governo grego, o Eurogrupo avança com um fundo com 50 mil milhões de euros em bens públicos, que poderá ficar sob administração europeia, a ser usados para reembolsar os credores da dívida imposta à Grécia pelos programas de resgate.

Armadores gregos e capitalistas de qualquer nacionalidade aguardam, resguardados no sigilo de paraísos fiscais e centros financeiros *offshore*, que património público seja privatizado para ser saldado apressadamente e a preço depreciado para dele se apropriar. Bancos públicos, o porto de Pireu, ou ainda ilhas e *resorts* turísticos, estão na mira da oligarquia grega, como também de empresas e magnatas chineses ou alemães atentos. Um método consabido repetido já muitas vezes em outras partes do mundo.

12 Setembro 2015

#### Notas:

Tonelagem de porte bruto, abreviadamente DWT, é uma medida de quanto peso um navio pode transportar em segurança, excluído o peso do próprio navio. DWT é a soma das contribuições de carga útil, combustível, água de lastro, água doce, provisões, passageiros e tripulação. Conceito relacionado com arqueação.

TEU - acrónimo de “Twenty-foot Equivalent Unit” representa a capacidade de transporte de um contentor com dimensões 20x8x8 pés ou seja com 38 m<sup>3</sup> de volume. É uma unidade de medida de volume aproximada, igualmente aplicável ao volume de contentores com configurações diferentes. A carga correspondente é variável consoante a mercadoria acondicionada, mas por referência 1 TEU corresponde no máximo a perto de 1 tonelada. Unidade utilizada para aferir a capacidade de navios porta-contentores e de correspondentes terminais de carga.

#### BIBLIOGRAFIA

Michael Bernegger, A Different Solution For The Greek Tragedy, Deutsche Wirtschafts Nachrichten, 09.07.15

<http://deutsche-wirtschafts-nachrichten.de/2015/07/08/a-different-solution-for-the-greek-tragedy/>

Norbert Häring, Greece: A Secret Exporting Power? *Handelsblatt* N°197, June 15, 2015

<https://global.handelsblatt.com/edition/197/ressort/finance/article/greece-a-secret-exporting-power>

International Chamber of Shipping, Shipping and World Trade,

<http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade>

Konstantinos Menzel, Top 10 Greek Shipowners, GreekReporter, May 22, 2014

<http://greece.greekreporter.com/2014/05/22/top-10-greek-shipowners/>

Uwe Böwer, Vasiliki Michou, Christoph Ungerer, The Puzzle of the Missing Greek Exports, Economic Papers 518, June 2014, European Commission

[http://ec.europa.eu/economy\\_finance/publications/economic\\_paper/2014/pdf/ecp518\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/economic_paper/2014/pdf/ecp518_en.pdf)

Ole Andersen, Here are the world's richest shipping families, Published 27.08.13

<http://shippingwatch.com/carriers/article5876579.ece>

Grace M. Lavigne, Greek shipowners retreat from container ships segment, Jun 04, 2014

[http://www.ioc.com/maritime-news/ships-shipbuilding/greek-shipowners-retreat-container-ships-segment\\_20140604.html](http://www.ioc.com/maritime-news/ships-shipbuilding/greek-shipowners-retreat-container-ships-segment_20140604.html)

Kuschik, The Basement Geographer, Flags of Convenience, 06 July 2012

<http://basementgeographer.com/flags-of-convenience/>

Shipping Industry Almanac 2014, Ernst &Young Global Limited

[http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Shipping\\_Almanac\\_2014/\\$FILE/EY-Shipping\\_Industry\\_Almanac\\_2014.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Shipping_Almanac_2014/$FILE/EY-Shipping_Industry_Almanac_2014.pdf)

Alvaro Sardinha, Dimensões de navios - Porte, Arqueação, Deslocamento, Lisboa, Agosto 2013

[https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2014/03/dimensoes-de-navios\\_porte-arqueacao-deslocamento1.pdf](https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2014/03/dimensoes-de-navios_porte-arqueacao-deslocamento1.pdf)

Alvaro Sardinha, Registo de navios Estados de bandeira, Lisboa, Setembro 2013

<https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/09/registo-de-navios-estados-de-bandeira.pdf>

Bruce Barnard, TEU volume jumps 18.5 percent at Cosco Piraeus terminal, Jan 20, 2015

[http://www.ioc.com/port-news/european-ports/port-piraeus/teu-volume-jumps-185-percent-cosco-piraeus-terminal\\_20150120.html](http://www.ioc.com/port-news/european-ports/port-piraeus/teu-volume-jumps-185-percent-cosco-piraeus-terminal_20150120.html)

Maritime ports freight and passenger statistics, January 2015

[http://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php/Maritime\\_ports\\_freight\\_and\\_passenger\\_statistics](http://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php/Maritime_ports_freight_and_passenger_statistics)

EC Launches Investigation into Tax Exemptions for Dutch Ports, July 2014

<http://worldmaritimeneeds.com/archives/130088/eclaunchesinvestigationintotaxexemptionsfordutchports/>

Martin Stopford, Clarkson Research, World Shipbuilding Challenge 2014 – “Survive and Change”, Hamburg 8th September 2014

[http://www.smm-hamburg.com/fileadmin/user\\_upload/4-2\\_SMM\\_Shipbuilding\\_Overview\\_Stopford\\_Final.pdf](http://www.smm-hamburg.com/fileadmin/user_upload/4-2_SMM_Shipbuilding_Overview_Stopford_Final.pdf)

ILO, Maritime Labour Convention, 2006

<http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang-en/index.htm>

Armstrong Associates Inc., Top 25 Global Freight Forwarders, Largest Providers by 2013 Gross Revenues and Freight Forwarding Volumes, 2015 [http://www.3plogistics.com/Top\\_25\\_Global\\_FF.htm](http://www.3plogistics.com/Top_25_Global_FF.htm)

Marine Money, Lloyd's List, Bloomberg, Reuters, company filings 2014

<http://www.lloydslist.com/ll/static/classified/article440167.ece/BINARY/privateequity-timeline>

Greece has the biggest merchant marine fleet in the world, despite crisis, 9 January 2011

<http://propaganda-dimitrios.blogspot.pt/2011/01/greece-has-biggest-merchant-marine-fleet.html>

PriceWaterhouseCoopers, Choosing a profitable course - European tonnage tax regimes for the shipping industry, 2007

[https://www.pwc.be/en\\_BE/be/transport-logistics/pdf/Choosing-a-profitable-course-Tonnage-tax.pdf](https://www.pwc.be/en_BE/be/transport-logistics/pdf/Choosing-a-profitable-course-Tonnage-tax.pdf)

Ioannis Theotokas and Gelina Harlaftis, Leadership in World Shipping, Greek Family Firms in International Business, Palgrave Macmillan, 2009

[https://www.academia.edu/5607171/14\\_Ioannis\\_Theotokas\\_and\\_Gelina\\_Harlaftis\\_Leadership\\_in\\_World\\_Shipping\\_Greek\\_Family\\_Firms\\_in\\_International\\_Business\\_Palgrave\\_Macmillan\\_2009](https://www.academia.edu/5607171/14_Ioannis_Theotokas_and_Gelina_Harlaftis_Leadership_in_World_Shipping_Greek_Family_Firms_in_International_Business_Palgrave_Macmillan_2009)

Tom Metcalf, Billionaire Greek Ship Owners Surface While Home Economy Sinks, March 9, 2015

<http://www.bloomberg.com/news/articles/2015-03-09/billionaire-greek-shippers-surface-on-tax-exempt-overseas-profit>

James Henry, How the Greek Shipping Industry Schemed to Win Big in the Debt Crisis, July 26, 2015

[http://therealnews.com/t2/index.php?option=com\\_content&task=view&id=31&Itemid=74&jumival=14325](http://therealnews.com/t2/index.php?option=com_content&task=view&id=31&Itemid=74&jumival=14325)

James S. Henry, Revealed: global super-rich has at least \$21 trillion hidden in secret tax havens, The Price of Offshore Revisited, 19th July 2012

[http://www.taxjustice.net/cms/upload/pdf/The\\_Price\\_of\\_Offshore\\_Revisited\\_Presser\\_120722.pdf](http://www.taxjustice.net/cms/upload/pdf/The_Price_of_Offshore_Revisited_Presser_120722.pdf)

BBC, China and Greece sign deals worth \$5bn during Li visit, 21 June 2014

<http://www.bbc.com/news/world-asia-china-27960661>

European Commission, Taxation: Commission asks GREECE to stop discriminatory taxation for ships flying foreign flags, 25 September 2014

[http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-14-537\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-14-537_en.htm)

Lorenza Icaza, Sandro Marzo, Tatiana Popa, Ussal Sahbaz, George Saravelos, THE GREEK SHIPPING CLUSTER, Harvard Business School Microeconomics of Competitiveness, 2010

[http://www.isc.hbs.edu/resources/courses/moc-course-at-harvard/Documents/pdf/student-projects/Greece\\_Shipping\\_2010.pdf](http://www.isc.hbs.edu/resources/courses/moc-course-at-harvard/Documents/pdf/student-projects/Greece_Shipping_2010.pdf)

OCDE, OFFSHORE VESSEL, MOBILE OFFSHORE DRILLING UNIT & FLOATING PRODUCTION UNIT MARKET REVIEW, 2014

[http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=c/wp6\(2014\)13/final&doclanguage=en](http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=c/wp6(2014)13/final&doclanguage=en)

OECD, Peer review of the Korean shipbuilding industry and related government policies, 13 Jan 2015

[http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=c/wp6\(2014\)10/final&doclanguage=en](http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=c/wp6(2014)10/final&doclanguage=en)

UN, 2014 International Trade Statistics Yearbook, 02 June 2015

<http://comtrade.un.org/pb/>

[UN, International Merchandise Trade Statistics 2014](#)

<http://comtrade.un.org/pb/Services.aspx>

UNCTAD [Review of Maritime Transport 2014](#)

[http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf)

UNCTAD, UNCTAD Stat, Data Center

<http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx>

WTO, STATISTICS: INTERNATIONAL TRADE STATISTICS, Technical notes

[https://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/technotes\\_e.htm](https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/technotes_e.htm)

WTO, International Trade Statistics 2014

[https://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/its2014\\_e/its2014\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2014_e/its2014_e.pdf)

Astrid Seltmann, Global Marine Insurance Report 2014, IUMI 2014

[http://www.iumi.com/images/gillian/HKfromHH/20140922\\_1200\\_Seltmann\\_Astrid\\_FactsFigures\\_corr.pdf](http://www.iumi.com/images/gillian/HKfromHH/20140922_1200_Seltmann_Astrid_FactsFigures_corr.pdf)

EUROSTAT, International trade statistics introduced, April 2015

[http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/International\\_trade\\_statistics\\_introduced](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/International_trade_statistics_introduced)

EUROSTAT, International trade statistics introduced, 2 April 2015

[http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/International\\_trade\\_statistics\\_introduced](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/International_trade_statistics_introduced)

EUROSTAT, International trade in services, July 2014

[http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/International\\_trade\\_in\\_services](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/International_trade_in_services)

Isaac Arnsdorf, Private-Equity Funds Bet \$5 Billion on Shipping Rebound, February 18, 2014

<http://www.bloomberg.com/news/articles/2014-02-18/private-equity-funds-bet-5-billion-on-shipping-rebound-freight>

Clarksons Research, 2015 <https://clarksonresearch.wordpress.com/>

IMF, Balance of Payments Compilation Guide, 1995 <http://www.imf.org/external/np/sta/bop/BOPcg.pdf>

IMF, Global Discrepancies in the Transportation Account, 2002

<http://www.imf.org/external/pubs/ft/bop/2002/02-20Rev.pdf>

IMF Committee on Balance of Payments Statistics, ANNUAL REPORT 2004, 2005

<http://ina.bnu.edu.cn/docs/20140603165127855172.pdf>

IMF COMMITTEE ON BALANCE OF PAYMENTS STATISTICS ANNUAL REPORT 2008

<https://www.imf.org/external/pubs/ft/bop/2008/ar/bopcom08.pdf>

Board of Governors of the Federal Reserve System, International Finance Discussion Papers Number 678, September

2000 <http://www.federalreserve.gov/pubs/ifdp/2000/678/ifdp678.pdf>

By Alvaro Cencini, WORLD MONETARY DISCREPANCIES A NEW MACROECONOMIC ANALYSIS, Università della Svizzera Italiana, Lugano, Switzerland, 2004

<http://www.csbancari.ch/publicazioni/RMELab/World%20Monetary%20Discrepancies.pdf>

JOC, Top 50 global transportation providers 2013

[http://www.joc.com/top-50-global-transportation-providers-2013\\_20141110.html](http://www.joc.com/top-50-global-transportation-providers-2013_20141110.html)

JOC, TOP 50 GLOBAL TRANSPORTATION PROVIDERS 2013, 2014

<HTTP://WWW.JOC.COM/SPECIAL-TOPICS/TOP-50-GLOBAL-TRANSPORTATION-PROVIDERS>

Mark Szakonyi, Piraeus port concession could reshape European supply chains, Jul 29, 2015

[http://www.joc.com/port-news/european-ports/port-piraeus/piraeus-port-concession-could-reshape-european-supply-chains\\_20150729.html](http://www.joc.com/port-news/european-ports/port-piraeus/piraeus-port-concession-could-reshape-european-supply-chains_20150729.html)

Laura Stackhouse, The Greek shipowners you need to know, [World Watch](#), 29 May 2014

<http://readmt.com/blog/article/2014/05/29/the-greek-shipowners-you-need-to-know/>

Norbert Häring, Greece: A Secret Exporting Power? Handelsblatt, June 16, 2015

<https://global.handelsblatt.com/edition/197/ressort/finance/article/greece-a-secret-exporting-power>

<http://www.ship.gr/> <http://www.maritimelondon.com/> <http://www.balticexchange.com/>