



Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη
Φορολογική & Χρηματοοικονομική Διοίκηση
Στρατηγικών Αποφάσεων



Συγκριτική μελέτη του επιβατηγού ναυτιλιακού κλάδου
και φορολογικός ανταγωνισμός εντός της Ε.Ε.

Μαυρόπουλος Νικόλαος

Επιβλέπων καθηγητής: Καράγιωργος Αλκιβιάδης

Θεσσαλονίκη: Μάρτιος 2020

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η επιβατηγός ναυτιλία αποτελεί ένα από τους πιο ζωτικούς κλάδους τόσο της Ελληνικής όσο και της Ευρωπαϊκής οικονομίας, η λειτουργία του οποίου συμβάλλει σημαντικά και υποστηρικτικά και σε άλλους κλάδους όπως ο τουρισμός και οι μεταφορές. Επιπλέον έχει και κοινωνικό χαρακτήρα αφού επιτελεί το σημαντικό έργο της διασύνδεσης των νησιωτικών και των ηπειρωτικών περιοχών της Ευρωπαϊκής Ένωσης μεταφέροντας επιβάτες και εμπορεύματα, στηρίζοντας έτσι τις τοπικές οικονομίες.

Τα κράτη στην προσπάθεια τους να προσελκύσουν επενδύσεις παρέχουν κίνητρα στις εταιρείες, κυρίως φορολογικά, ενώ από την άλλη πλευρά οι εταιρείες στην προσπάθεια της επιβίωσης τους, αλλά και της αύξησης των κερδών τους, καλούνται μέσα από ένα σύνολο παραμέτρων, να επιλέξουν το κατάλληλο για αυτές φορολογικό καθεστώς.

Διαφορετικά συστήματα, ή και διαφορετικές παραλλαγές των κυρίαρχων συστημάτων, καθιστούν τον φορολογικό ανταγωνισμό εντός Ευρωπαϊκής Ένωσης έντονο και χρήζουν μίας περαιτέρω ανάλυση, προκειμένου να γίνουν ξεκάθαρες οι όποιες διαφορές τους.

Παρά τον σχετικά μικρό αριθμό των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας, ο ανταγωνισμός μεταξύ τους είναι έντονος. Σημαντική είναι η διερεύνηση της οικονομικής κατάστασης του κλάδου στην Ελλάδα, καθώς και σημαντικών εταιρειών στην Ευρωπαϊκή Ένωση κατά τα τελευταία πέντε έτη, ύστερα από τα δύσκολα χρόνια της οικονομικής κρίσης που έπληξε και χώρες τις Ευρωπαϊκής Ένωσης, κατανοώντας έτσι καλύτερα την οικονομική τους πορεία και την θέση τους μέσα στην ανταγωνιστική αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία που εκπονήθηκε κατά την περίοδο μεταξύ Νοεμβρίου 2019 και Μαρτίου 2020 διακρίνεται σε δύο μέρη.

Στο πρώτο μέρος διερευνάται ο φορολογικός ανταγωνισμός που αφορά στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας εντός των πλαισίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και γίνεται σύγκριση μεταξύ των σημαντικότερων φορολογικών καθεστώτων που ισχύουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση, παρέχοντας έτσι στον αναγνώστη τις απαραίτητες πληροφορίες που θα μπορούσαν να τον οδηγήσουν να εξάγει συμπεράσματα σχετικά με την επιλογή του κατάλληλου φορολογικού καθεστώτος.

Στο πλαίσιο αυτό έγινε σύγκριση μεταξύ των βασικών φορολογικών συστημάτων που εφαρμόζονται στις ναυτιλιακές εταιρείες, παραθέτοντας το βασικό νομικό πλαίσιο που διέπει αυτά τα φορολογικά συστήματα, καθώς και ιδιαίτερη αναφορά σε ορισμένες παραλλαγές τους. Επίσης, γίνεται αναφορά στις τελευταίες χρονικά τροποποιήσεις που έχουν γίνει σε αυτά, και τις επιπρόσθετες προϋποθέσεις και απαιτήσεις που ορίζονται από ορισμένα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ένταξη των ναυτιλιακών εταιρειών στο δικό τους εθνικό φορολογικό σύστημα.

Στο δεύτερο μέρος η διπλωματική εργασία ασχολείται με την οικονομική πορεία του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας στην Ελλάδα, σε σύγκριση με σημαντικές εταιρείες του ναυτιλιακού κλάδου που διαθέτουν έδρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Αυτό γίνεται με την επιλογή και την παρουσίαση ορισμένων βασικών αριθμοδεικτών. Επιπλέον, γίνεται σύγκριση αριθμοδεικτών και οικονομικής πορείας κάθε ελληνικής εταιρείας με τον μέσο όρο του κλάδου, δίνοντας έτσι μια εικόνα της εταιρείας για την θέση και την δυναμική της στον κλάδο.

Η ίδια σύγκριση γίνεται και μεταξύ πέντε ευρωπαϊκών εταιρειών που τα οικονομικά τους δεδομένα επιλέχθηκαν για ανάλυση, παρέχοντάς μας έτσι πληροφορίες για την οικονομική τους πορεία, την δυναμική τους και την θέση τους στην ευρύτερη αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ABSTRACT

This thesis which has been written between November 2019 and October 2020 has essentially two parts.

In the first part is investigated the tax competition in between the passenger shipping industry within the European Union and there is comparison of the major tax regimes which are in force in the European Union, providing the reader with the necessary information and leading him to draw conclusions regarding the choice of the appropriate tax regime.

In this context, has been made a comparison between the basic tax systems which are applied to the shipping companies giving the basic legal framework of these tax systems with particular reference to some variants that may stand. There is also a reference to the most recent amendments which were made to them and the requirements that are defined by certain states of European Union for the accession of shipping companies to their national tax system.

In the second part, the thesis deals with the economic course of the passenger shipping sector in Greece, in comparison with major companies of the shipping sector, that are located in the European Union. This has been made with the selection and the display of certain basic measurable indicators. Moreover, there is a comparison between these measurable indicators and the individual business data of each Greek company with the average of the sector, thus giving the company's image and dynamic in the sector in particular.

The same comparison has been made between five of which financial data have been selected for further analysis leading to conclusions, thus providing us with information on their financial performance, their dynamics and their position in the wider market of European Union.

Περιεχόμενα

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	3
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	4
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	15
Μεθοδολογία	16
Δομή εργασίας	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	19
1.1 Φορολογικός Ανταγωνισμός.....	19
1.2 Φορολογικός ανταγωνισμός εντός της Ε.Ε.	20
1.3 Προσπάθειες Εναρμόνισης.....	21
1.4 Κανόνες Κρατικών Ενισχύσεων	25
1.5 Συντονισμός της Δημοσιονομικής Πολιτικής.....	27
1.6 Ευρωπαϊκή Ένωση και Θαλάσσιες μεταφορές.....	30
1.7 Η Επιβατηγός ναυτιλία στην Ε.Ε.....	31
1.8 Η άρση του Καμποτάζ.....	32
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	34
2.1 Συστήματα Φορολόγησης Πλοίων.....	34
2.2 Φόρος Χωρητικότητας	35
2.3 Ελληνικό σύστημα φόρου χωρητικότητας	35
2.3.1 Απαλλαγές και μειώσεις φόρου πλοίων Α Κατηγορίας.....	38
2.3.2 Δεύτερη Κατηγορία πλοίων	39
2.3.3 Απαλλαγές και μειώσεις φόρου πλοίων Β' Κατηγορίας	41
2.3.4 Εγκαταστάσεις αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών	42
2.3.5 Άλλες πρόσφατες σημαντικές φορολογικές αλλαγές	44
2.3.6 Αλλαγές με τον 4646/24.12.2019.....	45
2.4 Φορολογικό σύστημα φόρου χωρητικότητας Κύπρου	46
2.4.1 Συντελεστές φόρου χωρητικότητας Κύπρος	49
2.4.2 Απαλλαγές φορολογίας Κύπρος.....	50
2.5 Ολλανδικό σύστημα φόρου χωρητικότητας.....	51
2.5.1 Όροι του καθεστώτος του φόρου χωρητικότητας	51
2.5.2 Εξαιρέσεις στο θέμα της σημαίας	52
2.5.3 Άμεσα σχετιζόμενες δραστηριότητες.....	53
2.5.4 Η απόφαση επιλογής	54
2.5.5 Υπολογισμός του φορολογητέου κέρδους βάση της χωρητικότητας	54
2.5.6 Κλίμακα Ολλανδικού φόρου χωρητικότητας.....	55

2.6 Απόφαση επιλογής συστήματος φόρου χωρητικότητας.....	56
2.6.1 Μέθοδος υπολογισμού του φόρου χωρητικότητας.....	57
2.6.2 Επιλέξιμες δραστηριότητες.....	57
2.6.3 Ποιοι μπορούν να επιλεγούν.....	60
2.6.4 Επιλέξιμα πλοία και συνθήκες ιδιοκτησίας.....	61
2.6.5 Περίοδος Υπαγωγής.....	62
2.6.6 Κεφαλαιουχικά κέρδη.....	64
2.6.7 Απαιτήσεις εγγραφής στο νηολόγιο και σημαίας.....	65
2.6.8 Δραστηριότητες διαχείρισης των πλοίων.....	66
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.....	67
3.1 Μεθοδολογία Ανάλυσης κλάδου ακτοπλοΐας.....	67
3.2 Επιλογή αριθμοδεικτών.....	68
3.3 Επιλογή του δείγματος.....	69
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.....	70
4.1 Χρηματοοικονομική επισκόπηση κλάδου ακτοπλοΐας.....	70
4.1.1 Προφίλ εταιρειών.....	70
4.1.1.1 Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης.....	70
4.1.1.2 Blue star ferries A.N.E.....	71
4.1.1.3 Μινωικές γραμμές.....	72
4.1.1.4 Χελλένικ Σηγουέης A.N.E.....	74
4.1.1.5 ATTICA FERRIES N.A.E.....	75
4.1.1.6 DFDS SEAWAYS.....	75
4.1.1.7 Finnlines.....	76
4.1.1.8 Irish Continental Group (icg).....	77
4.1.1.9 Scandlines.....	78
4.1.1.10 Tallink.....	78
4.2 Αριθμοδείκτες ρευστότητας.....	79
4.2.1 Δείκτης γενικής ρευστότητας.....	79
4.2.2: Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας.....	81
4.2.3 Δείκτης ταμειακής ρευστότητας.....	83
4.3 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας.....	85
4.3.1 Κύκλος εργασιών κεφαλαίου κίνησης.....	85
4.3.2 Κύκλος εργασιών παγίων.....	87
4.3.3 Κύκλος εργασιών ενεργητικού.....	89
4.3.4 Δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Απαιτήσεων-Δείκτης Ημέρες Απαίτησης.....	91
4.4 Δείκτες αποδοτικότητας.....	93

4.4.1 Δείκτης απόδοσης ενεργητικού	93
4.4.2 Δείκτης μικτού περιθωρίου κέρδους	95
4.4.3 Δείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους.....	97
4.4.4. Δείκτης αποδοτικότητας Ιδίων κεφαλαίων	99
4.5 Δείκτες Χρέους και μακροχρόνιας φερεγγυότητας.....	100
4.5.1 Δείκτης Υποχρεώσεων.....	100
4.5.2 Δείκτης Ιδίων κεφαλαίων.....	102
4.5.3 Δείκτης Πολλαπλασιαστής Ιδίων Κεφαλαίων	103
4.6 Ανάλυση Αποτελεσμάτων	104
4.6.1 Αριθμοδείκτες ρευστότητας	104
4.6.1.1 Δείκτης γενικής ρευστότητας	104
4.6.1.2 Δείκτης άμεσης ρευστότητας.....	106
4.6.1.3 Δείκτης ταμειακά διαθέσιμα	108
4.6.2 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας	109
4.6.2.1 Κύκλος εργασιών κεφαλαίου κίνησης.....	110
4.6.2.2 Δείκτης Κύκλος εργασιών παγίων	111
4.6.2.3 Δείκτης Κύκλος εργασιών ενεργητικού.....	114
4.6.1.4: Δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Απαιτήσεων-Δείκτης Ημέρες Απαίτησης.....	116
4.6.3 Δείκτες αποδοτικότητας	118
4.6.3.1 Δείκτης απόδοσης ενεργητικού.....	118
4.6.3.2 Δείκτης μικτού περιθωρίου κέρδους.....	120
4.6.3.3 Δείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους	122
4.6.3.4 Δείκτης αποδοτικότητας Ιδίων κεφαλαίων	125
4.6.4 Δείκτες Χρέους και μακροχρόνιας φερεγγυότητας.....	126
4.6.4.1 Δείκτης Υποχρεώσεων.....	126
4.6.4.2 Δείκτης Ιδίων κεφαλαίων	128
4.6.4.3 Δείκτης Πολλαπλασιαστής Ιδίων Κεφαλαίων.....	130
Ανάλυση.....	133
Συμπεράσματα	135
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	137

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1.1: Ποσοστιαία κατανομή των αποβιβασθέντων επιβατών μέσω θαλασσής στις χώρες μέλη της Ε.Ε. το 2015	31
Πίνακας 2.1: Κλίμακα ελληνικού συστήματος φόρου χωρητικότητας πρώτης κατηγορίας υπό σημαία Ε.Ε. και Ε.Ο.Χ. πλην της Ελληνικής.....	36
Πίνακας 2.2: Συντελεστής φόρου βάση ηλικίας- Πλοία Α κατηγορίας με Ελληνική σημαία.....	37
Πίνακας 2.3: Συντελεστής φόρου βάση ηλικίας- Πλοία Α κατηγορίας- Ξένη σημαία	37
Πίνακας 2.4: Κλίμακα πλοίων δεύτερης κατηγορίας.....	40
Πίνακας 2.5: Συντελεστής φόρου βάση ηλικίας- πλοία δεύτερης κατηγορίας.....	40
Πίνακας 2.6: Κλιμάκιο υπολογισμού εισφοράς εισαγόμενου και μετατρεπόμενου συναλλάγματος σε Ευρώ 2012-2015	44
Πίνακας 2.7: Κλιμάκιο υπολογισμού εισφοράς εισαγόμενου και μετατρεπόμενου συναλλάγματος σε Ευρώ 2016-2019	44
Πίνακας 2.8: Κλίμακα ετήσιου τέλους ρυμουλκών.....	45
Πίνακας 2.9: Κλίμακα ετήσιου τέλους αλιευτικών πλοιαρίων.....	46
Πίνακας 2.10: Κυπριακή κλίμακα φόρου χωρητικότητας	49
Πίνακας 2.11: Κλίμακα Ολλανδικού φόρου χωρητικότητας	55
Πίνακας 4.1: Δείκτης γενικής ρευστότητας εξεταζόμενων ελληνικών εταιρειών..	80
Πίνακας 4.2: Δείκτης γενικής ρευστότητας εξεταζόμενων ευρωπαϊκών εταιρειών	81
Πίνακας 4.3: Δείκτης άμεσης ρευστότητας ελληνικών εταιρειών	82
Πίνακας 4.4: Δείκτης άμεσης ρευστότητας εξεταζόμενων ευρωπαϊκών εταιρειών	83
Πίνακας 4.5: Δείκτης ταμειακής ρευστότητας ελληνικών εταιρειών	84
Πίνακας 4.6: Δείκτης ταμειακής ρευστότητας εξεταζόμενων ευρωπαϊκών εταιρειών.....	84
Πίνακας 4.7: Δείκτης κύκλου εργασιών κεφαλαίου κίνησης ελληνικών εταιρειών	86
Πίνακας 4.8: Δείκτης κύκλου εργασιών κεφαλαίου κίνησης υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....	87
Πίνακας 4.9: Δείκτης κύκλου εργασιών παγίων ελληνικών εταιρειών	88
Πίνακας 4.10: Δείκτης κύκλου εργασιών παγίων υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....	88
Πίνακας 4.11: Δείκτης κύκλου εργασιών ενεργητικού ελληνικών εταιρειών.....	89
Πίνακας 4.12: Δείκτης κύκλου εργασιών ενεργητικού των υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....	90

<i>Πίνακας 4.13: Δείκτης Κυκλοφορίας Ταχύτητας Απαιτήσεων ελληνικών εταιρειών</i>	91
<i>Πίνακας 4.14: Ημέρες απαιτήσεων ελληνικών εταιρειών</i>	92
<i>Πίνακας 3.15: Δείκτης Κυκλοφορίας Ταχύτητας Απαιτήσεων υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών</i>	92
<i>Πίνακας 4.16: Ημέρες απαιτήσεων υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών</i>	92
<i>Πίνακας 4.17: Δείκτης απόδοσης ενεργητικού ελληνικών εταιρειών</i>	93
<i>Πίνακας 4.18: Δείκτης απόδοσης ενεργητικού των υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών</i>	94
<i>Πίνακας 4.19: Δείκτης μικτού περιθωρίου κέρδους ελληνικών εταιρειών</i>	95
<i>Πίνακας 4.20: Δείκτης μικτού περιθωρίου κέρδους υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών</i>	96
<i>Πίνακας 4.21: Δείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους ελληνικών εταιρειών</i>	97
<i>Πίνακας 4.22: Δείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών</i>	98
<i>Πίνακας 4.23: Δείκτης απόδοσης Ιδίων Κεφαλαίων ελληνικών εταιρειών</i>	99
<i>Πίνακας 4.24: Δείκτης απόδοσης Ιδίων Κεφαλαίων των υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών</i>	100
<i>Πίνακας 4.25: Δείκτης υποχρεώσεων ελληνικών εταιρειών</i>	100
<i>Πίνακας 4.26: Δείκτης υποχρεώσεων υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών</i>	101
<i>Πίνακας 4.27: Δείκτης Ιδίων Κεφαλαίων ελληνικών εταιρειών</i>	102
<i>Πίνακας 4.28: Δείκτης Ιδίων Κεφαλαίων υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών</i>	102
<i>Πίνακας 4.29: Δείκτης Πολλαπλασιαστής Ιδίων Κεφαλαίων ελληνικών εταιρειών</i>	103
<i>Πίνακας 4.30: Δείκτης Πολλαπλασιαστής Ιδίων Κεφαλαίων υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών</i>	103
<i>Πίνακας 4.31: Σύγκριση δείκτη γενικής ρευστότητας</i>	104
<i>Πίνακας 4.32: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018, δείκτη γενικής ρευστότητας ελληνικών εταιρειών</i>	105
<i>Πίνακας 4.33: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018, δείκτη γενικής ρευστότητας υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών</i>	105
<i>Πίνακας 4.34: Σύγκριση δείκτη άμεσης ρευστότητας</i>	106
<i>Πίνακας 4.35: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018, δείκτη άμεσης ρευστότητας ελληνικών εταιρειών</i>	107
<i>Πίνακας 4.36: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018, δείκτη άμεσης ρευστότητας υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών</i>	107
<i>Πίνακας 4.37: Σύγκριση δείκτη ταμειακής ρευστότητας</i>	108

<i>Πίνακας 4.38: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018, δείκτη ταμειακής ρευστότητας ελληνικών εταιρειών</i>	<i>109</i>
<i>Πίνακας 4.39: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018, δείκτη ταμειακής ρευστότητας υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....</i>	<i>109</i>
<i>Πίνακας 4.40: Σύγκριση δείκτη κύκλου εργασιών κίνησης</i>	<i>110</i>
<i>Πίνακας 4.41: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018, δείκτη κύκλου εργασιών κίνησης ελληνικών εταιρειών</i>	<i>110</i>
<i>Πίνακας 4.42: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018, δείκτη κύκλου εργασιών κίνησης ευρωπαϊκών εταιρειών.....</i>	<i>111</i>
<i>Πίνακας 4.43: Σύγκριση Δείκτη κύκλου εργασιών παγίων.....</i>	<i>112</i>
<i>Πίνακας 4.44: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 ελληνικών εταιρειών</i>	<i>113</i>
<i>Πίνακας 4.45: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....</i>	<i>113</i>
<i>Πίνακας 4.46: Σύγκριση Δείκτη κύκλου εργασιών ενεργητικού.....</i>	<i>114</i>
<i>Πίνακας 4.47: Σύγκριση μ.ο. 2014-2018 ελληνικών εταιρειών.....</i>	<i>115</i>
<i>Πίνακας 4.48: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....</i>	<i>116</i>
<i>Πίνακας 4.49: Σύγκριση Δείκτη Ημέρες Απαίτησης ελληνικών και υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....</i>	<i>117</i>
<i>Πίνακας 4.50: Σύγκριση μέσου όρου Ημέρες Απαιτήσεων ελληνικών εταιρειών</i>	<i>117</i>
<i>Πίνακας 4.51: Σύγκριση μέσου όρου Ημέρες Απαιτήσεων υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....</i>	<i>118</i>
<i>Πίνακας 4.52: Σύγκριση δείκτη απόδοσης ενεργητικού</i>	<i>118</i>
<i>Πίνακας 4.53: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 ελληνικών εταιρειών</i>	<i>119</i>
<i>Πίνακας 4.54: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....</i>	<i>120</i>
<i>Πίνακας 4.55: Σύγκρισης Δείκτη μικτού περιθωρίου κέρδους:</i>	<i>120</i>
<i>Πίνακας 4.56: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 δείκτη μικτού περιθωρίου κέρδους ελληνικών εταιρειών.....</i>	<i>121</i>
<i>Πίνακας 4.57: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 δείκτη μικτού περιθωρίου κέρδους ευρωπαϊκών εταιρειών</i>	<i>122</i>
<i>Πίνακας 4.58: Σύγκριση δείκτη καθαρού περιθωρίου κέρδους.....</i>	<i>123</i>
<i>Πίνακας 4.59: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 δείκτη καθαρού περιθωρίου κέρδους ελληνικών εταιρειών.....</i>	<i>123</i>
<i>Πίνακας 4.60: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 δείκτη καθαρού περιθωρίου κέρδους των υπο εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....</i>	<i>124</i>
<i>Πίνακας 4.61 Σύγκριση δείκτη απόδοσης ιδίων κεφαλαίων.....</i>	<i>125</i>

<i>Πίνακας 4.62: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 δείκτη απόδοσης ιδίων κεφαλαίων ελληνικών εταιρειών.....</i>	<i>125</i>
<i>Πίνακας 4.63: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 δείκτη απόδοσης ιδίων κεφαλαίων ευρωπαϊκών εταιρειών.....</i>	<i>125</i>
<i>Πίνακας 4.64: Σύγκρισης Δείκτη υποχρεώσεων.....</i>	<i>126</i>
<i>Πίνακας 4.65: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 δείκτη υποχρεώσεων ελληνικών εταιρειών.....</i>	<i>127</i>
<i>Πίνακας 4.66: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 δείκτη υποχρεώσεων υπο εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....</i>	<i>128</i>
<i>4.67 Πίνακας σύγκρισης ιδίων κεφαλαίων.....</i>	<i>128</i>
<i>Πίνακας 4.68: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 δείκτη Ιδίων Κεφαλαίων ελληνικών εταιρειών</i>	<i>129</i>
<i>Πίνακας 4.69: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 δείκτη Ιδίων Κεφαλαίων υπο εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....</i>	<i>129</i>
<i>Πίνακας 4.70: Σύγκριση Δείκτη Πολλαπλασιαστή Ιδίων Κεφαλαίων</i>	<i>130</i>
<i>Πίνακας 4.71: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 δείκτη Πολλαπλασιαστή Ιδίων Κεφαλαίων ελληνικών εταιρειών</i>	<i>131</i>
<i>Πίνακας 4.72: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 δείκτη Πολλαπλασιαστή Ιδίων Κεφαλαίων υπο εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....</i>	<i>131</i>

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 4.1: Δείκτης γενικής ρευστότητας εξεταζόμενων ελληνικών εταιρειών ...	80
Διάγραμμα 4.2: Δείκτης γενικής ρευστότητας εξεταζόμενων ευρωπαϊκών εταιρειών.....	81
Διάγραμμα 4.3: Δείκτης άμεσης ρευστότητας ελληνικών εταιρειών.....	82
Διάγραμμα 4.4: Δείκτης άμεσης ρευστότητας εξεταζόμενων ευρωπαϊκών εταιρειών	83
Διάγραμμα 4.5: Δείκτης ταμειακής ρευστότητας ελληνικών εταιρειών	84
Διάγραμμα 4.6: Δείκτης ταμειακής ρευστότητας εξεταζόμενων ευρωπαϊκών εταιρειών.....	85
Διάγραμμα 4.7: Δείκτης κύκλου εργασιών κεφαλαίου κίνησης ελληνικών εταιρειών	86
Διάγραμμα 4.8: Δείκτης κύκλου εργασιών κεφαλαίου κίνησης των υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....	87
Διάγραμμα 4.9: Δείκτης κύκλου εργασιών παγίων ελληνικών εταιρειών	88
Διάγραμμα 4.10: Δείκτης κύκλου εργασιών παγίων υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....	89
Διάγραμμα 4.11: Δείκτης κύκλου εργασιών ενεργητικού ελληνικών εταιρειών.....	90
Διάγραμμα 4.12: Δείκτης κύκλου εργασιών ενεργητικού υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....	91
Διάγραμμα 4.13: Δείκτης απόδοσης ενεργητικού ελληνικών εταιρειών.....	94
Διάγραμμα 3.14: Δείκτης απόδοσης ενεργητικού υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών	95
Διάγραμμα 4.15: Δείκτης μικτού περιθωρίου κέρδους ελληνικών εταιρειών:.....	96
Διάγραμμα 3.16: Δείκτης μικτού περιθωρίου κέρδους των υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών:.....	97
Διάγραμμα 4.17: Δείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους ελληνικών εταιρειών.....	98
Διάγραμμα 4.18: Δείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους υπο εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών:.....	99
Διάγραμμα 4.19: Δείκτης Υποχρεώσεων ελληνικών εταιρειών.....	101
Διάγραμμα 4.20: Σύγκριση δείκτη γενικής ρευστότητας ελληνικών- υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....	104
Διάγραμμα 4.21: Σύγκριση δείκτη άμεσης ρευστότητας ελληνικών- υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....	107
Διάγραμμα 4.22: Σύγκριση δείκτη ταμειακής ρευστότητας ελληνικών- υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....	108
Διάγραμμα 4.23: Σύγκριση δείκτη κυκλού εργασιών ελληνικών- υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....	110
Διάγραμμα 4.24: Σύγκριση δείκτη κυκλου εργασιών παγίων ελληνικών- υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....	112
Διάγραμμα 4.25: Σύγκριση δείκτη κύκλου εργασιών ενεργητικού ελληνικών- υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....	115

Διάγραμμα 4.26: Σύγκριση δείκτη ημέρες απαίτησης ελληνικών- υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....	117
Διάγραμμα 4.27: Σύγκριση δείκτη απόδοσης ενεργητικού ελληνικών- υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....	119
Διάγραμμα 4.28: Σύγκριση δείκτη μικτού περιθωρίου κέρδους ελληνικών- υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....	121
Διάγραμμα 4.29: Σύγκριση δείκτη καθαρού περιθωρίου κέρδους ελληνικών- υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....	123
Διάγραμμα 4.30: Σύγκριση δείκτη υποχρεώσεων ελληνικών- υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....	127
Διάγραμμα 4.31: Σύγκριση δείκτη Ιδίων Κεφαλαίων ελληνικών- υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....	129
Διάγραμμα 3.32: Σύγκριση δείκτη Πολλαπλασιαστής Ιδίων Κεφαλαίων ελληνικών- υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών.....	131

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα εργασία επικεντρώνεται στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας και στον φορολογικό ανταγωνισμό σε αυτόν στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η φορολογία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων αποτελεί ένα ιδιότυπο πεδίο ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην προσπάθεια τους να προσελκύσουν επενδύσεις. Η προσέλκυση εταιρειών του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας, λόγω και της φύσης του κλάδου, μπορούν να προσφέρει πλεονεκτήματα στην οικονομία ενός κράτους, προσφέροντας όχι μόνο επιπλέον φορολογικά έσοδα και θέσεις εργασίας, αλλά και υποστηρίζοντας άλλους κλάδους της.

Τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και παγκοσμίως έχουν υιοθετήσει ως σύστημα φορολογίας για τις ναυτιλιακές εταιρείες το μοντέλο του φόρου χωρητικότητας. Στον χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν κυριαρχήσει δύο διαφορετικά συστήματα για αυτό το μοντέλο. Το Ελληνικό που είναι και το παλαιότερο και πρωτοξεκίνησε να εφαρμόζεται το 1951, παίρνοντας όμως ένα μεγάλο μέρος της σημερινής του μορφής το 1975, και το Ολλανδικό που ξεκίνησε να εφαρμόζεται το 1996 και έχει υιοθετηθεί από τις περισσότερες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ιδιαίτερη μνεία στην παρούσα διπλωματική εργασία γίνεται και στο Κυπριακό σύστημα του φόρου χωρητικότητας, που αποτελεί μια απλοποιημένη παραλλαγή του Ελληνικού συστήματος. Ο λόγος είναι ότι πρόκειται για την πιο πρόσφατη παραλλαγή του μοντέλου της φόρου χωρητικότητας στην Ευρώπη, που ξεκίνησε να ισχύει από το 2010, λαμβάνοντας την έγκριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Η εργασία αυτή επικεντρώνεται στην παρουσίαση του νομοθετικού πλαισίου των παραπάνω φορολογικών συστημάτων, αλλά και προσπαθεί να προβεί σε μια σύγκριση μεταξύ τους προσπαθώντας να δώσει στον αναγνώστη μια πιο ξεκάθαρη εικόνα των χαρακτηριστικών τους.

Η εργασία επίσης προβαίνει σε μια χρηματοοικονομική επισκόπηση του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας στην Ελλάδα, αλλά και στην σύγκριση του με πέντε μεγάλες ευρωπαϊκές εταιρείες, καθώς είναι σημαντικό ο αναγνώστης της εργασίας να έχει μια εικόνα για την οικονομική πορεία σημαντικών εταιρειών του κλάδου που εξετάζουμε, κατανοώντας έτσι καλύτερα την ανταγωνιστικότητα της αγοράς που λειτουργεί ο κλάδος

Μεθοδολογία

Στο κομμάτι της παρούσας διπλωματικής εργασίας που ασχολείται με την χρηματοοικονομική επισκόπηση του κλάδου επελέγησαν οι πέντε ελληνικές εταιρείες που καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος του κλάδου της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας, και πέντε ευρωπαϊκές εταιρείες. Η επιλογή των ευρωπαϊκών εταιρειών έγινε με βάση το μέγεθος τους, προσπαθώντας αυτό να είναι όσο το δυνατόν παρόμοιο με τις αντίστοιχες ελληνικές.

Από ελληνικής πλευράς οι εταιρείες που θα παρουσιαστούν είναι η ANEK,(AN) η εταιρεία Blue Star (BS) οι Μινωικές γραμμές (MIN), οι Χελλένικ Σηγουέης A.N.E (HS) και η Attica ferries (AF).

Οι ευρωπαϊκές εταιρείες που εξετάστηκαν ήταν η δανική DFDS SEAWAYS (dfds) , η φινλανδική Finnlines (finn), η ιρλανδική Irish Continental Group (icg), η γερμανό-δανική Scandlines (scan) και η εσθονική Tallink (tall)

Η συλλογή των δεδομένων για τις ελληνικές εταιρείες έγινε από τις δημοσιευμένες οικονομικές καταστάσεις στο γενικό εμπορικό μητρώο, και για τις υπό εξέταση ευρωπαϊκές εταιρείες από τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις που είναι δημοσιευμένες στις ιστοσελίδες τους.

Η επεξεργασία των δεδομένων αυτών έγινε με την επιλογή δεκατεσσάρων αριθμοδεικτών η ανάλυση των οποίων έγινε σε τρία στάδια , για την πενταετία 2014-2018.

Στο πρώτο στάδιο έγινε εξαγωγή των αριθμοδεικτών και παράθεση τους ξεχωριστά για της ελληνικές και τις υπό εξέταση ευρωπαϊκές εταιρείες.

Στο δεύτερο στάδιο έγινε σύγκριση του μέσου όρου των αριθμοδεικτών μεταξύ της ελληνικής ομάδας εταιρειών και της αντίστοιχης ευρωπαϊκής ομάδας εταιρειών κατά την διάρκεια της πενταετίας 2014-2018

Στο τρίτο στάδιο συγκρίνεται ο μέσος όρος κάθε εταιρείας για την εξεταζόμενη πενταετία με τον αντίστοιχο μέσο όρο τού κλάδου ή της ομάδας εταιρειών , δίνοντας μας έτσι την δυναμική κάθε εταιρείας , την θέση της και την οικονομική της πορεία σε σύγκριση με τον μέσο όρο του κλάδου για τις ελληνικές εταιρείες και της εξεταζόμενης ομάδας για τις ευρωπαϊκές

Οι αριθμοδείκτες που επιλέχθηκαν είναι:

Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

- Δείκτης γενικής ρευστότητας
- Δείκτης άμεσης ρευστότητας
- Δείκτης ταμειακής ρευστότητας

Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας

- Δείκτης κύκλου εργασιών κεφαλαίου κίνησης
- Δείκτης κύκλου εργασιών παγίων
- Δείκτης κύκλου εργασιών ενεργητικού
- Δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας απαιτήσεων- Ημέρες απαιτήσεων

Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας

- Δείκτης απόδοσης ενεργητικού
- Δείκτης μικτού περιθωρίου κέρδους
- Δείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους
- Δείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων

Αριθμοδείκτες υποχρεώσεων και φερεγγυότητας

- Δείκτης υποχρεώσεων
- Δείκτης ιδίων κεφαλαίων
- Δείκτης πολλαπλασιαστής ιδίων κεφαλαίων

Όσον αφορά το κομμάτι της εργασίας που αφορά τα συστήματα φορολογίας χρησιμοποιήθηκαν ως πηγές κυρίως νόμοι, όπως αυτοί αποτυπώνονταν σε επίσημα έντυπα, τόσο κρατικά, όσο και τις ευρωπαϊκής ένωσης.

Δομή εργασίας

Η παρούσα εργασία χωρίζεται σε τρία μεγάλα κεφάλαια.

Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζεται βασικά στοιχεία του φορολογικού ανταγωνισμού στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και οι ενέργειες και προσπάθειες αυτής για την αντιμετώπιση των αρνητικών συνεπειών του μέσα από κανονισμούς και αποφάσεις της. Επίσης γίνεται μια εισαγωγή στην σχέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του κλάδου επιβατηγού ναυτιλίας κάνοντας ιδιαίτερη μνεία, στο πολύ σημαντικό για τις εταιρείες επιβατηγού ναυτιλίας ζήτημα της άρσης του Καμποτάζ.

Το δεύτερο κεφάλαιο ασχολείται με τα συστήματα φορολογίας και ειδικότερα τα μοντέλα του φόρου χωρητικότητας. Γίνεται ανάλυση του ελληνικού, του ολλανδικού και του κυπριακού μοντέλου του φόρου χωρητικότητας. Στο τέλος του κεφαλαίου παραθέτονται οι μεταξύ τους διαφορές, κάνοντας αναφορά και σε ορισμένες πρόσθετες προϋποθέσεις ή απαιτήσεις που έχουν θέσει ορισμένα κράτη για την είσοδο μιας εταιρείας στο μοντέλο του φόρου χωρητικότητας.

Στο τρίτο κεφάλαιο ακολουθεί μια χρηματοοικονομική επισκόπηση του κλάδου, με την ανάλυση και παρουσίαση δεκατεσσάρων αριθμοδεικτών, για πέντε ελληνικές και πέντε ευρωπαϊκές εταιρείες σε τρία στάδια για μια χρονική διάρκεια πέντε ετών, από το 2014-2018.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1 Φορολογικός Ανταγωνισμός

Ο Michael Keen (2008) στο έργο του *The New Palgrave Dictionary of Economics* ορίζει τον φορολογικό ανταγωνισμό ως Στρατηγική φορολόγησης σε ένα μη συνεργατικό παιχνίδι μεταξύ δικαιοδοσιών είτε πρόκειται για χώρες ή πολιτείες ή επαρχίες εντός μιας ομοσπονδίας, με κάθε μια να θέτει κάποιες παραμέτρους του φορολογικού της συστήματος σε σχέση με τους φόρους που έχουν καθοριστεί από τους υπολοίπους.

Οι Wilson και Wildasin (2004) δίνουν έναν πιο ευρύ και έναν πιο στενό ορισμό του φορολογικού ανταγωνισμού. Σύμφωνα με τον ευρύ ορισμό ο φορολογικός ανταγωνισμός είναι κάθε μορφής μη συνεργατικής φορολόγησης από ανεξάρτητες κυβερνήσεις. Σύμφωνα με έναν πιο στενό ορισμό φορολογικός ανταγωνισμός είναι οποιαδήποτε μορφή φορολογικής πολιτικής από ανεξάρτητες κυβερνήσεις, και που η κάθε μία από αυτές τις ανεξάρτητες φορολογικές πολιτικές επηρεάζουν την κατανομή των φορολογικών εσόδων στα κρατικά θησαυροφυλάκια. Ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει κάθετο φορολογικό ανταγωνισμό και αυτό συμβαίνει 'όταν διαφορετικά επίπεδα διακυβέρνησης επιβάλλουν φόρους επί της ίδιας φορολογικής βάσης. Από την άλλη σύμφωνα με τον στενό ορισμό που δίνουν οι Wilson και Wildasin (2004) ο φορολογικός ανταγωνισμός είναι οποιασδήποτε μορφής ανεξάρτητες φορολογικές ρυθμίσεις από ανεξάρτητες κυβερνήσεις και οι πολιτικές επιλογές κάθε κυβέρνησης επηρεάζουν την κατανομή μιας κινητής φορολογικής βάσης μεταξύ των δικαιοδοσιών ή των περιφερειών που εκπροσωπούνται από αυτές τις κυβερνήσεις. Αυτός ο ορισμός εξαλείφει τον κάθετο φορολογικό ανταγωνισμό των κεφαλαίων, των εταιρειών, της εργασίας και των διασυνοριακών αγορών. Αυτή η μορφή αναφέρεται συνήθως ως οριζόντιος φορολογικός ανταγωνισμός διότι αυτό συνεπάγεται ανταγωνισμό μεταξύ των κυβερνήσεων στο ίδιο επίπεδο. (Talpos, 2010)

Πως όμως λαμβάνει χώρα ο φορολογικός ανταγωνισμός;

Σύμφωνα με τους Kellermann & Kammer (2009) οι τρόποι που υφίσταται ο φορολογικός ανταγωνισμός γενικότερα αλλά και ειδικότερα στην βιομηχανία της επιβατηγού ναυτιλίας είναι:

1. Τα κράτη υιοθετούν διαφορετικές φορολογικές στρατηγικές και ρυθμίσεις παρέχοντας έτσι την δυνατότητα στις εταιρείες να μειώσουν την φορολογική τους

επιβάρυνση προσαρμόζοντας με τον καλύτερο δυνατό τρόπο την δομή και την λειτουργία τους και εντοπίζοντας τα όποια ‘παράθυρα’ των νόμων για φοροαπαλλαγές.

2. Μετακίνηση των κερδών από τις επιχειρήσεις, πχ μέσω φαινομενικά αύξησης του μεταφορικού κόστους των επιχειρήσεων

3. Προσαρμογή της οικονομικής δομής των επιχειρήσεων. Μπορεί να επιτευχθεί φοροαπαλλαγή μεταφέροντας τα κέρδη σε φορολογικούς παράδεισους μέσω ενδιάμεσων θυγατρικών επιχειρήσεων (Τερζή, 2015)

Οι Davies και Voget (2008-2011) προσδίδουν στον φορολογικό ανταγωνισμό τον διαχωρισμό σε δίκαιο και επιβλαβής

Διάφοροι Ευρωπαϊκοί οργανισμοί προχώρησαν σε καταγραφή στοιχείων που θα μπορούσαν να ωθήσουν τον φορολογικό ανταγωνισμό να χαρακτηριστεί ως επιβλαβείς. Αυτά είναι:

- Φορολογικά κίνητρα που δίνονται για αλλοδαπά υποκείμενα φόρου
- Έλλειψη ανταλλαγής πληροφοριών σε ικανοποιητικά αποτελεσματικό βαθμό και απουσία φορολογικής διαφάνειας
- Υιοθέτηση από κάποιες χώρες πολύ χαμηλών ή μηδενικών φορολογικών συντελεστών
- Μυστικές παροχές
- Μη πραγματική άσκηση οικονομικής δραστηριότητας.
- Ανεπιτυχής προσπάθεια καθορισμού αποδεκτών τιμολογιακών αρχών.

Από την άλλη στον δίκαιο φορολογικό ανταγωνισμό οι όποιες αλλαγές στα συστήματα φορολογίας γίνονται με στόχο την αναδιάρθρωση τους και την διατήρηση της δημοσιονομικής πειθαρχίας. (Βεροπουλίδης, 2018)

1.2 Φορολογικός ανταγωνισμός εντός της Ε.Ε.

Παρά τις προσπάθειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την υιοθέτηση μιας ενιαίας ή εναρμονισμένης προσέγγισης όσον αφορά την έμμεση φορολογία των αγαθών, στον τομέα της φορολογίας εισοδήματος των ατόμων αλλά και των επιχειρήσεων υπάρχουν ακόμη σημαντικές διαφορές μεταξύ των χωρών μελών της. Η φιλοσοφία της ελεύθερης εσωτερικής αγοράς που διέπει την Ευρωπαϊκή Ένωση δεν στάθηκε ικανή να αποτρέψει τα κράτη από την προσπάθεια τους να προσελκύσουν επιχειρήσεις μειώνοντας τους συντελεστές φορολογίας των επιχειρήσεων. Όταν αναφερόμαστε σε φορολογικό ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά, αναφερόμαστε σε αυτήν ακριβώς την τάση των κρατών να προσφέρουν ευνοϊκότερες φορολογικές ρυθμίσεις για να γίνουν πιο

ελκυστικότερα στις επιχειρήσεις. Θεωρείται ότι αυτή η τάση των κρατών θα μπορούσε να οδηγήσει τους φορολογικούς συντελεστές σε εξαιρετικά χαμηλά επίπεδα. Αν και αυτό θεωρείται ακραίο σενάριο, είναι υπαρκτό καθώς η έρευνα έχει δείξει ότι τα κράτη έχουν την τάση να μειώνουν περισσότερο τους φορολογικούς του συντελεστές και να ανταγωνίζονται πιο έντονα τις άμεσα γειτονικές τους χώρες. Κατά συνέπεια, αυτό μπορεί να μας οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι ο φορολογικός ανταγωνισμός είναι υπαρκτός εντός της εσωτερικής αγοράς.

Σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το κατεξοχήν διακυβερνητικό όργανο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα φορολογικά μέτρα θεωρούνται ότι προκαλούν επιζήμιο φορολογικό ανταγωνισμό στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- Όταν το επίπεδο φορολογίας μιας χώρας είναι σημαντικά χαμηλότερο από το γενικό επίπεδο της φορολογίας
- Όταν υπάρχουν φορολογικά πλεονεκτήματα αποκλειστικά για τους μη κατοίκους μιας χώρας
- Φορολογικά κίνητρα για δραστηριότητες που δεν έχουν σχέση με την εγχώρια οικονομία και που συνεπώς δεν επηρεάζουν την εθνική φορολογική βάση.
- Φορολογικά πλεονεκτήματα ακόμη και όταν υπάρχει έλλειψη οικονομικής δραστηριότητας
- Ο τρόπος που γίνεται ο προσδιορισμός του κέρδους για τις εταιρείες που ανήκουν σε πολυεθνικούς ομίλους αποκλίνει από τους διεθνείς κανόνες και τα πρότυπα.
- Έλλειψη διαφάνειας όσον αφορά την εφαρμογή της σχετικής φορολογικής νομοθεσίας

Ως συνέπεια αυτών το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, δημιούργησε μια ομάδα εργασίας, η οποία είχε ως σκοπό την σύνταξη ενός κώδικα δεοντολογίας για την αναγνώριση διαφορετικών δυνητικά επιβλαβών πρακτικών. (Cleynenbreugel,2019)

1.3 Προσπάθειες Εναρμόνισης

Η προσπάθεια εναρμόνισης των διαφορετικών εθνικών φορολογικών καθεστώτων είχε ήδη ξεκινήσει από την δεκαετία του 1960.Στις εκθέσεις του 1962, του 1970, και του 1992, οι εμπειρογνώμονες που είχαν οριστεί ύστερα από πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, πρότειναν ορισμένες μορφές εναρμόνισης των φορολογικών καθεστώτων των κρατών μελών. Ωστόσο, δεν υπήρξε η ανάλογη πολιτική βούληση και οι προτάσεις αυτές δεν υλοποιήθηκαν ποτέ. Μετά την εφαρμογή όμως του κώδικα δεοντολογίας το 1997, η Επιτροπή αποφάσισε να προβεί σε πιο συγκεκριμένες ενέργειες. Πρότεινε την

σταδιακή εναρμόνιση του φορολογικού δικαίου των κρατών μελών. Εδώ μπορούμε να διακρίνουμε δύο στάδια.

Κατά το πρώτο στάδιο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε πρόσθετα μέτρα που στόχευαν στην αύξηση της διαφάνειας και την κατάργηση των περαιτέρω εμποδίων που επιβάλλει η φορολογική νομοθεσία στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η Επιτροπή παρουσίασε ένα σχέδιο για την πρόληψη και την καταστολή των αθέμιτων εταιρικών και οικονομικών πρακτικών. Σε αυτό το σχέδιο η Επιτροπή ζητούσε αυξημένη διαφάνεια στην ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τους φόρους που πληρώνουν οι επιχειρήσεις. Αυτό θα βοηθούσε στην φορολόγηση των πολυεθνικών επιχειρήσεων με μεγαλύτερη ακρίβεια και ορθότητα. Το 2009, με ένα έγγραφο που αναφερόταν στην 'Καλή Διακυβέρνηση'. Αυτό ήταν η ανακοίνωση 201 τελικό κείμενο της 28ης Απριλίου 2009 για την «Πρόωθηση της χρηστής διακυβέρνησης σε θέματα φορολογίας» (Επιτροπή Ευρωπαϊκών κοινοτήτων, 2009) η Επιτροπή πρότεινε στα μέλη τα μέτρα τα οποία θα μπορούσαν να λάβουν. Αν και το έγγραφο αυτό δεν ασχολείται άμεσα με τον φορολογικό ανταγωνισμό, η Επιτροπή πίστευε ότι η μεγαλύτερη διαφάνεια θα μπορούσε να μειώσει τις ανταγωνιστικές πρωτοβουλίες των κρατών-μελών στον τομέα των φόρων. Ωστόσο, τα μέσα αυτά που προτάθηκαν δεν είχαν νομικά δεσμευτικό χαρακτήρα για τα κράτη μέλη.

Στο δεύτερο στάδιο η Επιτροπή πρότεινε πιο άμεσα μέτρα για την εναρμόνιση της φορολογικής βάσης για τις πολυεθνικές επιχειρήσεις στην εσωτερική αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ξεκινώντας με τις ανακοινώσεις του 2001, ανακοίνωση 582 τελικό κείμενο της 23ης Οκτωβρίου του 2001, «Προς μία εσωτερική αγορά χωρίς φορολογικά εμπόδια-Στρατηγική για την πρόβλεψη ενοποιημένης φορολογικής βάσης για τις δραστηριότητες των εταιρειών σε επίπεδο Ε.Ε» (Επιτροπή Ευρωπαϊκών κοινοτήτων, 2001), του 2003 την ανακοίνωση 726 της 24ης Νοεμβρίου 2003 «Μια εσωτερική αγορά χωρίς φορολογικά εμπόδια-επιτεύγματα, τρέχουσες πρωτοβουλίες και εναπομένοντα προβλήματα» (Επιτροπή Ευρωπαϊκών κοινοτήτων, 2003), του 2005, (Ανακοίνωση 330 τελικό κείμενο της 20^{ης} Ιουλίου 2005 «Κοινές δράσεις για την ανάπτυξη και την απασχόληση: το κοινοτικό πρόγραμμα της Λισσαβόνας» (Επιτροπή Ευρωπαϊκών κοινοτήτων, 2005) και του 2007, ανακοίνωση 223 τελικό κείμενο της 16ης Σεπτεμβρίου 2009, «Για την εφαρμογή του κοινοτικού προγράμματος βελτίωσης της οικονομικής ανάπτυξης και της απασχόλησης και ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων της Ε.Ε.: Περαιτέρω επιτευχθείσα πρόοδος κατά το 2006 και τα επόμενα βήματα για την υποβολή πρότασης για την κοινή ενοποιημένη βάση φορολογίας των επιχειρήσεων» (Επιτροπή Ευρωπαϊκών κοινοτήτων, 2007).

Η Επιτροπή πρότεινε το 2011 μια εναρμονισμένη ή κοινά ενοποιημένη βάση φορολογίας εταιρειών. Σύμφωνα με την πρόταση αυτή, οι διασυνοριακές εταιρείες θα έπρεπε να συμμορφωθούν με ένα ενιαίο στην Ευρωπαϊκή Ένωση σύστημα υπολογισμού του φορολογητέου εισοδήματος τους. Πιο συγκεκριμένα, οι επιχειρήσεις θα μπορούσαν να υποβάλλουν μια ενιαία φορολογική δήλωση για όλες τις δραστηριότητες τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Θα μπορούσαν επίσης να αντισταθμίσουν τυχόν ζημίες σε ένα κράτος-μέλος έναντι κερδών σε ένα άλλο. Κατόπιν, τα ενοποιημένα φορολογητέα κέρδη θα κατανέμονταν μεταξύ των κρατών-μελών όπου δραστηριοποιούνταν ο όμιλος, χρησιμοποιώντας έναν τύπο υπολογισμού, επιτρέποντας έτσι σε κάθε κράτος-μέλος να φορολογήσει το μερίδιό του από τα κέρδη με τον δικό του εθνικό φορολογικό συντελεστή. Η πρόταση στόχευε στην κατάργηση του μεγαλύτερου μέρους του φορολογικού ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών μελών.

Ωστόσο η πρόταση αυτή θα ενίσχυε την συνοχή μεταξύ των διαφόρων εθνικών φορολογικών συστημάτων αλλά δεν θα οδηγούσε στην εναρμόνιση των φορολογικών συντελεστών. Η ύπαρξη των διαφορών των φορολογικών συντελεστών επιτρέπει την διατήρηση ενός ορισμένου βαθμού φορολογικού ανταγωνισμού στην αγορά.

Αυτή η πιο δίκαια μορφή φορολογικού ανταγωνισμού προσφέρει μεγαλύτερη διαφάνεια και επιτρέπει στα κράτη-μέλη να εξετάζουν τόσο την ανταγωνιστικότητα της αγοράς όσο και τις ανάγκες του προϋπολογισμού τους, πριν λάβουν την απόφαση για τον καθορισμό των φορολογικών συντελεστών τους.

Επιδιώκοντας λοιπόν την κατάργηση των ανισορροπιών των εθνικών φορολογικών συστημάτων και της αδιαφάνειας, η πρόταση περιείχε ισχυρές διατάξεις κατά της κατάχρησης. Την εποχή εκείνη όμως τα κράτη μέλη δεν ήταν πρόθυμα να προχωρήσουν με αυτή την πρόταση. Έτσι και ελλείψει ομοφωνίας η πρόταση αυτή δεν προχώρησε.

Πρόσφατα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προχώρησε σε άλλες δύο προτάσεις όσον αφορά την διαδικασία εναρμόνισης, που αφορούσαν την αύξηση της διαφάνειας και της κοινής φορολογικής βάσης των εταιρειών. Αυτή την φορά φαίνεται να έχει φανεί πρόοδος κυρίως στον τομέα της αυξημένης διαφάνειας. Πιο συγκεκριμένα τον Ιούνιο του 2015 η Επιτροπή πρότεινε ένα πακέτο μέτρων για την αποφυγή της φοροαποφυγής αλλά και της φοροδιαφυγής μέσα από το «Σχέδιο δράσης για τη φορολογία των επιχειρήσεων» (Επιτροπή Ευρωπαϊκών κοινοτήτων, 2015).

Το σχέδιο αυτό εγκρίθηκε από το συμβούλιο τον Ιούλιο του 2016, και αποτελούνταν από δέσμες κανόνων. Αρχικά, τα έξοδα δανεισμού θα εκπίπτουν κατά την φορολογική περίοδο στην οποία πραγματοποιούνται μόνο μέχρι το 30% των

κερδών προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων του φορολογούμενου. Δεύτερον, ο φορολογούμενος υπόκειται σε φόρο με ποσό ίσο με την αγοραία αξία των περιουσιακών στοιχείων που μεταβιβάζονται, αφαιρούμενης της αξίας τους για φορολογικούς σκοπούς (φορολογικές αποσβέσεις), σε περίπτωση αλλαγής έδρας ή μόνιμης εγκατάσταση σε άλλο κράτος μέλος. Τρίτον η εταιρεία καθιερώνει τον 'αλλοδαπό εταιρικό κανόνα'. Σύμφωνα με αυτόν, τα κράτη μέλη φορολογούν σε μεγαλύτερη ή μικρότερη έκταση της δραστηριότητας της ελεγχόμενης αλλοδαπής εταιρείας στην επικράτεια τους. Τέταρτον, η οδηγία περιέχει μια γενικότερη ρήτρα κατά της κατάχρησης. Σύμφωνα με αυτήν, το κράτος μέλος αγνοεί ένα καθεστώς ή μια σειρά ρυθμίσεων, οι οποίες, έχουν τεθεί σε εφαρμογή για τον κύριο σκοπό ή έναν από τους κύριους σκοπούς για την απόκτηση ενός φορολογικού πλεονεκτήματος στην περίπτωση που αυτό αποβαίνει εις βάρος του αντικειμένου ή του σκοπού του εφαρμοστέου φορολογικού δικαίου, λαμβανομένων υπόψη όλων των σχετικών γεγονότων και περιστάσεων. Μια ρύθμιση μπορεί να περιλαμβάνει περισσότερα από ένα βήματα ή τμήματα. Δεν μπορούν να αναγνωρίζονται ρυθμίσεις που δεν αντικατοπτρίζουν την οικονομική πραγματικότητα.

Αυτή η οδηγία εναρμόνισης αφορά μόνο τις ελάχιστες από τα κράτη μέλη απαιτήσεις και δεν αποκλείει την εφαρμογή εγχώριων διατάξεων που αποσκοπούν στην διασφάλιση υψηλότερου επιπέδου προστασίας της εγχώριας εταιρικής φορολογικής βάσης. Με τον τρόπο αυτό η Επιτροπή επιδίωκε να περιορίσει την έκταση του επιζήμιου ανταγωνισμού των εταιρικών φόρων. Τα κράτη έπρεπε να εφαρμόσουν την συγκεκριμένη οδηγία πριν την 1^η Ιανουαρίου του 2019.

Όσον αφορά την εναρμόνιση της ενοποιημένης φορολογικής βάσης για τις εταιρείες η Επιτροπή το 2016, επανέλαβε την πρόταση που ήδη είχε κάνει το 2011. Προτείνονταν μια κοινή και ενοποιημένη φορολογική βάση για αυτές. Μένει να δούμε το εάν η πρόταση αυτή θα εγκριθεί και το πότε θα γίνει η εφαρμογή της σε επίπεδο κράτους μέλους. Στις 19 Ιουνίου 2018, η Γαλλία και η Γερμανία κατέθεσαν μια κοινή πρόταση για αυτό το θέμα, και η οποία βρίσκεται στην διαδικασία της εξέτασης.

Μολονότι , οι νομοθετικές αυτές πρωτοβουλίες και προτάσεις σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχουν δείξει την έντονη ευαισθησία της στο θέμα αυτό, ο επιθετικός φορολογικός ανταγωνισμός απαιτεί περισσότερα μέτρα εναρμόνισης. Τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης πιέζουν τα κράτη μέλη να λάβουν μέτρα κατά των στρατηγικών των εταιρειών για αποφυγή φόρου, στέλνοντας έτσι το μήνυμα ότι ο επιθετικός φορολογικός ανταγωνισμός και η φοροαποφυγή δεν γίνονται πλέον ανεκτά στην εσωτερική αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (Cleynenbreugel, , 2019)

1.4 Κανόνες Κρατικών Ενισχύσεων

Οι κανόνες που αφορούν τις κρατικές ενισχύσεις αποτελούν ουσιαστικά ένα εναλλακτικό νομοθετικό μέσο στην προσπάθεια αντιμετώπισης του επιθετικού φορολογικού ανταγωνισμού. Από την δεκαετία του 1990 η Επιτροπή διατύπωσε την βούληση της να χρησιμοποιήσει τις εκτελεστικές αρμοδιότητες της, στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων προκειμένου να καταδικάσει και να απαγορεύσει ειδικά φορολογικά καθεστώτα τα οποία νόθευαν ή απειλούσαν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά.

Σύμφωνα με το άρθρο 107 της Συνθήκης για την Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τυχόν πλεονεκτήματα ή ενισχύσεις που παρέχει η δημόσια αρχή κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε προεπιλεγμένες επιχειρήσεις ή ομάδες επιχειρήσεων και έχει ως αποτέλεσμα τον επηρεασμό του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών, θεωρούνται ασυμβίβαστα με τον σκοπό της ενίσχυσης της εσωτερικής αγοράς της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι ενισχύσεις λοιπόν αυτές δεν μπορούν να χορηγούνται στους δικαιούχους χωρίς την ρητή εξουσιοδότηση της Επιτροπής ή την ύπαρξη ενός νομικού μέσου που να το επιτρέπει.

Τα πλεονεκτήματα που χορηγούν οι δημόσιες αρχές δεν είναι απαραίτητο να έχουν μόνο την μορφή της άμεσης επιδότησης. Πλεονέκτημα για προεπιλεγμένες επιχειρήσεις ή ομάδες επιχειρήσεων χαρακτηρίζεται επίσης και οτιδήποτε οδηγεί σε απώλεια εισοδήματος από την δημόσια αρχή, όπως οι φορολογικές ελαφρύνσεις. Οι διατάξεις περί κρατικών ενισχύσεων και η συνοδευτική απαγόρευση χορήγησης πλεονεκτημάτων που χαρακτηρίζονται ως κρατικές ενισχύσεις, ισχύουν μόνο για τα λεγόμενα 'επιλεκτικά μέτρα'. Τα μέτρα χαρακτηρίζονται ως επιλεκτικά εφόσον ισχύουν για μία μόνο εταιρεία σε έναν συγκεκριμένο οικονομικό τομέα ή για ένα συγκεκριμένο τμήμα εδάφους του κράτους μέλους. Τα μέτρα που εφαρμόζονται σε όλους τους οικονομικούς παράγοντες και σε όλη την επικράτεια ενός κράτους μέλους δεν είναι επιλεκτικά. Δηλαδή δεν θεωρείται ως επιλεκτικό μέτρο η γενική μείωση των φορολογικών συντελεστών των επιχειρήσεων και η προσπάθεια προσέλκυσης αυτών για ίδρυση ή εγκατάσταση στην επικράτεια του κράτους μέλους. Στο πλαίσιο αυτό ο ρόλος των διατάξεων περί κρατικών ενισχύσεων είναι συγκεκριμένος και περιορισμένος. Προβλέπει μόνο έναν αριθμό φορολογικών ρυθμίσεων σε επίπεδο κρατών μελών, και επιπλέον επικεντρώνεται μόνο σε εκείνες που θα μπορούσαν να θεωρηθούν ότι περιλαμβάνουν επιλεκτικά πλεονεκτήματα. Η Επιτροπή επικεντρώνεται κυρίως στις αποκαλούμενες πρακτικές φορολογικής διακυβέρνησης των κρατών μελών. Οι κανόνες

που θέτει η Επιτροπή εμποδίζουν τα κράτη μέλη να παρέχουν αθέμιτα πλεονεκτήματα μόνο σε επιλεγμένες εταιρείες. Για παράδειγμα ένα κράτος μέλος δεν μπορεί να προσφέρει φορολογικά πλεονεκτήματα σε μια πολυεθνική επιχείρηση που δεν δραστηριοποιείται καν στην επικράτεια της.. Εάν έπραττε κάτι τέτοιο θα δημιουργούσε στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό , κάτι που είναι παράνομο βάση των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Από το 2013 και μετά η Επιτροπή έδειξε μεγαλύτερο ενδιαφέρον αναφορικά με τα φορολογικά πλεονεκτήματα που παρέχουν τα κράτη μέλη κυρίως σε πολυεθνικές επιχειρήσεις μέσω φορολογικών αποφάσεων που αφορούν συγκεκριμένη εταιρεία ή φορολογικών συμφωνιών ειδικά προσαρμοσμένων. Σε σχέση με αυτό, η Επιτροπή τον Οκτώβριο του 2015, διαπίστωσε ότι η Ολλανδία και το Λουξεμβούργο χορήγησαν παράνομα ενίσχυση στην Starbucks και την Fiat-Chrysler αντίστοιχα.(Δελτίο τύπου της Ευρωπαϊκής επιτροπής της 21.10.2015, «Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφασίζει ότι τα επιλεκτικά φορολογικά πλεονεκτήματα υπέρ της Fiat στο Λουξεμβούργο και της Starbucks στην Ολλανδία είναι παράνομα βάση των κανόνων της Ε.Ε. περί κρατικών ενισχύσεων»). Τον Ιανουάριο του 2016 η Επιτροπή έκρινε ότι το Βέλγιο παρείχε πλεονεκτήματα σε τουλάχιστον 35 πολυεθνικές επιχειρήσεις. (Δελτίο τύπου της Ευρωπαϊκής επιτροπής της 11.01.2016, «Κρατικές ενισχύσεις: η Επιτροπή κρίνει παράνομο το Βελγικό σύστημα φορολόγησης ‘πλεοναζόντων κερδών. Περίπου 700εκατ. Ευρώ πρόκειται να εισπραχθούν από 35 πολυεθνικές εταιρείες»). Τον Αύγουστο του 2016, η Ιρλανδία καταδικάστηκε για παροχή φορολογικών πλεονεκτημάτων στην Apple άνω των 13 δισεκατομμυρίων Ευρώ. (Δελτίο τύπου της Ευρωπαϊκής επιτροπής της 30.08.2016, «Κρατική ενίσχυση: Η Ιρλανδία χορήγησε παράνομα φορολογικά πλεονεκτήματα στην Apple αξίας έως 13 δισεκατομμύρια Ευρώ») Τον Οκτώβριο του 2017, το Λουξεμβούργο θεωρήθηκε ότι παρείχε κρατικές ενισχύσεις στην Amazon. (Δελτίο τύπου της Ευρωπαϊκής επιτροπής της 4.10.2017, «Κρατική ενίσχυση: Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το Λουξεμβούργο χορήγησε παράνομα φορολογικά πλεονεκτήματα στην Amazon ύψους περίπου 250 εκ. Ευρώ»). Οι παραπάνω είναι ορισμένες από τις σημαντικότερες αποφάσεις της Επιτροπής, στο ζήτημα της παράνομης χορήγησης κρατικών ενισχύσεων, που έχουν κυρίως την μορφή παροχής φορολογικών πλεονεκτημάτων. Πάντως αξίζει να σημειωθεί ότι και σε αυτές τις περιπτώσεις και σε άλλες εκκρεμούν προς εκδίκαση στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο προσφυγές των κρατών μελών κατά των αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Το πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις παρέχει δυνητικά στην Επιτροπή ένα ισχυρό μέσο για την απαγόρευση των επιθετικών πρωτοβουλιών φορολογικού σχεδιασμού των

κρατών μελών. Ωστόσο οι διατάξεις περί κρατικών ενισχύσεων είναι ένα μόνο συμπληρωματικό μέσο για την αντιμετώπιση του επιθετικού φορολογικού ανταγωνισμού, δεδομένου ότι μπορούν να απαγορευθούν μόνο τα ‘ επιλεκτικά μέτρα’, κάτι που δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να υιοθετήσουν μια συνολικά ανταγωνιστική εταιρική φορολογική πολιτική. Έτσι υπάρχει ακόμη ένα σημαντικό περιθώριο ευχέρειας στα κράτη μέλη που επιθυμούν να προσελκύσουν επιχειρήσεις στο έδαφος τους.

1.5 Συντονισμός της Δημοσιονομικής Πολιτικής

Ένας άλλος τομέας στον οποίο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιδίωξε να επιταχύνει την διαδικασία εναρμόνισης ή σύγκλισης των φορολογικών καθεστώτων φορολογίας επιχειρήσεων των κρατών μελών ήταν ο συντονισμός της δημοσιονομικής πολιτικής. Μετά το τέλος της κρίσης του 2009-2010, που αφορούσε κυρίως το δημόσιο χρέος, η Ευρωπαϊκή Ένωση θέλησε να ενισχύσει την εποπτεία της όσον αφορά τις οικονομικές και δημοσιονομικές πολιτικές των κρατών μελών, κυρίως εντός αλλά και εκτός της Ευρωζώνης.

Έτσι προχώρησε στην επιβολή νέων δημοσιονομικών υποχρεώσεων στα κράτη μέλη και ενίσχυσε τις διαδικασίες εποπτείας μέσω του αποκαλούμενου Six-pack. Αυτό περιελάμβανε πέντε κανονισμούς και μία οδηγία που επέβαλλε αυστηρές απαιτήσεις δημοσιονομικού ελέγχου στα κράτη μέλη. Στις 16 Νοεμβρίου του 2011, το Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο και το Συμβούλιο υιοθέτησαν το Six-pack, και πιο συγκεκριμένα τον κανονισμό με αρ.1173/2011 (ΕΠΙΣΗΜΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ Ε.Ε., 2011) σχετικά με την αποτελεσματική επιβολή της δημοσιονομικής εποπτείας στην ζώνη του Ευρώ, τον κανονισμό με αρ.1174/2011(ΕΠΙΣΗΜΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ Ε.Ε., 2011) σχετικά με τα μέτρα επιβολής για την διόρθωση των υπερβολικών μακροοικονομικών ισορροπιών, τον κανονισμό με αρ.1175/2011 (ΕΠΙΣΗΜΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ Ε.Ε., 2011)για την τροποποίηση του κανονισμού αρ. 1466/97 (ΕΠΙΣΗΜΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ Ε.Ε., 1997) του Συμβουλίου για την ενίσχυση της παρακολούθησης της δημοσιονομικής κατάστασης και την εποπτεία και τον συντονισμό των οικονομικών πολιτικών, τον κανονισμό με αρ.1176/2011(ΕΠΙΣΗΜΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ Ε.Ε., 2011) σχετικά με την πρόληψη και την διόρθωση των μακροοικονομικών ισορροπιών, τον κανονισμό με αρ.1177/2011(ΕΠΙΣΗΜΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ Ε.Ε., 2011) ο οποίος και τροποποιούσε τον κανονισμό 1467/97 (ΕΠΙΣΗΜΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ Ε.Ε., 1997)του Συμβουλίου για την επιτάχυνση και την διασαφήνιση της διαδικασίας εφαρμογής του υπερβολικού

ελλείμματος και την οδηγία 85/2011(ΕΠΙΣΗΜΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ Ε.Ε., 2011) του Συμβουλίου σχετικά με τις απαιτήσεις για τα δημοσιονομικά πλαίσια των κρατών μελών. Επιπλέον τα μέτρα αυτά ακολούθησε η Συνθήκη για τη Σταθερότητα, τον Συντονισμό και την Διακυβέρνηση στην Οικονομική και Νομισματική Ένωση, που υπογράφηκε την 1^η Φεβρουαρίου του 2012, και που άρχισε να ισχύει από την 1^η Ιανουαρίου του 2013. Το πλαίσιο αυτό, συμπληρώθηκε αργότερα από ένα πακέτο δύο κανονισμών το οποίο εδραίωσε τις υποχρεώσεις των κρατών μελών. Στις 21 Μάιου του 2013 εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ο κανονισμός 472/2013(ΕΠΙΣΗΜΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ Ε.Ε., 2013)σχετικά με την ενίσχυση της οικονομικής και δημοσιονομικής εποπτείας των καρτών μελών στο Ευρώ, και τον κανονισμό 473/2013 (ΕΠΙΣΗΜΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ Ε.Ε., 2013)σχετικά με τις κοινές διατάξεις για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των σχεδίων δημοσιονομικών προγραμμάτων και την διασφάλιση της διόρθωσης του υπερβολικού ελλείμματος των κρατών μελών στην ζώνη του Ευρώ.

Στην περίπτωση αθετήσεων από την πλευρά των κρατών μελών, όπως ήταν και η περίπτωση της Ελλάδας, οι επιβαλλόμενες υποχρεώσεις περιορίζουν την αυτονομία τους, σχετικά με την απόφαση του πόσο μπορούν να επενδύσουν σε ορισμένους τομείς της πολιτικής. Παρόλο που τα κράτη διατηρούν κάποια αυτονομία όσον αφορά την λήψη αποφάσεων σχετικά με το πώς και που θα δαπανήσουν χρήματα, οι ενέργειες τους ενσωματώνονται όλο και περισσότερο σε ένα πλαίσιο δημοσιονομικής εποπτείας σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στα πλαίσια του αναβαθμισμένου νομοθετικού πλαισίου παρουσιάστηκε το λεγόμενο ‘Ευρωπαϊκό Εξάμηνο’. Το ‘Ευρωπαϊκό Εξάμηνο’ παρέχει ένα πλαίσιο για τον συντονισμό των οικονομικών πολιτικών σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Επιτρέπει στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης να συζητούν τα οικονομικά και τα δημοσιονομικά τους σχέδια και να παρακολουθούν την πρόοδο σε συγκεκριμένες περιόδους καθ’ όλη την διάρκεια του έτους (Ευρωπαϊκή Ένωση,2013) Επιπλέον το ‘Εξάμηνο’ αυτό επιτρέπει στην Επιτροπή να θέτει προτεραιότητες και τον τρόπο που πρέπει να διαμορφωθούν οι προϋπολογισμοί των κρατών μελών. Κάθε Νοέμβριο δημοσιοποιούνται αυτές οι προτεραιότητες οι οποίες και αποκαλούνται ως ‘Δέσμη μέτρων για το φθινόπωρο’, και στην συνέχεια η Επιτροπή αξιολογεί τις κοινωνικές και οικονομικές πολιτικές που ισχύουν στα διάφορα κράτη μέλη. Στην συνέχεια τα κράτη μέλη αυτά, υποβάλλουν τα προγράμματα μεταρρυθμίσεων τους στην Επιτροπή, η οποία θα τα εξετάσει και θα εγκρίνει ειδικές προτάσεις ανά χώρα τον Μάιο. Άλλη μια υποχρέωση για τα κράτη μέλη είναι η υποβολή των σχεδίων του προϋπολογισμού τους

στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία θα τους εξετάσει και στην συνέχεια θα παρέχει σε κάθε χώρα ξεχωριστά συστάσεις προκειμένου τα κράτη μέλη να καταστήσουν τις οικονομικές και δημοσιονομικές πολιτικές τους πιο υγιείς. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί τις συστάσεις προς κάθε χώρα και την εποπτεία και παρακολούθηση του προϋπολογισμού της, ως συμπληρωματικά μέσα δημοσιονομικού συντονισμού εντός της εσωτερικής αγοράς της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αφενός το 'Εξάμηνο' πιο συγκεκριμένα αναλύει τον τρόπο με τον οποίο τα κράτη μέλη πρέπει να προχωρήσουν προκειμένου να διασφαλίσουν την σταθερότητα των οικονομιών τους, και αφετέρου η Επιτροπή μπορεί να απευθύνει συγκεκριμένες συστάσεις στα κράτη μέλη σχετικά με τις δημοσιονομικές πολιτικές τους και τους τρόπους με τους οποίους θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν η μεταφορά της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην άσκηση αυτής της δημοσιονομικής πολιτικής.

Η ικανότητα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να χρησιμοποιεί το 'Ευρωπαϊκό Εξάμηνο' για να επισημάνει τα προβλήματα του φορολογικού ανταγωνισμού και να ωθήσει τα κράτη μέλη να προσαρμόσουν το δημοσιονομικό τους πλαίσιο είναι ένα πολλά υποσχόμενο μέσο που όμως στην εφαρμογή του είναι περιορισμένης κλίμακας. Παρόλο αυτό, η δημοσιονομική και φορολογική αυτονομία των κρατών μελών περιορίζεται, και οι πολιτικές τους σε αυτούς τους τομείς τίθενται υπό την στενή παρακολούθηση της Επιτροπής. Στο πλαίσιο της διαδικασίας αντιμετώπισης της μακροοικονομικής ανισορροπίας, οι ειδικές αναλύσεις της Επιτροπής για κάθε χώρα μπορεί να οδηγήσουν στον εντοπισμό υπερβολικών ή όχι ανισορροπιών στον προϋπολογισμό αυτής της χώρας. Όπως ήδη αναφέραμε σύμφωνα με τον κανονισμό 1174 του 2011, στην περίπτωση που υπάρχουν ανισορροπίες, το Συμβούλιο εκδίδει συστάσεις για διορθωτικές ενέργειες. Εάν το κράτος μέλος στο οποίο γίνονται οι συστάσεις αυτές, δεν συμμορφωθεί, τότε είναι δυνατή η επιβολή κυρώσεων ή προστίμων στο κράτος αυτό. Ωστόσο για την επιβολή των κυρώσεων αυτών απαιτείται η λήψη αποφάσεων σε πολλά επίπεδα, κάτι που καθιστά περιορισμένη την δυνατότητα του μέσου αυτού ως μέσο αντιμετώπισης του φορολογικού ανταγωνισμού εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι συστάσεις δεν μπορούν να λειτουργήσουν ως υποκατάστατο της πλήρης εναρμόνισης των εταιρικών ή άλλων φορολογικών πολιτικών. Ο έλεγχος του προϋπολογισμού είναι μια συμπληρωματική μορφή αποτροπής των επιθετικών φορολογικών σχεδιασμών των κρατών μελών, και μπορεί να θεωρηθεί ως μια έμμεση αντιμετώπιση του φορολογικού ανταγωνισμού. Ωστόσο δεν υπόκεινται όλα τα κράτη μέλη στον ίδιο βαθμό ελέγχου της δημοσιονομικής τους πολιτικής Αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει αυτά τα κράτη μέλη στην άσκηση ακόμη πιο επιθετικής φορολογικής πολιτικής προκειμένου να

προσελκύσουν επιχειρήσεις από τα κράτη μέλη που βρίσκονται σε μεγαλύτερη επιτήρηση.

Όπως είδαμε παραπάνω η Ευρωπαϊκή Ένωση γενικότερα και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ειδικότερα έχουν αναγνωρίσει το πρόβλημα του φορολογικού ανταγωνισμού και έχουν αναπτύξει διάφορες στρατηγικές στην προσπάθεια αντιμετώπισης του.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ουσιαστικά προτείνει μια στρατηγική σταδιακής σύγκλισης μέσω του συντονισμού της δημοσιονομικής πολιτικής των κρατών μελών, μια πιο σκληρή στρατηγική που αφορά τις κρατικές ενισχύσεις, και μια κλασική στρατηγική εναρμόνισης που στόχο της είναι να εντοπίζει και να καλύπτει τα κενά στην προσπάθεια αυτή της εναρμόνισης. Οι στρατηγικές αυτές λειτουργούν συμπληρωματικά ή μια προς την άλλη προσθέτοντας πλεονεκτήματα στην προσπάθεια αντιμετώπισης του επιθετικού φορολογικού ανταγωνισμού εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δεδομένου ότι τα κράτη μέλη έχουν δημιουργήσει μια εσωτερική αγορά που επιτρέπει τον φορολογικό ανταγωνισμό, η προσπάθεια της Επιτροπής εντοπίζεται στην διόρθωση των υπερβολών, που μπορούν να βλάψουν τα θεμέλια της εσωτερικής αγοράς. Η Επιτροπή δεν μπορεί να αναλάβει δράση, πέρα των διαρθρωτικών μέτρων, στα οποία συμπεριλαμβάνονται και οι προτάσεις εναρμόνισης, που υπερβαίνουν την εντολή που έχει από τις Συνθήκες Λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

1.6 Ευρωπαϊκή Ένωση και Θαλάσσιες μεταφορές

Όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης αυτές νομικά διέπονται από τον κανονισμό 3577/92 (Επίσημη εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 1992) και ο οποίος αποτελεί την εφαρμογή της αρχής για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές εντός των κρατών-μελών. Ο κανονισμός αυτός δίνει την δυνατότητα της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών εντός κάθε κράτους μέλους για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες της κοινότητας που διαθέτουν και εκμεταλλεύονται πλοία που είναι νηολογημένα σε κράτος-μέλος και φέρουν την σημαία του καθώς και ότι πληρούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις που ορίζει το εν λόγω κράτος-μέλος.

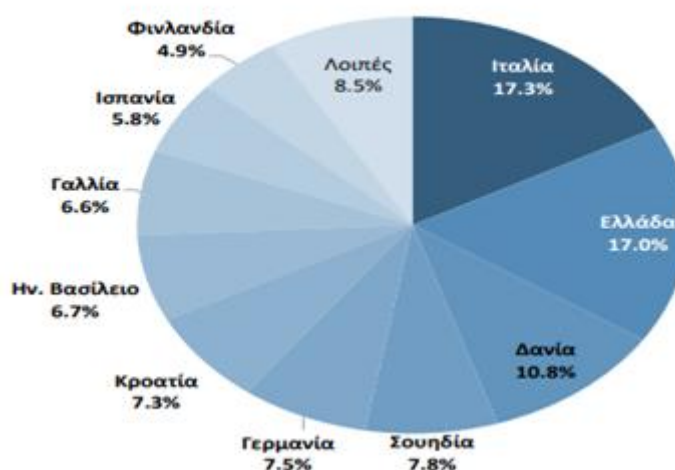
Κύριοι κανονισμοί για την εκτέλεση των μεταφορών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι ο κανονισμός 789/2004 (Επίσημη εφημερίδα της Ε.Ε., 2004) για την μετανηολόγηση φορτηγών και επιβατικών πλοίων εντός της κοινότητας και ο κανονισμός 1406/2002(Επίσημη εφημερίδα της Ε.Ε. 2002) σχετικά με την σύσταση Ευρωπαϊκού οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.(Μάρδας 2013)

Γενικότερα τα μέτρα που λαμβάνει η Ευρωπαϊκή Ένωση για τις θαλάσσιες μεταφορές είναι μέτρα οικονομικού χαρακτήρα, πολιτικών ανταγωνισμού, βελτίωση συνθηκών εργασίας για τα πληρώματα των πλοίων , καταπολέμησης αθέμιτων πρακτικών, και προστασίας του περιβάλλοντος.

1.7 Η Επιβατηγός ναυτιλία στην Ε.Ε.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ένα από τα πυκνότερα δίκτυα θαλασσιών μεταφορών, το οποίο όμως είναι ανομοιογενές μεταξύ των κρατών μελών , λόγω της γεωγραφικής θέσης που διαθέτει κάθε ένα από αυτά .Αξιοσημείωτο είναι ότι οι θαλάσσιες μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι συγκεντρωμένες σε περίπου εξήντα λιμάνια. Το πόσο ανομοιογενές είναι το δίκτυο θαλασσιών μεταφορών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης , προκύπτει και από την μελέτη του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών για την συμβολή της Επιβατηγού Ναυτιλίας στην Ελλάδα που δημοσιεύθηκε τον Νοέμβριο του 2017 (Ι.Ο.Β.Ε. 2017). Ο παρακάτω πίνακας είναι χαρακτηριστικός:

Πίνακας 1.1: Ποσοστιαία κατανομή των αποβιβασθέντων επιβατών μέσω θαλασσίας στις χώρες μέλη της Ε.Ε. το 2015



Σημειώσεις: 1. Αφορά στο σύνολο των αποβιβασθέντων επιβατών(Passengers embarked and disembarked in all ports, inward direction)από ακτοπλοϊκές και πορθμειακές γραμμές στα λιμάνια κάθε χώρας. Δεν περιλαμβάνονται οι επιβάτες κρουαζιέρας. 2. Η μεθοδολογία για τη συλλογή στοιχείων για τις γραμμές Ρίο-Αντίρριο και Πέραμα-Παλούκια Σαλαμίνας άλλαξε το 2014. Ως αποτέλεσμα προέκυψε σημαντική μείωση στον αριθμό επιβατών σε αυτά τα 4 λιμάνια, όπως και στο σύνολο

της χώρας, σε σχέση με προγενέστερες εκτιμήσεις. Για τον ίδιο λόγο, τα στοιχεία πριν και μετά το 2014 για το σύνολο της Ελλάδας, αλλά και της ΕΕ-28 δεν είναι συγκρίσιμα.
Πηγή: Eurostat

Όπως προκύπτει χαρακτηριστικά από τον παραπάνω πίνακα η Ελλάδα και η Ιταλία είναι τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης που παρουσιάζουν την μεγαλύτερη κίνηση Ένα από τα πιο βασικά στοιχεία στην πορεία της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς και στην εύρυθμη λειτουργία της είναι η ύπαρξη και η ανάπτυξη υποδομών θαλασσίων μεταφορών. Η χρηματοδότηση τέτοιων υποδομών ενισχύει γενικότερα την οικονομική ανάπτυξη, αλλά και την απασχόληση. Στόχος της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η πραγματοποίηση ενός πανευρωπαϊκού δικτύου θαλασσίων μεταφορών, το οποίο θα οδηγούσε σταδιακά στην ενοποίηση, αλλά και στην αλληλοσύνδεση των μέσων θαλασσίων μεταφορών. Για τον σκοπό αυτό Η Ευρωπαϊκή Ένωση διατύπωσε μια σειρά στρατηγικών σχεδίων κατά την χρονική περίοδο από το 1995 έως και το 2010 την βελτίωση των εθνικών δικτύων που θα συμμετείχαν στο πανευρωπαϊκό δίκτυο θαλασσίων μεταφορών.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αντιλαμβανόμενη την κοινωνική και οικονομική σημασία των θαλασσίων μεταφορών, προχώρησε στην έκδοση οδηγιών που αφορούν γενικότερα τις ναυτιλιακές εταιρείες, αλλά και ειδικότερα τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην επιβατηγό ναυτιλία. Οι περισσότερες οδηγίες σχετίζονται με την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών και την διάσωση των επιβατών σε περίπτωση που αυτό χρειαστεί., θέματα προσωπικών δεδομένων των επιβατών, υποχρεωτικών επιθεωρήσεων των πλοίων, και διάθεσης εκ μέρους τους επαρκούς εξοπλισμού. Δεν θα αναλύσουμε περισσότερο αυτές τις οδηγίες γιατί δεν αποτελούν μέρος της παρούσας μελέτης. Θα αναφερθούμε όμως στο πολύ σημαντικό για την επιβατηγό ναυτιλία θέμα του Καμποτάζ.

1.8 Η άρση του Καμποτάζ

Το Καμποτάζ είναι ένα προνόμιο για την εθνική ναυτιλία του κάθε κράτους που το ασκεί και του οποίου το μέγεθος των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων που αφορά και η ένταση του εξαρτάται από την πολιτική που θέλει να ακολουθήσει κάθε κυρίαρχο κράτος και εκφράζεται μέσα από την νομοθεσία του. Αφορά την δυνατότητα της αποκλειστικής εκμετάλλευσης των λεγόμενων παράκτιων ναυτιλιακών δραστηριοτήτων

περιλαμβανομένης και της μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ των λιμένων στο εσωτερικό της χώρας. Η πλήρης απελευθέρωση των ενδοκοινοτικών θαλασσιών μεταφορών η οποία ήταν ένα εκ των κομβικών σημείων στην πορεία της ολοκλήρωσης και της δημιουργίας μιας ενιαίας εσωτερικής αγοράς. είχε ως αποτέλεσμα την κατάργηση του προνομίου αυτού. Στην αρχή αρκετές από τις κυβερνήσεις των κρατών μελών, ανάμεσα τους και η ελληνική ήταν επιφυλακτικές και πρόβαλλαν αντιδράσεις όσον αφορά την κατάργηση του προνομίου του καμποτάζ. Πιο συγκεκριμένα τα επιχειρήματα που αντιπάρθεσε η ελληνική κυβέρνηση απέναντι στην κατάργηση του καμποτάζ ήταν:

- Η διατήρηση της δυνατότητας για αποτελεσματική αμυντική προστασία του Αιγαίου προϋποθέτει τον πλήρη έλεγχο του επιβατηγού στόλου και την δυνατότητα επιστράτευσης του, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

- Η κρατική παρέμβαση είναι απαραίτητη για την περιφερειακή ανάπτυξη των νησιών και ειδικότερα των πιο απομακρυσμένων.

- Η δυνατότητα άσκησης κοινωνικής πολιτικής με μέτρα στήριξης για την απασχόληση στην επιβατηγό ναυτιλία

- Κρατική παρέμβαση για την διατήρηση των δρομολογίων και κατά την διάρκεια των χειμερινών μηνών, προκειμένου να στηριχτούν τα απομακρυσμένα νησιά.(Θεοδωρόπουλος, 1998)

Το νέο πλαίσιο για την απελευθέρωση των ενδοκοινοτικών μεταφορών θεσπίστηκε στην Ελλάδα το 2001 με τον νόμο 2932 και ο οποίος έφερε τον τίτλο 'Ελεύθερη Παροχή Υπηρεσιών στις Θαλάσσιες Ενδομεταφορές – Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής -Μετατροπή των Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις' . Ο νόμος αυτός αποτελούσε υποχρέωση της χώρας μας προκειμένου να εναρμονιστεί η εθνική νομοθεσία με Το Κοινοτικό Δίκαιο και πιο συγκεκριμένα με τον κανονισμό Ε.Ο.Κ. 3577/1992, ο οποίος και προέβλεπε την απελευθέρωση των θαλασσιών ενδοκοινοτικών μεταφορών, για όλα τα πλοία με σημαία κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών από την πρώτη Νοεμβρίου του 2002. Για την Ελλάδα όμως η απελευθέρωση θα ισχύσει από την 1.1.2004, δεκατέσσερις μήνες αργότερα από την ημερομηνία που προέβλεπε ο κανονισμός.(Λάμπρου ,2013)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2.1 Συστήματα Φορολόγησης Πλοίων

Γενικότερα τα συστήματα φορολόγησης πλοίων που χρησιμοποιούνται σε διεθνή επίπεδο αλλά και στην Ε.Ε. , ώστε να προκύψει η φορολογική επιβάρυνση για την εκμετάλλευση των πλοίων είναι τρία:

1. Αυτό που χρησιμοποιεί ως βάση υπολογισμού του φόρου τα ακαθάριστα έσοδα του πλοίου . Αυτό γίνεται με την εφαρμογή συντελεστών πάνω στα ακαθάριστα έσοδα. Οι συντελεστές αυτοί μπορεί να διαφέρουν ανάλογα με την κατηγορία του πλοίου , αλλά και ανάλογα με το είδος της μίσθωσης.. Μπορεί να υφίστανται άλλοι συντελεστές για την χρονονάυλωση, άλλοι για την ναύλωση γυμνού πλοίου ή για την μίσθωση του για να πραγματοποιήσει ένα και μόνο δρομολόγιο.

Το βασικότερο πρόβλημα του συστήματος αυτού είναι ότι ο φόρος επιβάλλεται επί των ακαθάριστων εσόδων, χωρίς να λαμβάνει υπόψη του τις δαπάνες που γίνονται για την εκμετάλλευση του πλοίου , και εάν αυτή η εκμετάλλευση είναι κερδοφόρα ή ζημιογόνα. Για παράδειγμα μπορεί πλοία με διαφορετική χωρητικότητα, ηλικία, και τεχνολογία να πληρώνουν τον ίδιο φόρο. Αυτό συμβαίνει γιατί ένα παλαιότερο πλοίο έχει μεγαλύτερο κόστος λειτουργίας. Στα πλεονεκτήματα αυτού του συστήματος είναι ότι είναι σχετικά απλό στην εφαρμογή του και ότι ο φόρος που επιβάλλεται ακολουθεί την πορεία των τιμών της αγοράς.

2. Στο δεύτερο σύστημα ως βάση υπολογισμού του φόρου χρησιμοποιούνται τα καθαρά κέρδη που προκύπτουν από την εκμετάλλευση του πλοίου. Και σε αυτό το σύστημα μπορεί να υπάρχουν διαφορετικοί συντελεστές ανάλογα με την κατηγορία του πλοίου και το είδος της μίσθωσης.

Το σύστημα αυτό θεωρείται το πιο δίκαιο καθώς ο φόρος επιβάλλεται πάνω στο καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα που προκύπτει από την εκμετάλλευση του πλοίου. Στην πράξη όμως προκύπτουν ζητήματα σχετικά με τον προσδιορισμό των καθαρών κερδών και κυρίως με τον προσδιορισμό των εκπιπτόμενων δαπανών.

3. Στο τρίτο σύστημα ο φόρος επιβάλλεται κατά κόρο ολικής ή καθαρής χωρητικότητας ή σε λιγότερες περιπτώσεις κατά τόνο μεταφορικής ικανότητας. Το ποσό του φόρου μπορεί να διαφοροποιείται ανάλογα με την ηλικία ή την κατηγορία των πλοίων. Το πρόβλημα σε αυτό το σύστημα είναι ότι ο φόρος είναι σταθερός και δεν λαμβάνει υπόψη του τα καθαρά ή τα ακαθάριστα έσοδα που προκύπτουν από την εκμετάλλευση του πλοίου. Από την άλλη το σύστημα αυτό είναι αρκετά απλό στην

εφαρμογή του, δεν απαιτεί την ύπαρξη ιδιαίτερου ελεγκτικού μηχανισμού από την πλευρά των δημοσίων αρχών, διευκολύνει τις πλοιοκτήτριες εταιρείες στον προγραμματισμό τους αναφορικά με τις φορολογικές υποχρεώσεις τους δημιουργώντας έτσι ένα σταθερό φορολογικό περιβάλλον που αντιμετωπίζει την αβεβαιότητα.

Τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Ευρωπαϊκή Ένωση έχουν εφαρμοστεί κατά καιρούς και τα τρία συστήματα , όμως το τελευταίο είναι που έχει επικρατήσει τα τελευταία χρόνια. (Καράς 2017)

2.2 Φόρος Χωρητικότητας

Όπως αναφέρθηκε το καθεστώς του φόρου χωρητικότητας είναι αυτό που επικράτησε στο μεγαλύτερο μέρος των χωρών της Ευρωπαϊκής ένωσης. Στα πλαίσια αυτού του είδους του φόρου, το τελικό ποσό του, υπολογίζεται με βάση ένα τεκμαρτό κέρδος που προκύπτει με βάση την χωρητικότητα του πλοίου και έναν συντελεστή φόρου.

Υπάρχουν διάφορες παραλλαγές του συστήματος χωρητικότητας . όπως αυτή που υπολογίζεται με βάση την χωρητικότητα του πλοίου, σε συνάρτηση όμως με τον αριθμό των ημερών που το πλοίο λειτουργούσε.

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση έχουν επικρατήσει δύο παραλλαγές του συστήματος φόρου χωρητικότητας. Το ελληνικό σύστημα και το οποίο υιοθετήθηκε από την Ελλάδα το 1951, και το Ολλανδικό το οποίο ξεκίνησε να εφαρμόζεται το 1996.

2.3 Ελληνικό σύστημα φόρου χωρητικότητας

Το ελληνικό σύστημα του φόρου χωρητικότητας έχει εφαρμογή σε πλοία τόσο ελληνικής όσο και ξένης ιδιοκτησίας , αλλά και στα πλοία που έχουν ξένη ιδιοκτησία και ξένη σημαία και η διοικούσα εταιρεία τους βρίσκεται στην Ελλάδα. Εφαρμόζεται σε όλες τις κατηγορίες πλοίων και σε όλες τις ναυτιλιακές δραστηριότητες, και εξαντλεί την φορολογική υποχρέωση του πλοιοκτήτη του μετόχου ή εταίρου ημεδαπής ή αλλοδαπής εταιρείας οποιασδήποτε μορφής όσον αφορά τον φόρο εισοδήματος για τα κέρδη που προέρχονται από την εκμετάλλευση των πλοίων. Στα απαλλασσόμενα εισοδήματα περιλαμβάνεται και το κέρδος από την πώληση πλοίων ή από την είσπραξη ασφαλιστικής αποζημιώσεως. Ακόμη στην περίπτωση που ημεδαπή ή αλλοδαπή ναυτιλιακή εταιρεία κατέχει πλοία που διαθέτουν ελληνική σημαία και ασκεί και άλλου είδους επιχειρήσεις, εκτός από την εκμετάλλευση των πλοίων αυτών απαλλάσσεται από τον φόρο εισοδήματος για τα κέρδη και τα μερίσματα της κατά

ποσοστό που είναι ίσο με την σχέση που προκύπτει μεταξύ των ακαθάριστων εσόδων που προέρχονται από την εκμετάλλευση του πλοίου και τον συνολικών ακαθάριστων εσόδων της εταιρείας.

Η χωρητικότητα πάνω στην οποία θα επιβληθεί ο φόρος υπολογίζεται από τον πολλαπλασιασμό των συντελεστών με την αντίστοιχη κλίμακα των κόρων χωρητικότητας. Στην συνέχεια οι φορολογητέοι κόροι χωρητικότητας πολλαπλασιάζονται με κλίμακα φορολογικών συντελεστών που αντιστοιχεί στην ηλικία του πλοίου.

Όσον αφορά τα επιβατηγά πλοία, ανήκουν στα πλοία πρώτης κατηγορίας εφόσον εκτελούν δρομολόγια για λιμάνια του εξωτερικού ή μεταξύ λιμένων του εξωτερικού ή έχουν ολική χωρητικότητα άνω των 500 κόρων και κατά το προηγούμενο έτος και τουλάχιστον για ένα εξάμηνο διενεργούσαν δρομολόγια μεταξύ λιμένων του εσωτερικού ή εσωτερικού και εξωτερικού ή μόνον εξωτερικού. (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, 1975) Ο Φόρος προσδιορίζεται με βάση την παρακάτω κλίμακα:

Πίνακας 2.1: Κλίμακα ελληνικού συστήματος φόρου χωρητικότητας πρώτης κατηγορίας υπό σημαία Ε.Ε. και Ε.Ο.Χ. πλην της Ελληνικής

ΚΛΙΜΑΚΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΦΟΡΟΥ ΒΑΣΗ ΗΛΙΚΙΑΣ
100-10000	1,20	0-4 ΕΤΗ 1,420
10001-20000	1,10	5-9 ΕΤΗ 2,546
20001-40000	1	10-19 ΕΤΗ 2,492
400001-80000	0,90	20-29 ΕΤΗ 2,358
80001 ΚΑΙ ΑΝΩ	0,80	30 ΕΤΗ & ΑΝΩ 1,822

Πηγή: ΑΑΔΕ Γενική δ/ση φορολογικής διοίκησης, 2017)

Έστω για παράδειγμα ότι έχουμε ένα επιβατηγό πλοίο χωρητικότητας 15.000 κόρων ολικής χωρητικότητας και η ηλικία του πλοίου είναι επτά έτη. Ο φόρος που θα προκύψει υπολογίζεται ως εξής:

Πολλαπλασιάζουμε την κλίμακα ολικής χωρητικότητας σε κόρους με τους συντελεστές
 $(10000 * 1,20) + (5.000 * 1,10) = 17500$ φορολογητέοι κόροι ολικής χωρητικότητας

Στην συνέχεια το παραπάνω το πολλαπλασιάζουμε με τον συντελεστή φόρου βάση ηλικίας. Στο παράδειγμα για τα επτά έτη

$$17.500 * 2,546 = 44.555\$$$

Οι συντελεστές βάση ηλικίας αυξάνονται ετησίως κατά 4% από το επόμενο έτος της θέσπισης του βασικού νόμου 27/1975, δηλαδή από το 1976.

Η κλίμακα αυτή διαφοροποιείται όσον αφορά τον συντελεστή φόρου βάση ηλικίας, όταν πρόκειται για πλοία που φέρουν την Ελληνική σημαία μετά την έναρξη ισχύος του Ν.27/1975, καθώς και για τα πλοία που φορολογούνται με βάση το άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/1953

Πίνακας 2.2: Συντελεστής φόρου βάση ηλικίας- Πλοία Α κατηγορίας με Ελληνική σημαία

ΚΛΙΜΑΚΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΦΟΡΟΥ ΒΑΣΗ ΗΛΙΚΙΑΣ	
100-10000	1,20	0-4ΕΤΗ	0,446
10001-20000	1,10	5-9 ΕΤΗ	0,798
20001-40000	1	10-19 ΕΤΗ	0,781
400001-80000	0,45	20-29 ΕΤΗ	0,739
80001 ΚΑΙ ΑΝΩ	0,20	30ΕΤΗ & ΑΝΩ	0,571

Τέλος και όσον αφορά την κλίμακα για τα πλοία με ξένη σημαία που διαχειρίζονται οι ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 25 του Ν.27/1975 και φορολογούνται με τις διατάξεις φορολογίας του νόμου αυτού και τις πράξεις του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/1953 αυτή είναι:

Πίνακας 2.3: Συντελεστής φόρου βάση ηλικίας- Πλοία Α κατηγορίας- Ξένη σημαία

ΚΛΙΜΑΚΑ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΚΟΡΟΥΣ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΦΟΡΟΥ ΒΑΣΗ ΗΛΙΚΙΑΣ	
100-10000	1,20	0-4 ΕΤΗ	0,433
10001-20000	1,10	5-9 ΕΤΗ	0,775
20001-40000	1	10-19 ΕΤΗ	0,759
400001-80000	0,45	20-29 ΕΤΗ	0,718
80001 ΚΑΙ ΑΝΩ	0,20	30ΕΤΗ ΚΑΙ ΑΝΩ	0,555

Εκτός από τα επιβατηγά που με τις προϋποθέσεις που ορίζει ο νόμος υπάγονται στην πρώτη κατηγορία των πλοίων ανήκουν:

- Τα μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία , δεξαμενόπλοια και πλοία ολικής χωρητικότητας 3000 κόρων και άνω
- Σιδερένια φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου από 500 έως 3000 κόρων ολικής χωρητικότητας που ταξιδεύουν ή πλέουν μεταξύ λιμένων του εξωτερικού
- Πλωτά γεωτρύπανα άνω των 5.000 τόνων καθώς και πλοία διυλιστήρια και αποθήκες πετρελαίων , ολικής χωρητικότητας άνω των 15.000 κόρων που χρησιμοποιούνται για γεωτρήσεις του θαλασσίου βυθού , άντληση από την θάλασσα , διύλιση και εναποθήκευση πετρελαίων ή φυσικών αερίων.

2.3.1 Απαλλαγές και μειώσεις φόρου πλοίων Α Κατηγορίας

Σύμφωνα λοιπόν με τον βασικό νόμο που αφορά την φορολόγηση των πλοίων στην Ελλάδα τα πλοία αυτής της κατηγορίας έχουν μειώσεις ή απαλλαγές στις ακόλουθες περιπτώσεις:

1) Απαλλάσσονται τα πλοία που ναυπηγούνται στην Ελλάδα και μέχρι την συμπλήρωση του έκτου έτους της ηλικίας τους

2) Μείωση φόρου 50% για τα πλοία που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή και μεταξύ μόνο ξένων λιμένων, και τα κρουαζιερόπλοια

3) Πλοία ηλικίας κάτω των είκοσι ετών στα οποία διενεργούνται δαπάνες ανακατασκευής ή επισκευές, οι εργασίες αυτές εκτελούνται στην Ελλάδα και οι δαπάνες των εργασιών αυτών καλύπτονται με την εισαγωγή ξένου συναλλάγματος ποσού τουλάχιστον 100.000\$. Η απαλλαγή ισχύει από το επόμενο της εκτέλεσης των εργασιών έτος , δεν μπορεί να υπερβεί το 50% της δαπάνης, και μέχρι την συμπλήρωση έξι ετών από την εκτέλεση των εργασιών. Η βεβαίωση της εκτέλεσης των εργασιών προκύπτει από υπεύθυνη δήλωση του ναυπηγείου που εκτέλεσε την εργασία καθώς και του υπεύθυνου νηογνώμονα που παρακολούθησε την εκτέλεση των εργασιών, και η εισαγωγή του συναλλάγματος από βεβαίωση της τράπεζας της Ελλάδος.

4) Υπάρχει αναλογική μείωση του φόρου για το διάστημα που ένα πλοίο βρίσκεται σε αργία και αυτή αφορά δύο τουλάχιστον συνεχόμενους μήνες. Για παράδειγμα το πλοίο μπορεί να βρίσκεται σε αργία λόγω επισκευών , έλλειψη εργασιών, ή και να έχει παροπλιστεί.

5) Η περίπτωση αυτή αφορά πλοία που νηολογήθηκαν πριν από την έναρξη ισχύος του νόμου 75/1975, δηλαδή πριν από τις 22/4/1975. Πιο συγκεκριμένα για αυτά τα πλοία ισχύουν οι ακόλουθες επιπλέον απαλλαγές και μειώσεις:

- Απαλλάσσονται της φορολογίας τα πλοία που η ηλικίας τους δεν ξεπερνάει τα δέκα έτη και μέχρι την συμπλήρωση του δεκάτου έτους της ηλικίας τους

- Πλοία ηλικίας κάτω των 30 ετών υπό ελληνική σημαία απαλλάσσονται από τον φόρο για πέντε έτη από την νηολόγηση τους και εφόσον κατά το διάστημα της πενταετίας αυτής έχουν δρομολογηθεί σε τακτικές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή και μόνο μεταξύ λιμένων.

- Απαλλάσσονται μέχρι της συμπλήρωσης του δωδέκατου έτους της ηλικίας τους πλοία που ναυπηγήθηκαν στην Ελλάδα και τέθηκαν υπό Ελληνική σημαία.

2.3.2 Δεύτερη Κατηγορία πλοίων

Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν σύμφωνα με τον Ν.27/1975:

- Τα επιβατηγά πλοία που ταξιδεύουν σε λιμάνια του εσωτερικού , με εξαίρεση αυτά που υπάγονται στην Α΄ κατηγορία
- Τα μηχανοκίνητα φορτηγά πλοία , δεξαμενόπλοια και πλοία ψυγεία ολικής χωρητικότητας μικρότερης των 500 κόρων.
- Σιδερένια φορτηγά πλοία ξηρού και υγρού φορτίου και πλοία από 500-3.000 κόρους ολικής χωρητικότητας που ταξιδεύουν μεταξύ λιμένων του εσωτερικού
- Αλιευτικά, ιστιοφόρα και ναυαγοσωστικά
- Τα πλοιάρια γενικά
- Επίσης εφόσον φέρουν σημαία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ευρωπαϊκού οικονομικού χώρου , τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής και τα ημερόπλοια, Ν.4256/2014, (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως 2014) τα οχηματαγωγά ή επιβατηγά πλοία , τα επιβατηγά ή φορτηγά πλοία που είναι δρομολογημένα σε τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων που εκτελούν υπηρεσίες μεταφορών εντός της Ελλάδας. (Ν.2932/2001), τα λοιπά πλοία μεταξύ θαλασσιών μεταφορών λιμένων του εσωτερικού καθώς και πλοία με χωρητικότητα μικρότερη των 500 κόρων ολικής χωρητικότητας που εκτελούν διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Ο υπολογισμός της φορολογίας για τα πλοία της δεύτερης κατηγορίας γίνεται με βάση τις παρακάτω κλίμακες, όπως προέκυψαν με τις αλλαγές που επέφερε ο Ν.4646/2019 άρθρο 58 παρ.1

Πίνακας 2.4: Κλίμακα πλοίων δεύτερης κατηγορίας

Κλίμακα σε κόρους ολικής χωρητικότητας	Φορολογικός συντελεστής κλίμακας ανά κόρο ολικής χωρητικότητας (€)	Φόρος Κλίμακας (€)	Συνολική χωρητικότητα σε κόρους (GROSS)	Συνολικός ετήσιος φόρος (€)
20	0,90	18,00	20	18,00
30	1,05	31,50	50	49,50
50	1,14	57,00	100	106,50
Για κόρους άνω των 100	1,20	-	-	-

Πηγή: Ernst & Young –Αλλαγές στην φορολογία πλοίων -Δεκέμβριος 2019

Ο υπολογιζόμενος φόρος από τον παραπάνω πίνακα δεν μπορεί να είναι μικρότερος των 200€.

Στην συνέχεια ο φόρος που προκύπτει πολλαπλασιάζεται με συντελεστές ανάλογα με το είδος του πλοίου.

Πίνακας 2.5: Συντελεστής φόρου βάση ηλικίας- πλοία δεύτερης κατηγορίας

Είδος πλοίου	Συντελεστής
Επαγγελματικά πλοία αναψυχής και τουριστικά ημερόπλοια	5
Πλοία πόντισης και συντήρησης καλωδίων και αγωγών, θαλασσίων ερευνών, γεωτρήσεων και αντλήσεων	1
Ρυμουλκά πλοία, ναυαγοσωστικά, πλοηγίδες, πυροσβεστικά και πλοία καθαρισμού και απορρύπανσης θαλασσών	10
Ρυμουλκά των οποίων ο χρόνος δραστηριοποίησης σε υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών δεν υπερβαίνει το 50% του συνολικού χρόνου δραστηριοποίησής τους	0
Βυθοκόροι, φορτηγίδες, γερανοφόρα πλοία	1
Εφοδιαστικά πλοία, ψυγεία, φαρόπλοια, ολέπια	1
Ιδιωτικά πλοία αναψυχής	5
Εκπαιδευτικά πλοία και πλοία επιστημονικών ερευνών	1
Επιβατηγά και φορτηγά πλοία δεύτερης κατηγορίας	1
Αλιευτικά πλοία	0

Πηγή: Ernst & Young –Αλλαγές στην φορολογία πλοίων -Δεκέμβριος 2019

2.3.3 Απαλλαγές και μειώσεις φόρου πλοίων Β' Κατηγορίας

Με βάση το άρθρο 12 του Ν.27/1975

- Ο φόρος που προκύπτει μειώνεται κατά 50%, για τα πλοία που είναι δρομολογημένα σε τακτικές γραμμές μεταξύ ελληνικών και ξένων λιμένων ή μόνο μεταξύ αλλοδαπών λιμένων.
- Ο φόρος μειώνεται κατά 60% για επιβατηγά πλοία, μηχανικά και ιστιοφόρα ανεξάρτητα από το υλικό κατασκευής τους.
- Ο φόρος μειώνεται κατά 75% για τα αλιευτικά σκάφη

Με βάση το άρθρο 13 του Ν.27/1975

- Ο φόρος που επιβαρύνει τα φορτηγά πλοία, τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία ψυγεία που έχουν ηλικία μεγαλύτερη των δέκα ετών και μικρότερη των είκοσι και που τίθενται για πρώτη φορά υπό ελληνική σημαία μειώνεται κατά 50%.
- τα φορτηγά πλοία, τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία ψυγεία, καθώς και τα επιβατηγά πλοία που έχουν ηλικία μεγαλύτερη των είκοσι ετών και τα οποία ανακατασκευάζονται, μετασκευάζονται ή γίνεται αντικατάσταση του συστήματος προώσεως τους, και η δαπάνη αυτή είναι μεγαλύτερη της διπλάσιας αγοραίας αξίας τους, όπως προέκυπτε αυτή κατά τον προηγούμενο χρόνο από την έναρξη των εργασιών, απαλλάσσονται κατά τα 2/3 του φόρου και μέχρι την συμπλήρωση δέκα ετών από την ολοκλήρωση των εν λόγω εργασιών και με την προϋπόθεση ότι αυτές εκτελούνται στην Ελλάδα.
- Τα πλοία που κατασκευάστηκαν στην Ελλάδα και έχουν τεθεί υπό ελληνική σημαία απαλλάσσονται του φόρου μέχρι και την συμπλήρωση του 12^{ου} έτους της ηλικίας τους.
- Τα πλοία γενικότερα μέχρι δέκα ετών και τα φορτηγά πλοία ειδικότερα μέχρι τριάντα ετών που για πρώτη φορά τίθενται υπό ελληνική σημαία απαλλάσσονται από τον φόρο, τα πρώτα μέχρι την συμπλήρωση του δέκατου έτους ηλικίας και τα δεύτερα μέχρι την συμπλήρωση του πέμπτου έτους.
- Τα πλοία τα οποία είναι ηλικίας από δέκα – δεκαπέντε ετών και τα οποία είναι νηολογημένα στο όνομα προσώπων που έχουν ελληνική ιθαγένεια, ή εταιρειών που έχουν συσταθεί κατά τον ελληνικό νόμο, σε ποσοστό τουλάχιστον 50% και για αντικατάσταση πλοίων με ηλικία μεγαλύτερη των είκοσι ετών, της ίδιας πλοιοκτησίας και με ολική χωρητικότητα ίση προς τα 2/3 της αντικαθιστάμενης, απαλλάσσονται για μια πενταετία για τα 2/3 του

φόρου που προκύπτει , με την προϋπόθεση ότι για την πενταετία αυτή παραμένει η κυριότητα ως ποσοστό στο όνομα προσώπων που έχουν ελληνική ιθαγένεια, ή εταιρειών που έχουν συσταθεί κατά τον ελληνικό νόμο.

2.3.4 Εγκαταστάσεις αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών

Σύμφωνα με το άρθρο 25, του ν.27/1975 Γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών επιχειρήσεων οποιουδήποτε τύπου ή μορφής, ασχολούμενα αποκλειστικά με τη διαχείριση, εκμετάλλευση, ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία, πάνω από πεντακόσιους (500) κόρους ολικής χωρητικότητας, εξαιρουμένων των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων και των εμπορικών πλοίων που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, καθώς και με την αντιπροσώπευση πλοιοκτητριών εταιριών, ως και επιχειρήσεων που έχουν ως αντικείμενο εργασιών τις ίδιες με τις παραπάνω αναφερόμενες δραστηριότητες, δύνανται, υποβάλλοντας σχετική αίτηση στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, να εγκαθίστανται στην Ελλάδα κατόπιν άδειας που χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου και η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Η ανωτέρω δυνατότητα παρέχεται κατ' εξαίρεση και σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις, πλοιοκτήτριες ή διαχειρίστριες, ναυαγοσωστικών ή ρυμουλκών πλοίων υπό ξένη σημαία οποιασδήποτε χωρητικότητας.

Η διάρκεια αυτής της άδειας είναι πενταετής και δεν γίνεται να ανακληθεί πριν από την πάροδο της πενταετίας.

Σύμφωνα δε με το άρθρο 26 του ίδιου νόμου η αλλοδαπή πλοιοκτήτρια εταιρεία που εκμεταλλεύεται ή διαχειρίζεται αλλοδαπή εταιρεία εγκαταστημένης στην Ελλάδα , δυνάμει του άρθρου 25 απαλλάσσονται από οποιονδήποτε εισφορά, φόρο ή κρατήσεις για το εισόδημα που αποκτάται στο εξωτερικό από εκμετάλλευση το πλοίου που τυγχάνει πλοιοκτήτρια.

Αυτό όμως μέχρι και το άρθρο 24 του Ν.4110/13, το οποίο τροποποιεί το άρθρο 25 του βασικού νόμου 27/1975 και σύμφωνα με το οποίο επιβάλλεται φόρος στα πλοία υπό ξένη σημαία, των οποίων η διαχείριση γίνεται από ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρείες εγκατεστημένες στην Ελλάδα. Αυτά ισχύουν πάντα και με την επιφύλαξη των συμβάσεων αποφυγής διπλής φορολογίας που

έχει υπογράψει η χώρα. Ο φόρος λοιπόν αυτός βαρύνει τις πλοιοκτήτριες εταιρείες και αφορά τα πλοία που φέρουν ξένη σημαία και βρίσκονται υπό διαχείριση αλλοδαπών ή ημεδαπών ναυτιλιακών εταιρειών που έχουν εγκατασταθεί στην Ελλάδα με βάση το άρθρο 25.

Σημείωση: από το ποσό του φόρου αυτού εκπίπτει ο φόρος χωρητικότητας ή άλλος φόρος που αποδεδειγμένα καταβλήθηκε στην αλλοδαπή.

Επίσης σύμφωνα με το άρθρο 45 του Ν.4152/2013 παρ. 1 Στα γραφεία ή υποκαταστήματα αλλοδαπών επιχειρήσεων οποιουδήποτε τύπου ή μορφής, ασχολούμενα αποκλειστικά με τη ναύλωση, ασφάλιση, διακανονισμό αβαριών, μεσιτεία αγοραπωλησιών ή ναυπηγήσεων ή ναυλώσεων ή ασφαλίσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία, πάνω από πεντακόσιους (500) κόρους ολικής χωρητικότητας, εξαιρούμενων των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων και των εμπορικών πλοίων που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, καθώς και με την αντιπροσώπευση πλοιοκτητριών εταιριών, ως και επιχειρήσεων που έχουν σαν αντικείμενο εργασιών τις ίδιες με τις παραπάνω αναφερόμενες δραστηριότητες, επιβάλλεται ετήσια εισφορά για τέσσερα (4) έτη επί του ετήσιου ποσού του συνολικού εισαγομένου και μετατρεπομένου σε ευρώ συναλλάγματος σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 του Ν. 27/1975 (Α' 77), η οποία υπολογίζεται με την παρακάτω κλίμακα:

Η παραπάνω εισφορά αφορά τα ετήσια ποσά συνολικού εισαγομένου και μετατρεπομένου σε ευρώ συναλλάγματος της τετραετίας 2012 - 2015. Στην περίπτωση που το συνολικό ετήσιο εισαγόμενο και μετατρεπόμενο σε ευρώ συνάλλαγμα μιας επιχείρησης είναι μικρότερο από το προβλεπόμενο ελάχιστο όριο των πενήντα χιλιάδων (50.000) δολαρίων Η.Π.Α., η εισφορά θα πρέπει να υπολογιστεί για πενήντα χιλιάδες και μετατρεπόμενου σε ευρώ και μετατρεπόμενου σε ευρώ (50.000) δολάρια Η.Π.Α.. Η δια του παρόντος άρθρου προβλεπόμενη εισφορά δεν επιβάλλεται σε ημεδαπές και αλλοδαπές εταιρίες, που έχουν εγκαταστήσει γραφείο ή υποκατάστημα δυνάμει του άρθρου 25 του Ν. 27/1975 και ασχολούνται με τη διαχείριση ή εκμετάλλευση πλοίων υπό ελληνική ή ξένη σημαία, καθώς και με τις λοιπές εργασίες που προβλέπονται από την εγκριτική πράξη εγκατάστασή τους

Στην συνέχεια το άρθρο αυτό θα τροποποιηθεί σε σημαντικό βαθμό από το άρθρο 43 του Ν.4336 του 2015 σύμφωνα με το οποίο επιβάλλεται πλέον εισφορά για οκτώ αντί για τέσσερα έτη και εισάγοντας πλέον κλιμάκιο υπολογισμού της εισφοράς που για την περίοδο 2012-2015 ήταν:

Πίνακας 2.6: Κλιμάκιο υπολογισμού εισφοράς εισαγόμενου και μετατρεπόμενου συναλλάγματος σε Ευρώ 2012-2015

Κλιμάκιο ετήσιου συνολικού εισαγόμενου και μετατρεπόμενου σε ευρώ συναλλάγματος (σε δολάρια ΗΠΑ)	Συντελεστής %	Φόρος κλιμακίου	Σύνολο εισαγόμενου και μετατρεπόμενου σε ευρώ συναλλάγματος (σε δολάρια ΗΠΑ)	Σύνολο φόρου (σε δολάρια ΗΠΑ)
200. 000	5	10.000	200.000	10. 000
200. 000	4	8.000	400.000	18. 000
Υπερβάλλον	3			

Πηγή: ΦΕΚ Ν.4336/2015

Και για τα ετήσια ποσά συνολικού μετατρεπόμενος συναλλάγματος σε Ευρώ για τα έτη 2016-2019

Πίνακας 2.7: Κλιμάκιο υπολογισμού εισφοράς εισαγόμενου και μετατρεπόμενου συναλλάγματος σε Ευρώ 2016-2019

Κλιμάκιο ετήσιου συνολικού εισαγόμενου και μετατρεπόμενου σε ευρώ συναλλάγματος (σε δολάρια ΗΠΑ)	Συντελεστής %	Φόρος κλιμακίου	Σύνολο εισαγόμενου και μετατρεπόμενου σε ευρώ συναλλάγματος (σε δολάρια ΗΠΑ)	Σύνολο φόρου (σε δολάρια ΗΠΑ)
200. 000	7	14.000	200.000	14.000
200. 000	6	12.000	400.000	26.000
Υπερβάλλον	5			

Πηγή: ΦΕΚ Ν.4336/2015

2.3.5 Άλλες πρόσφατες σημαντικές φορολογικές αλλαγές

Σύμφωνα με τον Ν.4223/31.12.2013 άρθρο 14 καθορίζεται για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες που διαχειρίζονται ή εκμεταλλεύονται πλοία, ετήσια παροχή για τα έτη 2014, 2015 και 2016 ως εξής:

Για τα πλοία πρώτης και δεύτερης κατηγορίας με συνολική χωρητικότητα άνω των 500 κόρων ολικής χωρητικότητας του Ν.27/1975 που φέρουν ελληνική σημαία επιβάλλεται ποσό το οποίο είναι ίσο με το διπλάσιο του ποσού του φόρου που βεβαιώθηκε για κάθε πλοίο κατά την προηγούμενη φορολογική περίοδο και χωρίς την αφαίρεση των προβλεπόμενων μειώσεων του άρθρου 5 του Ν.27/1975.

Το ίδιο ισχύει και για τα ξένα πλοία των οποίων η διαχείριση γίνεται από ημεδαπές ή αλλοδαπές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα με βάση το άρθρο 25 του Ν.27/1975, χωρίς την αφαίρεση των προβλεπόμενων μειώσεων του άρθρου 5 του Ν.27/1975, αλλά και των παρ. 1 και 5 του άρθρου 26 του ίδιου νόμου.

2.3.6 Αλλαγές με τον 4646/24.12.2019

Σύμφωνα με το άρθρο 57 του συγκεκριμένου νόμου, επιβάλλεται τέλος υπέρ του δημοσίου στα ρυμουλκά που φέρουν ελληνική σημαία και που ο χρόνος δραστηριοποίησης τους στην Θάλασσα δεν υπερβαίνει το 50% του συνολικού χρόνου δραστηριοποίησης τους, Υπόχρεες είναι οι πλοιοκτήτριες εταιρείες που είναι εγγεγραμμένες στο οικείο νηολόγιο ανεξάρτητα εάν η έδρα τους βρίσκεται στην ημεδαπή ή στην αλλοδαπή.(Εφημερίδα της κυβερνήσεως,2019)

Το τέλος για τα ρυμουλκά της περίπτωσης υπολογίζεται σύμφωνα με την ακόλουθη κλίμακα και με βάση την ιπποδύναμη τους:

Πίνακας 2.8: Κλίμακα ετήσιου τέλους ρυμουλκών

Συνολική ισχύς πλοίου σε ίππους (BHP)	Ετήσιο τέλος σε ευρώ
μέχρι 500	6.000
από 501 μέχρι 1000	6.500
από 1001 μέχρι 1500	7.000
από 1501 μέχρι 2000	8.000
από 2001 μέχρι 2500	9.000
από 2501 μέχρι 3000	10.000
από 3001 μέχρι 3500	11.000
από 3501 μέχρι 4000	12.000
από 4001 μέχρι 4500	13.000
από 4501 μέχρι 5000	14.000
από 5001 και άνω	15.000

Πηγή: ΦΕΚ Ν.4646/2019

Τα ίδια ισχύουν και για την περίπτωση των αλιευτικών σκαφών με το τέλος να υπολογίζεται σύμφωνα με την κλίμακα και με βάση το συνολικό μήκος τους:

Πίνακας 2.9: Κλίμακα ετήσιου τέλους αλιευτικών πλοιαρίων

Ολικό μήκος πλοίου σε μέτρα	Ετήσιο τέλος σε ευρώ
μέχρι 6	100
από 6,01 μέχρι 8	150
από 8,01 μέχρι 10	225
από 10,01 μέχρι 12	338
από 12,01 μέχρι 15	506
από 15,01 μέχρι 18	759
από 18,01 μέχρι 24	1.139
από 24,01 μέχρι 30	1.709
από 30,01 μέχρι 36	2.563
από 36,01 μέχρι 45	3.844
από 45,01 και άνω	5.767

Πηγή: ΦΕΚ Ν.4646/2019

Η εφαρμογή του φόρου ξεκινάει με την νηολόγηση των πλοίων αυτών σε ελληνικό λιμάνι και διαρκεί μέχρι και την διαγραφή τους από αυτό.

Μια άλλη σημαντική διάταξη είναι ότι από 1.1.2020 θα υπάγονται στο σύστημα του φόρου χωρητικότητας, τα γραφεία των αλλοδαπών επιχειρήσεων που ασχολούνται με την αντιπροσώπευση ναυλωτριών εταιρειών γυμνών πλοίων ή εταιρειών που μισθώνουν πλοία με χρηματοδοτική μίσθωση.

2.4 Φορολογικό σύστημα φόρου χωρητικότητας Κύπρου

Η Κύπρος υιοθέτησε ένα διαφορετικό απλοποιημένο σύστημα φόρου χωρητικότητας, στην βάση του Ελληνικού μοντέλου, το οποίο έλαβε και την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στις 24/3/2010. Το συγκεκριμένο σύστημα έχει αναδρομική ισχύ από την 1/1/2010, και ήταν η πρώτη φορά που ένα τέτοιο σύστημα εγκρίθηκε από την ευρωπαϊκή επιτροπή για μια χώρα που διαθέτει ανοιχτό νηολόγιο. Η συγκεκριμένη νομοθεσία βελτίωσε μια σειρά από διατάξεις του προηγούμενου νόμου για τις ναυτιλιακές εταιρείες. Όπως για παράδειγμα την απλούστευση των διαδικασιών νηολόγησης πλοίων στο κυπριακό νηολόγιο. Στην παρούσα εργασία όμως θα ασχοληθούμε μόνο με το κομμάτι της φορολογίας, και πιο συγκεκριμένα αυτό που περιλαμβάνει και τα επιβατηγά πλοία.

Το κυπριακό σύστημα του φόρου χωρητικότητας περιλαμβάνει περισσότερες πρόνοιες για τους πλοιοκτήτες προσδίδοντας έτσι στην Κύπρο ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε σχέση με άλλες χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.(Αλιμπέρτης,2016)

Ας ξεκινήσουμε την αναφορά μας με το ποιοι θεωρούνται βάση του νόμου δικαιούχοι για τις πρόνοιες αυτές:

Δικαιούχος είναι κάθε ιδιοκτήτης ναυλωτής ή διαχειριστής πλοίου ο οποίος διατηρεί, ναυλώνει ή διευθύνει αυτό που καθορίζει ο νόμος ως επιλέξιμο πλοίο και το οποίο πραγματοποιεί μια όπως ορίζεται επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Ο νόμος καθορίζει το φόρο χωρητικότητας ο οποίος χρησιμοποιεί ως βάση την καθαρή χωρητικότητα του πλοίου και μια καθορισμένη από τον νόμο κλίμακα συντελεστών.

Όσον αφορά τους διαχειριστές ο ποσοστό των συντελεστών που επιβάλλεται σε αυτούς είναι το 25% αυτών που εφαρμόζονται στους πλοιοκτήτες και στους ναυλωτές των πλοίων.

Ο όρος επιλέξιμο πλοίο αναφέρεται σε κάθε ποντοπόρο πλοίο που είναι νηολογημένο σε όλα τα κράτη που είναι μέλη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας και το νηολόγιο των οποίων έχει αναγνωριστεί από την Κυπριακή Δημοκρατία και το οποίο έχει λάβει πιστοποίηση σύμφωνα με τους ισχύοντες διεθνείς ή εθνικούς κανονισμούς .

Βεβαίως όπως και στην περίπτωση του ελληνικού συστήματος φόρου χωρητικότητας εξαιρούνται κάποιες ειδικές περιπτώσεις πλοίων όπως οι μη αυτοκινούμενοι πλωτοί γερανοί και τα μη ποντοπόρα ρυμουλκά.

Ας δούμε τώρα λοιπόν τι ορίζει ο κυπριακός νόμος, 44/2010 ως επιλέξιμη για τις πρόνοιες ναυτιλιακή δραστηριότητα.(Κυπριακή Δημοκρατία,2010)

Είναι η εμπορική δραστηριότητα η οποία αποτελείται από θαλάσσιες μεταφορές, διαχείριση πληρώματος ή τεχνική διαχείριση επιλέξιμου πλοίου ονομάζεται επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Σχετικά με, τον ορισμό των θαλάσσιων μεταφορών συγκαταλέγονται οι κλασσικές πατροπαράδοτες θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και αγαθών, (αυτές δηλαδή που μας απασχολούν στην παρούσα εργασία) καθώς και άλλες παραπλήσιες δραστηριότητες, όπως τη λειτουργία εγκαταστάσεων για έκδοση εισιτηρίων και τερματικών σταθμών επιβατών, τη φόρτωση και εκφόρτωση φορτίου επιλέξιμου πλοίου και τις ξενοδοχειακές δραστηριότητες και ενέργειες εστίασης, ψυχαγωγίας και λιανικού εμπορίου πάνω σε επιλέξιμο πλοίο. Επιπροσθέτως, συγκαταλέγει τις εργασίες βυθοκόρησης, ρυμούλκησης και τοποθέτησης υποθαλάσσιων καλωδίων

Ποιοι είναι όμως οι πλοιοκτήτες που μπορούν να ενταχθούν στον κυπριακό φόρο χωρητικότητας:

Οι πλοιοκτήτες που κατέχουν πλοία με κυπριακή σημαία εντάσσονται απευθείας στον κυπριακό φόρο χωρητικότητας. Από την άλλη οι πλοιοκτήτες κοινοτικών ή αλλοδαπών πλοίων έχουν το δικαίωμα να επιλέξουν αν θα φορολογούνται με τον φόρο χωρητικότητας. Οι κάτοχοι αλλοδαπών πλοίων θα πρέπει να διαθέτουν κάποιες συγκεκριμένες προϋποθέσεις ώστε να ενταχθούν στον κυπριακό φόρο χωρητικότητας.

Αυτές είναι:

-Θα πρέπει να παραμείνουν στο σύστημα χωρητικότητας για τουλάχιστον δέκα έτη. Εάν αποφασίσουν να αποσυρθούν από το σύστημα του φόρου χωρητικότητας πριν το τέλος της δεκαετίας θα πρέπει να καταβάλλουν την διαφορά μεταξύ του φόρου χωρητικότητας και του εταιρικού φόρου που θα έπρεπε να καταβάλλουν για την ίδια περίοδο σε περίπτωση που δεν ήταν ενταγμένοι στον φόρο χωρητικότητας. Παράλληλα χάνουν το δικαίωμα να επιλέξουν ξανά το σύστημα του φόρου της χωρητικότητας μέχρι να παρέλθει η περίοδος των δέκα ετών.

- Δεν θα πρέπει για διάστημα τριών ετών από την επιλογή του συστήματος φόρου χωρητικότητας να μειωθεί το μερίδιο του στόλου τους, καθώς και η διαχείριση του στόλου τους να γίνεται από την επικράτεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το σύστημα του φόρου χωρητικότητας καλύπτει τα κέρδη που προέρχονται από την εκμετάλλευση του πλοίου , τα άμεσα ή έμμεσα καταβαλλόμενα μερίσματα που προέρχονται από αυτά τα κέρδη, πιστωτικούς τόκους από κεφάλαια κίνησης ή κεφάλαια που χρησιμοποιούνται για την χρηματοδότηση τις επισκευές και την συντήρηση και την εκμετάλλευση του πλοίου. Ακόμη περιλαμβάνει και τα τυχόν κέρδη που προέρχονται από την πώληση πλοίου.

Όσον αφορά τους ναυλωτές έχουν επίσης δικαίωμα να ενταχθούν στο σύστημα του φόρου χωρητικότητας με την προϋπόθεση ότι η χωρητικότητα των πλοίων που ναυλώνει είτε για συγκεκριμένο ταξίδι είτε για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο, δεν υπερβαίνει για διάστημα μεγαλύτερο των τριών φορολογικών περιόδων, το 75% της χωρητικότητας των πλοίων που είτε ναυλώνει είτε έχει στην κατοχή του. Αυτό το ποσοστό μπορεί να φτάσει το 90% , όταν τα πλοία που ναυλώνονται είναι κοινοτικά ή η τεχνική διαχείριση ή και η διαχείριση του πληρώματος των πλοίων εκτελείται από την περιοχή της Ευρωπαϊκής ένωσης και του ευρωπαϊκού οικονομικού χώρου.. Ισχύουν και για τους ναυλωτές οι προϋποθέσεις που υφίστανται για τους πλοιοκτήτες αλλοδαπών πλοίων τόσο ως προς την δεκαετή παραμονή τους στο σύστημα του φόρου χωρητικότητας , όσο και για τις λοιπές απαιτήσεις.

Ας δούμε τώρα τι συμβαίνει και με την περίπτωση που αφορά τους διαχειριστές πλοίων. Αυτοί μπορούν να επιλέξουν το σύστημα του φόρου χωρητικότητας , αρκεί να

ικανοποιούν ορισμένες απαιτήσεις. Η δημιουργία μιας εταιρείας διαχείρισης στην Κύπρο, της οποίας το προσωπικό θα πρέπει να αποτελείται τουλάχιστον κατά 51% από πολίτες κρατών μελών και τουλάχιστον τα 2/3 της διοίκησης και της διαχείρισης της εταιρείας να πραγματοποιούνται στην επικράτεια Κράτους-μέλους. Μία άλλη απαίτηση αφορά την διατήρηση από μέρους του διαχειριστή του αριθμού των πλοίων που διαχειρίζεται και τα οποία θα πρέπει να διαθέτουν σημαία κράτους μέλους για μια περίοδο τουλάχιστον τριών ετών από την στιγμή που θα αποφασίσει να ενταχθεί στο καθεστώς του φόρου χωρητικότητας. Τα πλοία που διαχειρίζεται θα πρέπει να συμμορφώνονται πλήρως με τα διεθνή πρότυπα και τις κοινοτικές οδηγίες σε όλους τους τομείς, όπως ασφάλεια προσωπικού, τήρηση περιβαλλοντολογικών κανόνων εκπαίδευση των ναυτικών και άλλα. Ακόμη σε περίπτωση που οι διαχειριστές παρέχουν και υπηρεσίες τεχνικής υποστήριξης θα πρέπει να είναι πιστοποιημένοι με βάση των κώδικα ISM (International Safety Management) του Διεθνούς οργανισμού Ναυτιλίας.

Το καθεστώς του φόρου χωρητικότητας περικλείει τα κέρδη που προέρχονται από την παροχή υπηρεσιών διαχείρισης του προσωπικού των πλοίων, τεχνικής διαχείρισης, τυχόν μερισμάτων που προκύπτουν από αυτά τα κέρδη και παρέχονται άμεσα ή έμμεσα, καθώς και τους τόκους που προκύπτουν από κεφάλαια που χρησιμοποιούνται για την διαχείριση των πλοίων. Ισχύει και για τους διαχειριστές η περίοδος των δέκα ετών κατά την διάρκεια της οποίας δεν μπορούν να αποχωρήσουν από το καθεστώς του φόρου χωρητικότητας και προβλέπονται και για αυτούς οι ίδιες ποινές.

2.4.1 Συντελεστές φόρου χωρητικότητας Κύπρος

Ο παρακάτω πίνακας περιλαμβάνει τους ισχύοντες συντελεστές στο Κυπριακό σύστημα φόρου χωρητικότητας

Πίνακας 2.10: Κυπριακή κλίμακα φόρου χωρητικότητας

Καθαρή Χωρητικότητα (NT)				
0 - 1.000	1.001 - 10.000	10.001 - 25.000	25.001 - 40.000	> 40.000
€ 36,50 ανά 100 NT	€ 31,03 ανά 100 NT	€ 20,08 ανά 100 NT	€ 12,78 ανά 100 NT	€ 7,30 ανά 100 NT

Πηγή: Υπουργείο εμπορικής ναυτιλίας Κύπρου

Σημείωση: Οι συντελεστές που εφαρμόζονται στους διαχειριστές πλοίων είναι αυξημένοι κατά 25%

Παράδειγμα υπολογισμού φόρου χωρητικότητας

Έστω ένα πλοίο με συνολική καθαρή χωρητικότητα 17536 τόνους. Ο φόρος που θα καταβάλλει θα προκύψει ως εξής:

Από 0-1000 NT $1000/100=10*36,50= 365$

Από 1001-10000 NT $10000/100=100*31,03= 3103$

Από 10001-25000 NT $7536/100=75,36*20,08=1513,23$

Άρα σύνολο φόρου χωρητικότητας για το συγκεκριμένο πλοίο 4981,23

2.4.2 Απαλλαγές φορολογίας Κύπρος

Οι πλοιοκτήτες που φορολογούνται με βάση το καθεστώς χωρητικότητας απαλλάσσονται:

- Για τα κέρδη που προέρχονται από την εκμετάλλευση ενός πλοίου εφόσον αυτό πληροί τις προϋποθέσεις
- Για τα κέρδη που προκύπτουν από την πώληση ενός πλοίου που πληροί τις προϋποθέσεις
- Για τα κέρδη που προέρχονται από την πώληση μετοχών σε πλοιοκτήτρια εταιρεία
- Για τα μερίσματα που καταβάλλονται είτε άμεσα είτε έμμεσα και προέρχονται από όλα τα παραπάνω κέρδη
- Για τα έσοδα που προέρχονται από τόκους που έχουν σχέση με τις επισκευές και την συντήρηση του πλοίου, καθώς και για το κεφάλαιο κίνησης που απαιτείται για την χρήση του πλοίου.

Οι παραπάνω απαλλαγές για να ισχύουν απαιτούν κατά ελάχιστον το 25% της καθαρής χωρητικότητας των πλοίων που έχουν ενταχθεί στο καθεστώς του φόρου χωρητικότητας, τους ανήκουν ή έχουν ναυλωθεί από αυτούς με την μέθοδο της γυμνής ναύλωσης. Το ποσοστό αυτό μπορεί να μειωθεί σε 12,5% εφόσον όλα τα πλοία που έχουν ναυλωθεί διαθέτουν σημαίες χωρών της Ευρώπης και η διοίκηση και διαχείριση τους γίνεται από εταιρείες που είναι εγκατεστημένες στην Ευρωπαϊκή Ένωση ή στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο. (Ιωαννίδου, 2016)

Οι ναυλωτές απαλλάσσονται:

- Για τα εισοδήματα που προέρχονται από την ναύλωση επιλέξιμου πλοίου και το οποίο πραγματοποιεί κάθε επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα από επιλέξιμο ναυλωτή
- Για τα μερίσματα που προκύπτουν από τα κέρδη των παραπάνω εισοδημάτων
- Για τα μερίσματα οποιουδήποτε άλλου νομικού προσώπου που προέρχεται από τα κέρδη επιλέξιμου ναυλωτή από επιλέξιμη ναυτιλιακή δραστηριότητα

- Για τα εισοδήματα που προέρχονται από τόκους που έχουν σχέση με το κεφάλαιο κίνησης ή χρησιμοποιούνται για την πληρωμή δαπανών για υποχρεώσεις που προκύπτουν από ναυλοσύμφωνο, και με εξαίρεση τους τόκους που χρησιμοποιούνται για επενδυτικούς σκοπούς.

Οι διαχειριστές εφόσον επιλέξουν να ενταχθούν στο καθεστώς του φόρου χωρητικότητας θα φορολογηθούν με την ισχύουσα κλίμακα του φόρου προσαυξημένη κατά 25%. Στην αντίθετη περίπτωση που δεν ενταχθούν θα φορολογηθούν με συντελεστή 12,5% επί των κερδών τους.

Αργότερα από την θέσπιση του βασικού νόμου προστέθηκε και η εγκύκλιος 12/2016 με τίτλο ‘ Απαλλαγή από την Έκτακτη Εισφορά για την Άμυνα τραπεζικών τόκων ναυτιλιακών εταιρειών οι οποίες φορολογούνται με βάση το Σύστημα του Φόρου Χωρητικότητας’. Σύμφωνα με αυτήν την εγκύκλιο οι τόκοι που εξαιρούνται σύμφωνα με τον βασικό νόμο από τον φόρο εισοδήματος, εξαιρούνται πλέον και από την έκτακτη εισφορά για την Άμυνα. (Κυπριακή Δημοκρατία-υπουργείο οικονομικών 2010)

2.5 Ολλανδικό σύστημα φόρου χωρητικότητας

Το 1996, η Ολλανδία εισήγαγε ένα νέο φορολογικό σύστημα για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, το οποίο επιτρέπει στις εταιρείες που είναι εγκατεστημένες στην Ολλανδία να επιλέξουν αν θα φορολογηθούν με βάση το τακτικό σύστημα φορολόγησης που ισχύει, δηλαδή βάση των καθαρών κερδών που πραγματοποιούν, ή βάσει ενός συστήματος φόρου χωρητικότητας δηλαδή ενός χαμηλού κατά αποκοπή φόρου με βάση την χωρητικότητα των πλοίων που οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις διαχειρίζονται ή έχουν στην κατοχή τους. (Dutch ministry of infrastructure and environment, 2017)

2.5.1 Όροι του καθεστώτος του φόρου χωρητικότητας

Για να μπορούν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις να επιλέξουν το καθεστώς του φόρου χωρητικότητας θα πρέπει να υπάρχουν οι κάτωθι προϋποθέσεις:

- Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις θα πρέπει να είναι φορολογικοί κάτοικοι Ολλανδίας
- Τα κέρδη των επιχειρήσεων αυτών θα πρέπει να προέρχονται από τις ακόλουθες ναυτιλιακές δραστηριότητες:

α) Την διεθνή μεταφορά προσώπων ή αγαθών

β) Την μεταφορά ανθρώπων ή αγαθών στο εξωτερικό για σκοπούς εξερεύνησης ή εκμετάλλευσης φυσικών πόρων στην θάλασσα. Στην κατηγορία αυτήν

περιλαμβάνονται τα πλοία μεταφοράς, τα πλοία εφοδιασμού και τα εφεδρικά πλοία που χρησιμοποιούνται σε αυτού του είδους την βιομηχανία ανοιχτής θαλάσσης.

γ) Τις δραστηριότητες ρυμούλκησης ή παροχή γενικής βοήθειας στα πλοία που βρίσκονται στην θάλασσα. Τα πλοία που είναι επιλέξιμα είναι εκείνα των οποίων οι λειτουργικές δραστηριότητες, διεξάγονται κατά το μεγαλύτερο μέρος του έτους στην θάλασσα (πάνω από το 50% του έτους).

δ) Τις υπηρεσίες βυθοκόρησης στην θάλασσα. Και σε αυτήν την περίπτωση για να είναι επιλέξιμα τα πλοία θα πρέπει οι λειτουργικές τους δραστηριότητες να διεξάγονται πάνω από το 50% του έτους στην θάλασσα.

ε) Τις υπηρεσίες εξερεύνησης του θαλάσσιου βυθού (ερευνητικά σκάφη)

στ) Τις υπηρεσίες τοποθέτησης καλωδίων και αγωγών στον βυθό της θάλασσας.

ζ) Τις υπηρεσίες που παρέχουν τα σκάφη-γερανοί.

Πότε όμως θεωρείται μια ναυτιλιακή επιχείρηση ότι εκμεταλλεύεται ένα σκάφος;

α) Εάν η επιχείρηση ασκεί σε σημαντικό βαθμό την διαχείριση ενός πλοίου και το πλοίο αυτό φέρει σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, το πλοίο είναι ιδιοκτησίας ή συνιδιοκτησίας της επιχείρησης , και δεν βρίσκεται σε καθεστώς ναύλωσης ως ‘γυμνό πλοίο’.

β) Αν μια επιχείρηση ασκεί κυρίως την εμπορική διαχείριση ενός πλοίου που ανήκει σε μια άλλη εταιρεία, υπό την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση ασκεί διαχείριση σε ένα ή περισσότερα πλοία κατά τον τρόπο που περιγράφεται στην παραπάνω παράγραφο, και με τον όρο συνιδιοκτησία να σημαίνει ότι το μερίδιο της επιχείρησης που έχει στο πλοίο ανέρχεται τουλάχιστον στο 5%.

γ) Εάν μια επιχείρηση εκμεταλλεύεται το πλοίο για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα ή για την εκτέλεση ενός συγκεκριμένου ταξιδιού με την προϋπόθεση ότι η επιχείρηση εκτελεί την σύμβαση διαχείρισης ενός ή περισσότερων πλοίων (με τις ίδιες προϋποθέσεις που αναφέρονται στην παράγραφο α) και της παρέχεται μερίδιο ιδιοκτησίας ή συνιδιοκτησίας στο πλοίο κατά τουλάχιστον 5%.

δ) Εάν η επιχείρηση διεξάγει για λογαριασμό τρίτου ολόκληρη την τεχνική και την ναυτική διαχείριση ενός πλοίου στην Ολλανδία.

2.5.2 Εξαιρέσεις στο θέμα της σημαίας

Παρακάτω ακολουθούν εξαιρέσεις που αφορούν την απαίτηση ότι τα πλοία που εκμεταλλεύεται μια ναυτιλιακή επιχείρηση θα πρέπει να φέρουν σημαία κράτους

μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού χώρου και είναι ιδιοκτησία της ή ναυλώνονται ως γυμνά.

1) Εάν πριν από την λειτουργία ενός νέου πλοίου, το ποσοστό των πλοίων που ήδη χρησιμοποιούνται από οποιαδήποτε ναυτιλιακή επιχείρηση, που φέρουν σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού χώρου, και που πληρούν τις προϋποθέσεις για ένταξη στο φορολογικό καθεστώς του φόρου χωρητικότητας, δεν έχει μειωθεί σε σχέση με την ημερομηνία αναφοράς που είναι η 17^η Ιανουαρίου του 2004. Ο υπολογισμός του ποσοστού αυτού θα γίνει με το σύνολο του στόλου της επιχείρησης που πληροί τις προϋποθέσεις για ένταξη στο καθεστώς του φόρου χωρητικότητας. Για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που υποβάλλουν αίτηση ένταξης στο καθεστώς του φόρου χωρητικότητας μετά την 17^η Ιανουαρίου του 2004, ημερομηνία αναφοράς θεωρείται το τέλος του πρώτου έτους από την ένταξη τους στον φόρο χωρητικότητας.

2) Εάν πριν τεθεί το πλοίο σε λειτουργία, η καθαρή χωρητικότητα των πλοίων που χρησιμοποιούνται ήδη από την ναυτιλιακή επιχείρηση, φέρουν σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού χώρου, και πληρούν τις προϋποθέσεις για ένταξη στο φορολογικό καθεστώς του φόρου χωρητικότητας, ανέρχεται σε ποσοστό τουλάχιστον 60% του στόλου της ναυτιλιακής επιχείρησης ή του πλοίου που δεν πληροί τις προϋποθέσεις για ένταξη στο καθεστώς του φόρου χωρητικότητας.

3) Εάν το μέσο ποσοστό των τελευταίων τριών ετών του συνόλου των πλοίων που έχει μια ναυτιλιακή επιχείρηση, που έχουν τις προϋποθέσεις για ένταξη τους στο Ολλανδικό σύστημα του φόρου χωρητικότητας και φέρουν σημαία κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού χώρου, κατά την τρέχουσα οικονομική χρήση δεν έχει μειωθεί σε σχέση με τον προηγούμενο τριετή μέσο όρο. Τα πλοία που παρέχουν υπηρεσίες βυθοκόρησης και ρυμούλκησης δεν μπορούν να ενταχθούν στην εξαίρεση.

2.5.3 Άμεσα σχετιζόμενες δραστηριότητες

Κέρδη που προέρχονται από δραστηριότητες που σχετίζονται άμεσα με τις επιλέξιμες για το καθεστώς του φόρου χωρητικότητας, ναυτιλιακές υπηρεσίες, όπως αναφέρθηκαν παραπάνω, περιλαμβάνονται και αυτές στο καθεστώς του φόρου χωρητικότητας. Αυτές περιλαμβάνουν την φόρτωση και την εκφόρτωση, καθώς και δραστηριότητες μεταφοράς πλοίων από την ίδια την ναυτιλιακή εταιρεία. Οι άμεσα συνδεδεμένες δραστηριότητες αυτού του είδους εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των

κανονισμών εφόσον εκτελούνται για λογαριασμό των πλοίων που λειτουργούν για την επιχείρηση. Στα κέρδη από την υπερπόντια ναυτιλία δεν περιλαμβάνονται τα κέρδη που προέρχονται από την αλιεία ανοιχτής θαλάσσης, από την παροχή υπηρεσιών πλοήγησης ή τα κέρδη που προέρχονται από την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής.

2.5.4 Η απόφαση επιλογής

Η απόφαση επιλογής για την ένταξη στο καθεστώς του φόρου χωρητικότητας πρέπει να γίνει κατά το πρώτο έτος που θα προκύψουν φορολογητέα κέρδη από τις επιλέξιμες ναυτιλιακές δραστηριότητες όπως αναφέρθηκαν παραπάνω, και στην συνέχεια η απόφαση επιλογής του καθεστώτος φορολογίας θα λαμβάνεται ανά δέκα έτη. Έτσι λοιπόν με την έγκριση της αίτησης ένταξης από την αρμόδια αρχή, το καθεστώς του φόρου χωρητικότητας θα εφαρμοστεί για δέκα έτη. Μετά από κάθε δεκαετή περίοδο μια επιχείρηση μπορεί να συνεχίσει στο ίδιο καθεστώς για άλλα δέκα έτη, ή να αποφασίσει να φορολογηθεί με το τακτικό ισχύον φορολογικό σύστημα, βάση των καθαρών κερδών που πραγματοποίησε. Όταν επιλέγεται το καθεστώς του φόρου χωρητικότητας, καθορίζεται ένα αποθεματικό που αξιώνεται από τον φόρο για την δεκαετή αυτήν περίοδο. Αυτό γίνεται με τον υπολογισμό της διαφοράς μεταξύ της λογιστικής αξίας και της αγοραίας αξίας των στοιχείων του ενεργητικού που έχει στην διάθεση της η ναυτιλιακή επιχείρηση. Αν σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή μέσα σε αυτήν την δεκαετή περίοδο, η επιχείρηση δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του συστήματος του φόρου χωρητικότητας, το αποθεματικό αυτό θα περιλαμβάνεται στην φορολογητέα βάση του.

2.5.5 Υπολογισμός του φορολογητέου κέρδους βάση της χωρητικότητας

Στην περίπτωση επιχείρησης όπου η δραστηριότητα της περιορίζεται αποκλειστικά στις θαλάσσιες μεταφορές προσώπων ή αγαθών, το ποσό του φορολογητέου κέρδους εξαρτάται από την συνολική καθαρή χωρητικότητα του πλοίου και τα σταθερά φορολογητέα κέρδη του πλοίου καθορίζονται σε Ευρώ, ανά 1000 τόνους καθαρής χωρητικότητας την ημέρα. Από τον υπολογισμό δεν αφαιρούνται οι χρονικές περιόδους όπου το πλοίο δεν λειτουργούσε λόγω επισκευών ή εργασιών συντήρησης ή ακόμη και λόγω δυσμενών συνθηκών που επικρατούσαν στην αγορά.

2.5.6 Κλίμακα Ολλανδικού φόρου χωρητικότητας

Τα ποσά στον παρακάτω πίνακα αναφέρονται σε 1000 τόνους καθαρής χωρητικότητας ανά ημέρα, και η κλίμακα χρησιμοποιείται προκειμένου να προσδιοριστούν τα φορολογητέα κέρδη.

Πίνακας 2.11: Κλίμακα Ολλανδικού φόρου χωρητικότητας

9,08€	Μέχρι 1000 καθαρών τόνους χωρητικότητας
6,81€	Για κάθε επιπλέον τόνο και μέχρι τους 10.000
4,54€	Για κάθε επιπλέον τόνο και μέχρι τους 25.000
2,27€	Για κάθε επιπλέον τόνο και μέχρι τους 50.000
0,5€	Για κάθε επιπλέον τόνο πάνω από τις 50.000

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος (Παναγιώτου - Θανοπούλου, 2019)

Το τελευταίο κομμάτι της κλίμακας προστέθηκε ύστερα και από την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (C1482) στις 10 Μαρτίου του 2009. Αυτή η τροποποίηση της κλίμακας θα ίσχυε για περιορισμένο χρονικό διάστημα, όμως το 2019, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ενέκρινε την παράταση της μέχρι και την 31^η Δεκεμβρίου του 2028.

Παράδειγμα υπολογισμού του φόρου χωρητικότητας με βάση το Ολλανδικό σύστημα.

Έστω ότι μια ναυτιλιακή επιχείρηση έχει στην κατοχή της ένα πλοίο καθαρής χωρητικότητας 20,000 τόνων. Ο φόρος θα υπολογιστεί ως εξής:

Για τους πρώτους 1000 9,08€

Από 1000-10000 $9 \times 6,81 = 61,29€$

Από 10,000-20.000 $10 \times 4,54 = 45,40€$

Άρα σύνολο φόρου 115,77€

Εάν το πλοίο λειτουργήσει όλο το έτος, τότε το φορολογητέο ποσό που θα προκύψει είναι: $365 \times 115,77€ = 42256,05€$

Ο οφειλόμενος φόρος συνεπώς είναι $42256,05 \times 19\% = € 8.028.65€$

Στην περίπτωση διαχείρισης πλοίων το φορολογητέο κέρδος θα είναι μειωμένο στο 25% του φορολογητέου κέρδους που υπολογίζεται με βάση την παραπάνω κλίμακα. Επιπλέον τα παραπάνω κέρδη μπορεί να αυξηθούν με την προσθήκη κερδών που προέρχονται από δραστηριότητες που δεν είναι επιλέξιμες και δεν υπάγονται στο καθεστώς του φόρου χωρητικότητας. Τα υπολογιζόμενα φορολογητέα κέρδη φορολογούνται με βάση τον εταιρικό φόρο εισοδήματος που ισχύει για κάθε έτος. Ο

εταιρικός φόρος εισοδήματος στην Ολλανδία μειώθηκε από 20% σε 19% από την 1.1.2019, για κέρδη μέχρι 200.000€.

Στην περίπτωση που μια επιχείρηση αποκτά κέρδη και από άλλες δραστηριότητες, στον φόρο χωρητικότητας θα υπάγονται μόνο οι επιλέξιμες από αυτόν. Ως εκ τούτου όλα τα περιουσιακά στοιχεία, οι υποχρεώσεις και τα κέρδη που σχετίζονται με την ναυτιλία θα πρέπει να διαχωριστούν από αυτά που σχετίζονται με άλλες δραστηριότητες, και κατά αρχήν να αποτιμώνται στο αρχικό τους κόστος. Τα κέρδη από τις άλλες δραστηριότητες θα καθοριστούν από τον κύκλο εργασιών και το κόστος τους και θα υπαχθούν στο γενικό σύστημα φορολογίας.

Πέρα από την επιλογή του εταιρικού φόρου που προσφέρεται στους πλοιοκτήτες και στους διαχειριστές των πλοίων, η Ολλανδία παρέχει άλλη μια σημαντική φορολογική διευκόλυνση που αφορά το μισθολογικό κόστος των ναυτικών (καπετάνιων, αξιωματικών και βαθμοφόρων). Προκειμένου να επωφεληθεί η ναυτιλιακή επιχείρηση αυτής της απαλλαγής θα πρέπει το πλήρωμα να είναι εγγεγραμμένο σε πλοίο που φέρει την Ολλανδική σημαία, και ο εργοδότης να ήταν υπόχρεος να παρακρατήσει στον μισθό που κατέβαλλε στους ναυτικούς, τον αντίστοιχο Ολλανδικό φόρο. Η υπαγωγή στον Ολλανδικό φόρο παρακράτησης στους μισθούς εξαρτάται από τις διμερείς φορολογικές συμφωνίες μεταξύ της Ολλανδίας και των άλλων κρατών. Στις περισσότερες περιπτώσεις ο φόρος αυτός καταβάλλεται στις χώρες κατοικίας. Η απαλλαγή αυτή δεν επηρεάζει τους μισθούς των ναυτικών και λειτουργεί ως εξής: Οι εργοδότες εξακολουθούν να κάνουν παρακράτηση του φόρου και να το καταβάλλουν στο Ολλανδικό δημόσιο, αλλά το ποσό αυτό μειώνεται κατά 40% για τους ναυτικούς που είναι κάτοικοι χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου. Για τους ναυτικούς που είναι κάτοικοι σε τρίτες χώρες, οι πλοιοκτήτες μπορούν να εκπέσουν το 10% του μισθού τους, εάν οι ναυτικοί τους υπόκεινται στους φόρους εισοδήματος ή στις εθνικές ασφαλιστικές εισφορές στην Ολλανδία.

2.6 Απόφαση επιλογής συστήματος φόρου χωρητικότητας

Παρακάτω γίνεται σύγκριση των δύο βασικών συστημάτων του φόρου χωρητικότητας, Ελληνικού και Ολλανδικού, στα κυριότερα σημεία τους, (κάποια από τα οποία έχουμε αναφερθεί πιο αναλυτικά παραπάνω) καθώς και αναφερόμαστε και σε

σημαντικά σημεία, παραλλαγών του κάθε συστήματος που εφαρμόζεται σε άλλες χώρες και που θα μπορούσαν να διευκολύνουν την απόφαση ενός πλοιοκτήτη σχετικά με την επιλογή του τύπου φορολόγησής του. (PWC,2015)

2.6.1 Μέθοδος υπολογισμού του φόρου χωρητικότητας

Σύμφωνα με το Ολλανδικό σύστημα φόρου χωρητικότητας, το κέρδος υπολογίζεται χρησιμοποιώντας μια φθίνουσα κλίμακα με βάση τον καθαρό τόνο χωρητικότητας την μέρα. Το υπολογισθέν φορολογητέο κέρδος φορολογείται με βάση τον ισχύοντα κάθε φορά εταιρικό φόρο χωρητικότητας.

Στο ελληνικό σύστημα η φορολογητέα χωρητικότητα ενός σκάφους υπολογίζεται με βάση συντελεστές από σταθερές κλίμακες. Οι συντελεστές πολλαπλασιάζονται επί την βάση της φορολογητέας ολικής χωρητικότητας. Ακολούθως ο φόρος υπολογίζεται χρησιμοποιώντας τον φορολογικό συντελεστή που αντιστοιχεί στην ηλικία του σκάφους. Δεν υπάρχει κανένας άλλος εταιρικός φόρος ή φόρος παρακράτησης στα μερίσματα που προέρχονται από τα κέρδη των εταιρειών. Η Ελλάδα χρησιμοποιεί πέντε κατηγορίες όσον αφορά το μέγεθος των πλοίων στην κλίμακα.

Η Κύπρος χρησιμοποιεί πέντε ομάδες μεγέθους και εφαρμόζει αύξηση κατά 30% και 60% για τα μη κοινοτικά σκάφη που φέρουν σημαίες που βρίσκονται στην ‘γκρίζα’ και την ‘μαύρη’ λίστα του μνημονίου κατανόησης του μνημονίου συμφωνίας του Παρισιού. Σκοπός της οργάνωσης ParisMoU είναι η εξάλειψη της λειτουργίας των πλοίων που δεν πληρούν τα πρότυπα που έχουν τεθεί μέσω ενός εναρμονισμένου συστήματος ελέγχου από τον λιμένα κάθε κράτους. (ParisMoU Organization, 2020). Ο φόρος χωρητικότητας υπολογίζεται βάσει της καθαρής χωρητικότητας των πλοίων.

Η Μάλτα ως μέθοδο υπολογισμού χρησιμοποιεί ένα σύστημα με οκτώ ομάδες μεγέθους και εφαρμόζει σταθερό ποσό φόρου ανά ομάδα συν ένα ποσό φόρου για την υπέρβαση της χωρητικότητας.

Η Κύπρος και η Μάλτα ανήκουν στις χώρες που εφαρμόζουν παραλλαγές του Ελληνικού συστήματος του φόρου χωρητικότητας.

2.6.2 Επιλέξιμες δραστηριότητες

Στο Ολλανδικό σύστημα η βασική προϋπόθεση είναι η εκμετάλλευση του πλοίου στην διεθνή θαλάσσια κυκλοφορία. Οι δραστηριότητες βυθοκόρησης και ρυμούλκησης μπορούν επίσης να είναι επιλέξιμες με την προϋπόθεση ότι το περισσότερο του 50% των δραστηριοτήτων αυτών στο έτος πραγματοποιούνται στην ανοιχτή θάλασσα. Η

ναύλωση πλοίου σε τρίτο μέρος υπό την μορφή της ναύλωσης γυμνού πλοίου δεν πληροί τις προϋποθέσεις. Ο πλοιοκτήτης ή ο διαχειριστής του πλοίου θα πρέπει να ασκεί ορισμένες δραστηριότητες σε σχέση με αυτό. Σε ορισμένες χώρες οι εταιρείες πρέπει να συμμορφώνονται και με απαιτήσεις που αφορούν την εκπαίδευση των ναυτικών.

Στην Βουλγαρία παραλλαγή του Ολλανδικού συστήματος ως επιλέξιμες δραστηριότητες για ένταξη στο σύστημα του φόρου χωρητικότητας είναι:

- η πραγματοποίηση θαλασσιών μεταφορών με πλοία χωρητικότητας άνω των 100 τόνων.

- η παροχή υπηρεσιών, διοικητικών, ασφαλιστικών και άλλων υπηρεσιών που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές

- έκτακτες δραστηριότητες που σχετίζονται με την λειτουργία των πλοίων

- δραστηριότητες διαχείρισης πλοίων βάση συμφωνιών διαχείρισης όπως προβλέπεται από τα άρθρα 1-7, 9 και 10 του κώδικα εμπορικής ναυτιλίας (Ministry of Finance- Republic of Bulgaria, 2019)

Στην Φινλανδία (Ολλανδικό σύστημα) οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις πρέπει να διεξάγουν σύμφωνα με τα **διεθνή πρότυπα** τις ναυτιλιακές τους δραστηριότητες. (F.J.Lapannainen et AL, 2012)

Στην Γαλλία, μπορούν να ενταχθούν στο γαλλικό σύστημα του φόρου χωρητικότητας (παραλλαγή του ολλανδικού μοντέλου), μόνο εφόσον το 75% του κύκλου εργασιών της, προέρχεται από πλοία που ασκούν επιλέξιμες ναυτιλιακές δραστηριότητες. Τέτοιες ναυτιλιακές δραστηριότητες που πληρούν τις προϋποθέσεις για την ένταξη στο σύστημα του φόρου χωρητικότητας, είναι όλες οι ενέργειες που είναι απαραίτητες για την διεξαγωγή των θαλασσιών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων, και στις οποίες συμπεριλαμβάνονται και άλλες δραστηριότητες, όπως αυτές της ρυμούλκησης στην ανοιχτή θάλασσα, υπηρεσιών διάσωσης καθώς και άλλες υπηρεσίες βοήθειας που πρέπει να παρέχονται στην ανοιχτή θάλασσα. Ορισμένες παρεπόμενες δραστηριότητες που δεν είναι απαραίτητες για την διεξαγωγή των προηγούμενων ναυτικών επιχειρήσεων δεν συμπεριλαμβάνονται και αποκλείονται από τις επιλέξιμες για τον φόρο χωρητικότητας λειτουργίες. Η επιλεξιμότητα αναφέρεται στα πλοία των οποίων η στρατηγική και εμπορική διαχείριση γίνεται από την Γαλλία. (αυτή η απαίτηση ικανοποιείται όταν τα πλοία φέρουν την Γαλλική σημαία). Τα πλοία θα πρέπει να έχουν ολική χωρητικότητα ίση ή μεγαλύτερη από 50UMS(Universal Measurement System) (Registre international Francais, 2016)

Στην Ιταλία (παραλλαγή του ολλανδικού μοντέλου), για να είναι επιλέξιμο το καθεστώς του φόρου χωρητικότητας, πρέπει να ικανοποιούνται και κάποιες επιπλέον απαιτήσεις κατάρτισης. Σύμφωνα με τον νόμο 30 του 1998 το πλήρωμα που απασχολείται στα πλοία πρέπει να διαθέτει πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί ή αναγνωρισθεί από την Ιταλική Διοίκηση ή οποιαδήποτε άλλη διοίκηση κράτους έχει υπογράψει την διεθνή σύμβαση για το πρότυπο εκπαίδευσης και πιστοποίησης που εγκρίθηκε στο Λονδίνο στις 7 Ιουλίου του 1978 και που κυρώθηκε με τον νόμο 739/1985 (Giando, 2011)

Στην Πολωνία (παραλλαγή του ολλανδικού μοντέλου), απαιτείται για την ένταξη στο καθεστώς του φόρου χωρητικότητας και να έχει υπάρξει πιστοποίηση σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα, σχετικά με τις υπηρεσίες διάσωσης στην ανοιχτή θάλασσα. (Wawruch & Królikowski, 2016)

Όσον αφορά τις χώρες που λειτουργούν κάτω από το Ελληνικό σύστημα φόρου χωρητικότητας, δεν υπάρχει ένας γενικός κανόνας σχετικά με τις επιλέξιμες δραστηριότητες.

Έτσι επιγραμματικά στην Ελλάδα η επιλεξιμότητα κατά κανόνα εξαρτάται από την ιδιοκτησία και όχι από τις δραστηριότητες που ασκούνται. Ωστόσο όσον αφορά τις ξένες εταιρείες που έχουν στην κατοχή τους πλοία με ξένη σημαία, σημαντικό ρόλο για την ένταξη τους ή όχι στο σύστημα του φόρου χωρητικότητας, έχει η ύπαρξη γραφείων διοίκησης στην Ελλάδα.

Στην Κύπρο για την οποία έχουμε ήδη κάνει εκτενή αναφορά, αξίζει να επισημάνουμε ότι για τις λοιπές θαλάσσιες δραστηριότητες, όπως της βυθοκόρησης και της ρυμούλκησης, υπάρχει η επιπλέον απαίτηση ότι το 50% των υπηρεσιών αυτών θα πρέπει να παρέχεται στην ανοιχτή θάλασσα.

Όσον αφορά την Μάλτα, οι δραστηριότητες που είναι επιλέξιμες για ένταξη στο σύστημα του φόρου χωρητικότητας, είναι οι δραστηριότητες που αφορούν την διεθνή μεταφορά αγαθών και επιβατών, τις δραστηριότητες ρυμούλκησης και βυθοκόρησης κάτω από συγκεκριμένες προϋποθέσεις, άλλες ναυτιλιακές δραστηριότητες που μπορούν επίσης να πληρούν τις προδιαγραφές και τις πρακτικές που υπάρχουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Επίσης είναι επιλέξιμες και οι δραστηριότητες ναυτιλιακής διαχείρισης εφόσον όμως ικανοποιούνται κάποιες απαιτήσεις (Official journal of the European Union, 2019).

2.6.3 Ποιοι μπορούν να επιλεγούν

Σύμφωνα με το Ολλανδικό μοντέλο του φόρου χωρητικότητας, μπορούν να ενταχθούν σε αυτό όλες οι οντότητες, από μεμονωμένους επιχειρηματίες, νομικά πρόσωπα όλων των μορφών, ακόμη και ιδρύματα. Πέρα από αυτόν τον γενικό κανόνα, σε ορισμένες χώρες που εφαρμόζουν αυτό το μοντέλο υπάρχουν και ξεχωριστές απαιτήσεις.

Για παράδειγμα στην Βουλγαρία, χώρα που χρησιμοποιεί το Ολλανδικό σύστημα φόρου χωρητικότητας, για να μπορεί μια ναυτιλιακή επιχείρηση να ενταχθεί στο σύστημα, θα πρέπει να ικανοποιούνται πρόσθετες απαιτήσεις, όπως αυτές σε θέματα κατάρτισης. Πιο συγκεκριμένα οι εταιρείες δεν θα πρέπει να αρνούνται να εκπαιδεύσουν ασκούμενους στα πλοία τους, εκτός από τις περιπτώσεις που ο αριθμός των ασκούμενων για ένα έτος υπερβαίνει την αναλογία 1 ασκούμενος για κάθε 15 μέλη πληρώματος. Επίσης στην ίδια χώρα αποτελεί προϋπόθεση το μισό των πληρωμάτων ή του υπεράκτιου προσωπικού να αποτελείται από υπηκόους κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και τουλάχιστον το 60% της χωρητικότητας των σκαφών να τα διαχειρίζονται εταιρείες που είναι φορολογικοί κάτοικοι κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου. (Bulgarian Ministry of Finance-National Revenue Agency, 2019)

Στην Δανία μόνο τα εταιρικά νομικά πρόσωπα έχουν το δικαίωμα επιλογής του φόρου χωρητικότητας. Επίσης έχουν το δικαίωμα να επιλέξουν να ενταχθούν και εταιρείες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που διαθέτουν μόνιμες εγκαταστάσεις στην Δανία. (Danish Ministry of Taxation, 2015)

Στην Φινλανδία έχουν το δικαίωμα επιλογής του καθεστώτος του φόρου χωρητικότητας, και εταιρείες περιορισμένης ευθύνης, καθώς και εταιρείες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που διαθέτουν υποκαταστήματα που έχουν μόνιμη εγκατάσταση στην χώρα.

Στην Γαλλία, μόνο νομικές οντότητες που υπόκεινται είτε αυτόματα είτε από επιλογή στον γαλλικό εταιρικό φόρο, μπορούν να ενταχθούν στο σύστημα του φόρου χωρητικότητας.

Στην Ιταλία μόνο νομικές οντότητες, καθώς και ξένες εταιρείες που διαθέτουν μόνιμες εγκαταστάσεις στην χώρα, έχουν το δικαίωμα ένταξης στο σύστημα.

Στο ελληνικό σύστημα του φόρου χωρητικότητας ο γενικός κανόνας είναι ότι μπορούν να υποβάλλουν αίτηση για ένταξη στο σύστημα, όλες οι μορφές επιχειρήσεων της χώρας, καθώς και οι ξένες εταιρείες που διαθέτουν μόνιμες εγκαταστάσεις.

Πέρα από αυτό στην Κύπρο για να θεωρηθεί ένα πρόσωπο ως πλοιοκτήτης, θα πρέπει να έχει την φορολογική του κατοικία στην χώρα. Επίσης τα νομικά πρόσωπα που έχουν την φορολογική κατοικία τους στην Κύπρο, μπορούν να επωφεληθούν του συστήματος του φόρου χωρητικότητας και με την ιδιότητα τους ως ναυλωτές ή διαχειριστές πλοίων.

Στην Μάλτα, μπορεί να ενταχθεί στο σύστημα οποιαδήποτε νομική οντότητα της χώρας, καθώς και ξένες νομικές οντότητες που διαθέτουν μόνιμες εγκαταστάσεις στην χώρα. Αυτό όμως με την προϋπόθεση ότι έχει χαρακτηριστεί από τις αρχές της χώρας ως 'εγκεκριμένος ναυτιλιακός οργανισμός'. Όσον αφορά το δίκαιο της Μάλτας, το καθεστώς του φόρου χωρητικότητας είναι υποχρεωτικό για τους πλοιοκτήτες, όσον αφορά το τέλος εγγραφής που πρέπει να καταβληθεί, καθώς και τον ετήσιο φόρο χωρητικότητας που καθίσταται πληρωτέος, ανεξάρτητα από το εάν ο πλοιοκτήτης ή ακόμη και ο διαχειριστής ή ναυλωτής κάνουν χρήση ή όχι των προνομίων που περιλαμβάνει και παρέχει το σύστημα του φόρου χωρητικότητας της Μάλτας. (Official journal of the European Union, 2019)

2.6.4 Επιλέξιμα πλοία και συνθήκες ιδιοκτησίας

Για τις χώρες που ισχύει το Ολλανδικό μοντέλο του φόρου χωρητικότητας εφαρμόζεται τόσο σε πλοία που λειτουργούν για την εταιρεία στην κατοχή των οποίων βρίσκονται, όσο και για πλοία που χρησιμοποιούνται κατόπιν συμφωνίας και ναυλώνονται υπό το καθεστώς ναύλωσης γυμνού πλοίου. Τα πλοία που χρησιμοποιούνται με το καθεστώς της χρονοναύλωσης μπορούν επίσης να ενταχθούν εάν πληρούνται κάποιες προϋποθέσεις αναφορικά με το καθεστώς ιδιοκτησίας τους. Σε κάποιες περιπτώσεις μπορεί να υπάρχουν και κάποιες επιπλέον απαιτήσεις όπως για παράδειγμα με την ελάχιστη χωρητικότητα των πλοίων. Επιπρόσθετα από αυτούς τους γενικούς κανόνες, σε κάποιες χώρες εφαρμόζονται και επιπλέον απαιτήσεις. Γενικότερα, τα πλοία που παραμένουν 'γυμνά'(σε ακινησία), δεν μπορούν να ενταχθούν στο σύστημα του φόρου χωρητικότητας.

Στο Βέλγιο, δεν μπορεί να ναυλώνεται με το καθεστώς της χρονοναύλωσης ποσοστό μεγαλύτερο του 75% της χωρητικότητας του συνολικού στόλου που έχει στην κατοχή της. (Royal Belgian shipowner association)

Στην Δανία αντίστοιχα το ποσοστό της χωρητικότητας που μπορεί να ναυλώνεται με το καθεστώς της χρονοναύλωσης, δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερο του 80% της

χωρητικότητας του συνολικού στόλου που έχει στην κατοχή της η εταιρεία. Αυτό ισχύει για τα πλοία που δεν υπάρχει τυχόν δικαίωμα αγοράς από τον ναυλωτή.

Στην Φινλανδία, η τοπική νομοθεσία περιλαμβάνει λεπτομερή κατάλογο με τα πλοία που θεωρούνται επιλέξιμα. Κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις μπορούν να καταστούν επιλέξιμα και τα πλοία που ναυλώνονται υπό το καθεστώς ναύλωσης γυμνού πλοίου.

Στην Γαλλία η επιλεξιμότητα αφορά εμπορικά πλοία που έχουν ολική χωρητικότητα ίση ή μεγαλύτερη από 50 UMS (Universal Measurement System), με εξαίρεση τα πλοία που ναυλώνονται υπό το καθεστώς ναύλωσης γυμνού πλοίου, σε εταιρείες που δεν είναι ούτε άμεσα ούτε έμμεσα συνδεδεμένες με εταιρείες που υπάγονται στο σύστημα του φόρου χωρητικότητας. Εξαιρούνται επίσης τα πλοία που είναι 'γυμνά' και τα πλοία που ναυλώνονται με το καθεστώς της χρονοναύλωσης. (Registre International Francais, 2016)

Στην Ιταλία μια εταιρεία μπορεί να ναυλώσει με το καθεστώς της χρονοναύλωσης το πολύ μέχρι το 50% της συνολικής χωρητικότητας του στόλου της.

Στην Ισπανία το αντίστοιχο ποσοστό ανέρχεται στο 75%.

2.6.5 Περίοδος Υπαγωγής

Γενικότερα το Ολλανδικό μοντέλο του φόρου χωρητικότητας απαιτεί η επιλογή του να γίνεται κατά το πρώτο έτος στο οποίο η οντότητα που φορολογείται ασκεί επιλέξιμες για το καθεστώς της χωρητικότητας ναυτιλιακές δραστηριότητες. Η επιλογή του εάν θα ενταχθεί μια οντότητα στο σύστημα του φόρου χωρητικότητας ή στον γενικό εταιρικό φόρο που ισχύει σε κάθε χώρα έχει δεκαετής διάρκεια. Αυτή η περίοδος των δέκα ετών αναφέρεται διεθνώς ως Lock in period. Εάν η οντότητα που έχει ενταχθεί αποφασίσει να εγκαταλείψει το καθεστώς του φόρου χωρητικότητας νωρίτερα μέσα σε αυτήν την περίοδο των δέκα ετών, υπάρχουν για αυτήν κυρώσεις. Παρακάτω αναφέρουμε τι ισχύει σε κάποιες από τις χώρες που εφαρμόζουν το Ολλανδικό μοντέλο του φόρου χωρητικότητας.

Στο Βέλγιο υπάρχει η δυνατότητα επιλογή για ένταξη στο καθεστώς του φόρου χωρητικότητας οποιαδήποτε στιγμή και όχι μόνο κατά το πρώτο έτος στο οποίο η οντότητα που φορολογείται ασκεί επιλέξιμες για το καθεστώς ναυτιλιακές δραστηριότητες. Ωστόσο ισχύει και εδώ η υποχρεωτική περίοδος των δέκα ετών από την στιγμή της ένταξης. (Royal Belgian shipowner association)

Στην Βουλγαρία, η επιλογή για ένταξη στο καθεστώς του φόρου χωρητικότητας πρέπει να είναι σταθερή για πέντε έτη, αντί για δέκα. (Ministry of Finance- Republic of Bulgaria, 2019)

Στην Φινλανδία η αίτηση για υπαγωγή στο καθεστώς του φόρου χωρητικότητας υποβάλλεται εντός τριμήνου από την εγγραφή μιας νέας εταιρείας και η υποχρεωτική περίοδος από την ένταξη της, είναι δέκα έτη.

Στην Γαλλία το καθεστώς του φόρου χωρητικότητας έχει ισχύ μετά την επιλογή της εταιρείας να ενταχθεί σε αυτό. Η επιλογή αυτή της εταιρείας έχει δεκαετή διάρκεια και η τυχόν απόφαση της να εγκαταλείψει νωρίτερα το καθεστώς του φόρου χωρητικότητας, συνοδεύεται από σημαντικά πρόστιμα. (Registre International Francais, 2016)

Στην Γερμανία η επιλογή της ένταξης ισχύει επίσης για δέκα έτη. Σε περίπτωση όμως που η εταιρεία αποφασίσει να εγκαταλείψει νωρίτερα το καθεστώς του φόρου χωρητικότητας, αποκλείεται από αυτό, και ο αποκλεισμός της περιλαμβάνει και το αρχικό διάστημα στο οποίο είχε ενταχθεί στο σύστημα.

Στην Ιταλία ισχύει ότι ακριβώς και στην Γερμανία, όσον αφορά τον αποκλεισμό της οντότητας από τον φόρο χωρητικότητας και την δεκαετή διάρκεια της απόφασης. Εκείνο που διαφέρει μεταξύ των δύο χωρών είναι ότι η επιλογή της εταιρείας για ένταξη στο σύστημα χωρητικότητας μπορεί να γίνει οποιαδήποτε στιγμή αυτή αποφασίσει.

Τέλος και στην Ισπανία ισχύει η υποχρεωτική δεκαετής περίοδο από την ένταξη. Η ένταξη μπορεί να γίνει οποιαδήποτε στιγμή κρίνει η οντότητα.

Το ελληνικό σύστημα του φόρου χωρητικότητας, έχει γενικά υποχρεωτικό χαρακτήρα και δεν είναι θέμα επιλογής των επιλέξιμων οντοτήτων.

Στην Κύπρο, η υπαγωγή στο σύστημα είναι υποχρεωτική για όλα τα πλοία που φέρουν την κυπριακή σημαία. Ωστόσο για τα πλοία με άλλες σημαίες η ένταξη στο σύστημα είναι προαιρετική, και η υποχρεωτική περίοδος παραμονής σε αυτό είναι δέκα έτη, εκτός εάν υπάρχει ισχυρός λόγος εξόδου από αυτό. (Κυπριακή Δημοκρατία- Υπουργείο οικονομικών, 2016)

Στην Ελλάδα το σύστημα του φόρου χωρητικότητας είναι υποχρεωτικό για όλα τα πλοία που φέρουν ελληνική σημαία. Οι ξένες οντότητες με πλοία που φέρουν σημαία διαφορετική της ελληνικής υπόκεινται στο ελληνικό σύστημα του φόρου χωρητικότητας, μόνο εάν επιλέξουν να εγκαταστήσουν εταιρείες διαχείρισης των πλοίων αυτών στην Ελλάδα.

Στην Μάλτα η πληρωμή του φόρου χωρητικότητας είναι υποχρεωτική. Ωστόσο μια οντότητα μπορεί να εξαιρεθεί από αυτό το σύστημα κάτω υπό προϋποθέσεις, και να φορολογηθεί με τον ισχύοντα εταιρικό φόρο εισοδήματος της χώρας. Σε περίπτωση όμως απόφασης εξαίρεσης, η απόφαση αυτή είναι αμετάκλητη. (Official journal of the European Union, 2019)

2.6.6 Κεφαλαιουχικά κέρδη

Σύμφωνα με το Ολλανδικό μοντέλο του φόρου χωρητικότητας τα κεφαλαιουχικά κέρδη δεν υποβάλλονται σε πρόσθετη φορολογία. Εκτός από αυτόν τον γενικό κανόνα, σε κάποιες χώρες εφαρμόζονται διαφορετικά μέτρα όσον αφορά τα κεφαλαιουχικά κέρδη.

Στην Δανία τα κεφαλαιουχικά κέρδη των πλοίων και των συμβάσεων των πλοίων σε περίπτωση ναυλώσεων, απαλλάσσονται από τον φόρο για όλα τα πλοία που έχουν ενταχθεί στο σύστημα του φόρου χωρητικότητας μετά την 1^η Ιανουαρίου 2007. Αυτού του είδους τα κέρδη από πλοία που εισήχθησαν στο σύστημα πριν από την παραπάνω ημερομηνία φορολογούνται κατά κανόνα με τον συντελεστή φορολογίας που ισχύει από τον εταιρικό φόρο εισοδήματος.

Στην Φινλανδία υπάρχουν λεπτομερείς κανόνες για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων αναφορικά με την υπολειμματική αξία των μηχανημάτων και των εξοπλισμών, συμπεριλαμβανομένων και των πλοίων, η οποία προσαρμόζεται και καθορίζεται από ειδικούς κανόνες.

Στην Γαλλία τα κεφαλαιουχικά κέρδη φορολογούνται με βάση τον γενικό φορολογικό συντελεστή που ισχύει σε κάθε περίοδο. Ο προσδιορισμός τυχόν κερδών ή ζημιών από την πώληση ενός πλοίου που είναι επιλέξιμο για τον γαλλικό φόρο χωρητικότητας υπόκειται σε ορισμένους ειδικούς κανόνες.

Στην Ιταλία το κέρδος ή ζημία από την πώληση ενός ή περισσότερων πλοίων προστίθεται πλήρως στην φορολογική βάση του συστήματος χωρητικότητας και δεν αποτελεί αντικείμενο φορολόγησης με βάση τον γενικό εταιρικό φόρο που ισχύει στην χώρα.

Στην Πολωνία τα κεφαλαιουχικά κέρδη από την πώληση των πλοίων φορολογούνται κατά αποκοπή με συντελεστή 15%.. Ωστόσο τα κέρδη αυτά απαλλάσσονται από την φορολογία στην περίπτωση που χρησιμοποιηθούν για αγορά νέου πλοίου, για την απόκτηση μεριδίου που οδηγεί στην συνιδιοκτησία πλοίου, καθώς και στην περίπτωση που τα κέρδη αυτά χρησιμοποιηθούν για εκσυγχρονισμό, ανακαίνιση ή ανακατασκευή

του στόλου της εταιρείας με την προϋπόθεση ότι αυτό θα γίνει σε χρονικό διάστημα τριών ετών από την στιγμή της πώλησης του πλοίου.

Σύμφωνα με το Ελληνικό μοντέλο του φόρου χωρητικότητας τα κεφαλαιουχικά κέρδη δεν φορολογούνται. Πιο συγκεκριμένα:

Στην Κύπρο όπως και στην Μάλτα δεν υπάρχουν καθόλου φορολογικές υποχρεώσεις για τα κέρδη αυτά.

Στην Ελλάδα τα κεφαλαιουχικά κέρδη από την πώληση των πλοίων που φέρουν την Ελληνική σημαία δεν φορολογούνται. Ωστόσο, δεν υπάρχει τέτοια φορολογική απαλλαγή για τα πλοία που φέρουν άλλη σημαία εκτός της Ελληνικής.

Τα κεφαλαιουχικά όμως κέρδη που προέρχονται από την πώληση μετοχών που κατέχονται είτε από ξένες είτε από ελληνικές εταιρείες που κατέχουν πλοία δεν φορολογούνται.

2.6.7 Απαιτήσεις εγγραφής στο νηολόγιο και σημαίας

Γενικότερα, η σημαία είναι ανάλογη της σημαίας της χώρας στην οποία η νομική οντότητα είναι φορολογικός κάτοικος. Στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που χρησιμοποιούν το Ολλανδικό μοντέλο του φόρου χωρητικότητας και για την ένταξη σε αυτό απαιτείται η σημαία μιας χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου. Ωστόσο ισχύουν και εξαιρέσεις καθώς ορισμένες χώρες μη ευρωπαϊκές επιτρέπουν την ύπαρξη και άλλων σημαιών πλέον αυτών.

Όσον αφορά τις χώρες που εφαρμόζουν το Ελληνικό μοντέλο του φόρου χωρητικότητας:

Στην Ελλάδα για να είναι επιλέξιμα για ένταξη στο καθεστώς του φόρου χωρητικότητας πλοία που φέρουν ξένη σημαία, θα πρέπει να έχει δημιουργηθεί στην χώρα γραφείο διαχείρισης των δραστηριοτήτων τους.

Στην Μάλτα απαιτείται η σημαία μιας χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου. Ωστόσο και πλοία με ξένη σημαία μπορούν να ενταχθούν κάτω υπό ορισμένες προϋποθέσεις και περιορισμούς.

Στην Κύπρο η ένταξη στο σύστημα του φόρου χωρητικότητας είναι υποχρεωτική για τους πλοιοκτήτες σκαφών που φέρουν την κυπριακή σημαία και προαιρετική για τους άλλους πλοιοκτήτες, τους ναυλωτές και τους διαχειριστές των πλοίων. Μπορούν να είναι για τον φόρο επιλέξιμα για τον φόρο και πλοία που φέρουν άλλες σημαίες κάτω από τις προϋποθέσεις που αναφέραμε στην σχετική ενότητα που αφορούσε το καθεστώς στην Κύπρο.

2.6.8 Δραστηριότητες διαχείρισης των πλοίων

Γενικά οι δραστηριότητες αυτές δεν είναι επιλέξιμες από το Ολλανδικό μοντέλο του φόρου χωρητικότητας. Υπάρχουν όμως και εξαιρέσεις:

Στο Βέλγιο και στην Βουλγαρία μπορεί να είναι επιλέξιμες οι δραστηριότητες εμπορικής διαχείρισης των πλοίων όταν γίνονται για λογαριασμό τρίτων.

Στην Δανία και στην Γερμανία οι υπηρεσίες τεχνικής διαχείρισης πλοίων και διαχείρισης πληρωμάτων για λογαριασμό τρίτων εταιρειών μπορεί να είναι επιλέξιμες για ένταξη στο σύστημα του φόρου χωρητικότητας.

Στην Ιρλανδία οι υπηρεσίες διαχείρισης για πλοία που είναι επιλέξιμα για ένταξη στο καθεστώς μπορεί και αυτές να είναι επιλέξιμες.

Στην Ολλανδία οι υπηρεσίες τεχνικής και εμπορικής διαχείρισης καθώς και διαχείρισης πληρωμάτων για λογαριασμό μιας τρίτης εταιρείας μπορεί να είναι επιλέξιμες για ένταξη.

Στην Πολωνία και στο πλαίσιο του φόρου χωρητικότητας ισχύουν πρόσθετοι όροι για την ανάληψη δραστηριοτήτων διαχείρισης πλοίων.

Στην Ισπανία η εκτέλεση τεχνικής διαχείρισης και διαχείρισης πληρωμάτων για λογαριασμό τρίτης εταιρείας μπορεί να είναι επιλέξιμες για ένταξη στο σύστημα.

Για τις χώρες που εφαρμόζουν το Ελληνικό μοντέλο του φόρου χωρητικότητας, οι δραστηριότητες διαχείρισης πλοίων δεν πληρούν γενικά τις προϋποθέσεις. Ωστόσο υπάρχουν και εδώ εξαιρέσεις.

Στην Κύπρο οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων μπορούν να ενταχθούν στο σύστημα καταβάλλοντας 25% υψηλότερο συντελεστή φόρου, από αυτόν με το οποίο βαρύνονται οι πλοιοκτήτες.

Στην Ελλάδα οι δραστηριότητες διαχείρισης πλοίων δεν φορολογούνται εάν έχουν ενταχθεί σε ειδικό καθεστώς.

Τέλος στην Μάλτα οι δραστηριότητες διαχείρισης πλοίων μπορούν να τύχουν φορολογικών ελαφρύνσεων κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.1 Μεθοδολογία Ανάλυσης κλάδου ακτοπλοΐας

Η ανάλυση των χρηματοοικονομικών καταστάσεων του κλάδου της ακτοπλοΐας έγινε με την χρήση αριθμοδεικτών. Γενικότερα, οι αριθμοδείκτες εκφράζουν την σχέση ενός μεγέθους σε σύγκριση με κάποιο άλλο, προσδιορίζοντας την μεταξύ τους σχέση και βοηθώντας στην εξαγωγή συμπερασμάτων. Όσον αφορά την χρηματοοικονομική ανάλυση, οι αριθμοδείκτες εφαρμόζονται για να προβάλουν τις σχέσεις μεταξύ των στοιχείων των χρηματοοικονομικών καταστάσεων μιας εταιρείας και τα δυνατά ή αδύνατα σημεία που μπορεί να έχει αυτή, είτε ξεχωριστά σαν οντότητα, είτε σε σύγκριση με άλλες εταιρείες του κλάδου που ανήκει. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι οι αριθμοδείκτες δεν δημιουργούν απόλυτα συμπεράσματα αλλά πιθανά.

Οι αριθμοδείκτες παρουσιάζουν μια σειρά από πλεονεκτήματα και αδυναμίες κατά την χρήση τους

Κάποια από τα πλεονεκτήματα τους είναι:

- Απλοποιούν τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις προβάλλοντας με σύντομο τρόπο τις μεταβολές που επήλθαν σε αυτές
- Διευκολύνουν την ενδοεπιχειρησιακή σύγκριση, αναδεικνύοντας τα στοιχεία εκείνα που συνδέονται με την επιτυχία ή όχι πορεία μιας εταιρείας.
- Τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την ανάλυση τους βοηθούν την επιχείρηση να προγραμματίσει τις επόμενες δράσεις της, είτε αυτές είναι διορθωτικές είτε αφορούν νέες επενδύσεις
- Διευκολύνουν την σύγκριση της εξεταζόμενης εταιρείας ενός κλάδου με τις υπόλοιπες εταιρείες αυτού, βοηθώντας την εταιρεία να εντοπίσει την θέση, το μέγεθος και την πορεία της μέσα σε αυτόν.

Κάποιες από τις αδυναμίες της χρήσης των αριθμοδεικτών είναι:

- Οι δείκτες υπολογίζονται με βάση τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των εταιρειών, οι οποίες όμως μπορεί να επηρεάζονται από διάφορες συνθήκες, όπως για παράδειγμα τις διαφορετικές μεταξύ των εταιρειών μεθόδους αποτίμησης.
- Δεν λαμβάνουν υπ' όψιν παράγοντες που σχετίζονται με την εποχικότητα και μπορεί να επηρεάζουν τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις μιας εταιρείας

- Τα δεδομένα τους είναι στατικά αφού υπολογίζονται με βάση τους ισολογισμούς που έχουν συγκεκριμένη ημερομηνία, συνήθως 31/12, και που μπορεί να μην αντανακλούν πάντοτε την πραγματικότητα.
- Δεν υπάρχουν επαρκή πρότυπα που να μπορούν να καθορίσουν αριθμοδείκτες που θα παράγουν βέβαια συμπεράσματα.¹

Οι δείκτες διακρίνονται σε τέσσερις μεγάλες κατηγορίες:

- 1) Δείκτες ρευστότητας οι οποίοι και εξετάζουν την βραχυπρόθεσμη φερεγγυότητα της εταιρείας, δηλαδή την ικανότητα της επιχείρησης να ανταποκριθεί στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της.
- 2) Δείκτες δραστηριότητας οι οποίοι εξετάζουν το πόσο αποτελεσματικά διαχειρίζεται μια επιχείρηση τα περιουσιακά της στοιχεία
- 3) Δείκτες αποδοτικότητας οι οποίοι εξετάζουν την ικανότητα της επιχείρησης να παράγει κέρδη
- 4) Δείκτες χρέους και μακροχρόνιας φερεγγυότητας οι οποίοι αναλύουν την μακροπρόθεσμη φερεγγυότητα των εταιρειών και την κεφαλαιακή τους διάρθρωση

Στην συνέχεια η ανάλυση των αριθμοδεικτών που επιλέχθηκαν έγινε σε τρία στάδια, και για χρονικό διάστημα πέντε ετών, από το 2014-2018. Πρώτα εξετάστηκαν ξεχωριστά οι επιλεγμένοι δείκτες και για τις δύο ομάδες εταιρειών που επιλέχθηκαν, ελληνικές και ευρωπαϊκές. Δεύτερον, ακολούθησε σύγκριση των αποτελεσμάτων των δεικτών μεταξύ των δύο επιλεγμένων ομάδων εταιρειών. Τέλος έγινε σύγκριση του μέσου όρου των αποτελεσμάτων της πενταετίας κάθε εταιρείας, με τον αντίστοιχο μέσο όρο της ομάδας του δείγματος που ανήκε, ώστε να δοθεί μια εικόνα για την θέση το μέγεθος και την δυναμικής της μέσα στην εξεταζόμενη ομάδα που ανήκε.

3.2 Επιλογή αριθμοδεικτών

Η επιλογή των αριθμοδεικτών που εξετάζονται παρακάτω έγινε με βάση ορισμένες ιδιαιτερότητες που παρουσιάζει ο κλάδος της ακτοπλοΐας. Όπως προέκυψε από την μελέτη των χρηματοοικονομικών καταστάσεων και των ετήσιων οικονομικών εκθέσεων των ακτοπλοϊκών εταιρειών, οι εταιρείες του κλάδου δεν διατηρούν υψηλά αποθέματα. Έτσι και για αυτόν τον λόγο, δεν χρησιμοποιήθηκαν δείκτες που

¹ (ΜΠΑΤΣΙΝΙΛΑΣ & ΠΑΤΑΤΟΥΚΑΣ, 2017)

σχετίζονται με την κυκλοφοριακή ταχύτητα των αποθεμάτων. Από την άλλη πλευρά επιλέχθηκαν δείκτες όπως ο κύκλος εργασιών παγίων και ο κύκλος εργασιών ενεργητικού, που είναι πολύ σημαντικοί για τις επιχειρήσεις εντάσεως κεφαλαίου όπως είναι οι ακτοπλοϊκές εταιρείες, αφού οι επιχειρήσεις αυτές χρειάζεται λόγω της φύσης του κλάδου να επενδύσουν σημαντικά κεφάλαια κυρίως στα πάγια στοιχεία του ενεργητικού. Οι δείκτες απόδοσης ενεργητικού και απόδοσης Ιδίων Κεφαλαίων αναφέρονται σε όλες τις ετήσιες εκθέσεις των επιλεγμένων για εξέταση εταιρειών, δείχνοντας την σημαντικότητα τους για τον κλάδο.

Στους δείκτες μακροπρόθεσμης φερεγγυότητας και κεφαλαιακής διάρθρωσης επιλέχθηκε ο δείκτης υποχρεώσεων προκειμένου να δείξουμε την σχέση μεταξύ του συνόλου των υποχρεώσεων και του ενεργητικού των εταιρειών. Στην συνέχεια αφαιρέσαμε τα αποτελέσματα του δείκτη αυτού από την μονάδα ώστε να προκύψει ο δείκτης ιδίων κεφαλαίων και άρα το ποσοστό του ενεργητικού που έχει χρηματοδοτηθεί από τους πιστωτές. Στην συνέχεια διαιρέσαμε τον δείκτη κεφαλαίων από την μονάδα προκειμένου να προκύψει ο πολλαπλασιαστής ιδίων κεφαλαίων, ένας δείκτης χρηματοοικονομικής μόχλευσης που μας δείχνει την συμμετοχή των ιδίων κεφαλαίων στην χρηματοδότηση των δαπανών απόκτησης του ενεργητικού.

3.3 Επιλογή του δείγματος

Η επιλογή του δείγματος έγινε για τις ελληνικές εταιρείες, με βάση το μερίδιο που κατέχουν στον κλάδο, κατόπιν μελέτης προηγούμενων αναλύσεων του κλάδου, (ICAP), το μέγεθος τους το οποίο προσδιορίστηκε με κριτήριο τον αριθμό των πλοίων που διαθέτουν τα/στον στόλο τους, αλλά και τον αριθμό των ατόμων που απασχολούν.

Τα στοιχεία που αναλύθηκαν προέκυψαν τόσο από τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις που δημοσιεύουν οι εταιρείες αυτές στο γενικό εμπορικό μητρώο, όσο και από τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις που έχουν αναρτημένες στις ιστοσελίδες τους.

Στην συνέχεια η επιλογή του δείγματος για τις ευρωπαϊκές εταιρείες έγινε με γνώμονα την αναλογικότητα των χαρακτηριστικών τους, μέγεθος στόλου, και απασχολούμενο προσωπικό σε σχέση με αυτά των ελληνικών εταιρειών. Άλλο κριτήριο ήταν η γεωγραφική θέση των εταιρειών αυτών και που αυτές δραστηριοποιούνται. Έτσι επιλέχθηκαν εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην βόρεια Ευρώπη, και σε χώρες με διαφορετικό οικονομικό περιβάλλον σε σχέση με την Ελλάδα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4.1 Χρηματοοικονομική επισκόπηση κλάδου ακτοπλοΐας

Στο κεφάλαιο αυτό θα γίνει η παρουσίαση επιλεγμένων αριθμοδεικτών πέντε εταιρειών της ελληνικής ακτοπλοΐας και η σύγκριση τους με άλλες πέντε ευρωπαϊκές εταιρείες. Τα δεδομένα που εξετάστηκαν αφορούν την περίοδο 2014-2018, και προκύπτουν από τους δημοσιευμένους ενοποιημένους ισολογισμούς των εταιρειών αυτών, και προέρχονται για τις ελληνικές εταιρείες, από τα στοιχεία που έχουν δημοσιευθεί στο γενικό εμπορικό μητρώο, είτε για τις υπό εξέταση ευρωπαϊκές εταιρείες από τις ετήσιες οικονομικές εκθέσεις που δημοσιεύουν. Στην εξέταση των δεδομένων λαμβάνονται αυτά όπως παρουσιάστηκαν στις ελληνικές εταιρείες, για τα έτη 2016-2017, έπειτα από την αναπροσαρμογή τους, λόγω αλλαγής της λογιστικής τους πολιτικής.

4.1.1 Προφίλ εταιρειών

Αμέσως παρακάτω παραθέτουμε τα προφίλ των εταιρειών που επιλέχθηκαν για την μελέτη.

4.1.1.1 Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης

Η ANEK, ιδρύθηκε το 1967, ως εταιρεία λαϊκής βάσης και ξεκίνησε να δραστηριοποιείται στην επιβατηγό ναυτιλία το 1970. Αυτή αποτελεί και την κύρια δραστηριότητα της. Σύμφωνα με τα τελευταία δημοσιευμένα στοιχεία στην ετήσια έκθεση του 2018, στις 24.10.2019, ο στόλος της αποτελείται από επτά ιδιόκτητα πλοία και δύο πλοία με το καθεστώς της μακροχρόνιας ναύλωσης για τα οποία ο όμιλος διατηρεί το δικαίωμα εξαγοράς. Η εταιρεία δραστηριοποιείται τόσο στις γραμμές του Αιγαίου πελάγους, όσο και στην Αδριατική.

Στο τέλος του 2018, ο όμιλος απασχολούσε συνολικά 745 άτομα, εκ των οποίων τα 499 ήταν πληρώματα πλοίων.

Σημαντικά γεγονότα

2018: Η μητρική εταιρεία σύναψε σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης για πλοίο που αντικατέστησε παλαιότερο στην γραμμή της Αδριατικής το οποίο ήταν ναυλωμένο. Το νέο πλοίο αναβαθμίστηκε πριν τεθεί σε υπηρεσία.

Ύστερα από ατύχημα σε πλοίο της εταιρείας στις 28 Αυγούστου, εκκρεμεί εξωδικαστική επίλυση για τις αποζημιώσεις που πρέπει να δοθούν. Οι δαπάνες για τις αποζημιώσεις αυτές και για την επιδιόρθωση του πλοίου θα καλυφθούν από τις ασφαλιστικές εταιρείες και δεν θα βαρύνουν την επιχείρηση.

2017: Στις 29 Μαρτίου αυτού του έτους ολοκληρώθηκε η αναδιάρθρωση του μακροπρόθεσμου δανείου της μητρικής εταιρείας, με την οποία διαγράφηκε μέρος των κεφαλαιοποιημένων τόκων, μειώθηκε η επιβάρυνση των επιτοκίων, ενώ η αποπληρωμή του συμφωνήθηκε να γίνει μέχρι το 2023.

Στις 13 Μαρτίου του ίδιου έτους ύστερα από την σύγκλιση έκτακτης γενικής συνέλευσης αποφασίστηκε η έκδοση μετατρέψιμου ομολογιακού δανείου ύψους 22εκ. Ευρώ, διάρκειας έως τις 31.12.2023. Το ομόλογο αυτό θα χρησιμοποιηθεί για την αναχρηματοδότηση του τραπεζικού δανεισμού της εταιρείας.

2016: Τον Φεβρουάριο ολοκληρώθηκε η πώληση του πλοίου της μητρικής Λατώ', το οποίο εμφανίζονταν στις 31/12/2015, στα μη κυκλοφορούντα πάγια στοιχεία προοριζόμενα για πώληση.

2015: Στις 20 Μαΐου του 2015, ολοκληρώθηκε η πώληση του πλοίου της θυγατρικής εταιρείας ΛΑΝΕ, Ιεράπετρα το οποίο εμφανίζονταν στις 31/12/2014, στα μη κυκλοφορούντα πάγια στοιχεία προοριζόμενα για πώληση.

2014: Στις 1 Αυγούστου ολοκληρώθηκε η πώληση των πλοίων Λευκά Όρη, και Σοφοκλής Β. έναντι 21 εκ. Ευρώ τα οποία χρησιμοποιήθηκαν για να μειώσουν τον μακροπρόθεσμο δανεισμό της εταιρείας.

Στις 28 Δεκεμβρίου 2014, υπήρξε σοβαρό ατύχημα στο Norman Atlantic που είχε ως αποτέλεσμα την απώλεια περιουσιών και ανθρώπινων ζωών. Η εταιρεία διαθέτει πλήρης ασφάλιση, και συνεπώς οι όποιες αποζημιώσεις θα δοθούν δεν θα επηρεάσουν τα οικονομικά αποτελέσματα της εταιρείας.

4.1.1.2 Blue star ferries A.N.E.

Είναι μια αμιγώς ναυτιλιακή εταιρεία που προέκυψε από την αλλαγή ονόματος της ναυτιλιακής εταιρείας Στρίντζης το 1999. Ο στόλος της αποτελείται από δέκα πλοία, εννέα επιβατηγά και ένα RO-RO, και δραστηριοποιείται κυρίως στην Ελλάδα. Το προσωπικό της κατά την τελευταία εξεταζόμενη χρήση ήταν 691 άτομα.

Η εταιρεία ενοποιείται άμεσα στις ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις της ΑΤΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ με τη μέθοδο της ολικής ενσωμάτωσης

Σημαντικά γεγονότα

2018: Στις 28/12/2018 ύστερα από έκτακτη γενική συνέλευση Η Attica A.E. Συμμετοχών, αποφάσισε την πρόωρη αποπληρωμή του ανταλλάξιμου ομολογιακού

δανείου ύψους 87εκ. Ευρώ που είχε εκδώσει η Blue Star ferries A.N.E., κατόπιν εξασκήσεως του δικαιώματος ανταλλαγής από τους ομολογιούχους δανειστές.

Η εταιρεία προχώρησε και στην πρόωρη αποπληρωμή ομολογιακού δανείου ύψους 18,4 εκ. Ευρώ δικής της έκδοσης.

Η αποπληρωμή των δύο πιο πάνω ομολογιών έγινε με την σύναψη νέου μακροπρόθεσμου δανείου ύψους 100,4εκ. Ευρώ και διάρκειας πέντε ετών.

2017: Στις 30/8/2017, υπήρξε ατύχημα στο πλοίο της εταιρείας Blue star Πάτμος. Το γεγονός αυτό και τυχόν αποζημιώσεις που μπορεί να προκύψουν καλύπτεται από ασφάλεια αστικής ευθύνης της εταιρείας, και άρα δεν θα επηρεάσει τα οικονομικά αποτελέσματα

2016: Στις 24 Ιουνίου του 2016, ύστερα από έκτακτη συνεδρίαση της γενικής συνέλευσης της εταιρείας εγκρίθηκε ομόφωνα η μείωση του μετοχικού κεφαλαίου της, με αντίστοιχη τροποποίηση του καταστατικού της

2015: Διαδικασίες στην διοίκηση της εταιρείας που έχουν να κάνουν με τον διορισμό νέου διοικητικού συμβουλίου , ο οποίος πραγματοποιήθηκε στις 2 Ιουλίου

2014: Στις 6/8/2014, η εταιρεία ήρθε σε συμφωνία με τις τράπεζες για τον δανεισμό της, αναφορικά με την αναχρηματοδότηση των μακροπρόθεσμων δανείων της. Επίσης ήρθε σε συμφωνία με την εταιρεία Fortress investment group, για την πραγματοποίηση επένδυσης ύψους 75εκ. ευρώ με την έκδοση ανταλλάξιμου ομολογιακού δανείου με τις μετοχές τις Attica A.E. Συμμετοχών

Στις 21/11/2014 , ύστερα από την σύγκληση έκτακτης γενικής συνέλευσης αποφασίστηκε η μείωση του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας, με ακύρωση μετοχών, και η επιστροφή του ποσού των 2,5εκ. Ευρώ στον μοναδικό μέτοχο της που είναι η Attica A.E. Συμμετοχών

4.1.1.3 Μινωικές γραμμές

Ιδρύθηκαν το 1972, στο Ηράκλειο Κρήτης, και δραστηριοποιούνται τόσο στο Αιγαίο πέλαγος, όσο και σε γραμμές τις Αδριατικής. Σταθμός για την εταιρεία το έτος 2018, όπου γίνεται μέλος του ομίλου Grimaldi. Πιο συγκεκριμένα το 88% των μετοχών των Μινωικών γραμμών κατέχονται από την εταιρεία GRIMALDI COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE S.p.A, που ανήκει στον όμιλο Grimaldi. . Το 2019, ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από πέντε επιβατηγά πλοία. Στις 31/12/2018, απασχολούσε συνολικά 260 άτομα στα πλοία και 141 άτομα στις υπηρεσίες ξηράς.

Σημαντικά γεγονότα

2018: Στις 29/6/2018, η εταιρεία εξόφλησε πλήρως το ομολογιακό δάνειο που είχε συνάψει, με συνέπεια στις 31/12/2018, να μην υπάρχει βραχυπρόθεσμος ή μακροπρόθεσμος τραπεζικός δανεισμός.

Στις 11/6/2018, ολοκληρώθηκε η αρχική συμφωνία πλαίσιο που είχε υπογραφεί στις 26/10/2017, με την εταιρεία Attica A.E. Συμμετοχών για την διάθεση από την εταιρεία του συνόλου των μετοχών της Hellenic Seaways A.N.E. που είχε στην διάθεση της. Η ολοκλήρωση της συμφωνίας περιείχε μια σειρά από επιμέρους και αλληλοεξαρτώμενες συναλλαγές μεταξύ των δύο εταιρειών, όπως αναφέρονται αμέσως πιο κάτω.

2017: Αρχική συμφωνία με την εταιρεία Attica A.E. Συμμετοχών που προέβλεπε τις ακόλουθες συναλλαγές, όπως αναφέρονται στην ετήσιο οικονομική έκθεση για το έτος 2017

- Πώληση από την Εταιρεία στην ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. Συμμετοχών των 37.667.504 μετοχών της εταιρείας Χελλένικ Σηγουέης Α.Ν.Ε. οι οποίες αντιπροσωπεύουν ποσοστό 48,53% του καταβεβλημένου μετοχικού της κεφαλαίου της, έναντι τιμήματος € 78.500.

- Αγορά του πλοίου “SUPERFAST XII” από εταιρεία του Ομίλου Grimaldi, το οποίο ανήκει στην εταιρεία ΑΤΤΙΚΑ ΦΕΡΡΙΣ Ν.Ε., 100% θυγατρική της ΑΤΤΙΚΑ Α.Ε. Συμμετοχών, έναντι συνολικού τιμήματος € 74.500.

- Αγορά από την Εταιρεία του ταχύπλοου πλοίου “HIGHSPEED 7” από την εταιρεία Χελλένικ Σηγουέης Α.Ν.Ε. έναντι συνολικού τιμήματος € 25.000. Παράλληλα με την αγορά του εν λόγω πλοίου η Εταιρεία αποκτά το δικαίωμα να δραστηριοποιηθεί στη γραμμή Ηράκλειο-Κυκλάδες με το πλοίο αυτό.

Οι παραπάνω συναλλαγές θα ολοκληρωνόταν εφόσον η εταιρεία Attica A.E. Συμμετοχών αποκτούσε τον έλεγχο της εταιρείας Χελλένικ Σηγουέης Α.Ν.Ε., κάτι που συνέβη το 2018

2016: Στις 23/5/2016, η εταιρεία πούλησε στην συνδεδεμένη εταιρεία Grimaldi Euromed S.p.a, το πλοίο Ikarus Palace

Κατά την διάρκεια του 2016, η εταιρεία αύξησε την θέση της στην εταιρεία Χελλένικ Σηγουέης Α.Ν.Ε κατά 15,02% φτάνοντας έτσι την συμμετοχή της στο κεφάλαιο της εταιρείας στο 48,53%

2015: Η εταιρεία στην ετήσια οικονομική έκθεση της για το 2015, αιτιολόγει την επίτευξη της σημαντικής κερδοφορίας αυτού του έτους στην πολιτική ελέγχου του κόστους, του περιορισμού των δαπανών και της εκμετάλλευσης των ενδοομικών συνεργειών που εφάρμοσε κατά τα τελευταία έτη σε συνδυασμό με την αισθητή πτώση της τιμής των καυσίμων.

2014: Στις 31/01/2014, η εταιρεία αποφάσισε την αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου με την έκδοση νέων κοινών ονομαστικών μετοχών με δικαίωμα ψήφου, αυξάνοντας τα ίδια κεφάλαια της κατά περίπου 30εκ. Ευρώ.

4.1.1.4 Χελλένικ Σηγουέης Α.Ν.Ε

Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1999, και ουσιαστικά αποτελεί εξέλιξη της εταιρείας ‘Σερρες Ελληνικές Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις Α.Ε.’ Η προηγούμενη ονομασία της Εταιρείας ήταν ΕΛΛΑΣ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ Α.Ν.Ε. και η προηγούμενη αυτής ήταν ΜΙΝΩΑΝ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝΣ Α.Ν.Ε. Η εταιρεία διαθέτει συνολικά 16 πλοία και δραστηριοποιείται στο βόρειο Αιγαίο, τις Κυκλάδες, τον Σαρωνικό και τις Σποράδες. Ο αριθμός των εργαζομένων στις 31/12/2018, ήταν 538 άτομα.

Σημαντικά γεγονότα

2018: Μεταβίβαση του πλοίου “HIGHSPEED 7” στο πλαίσιο της συμφωνίας εξαγοράς μετοχών , όπως αυτή αναφέρθηκε και προηγουμένως.

Αλλαγή του μετόχου και του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας μετά από την απόκτηση του πλειοψηφικού πακέτου της εταιρείας από την Attica A.E. Συμμετοχών, και κατόπιν έγκρισης από την επιτροπή ανταγωνισμού

Στις 22/2/2018, η εταιρεία σύναψε βραχυπρόθεσμο δάνειο 5 εκ. Ευρώ, προκειμένου να ενισχύσει την ρευστότητα της.

2017: Τον Ιανουάριο η εταιρεία πούλησε το πλοίο “HIGHSPEED 6” έναντι 19,2 εκ. Ευρώ τα οποία συνέβαλαν στην μείωση του τραπεζικού δανεισμού . Από την πώληση προέκυψε κέρδος 5,2 εκ. Ευρώ το οποίο περιλαμβάνεται στα αποτελέσματα χρήσης.

Στις 11/9/2017, η εταιρεία Attica A.E. Συμμετοχών ανακοίνωσε πως ήρθε σε συμφωνία με την Τράπεζα Πειραιώς και άλλους μετόχους μειοψηφίας για την απόκτηση πακέτου 50,34% της εταιρείας

Στην συνέχεια τον Οκτώβριο του ίδιου έτους ακολουθεί η συμφωνία μεταξύ της Attica A.E. Συμμετοχών, και των Μινωικών γραμμών που αφορούσε την εταιρεία και στην οποία έχουμε αναφερθεί ήδη.

2016: Η εταιρεία πούλησε τα πλοία Flyingcat 1» και «Απόλλων Ελλάς». Τα έσοδα από την πώληση τους χρησιμοποιήθηκαν για την μείωση του τραπεζικού δανεισμού της εταιρείας

2015: Στις 9/6/2015 η εταιρεία ήρθε σε συμφωνία με την τράπεζα Πειραιώς την Εθνική τράπεζα και την Alphabank, για την αναδιάρθρωση των τραπεζικών της υποχρεώσεων.

Τον Νοέμβριο του ίδιου έτους η εταιρεία προχώρησε στην πώληση του πλοίου ‘Ποσειδών Ελλάς’, και τα έσοδα χρησιμοποιήθηκαν για την μείωση του τραπεζικού δανεισμού.

Παράλληλα προχώρησε στην αγορά ενός νέου πλοίου τον Δεκέμβριο, στο οποίο θα γινόταν εκτεταμένες εργασίες που θα ολοκληρωνόταν τον Ιούνιο του 2016

2014: Τον Απρίλιο αυτού του έτους η εταιρεία προχώρησε σε σύναψη βραχυπρόθεσμου δανείου από την τράπεζα Πειραιώς ύψους 3εκ. Ευρώ

4.1.1.5 ΑΤΤΙΚΑ FERRIES N.A.E.

Η εταιρεία αυτή ιδρύθηκε το 2011, και είναι μια αμιγώς ναυτιλιακή εταιρεία. Ο αριθμός των εργαζομένων της στο τέλος του 2018, ήταν 74 άτομα. Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από τρία πλοία.

2014-2018: Σύμφωνα με τις ετήσιες οικονομικές εκθέσεις που δημοσίευσε η εταιρεία για τα έτη 2014-2018, δεν υπήρχαν σημαντικά γεγονότα που να επηρεάζουν τα αποτελέσματα της.

4.1.1.6 DFDS SEAWAYS

Η εταιρεία αυτή από την Δανία προέκυψε από την συγχώνευση τεσσάρων ατμοπλοϊκών εταιρειών το 1866. Δραστηριοποιείται σε όλη την Βόρεια Ευρώπη, συνδέοντας μεταξύ τους περιοχές της Σκανδιναβίας, περιοχές της ηπειρωτικής Ευρώπης με περιοχές της Σκανδιναβίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, ενώ τα τελευταία χρόνια, κάνει προσπάθειες για επέκταση και στην Μεσόγειο. Οι υπηρεσίες της εταιρείας επικεντρώνονται ιδιαίτερα εκτός από την μεταφορά επιβατών στην μεταφορά ρυμούλκων φορτηγών και μεταφορέων. Η εταιρεία στο τέλος του 2018, διέθετε 55 πλοία , και εργάζονταν για λογαριασμό της 5.300 άτομα.

Σημαντικά γεγονότα

2018: Τον Ιανουάριο αυτού του έτους ολοκληρώθηκε η εξαγορά της Ολλανδικής εταιρείας Alphatrans η οποία μετονομάστηκε σε Special Cargo

Τον Φεβρουάριο το μετοχικό κεφάλαιο μειώθηκε κατά 1,000,000 μετοχές σύμφωνα με το πρόγραμμα της εταιρείας για επαναγορά των μετοχών της

Τον Ιούνιο του ίδιου έτους η εξαγορά της τουρκικής εταιρείας U.N. (εταιρεία που διαθέτει τύπο πλοίων Ro-Ro) , καθώς και η σύναψη συνεργασίας τον Δεκέμβριο με την εταιρεία logistics EKOL υπήρξε σημαντικό βήμα για την εταιρεία στην επέκταση των δραστηριοτήτων της στην περιοχή της Μεσογείου.

2017: Σύμφωνα με την ετήσια οικονομική έκθεση του 2017, το έτος αυτό η εταιρεία παρουσιάζει ως κύρια γεγονότα, τις συμφωνίες με δύο μεγάλους εμπορικούς πελάτες, ενώ παράλληλα προσπαθεί να αναδείξει την προσήλωση της εταιρείας και τις προσπάθειες της για ανάπτυξη μέσω της ψηφιακής οικονομίας.

2016: Αυτό το έτος η εταιρεία προχωράει στην παραγγελία , αλλά και στην ναύλωση νέων πλοίων, κυρίως για την μεταφορά ρυμούλκων φορτηγών, ενώ παρουσιάζει σαν σημαντικό γεγονός την υπογραφή τον Απρίλιο νέας τετραετής σύμβασης για την παροχή υπηρεσιών στις ένοπλες δυνάμεις της Γερμανίας και της Δανίας.

2015: Η εταιρεία προχωράει τον Σεπτέμβριο ύστερα από σύγκληση έκτακτης γενικής συνέλευσης στην ακύρωση 1,750,000 μετοχών.

Τον προηγούμενο μήνα, τον Αύγουστο η εταιρεία αποφάσισε να δώσει έκτακτο μέρισμα ύψους 1,8 DKK, ανά μετοχή. Και αυτή ήταν επίσης μία χρονιά που η εταιρεία ανακοίνωσε εμπορικές συνεργασίες με πολύ μεγάλες εταιρείες.

2014: Τον Ιούνιο αυτού του έτους η εταιρεία εκδίδει εταιρικό ομόλογο ύψους 500εκ DKK.

Τον Νοέμβριο ύστερα από έκτακτη γενική συνέλευση εγκρίνεται η ακύρωση 650,000 μετοχών.

Τον Ιανουάριο και τον Ιούνιο η εταιρεία προχωράει στην εξαγορά εταιρειών της εφοδιαστικής αλυσίδας, στην Σκωτία και την Αγγλία αντίστοιχα.

4.1.1.7 Finnlines

Η εταιρεία αυτή ιδρύθηκε το 1947 στην Φινλανδία. Δραστηριοποιείται παρέχοντας υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών και φορτηγών στην Βαλτική θάλασσα, την Βόρεια Θάλασσα και τον Βισκαϊκό κόλπο. Η εταιρεία διαθέτει γραφεία ή σημεία πωλήσεων στην Γερμανία, το Βέλγιο , την Μεγάλη Βρετανία την Σουηδία την Δανία και την Πολωνία. Από το 2016, η εταιρεία έχει εξαγοραστεί ολοκληρωτικά από τον όμιλο Grimaldi. Ο στόλος της αποτελείται όσον αφορά τα καθαρά επιβατηγά, από επτά πλοία και απασχολούνται σε αυτήν το 2018, 1637 άτομα. Στα δεδομένα λαμβάνονται για το 2017, τα αναμορφωμένα αποτελέσματα ,που παρουσίασε η εταιρεία, λόγω αλλαγής των κανόνων λογιστικής παρακολούθησης.

Σημαντικά γεγονότα

2018: Ως σημαντικά γεγονότα αναφέρεται η αγορά του πλοίου Euroalink τον Ιανουάριο του 2018, και το οποίο είναι διαμορφωμένο ώστε να χρησιμοποιείται τόσο για την μεταφορά επιβατών όσο και για την μεταφορά ρυμούλκων φορτηγών , και το

γεγονός ότι το ανώτατο φινλανδικό δικαστήριο δεν έδωσε άδεια στην εταιρεία να ασκήσει έφεση εναντίον του Φινλανδικού κράτους σε μια υπόθεση που αφορούσε τελωνειακές διαφορές.

2017: Σύμφωνα με τις ετήσια οικονομική έκθεση δεν υπάρχουν σημαντικά γεγονότα που να επηρεάζουν τα οικονομικά αποτελέσματα

2016: Τον Ιανουάριο η εταιρεία αγόρασε δύο νέα πλοία τύπου Ro-Ro.

Στις 3 Φεβρουαρίου ολοκληρώθηκε η εξαγορά της εταιρείας από τον όμιλο Grimaldi. Η διάθεση των προς εξαγορά μετοχών έγινε προς 17,8 ευρώ ανά μετοχή.

2015: Τον Ιανουάριο η εταιρεία αγοράζει το πλοίο Finnmerchant το οποίο δρομολογείται στην γραμμή Hanko-Rostock και τον Οκτώβριο του ίδιου έτους ανακοινώνει την συμμετοχή της στο πρόγραμμα ιδιωτικοποίησης της Πολωνικής εταιρείας Polferries

2014: Το μοναδικό γεγονός που αναφέρει η ετήσια οικονομική έκθεση ως σημαντικό είναι η πώληση του πλοίου MS Transrussia, από την θυγατρική της εταιρείας στην Γερμανία έναντι του ποσού των 30,6 εκ. ευρώ.

4.1.1.8 Irish Continental Group (icg)

Η icg ιδρύθηκε στην Ιρλανδία το 1972. Οι υπηρεσίες που παρέχει αφορούν κυρίως στην μεταφορά επιβατών και αυτοκινήτων, αλλά διαθέτει και πλοία Ro-Ro, για την μεταφορά φορτηγών ή ρυμούλκων φορτηγών. Δραστηριοποιείται στις διαδρομές μεταξύ Ιρλανδίας και Ηνωμένου Βασιλείου, αλλά και προς την Ηπειρωτική Ευρώπη. Ο στόλος της όσον αφορά τα επιβατηγά πλοία στο τέλος του 2018, αποτελούνταν από επτά πλοία, και σε αυτήν εργάζονταν 311 άτομα εκ των οποίων τα 218, στα επιβατηγά πλοία.

Σημαντικά γεγονότα

2018: Το διοικητικό συμβούλιο πρότεινε την διανομή μερίσματος 8,15 ευρώ ως αποτέλεσμα της διαχειριστικής περιόδου 2017, που είχε λήξει.

Στις 2 Ιανουαρίου 2018, η icg ανακοίνωσε ότι έχει συνάψει συμφωνία με την γερμανική εταιρεία FSG, με την οποία συμφώνησε για την κατασκευή ενός νέου πλοίου που θα κοστίσει 162,5 εκ Ευρώ και θα παραδοθεί μέσα στο 2020.

Στις 30 Ιανουαρίου ανακοίνωσε την υπογραφή μνημονίου συμφωνίας με την εταιρεία Balearia Eurolineas Maritimas, για την πώληση έναντι 15,5 εκ. Ευρώ του ταχύπλοου σκάφους “Jonathan Swift”.

2017: Το διοικητικό συμβούλιο πρότεινε την διανομή μερίσματος 7,76 ευρώ ανά μετοχή που αφορούσε το αποτέλεσμα της διαχειριστικής περιόδου 2016, που είχε λήξει.

2016: Η ετήσια οικονομική έκθεση δεν αναφέρει σε αυτό το έτος κάποιο σημαντικό γεγονός εκτός από την απόφαση για την διανομή μερίσματος ύψους 7,387 ευρώ ανά μετοχή που αφορούσε το αποτέλεσμα της διαχειριστικής περιόδου 2016, που είχε λήξει.

2014-2015: Κανένα σημαντικό γεγονός δεν επηρέασε τα οικονομικά αποτελέσματα εκτός και πάλι από το μέρισμα που πρότεινε το διοικητικό συμβούλιο, ύψους 7,035 ευρώ ανά μετοχή για την χρήση που έληξε στις 31.12.2014.

4.1.1.9 Scandlines

Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1998 στην Κοπεγχάγη, μετά από την συγχώνευση της γερμανικής ναυτιλιακής εταιρείας DFO και της Δανικής ναυτιλιακής εταιρείας Scandlines Danmark A/S. Ύστερα από μια σειρά αλλαγές στο ιδιοκτησιακό της καθεστώς, η εταιρεία από τα τέλη του 2013 και μετά ανήκε στον όμιλο **3i**. Δραστηριοποιείται στην Βαλτική θάλασσα και πιο συγκεκριμένα σε δρομολόγια που ενώνουν την Δανία με την Γερμανία. Στον όμιλο το 2018 απασχολούνταν κατά μέσο όρο 1534 άτομα. Ο στόλος της εταιρείας το 2018, ήταν οκτώ πλοία, εκ των οποίων έξι διέθεταν υβριδική τεχνολογία.

2018: Στις 26 Μαρτίου του 2018 ανακοινώνεται ότι η First State Investment και η Hermes Investment αποκτούν το 50,1% και 14,9% αντίστοιχα της εταιρείας. Ο όμιλος 3i συνεχίζει να κατέχει το 35% των μετοχών της εταιρείας.

2014-2017: Οι ετήσιες οικονομικές εκθέσεις δεν αναφέρουν κανένα σημαντικό γεγονός που επηρεάζει τα αποτελέσματα.

4.1.1.10 Tallink

Πρόκειται για μία Εσθονική εταιρεία με μεγάλη ιστορία που ξεκινάει από το 1883. Ωστόσο ύστερα από αλλαγές στην ονομασία της και στην ιδιοκτησία της κατέληξε στην σημερινή της ονομασία το 1989, και έγινε πλήρους Εσθονικής ιδιοκτησίας το 1993. Η εταιρεία δραστηριοποιείται στην περιοχή της Βαλτικής, ενώνοντας, την Εσθονία και την Λετονία, με την Σουηδία και την Φινλανδία.. Η εταιρεία διαθέτει 12 πλοία, ενώ στο τέλος του 2018 απασχολούσε 7430 άτομα.

Σημαντικά γεγονότα

2018: Σύμφωνα με την ετήσια οικονομική έκθεση στις 23 Μαρτίου 2018, υπήρχαν αλλαγές όσον αφορά την σύνθεση του διοικητικού συμβουλίου. Επίσης την ίδια μέρα το εποπτικό συμβούλιο του ομίλου αποφάσισε τον τερματισμό του προγράμματος για την διερεύνηση πιθανών στρατηγικών επιλογών για τον όμιλο που είχε ξεκινήσει τον

Ιούλιο του 2017. Κατά την διάρκεια του προγράμματος εξετάστηκαν διάφορες επιλογές με σκοπό την μακροπρόθεσμη ανάπτυξη του ομίλου. Τα έξοδα αυτής της διερευνητικής διαδικασίας ανήλθαν σε 3,6εκ. Ευρώ.

2017: Η θυγατρική εταιρεία Tallink Line LTD, αγόρασε το πλοίο Megastar, από Φινλανδικό ναυπηγείο. Το κόστος της αγοράς του πλοίου ανήλθε στα 230 εκ. Ευρώ και ένα μεγάλο μέρος του ύψους 184 εκ. Ευρώ καλύφθηκε με μακροπρόθεσμο δανεισμό. Η διάρκεια του δανείου θα είναι δώδεκα έτη, και η σύμβαση φέρει αναφορά στο εμπορικό επιτόκιο του ΟΟΣΑ.

2016: Στις 11 Φεβρουαρίου ο όμιλος ιδρύει νέα θυγατρική στην οποία διαθέτει το 100% των μετοχών και που ασχολείται με υπηρεσίες τροφοδοσίας

2015: Στις 27 Φεβρουαρίου, φινλανδικό δικαστήριο υποχρεώνει την Φινλανδία να επιστρέψει στους εφοπλιστές που δραστηριοποιούνται στην περιοχή τα τέλη πλωτών οδών της περιόδου 2001-2004. Ο όμιλος Tallink δικαιούται 34,1εκ. Ευρώ αποζημίωση

2014: Η ετήσια οικονομική έκθεση αναφέρεται σε ανανέωση των ναυλώσεων δύο πλοίων για διάρκεια πέντε ετών, το οποίο αναμένεται να αποφέρει συνολικό εισόδημα ναύλωσης 64εκ. Ευρώ.

4.2 Αριθμοδείκτες ρευστότητας

Οι δείκτες ρευστότητας χρησιμοποιούνται προκειμένου να αξιολογηθεί η ικανότητα της επιχείρησης να ανταποκριθεί στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της

4.2.1 Δείκτης γενικής ρευστότητας

Ο δείκτης αυτός χρησιμοποιείται για να διαπιστωθεί η ικανότητα της εξεταζόμενης επιχείρησης να αντιμετωπίζει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της από στοιχεία του ενεργητικού που θα μπορούσαν να ρευστοποιηθούν την κατά την ίδια περίοδο που αφορούν αυτές οι υποχρεώσεις.

-Εάν η γενική ρευστότητα > 1

Αυτό σημαίνει ότι η επιχείρηση διαθέτει την απαιτούμενη ρευστότητα να αντιμετωπίσει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Όσο ο δείκτης αυτός είναι μεγαλύτερος από την μονάδα, τόσο μεγαλύτερο είναι και το περιθώριο ασφαλείας που έχει η επιχείρηση. Μια πολύ μεγάλη τιμή του δείκτη όμως θα μπορούσε να είναι αποτέλεσμα είτε σημαντικής διατήρησης ταμειακής ρευστότητας, διατήρησης μεγάλων αποθεμάτων ή και της υιοθέτησης μιας εμπορικής πολιτικής χορήγησης σημαντικών πιστώσεων στους πελάτες της.

-Εάν η γενική ρευστότητα = 1

Όταν η τιμή του δείκτη είναι κοντά ή λίγο πάνω από την μονάδα, η επιχείρηση διαθέτει οριακή ρευστότητα για την κάλυψη των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της.

-Εάν η γενική ρευστότητα < 1

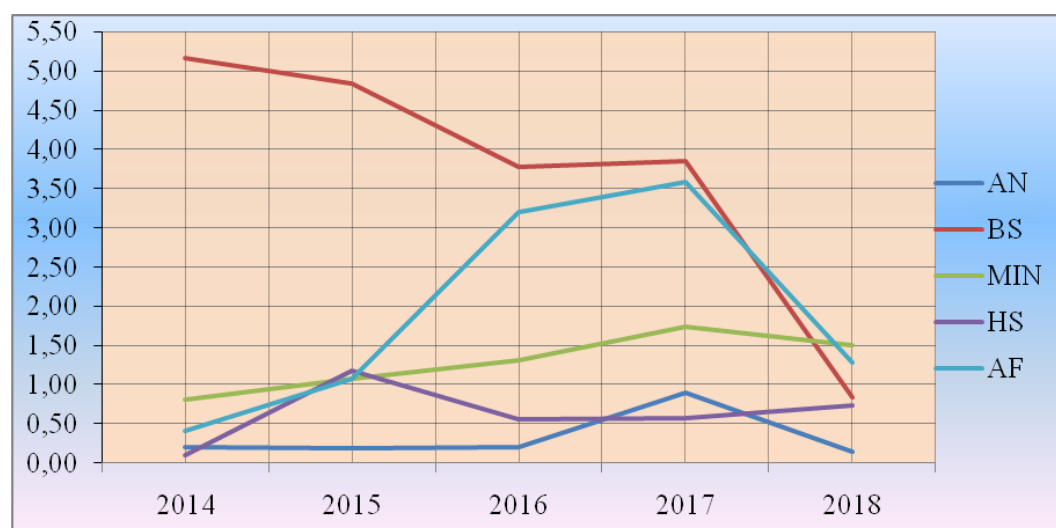
Οι τιμές που είναι μικρότερες από την μονάδα, δείχνουν ότι η επιχείρηση μπορεί να αντιμετωπίσει προβλήματα στην εξόφληση των υποχρεώσεων της.

Γενικότερα και σύμφωνα με την βιβλιογραφία η ιδανική τιμή του δείκτη είναι γύρω στο 2, που σημαίνει ότι η επιχείρηση μπορεί να ρευστοποιήσει δύο μονάδες από τα κυκλοφορούντα περιουσιακά της στοιχεία για να καλύψει, μία μονάδα από τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. (Μπατσινίλας & Πατατούκας, 2017)

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται οι τιμές του δείκτη πρώτα για τις πέντε εξεταζόμενες ελληνικές εταιρείες και για τα έτη 2014-2018, και οι οποίες στην συνέχεια εμφανίζονται και διαγραμματικά:

Πίνακας 4.1: Δείκτης γενικής ρευστότητας εξεταζόμενων ελληνικών εταιρειών

	2014	2015	2016	2017	2018
AN	0,20	0,19	0,20	0,90	0,15
BS	5,17	4,85	3,78	3,86	0,84
MIN	0,81	1,07	1,31	1,74	1,50
HS	0,10	1,18	0,56	0,57	0,74
AF	0,41	1,08	3,21	3,59	1,28



Διάγραμμα 4.1: Δείκτης γενικής ρευστότητας εξεταζόμενων ελληνικών εταιρειών

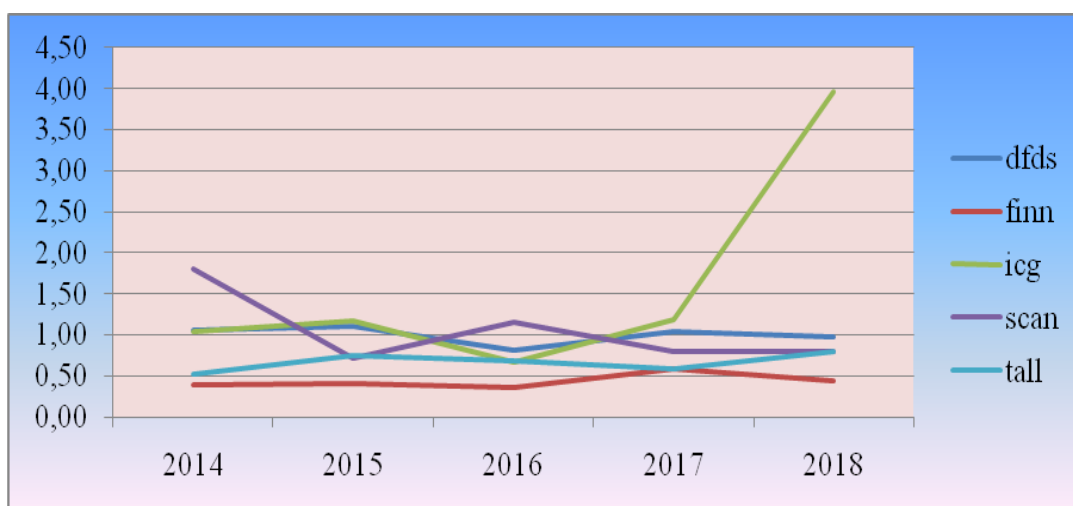
Όπως παρατηρούμε από τα δεδομένα η εταιρεία ANEK, παρουσιάζει κατά την διάρκεια της πενταετίας που εξετάζουμε με εξαίρεση το έτος 2017 πολύ χαμηλό δείκτη κυκλοφοριακής ρευστότητας που υποδηλώνει ότι υπάρχει πρόβλημα στο να ανταποκριθεί στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Η Minoan παρουσιάζει

διαχρονικά βελτίωση του εν λόγω δείκτη, με εξαίρεση το τελευταίο έτος, ενώ και η HF έχει μια συνεχώς καλύτερη εικόνα στον δείκτη, παραμένοντας όμως σε τιμές μικρότερες της μονάδας.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται οι τιμές του δείκτη πρώτα για τις πέντε εξεταζόμενες ευρωπαϊκές εταιρείες και για τα έτη 2014-2018, και οι οποίες στην συνέχεια εμφανίζονται και διαγραμματικά:

Πίνακας 4.2: Δείκτης γενικής ρευστότητας εξεταζόμενων ευρωπαϊκών εταιρειών

	2014	2015	2016	2017	2018
dfds	1,06	1,11	0,81	1,04	0,98
finn	0,39	0,41	0,36	0,58	0,45
icg	1,04	1,17	0,67	1,18	3,96
scan	1,81	0,71	1,15	0,80	0,79
tall	0,52	0,74	0,67	0,57	0,79



Διάγραμμα 4.2: Δείκτης γενικής ρευστότητας εξεταζόμενων ευρωπαϊκών εταιρειών

Εδώ παρατηρούμε μια πιο σταθερή εικόνα σε σχέση με τις ελληνικές εταιρείες με τις τέσσερις από τις πέντε εταιρείες να παρουσιάζουν κατά μέσο όρο στην πενταετία δείκτη με τιμές μικρότερες της μονάδας.

4.2.2: Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας

Διαφοροποιείται σε σχέση με τον προηγούμενο δείκτη, στο ότι δεν περιλαμβάνει στον αριθμητή τα αποθέματα. Με άλλα λόγια στον αριθμητή περιλαμβάνονται τα

στοιχεία του ενεργητικού που είναι πιο εύκολα ρευστοποιήσιμα και χωρίς να υπάρξει απώλεια της αξίας της όπως μπορεί να συμβεί με τα αποθέματα.

Η αξιολόγηση του δείκτη αυτού είναι παρόμοια με του δείκτη γενικής ρευστότητας.

-Εάν η άμεση ρευστότητα > 1 τότε τα εύκολα ρευστοποιήσιμα στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού καλύπτουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της

-Εάν η άμεση ρευστότητα = 1, τότε τα εύκολα ρευστοποιήσιμα στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού ισούνται με τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της

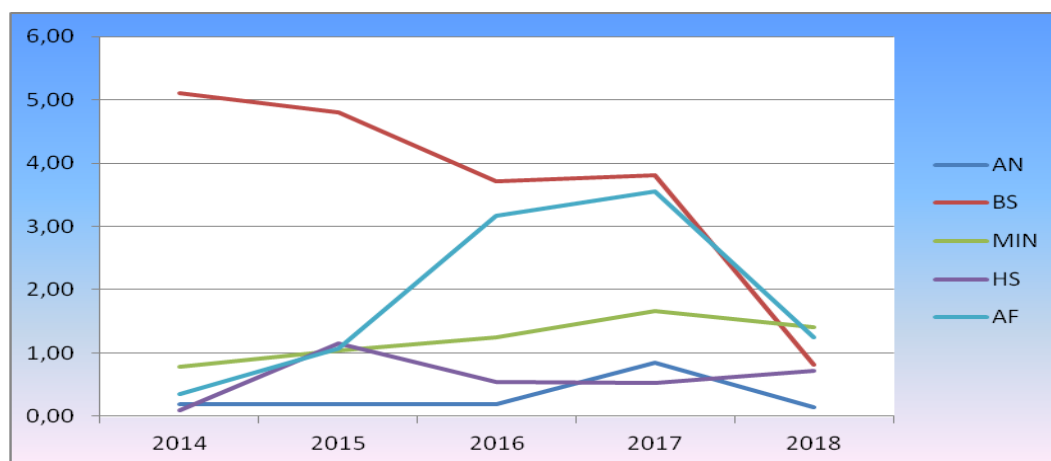
-Εάν η άμεση ρευστότητα < 1, τότε τα εύκολα ρευστοποιήσιμα στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού δεν επαρκούν για να καλύψουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της επιχείρησης. (Γεωργόπουλος, 2014)

Τα αποτελέσματα της επεξεργασίας των ισολογισμών των υπό εξέταση ελληνικών εταιρειών για το χρονικό διάστημα 2014-2018 είναι:

Πίνακας 4.3: Δείκτης άμεσης ρευστότητας ελληνικών εταιρειών

	2014	2015	2016	2017	2018
AN	0,19	0,18	0,19	0,85	0,14
BS	5,10	4,80	3,72	3,80	0,82
MIN	0,78	1,03	1,25	1,66	1,40
HS	0,10	1,15	0,54	0,53	0,72
AF	0,35	1,07	3,16	3,56	1,25

Η πορεία του δείκτη άμεσης ρευστότητας είναι ανάλογη για τις ελληνικές εταιρείες του δείκτη γενικής ρευστότητας. Ο δείκτης παρουσιάζει ίδια εικόνα με τον προηγούμενο, καθώς τα αποθέματα στους ισολογισμούς όλων των εταιρειών δεν είχαν σημαντική επίδραση στην διάρθρωση του κυκλοφορούντος ενεργητικού.



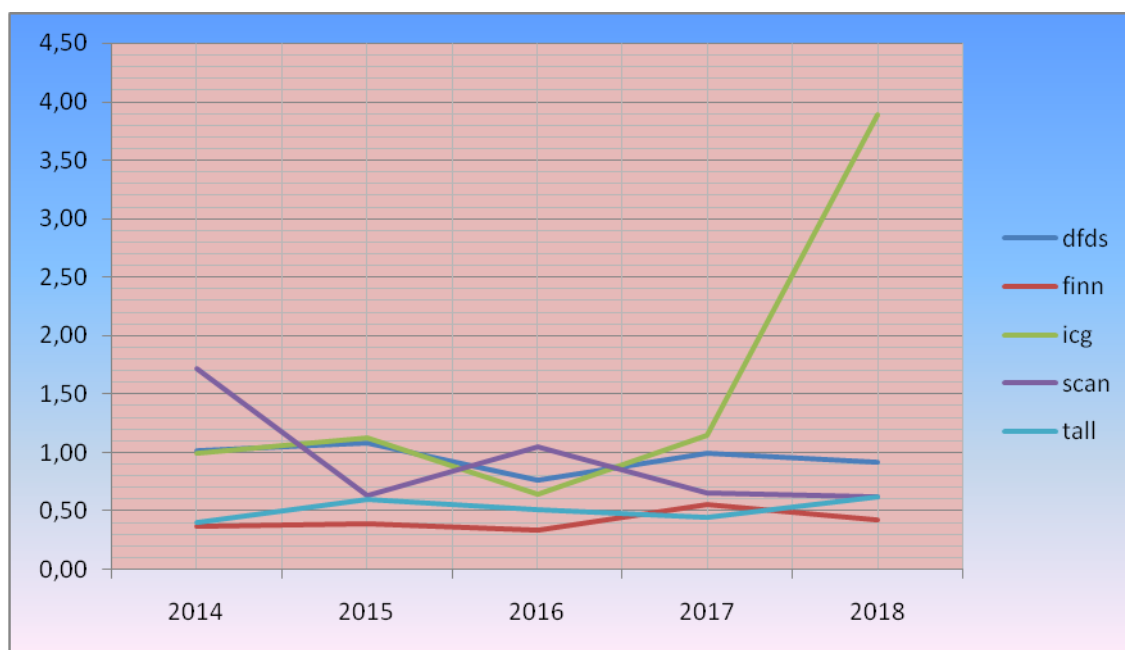
Διάγραμμα 4.3: Δείκτης άμεσης ρευστότητας ελληνικών εταιρειών

Τα αποτελέσματα που προέκυψαν από την επεξεργασία των δεικτών για τις πέντε υπό εξέταση ευρωπαϊκές εταιρείες δίνονται από τον παρακάτω πίνακα

Πίνακας 4.4: Δείκτης άμεσης ρευστότητας εξεταζόμενων ευρωπαϊκών εταιρειών

	2014	2015	2016	2017	2018
dfds	1,02	1,08	0,77	0,99	0,92
finn	0,37	0,39	0,34	0,56	0,42
icg	1,00	1,13	0,65	1,16	3,89
scan	1,72	0,63	1,05	0,65	0,62
tall	0,40	0,60	0,51	0,44	0,62

Ακολουθεί και η διαγραμματική απεικόνιση του παραπάνω πίνακα.



Διάγραμμα 4.4: Δείκτης άμεσης ρευστότητας εξεταζόμενων ευρωπαϊκών εταιρειών

4.2.3 Δείκτης ταμειακής ρευστότητας

Ο δείκτης αυτός υπολογίζεται από τον λόγο των μετρητών και των ισοδύναμων του προς τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της επιχείρησης, και δείχνει την ικανότητα της επιχείρησης να ανταποκριθεί στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της.

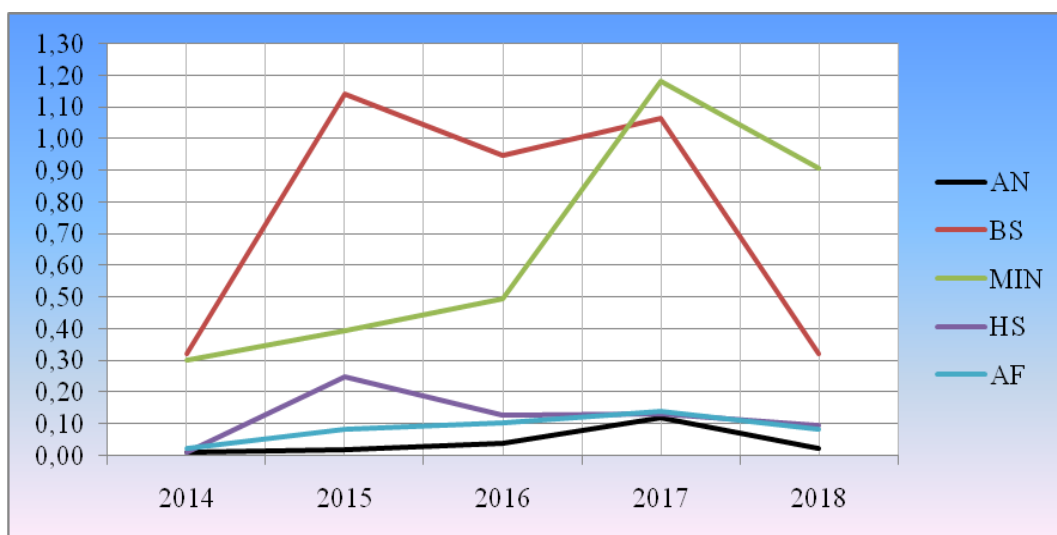
Όσον αφορά την αξιολόγηση του αριθμοδείκτη, όσο μεγαλύτερες τιμές λαμβάνει, τόσο πιο ισχυρή είναι η ταμειακή θέση της επιχείρησης. Μια πτωτική τάση του δείκτη θα μπορούσε να δείχνει μια δυσμενή εξέλιξη για την επιχείρηση, ενώ μια ανοδική, να σημαίνει επάρκεια των ταμειακών διαθεσίμων, κάτι που μπορεί να λειτουργήσει ευεργετικά και για την αποδοτικότητα της.

Τα δεδομένα που προκύπτουν από την εξέταση των ισολογισμών των ελληνικών εταιρειών του δείκτη είναι τα παρακάτω:

Πίνακας 4.5: Δείκτης ταμειακής ρευστότητας ελληνικών εταιρειών

	2014	2015	2016	2017	2018
AN	0,01	0,02	0,04	0,12	0,02
BS	0,32	1,14	0,95	1,06	0,32
MIN	0,30	0,40	0,49	1,18	0,91
HS	0,01	0,25	0,13	0,13	0,09
AF	0,02	0,08	0,10	0,14	0,08

Η εταιρεία MIN είναι αυτή που παρουσιάζει μια συνεχή ανοδική πορεία στον δείκτη ταμειακής ρευστότητας. Χαμηλές τιμές παρουσιάζει ο δείκτης για τις εταιρείες AN, HS, και ενώ ο δείκτης ταμειακή ρευστότητα παρουσιάζει αύξηση για την εταιρεία BS για τα έτη 2015-2017, και έπειτα μεγάλη πτώση του 2018, για λόγους που θα αναφέρουμε στην επόμενη ενότητα



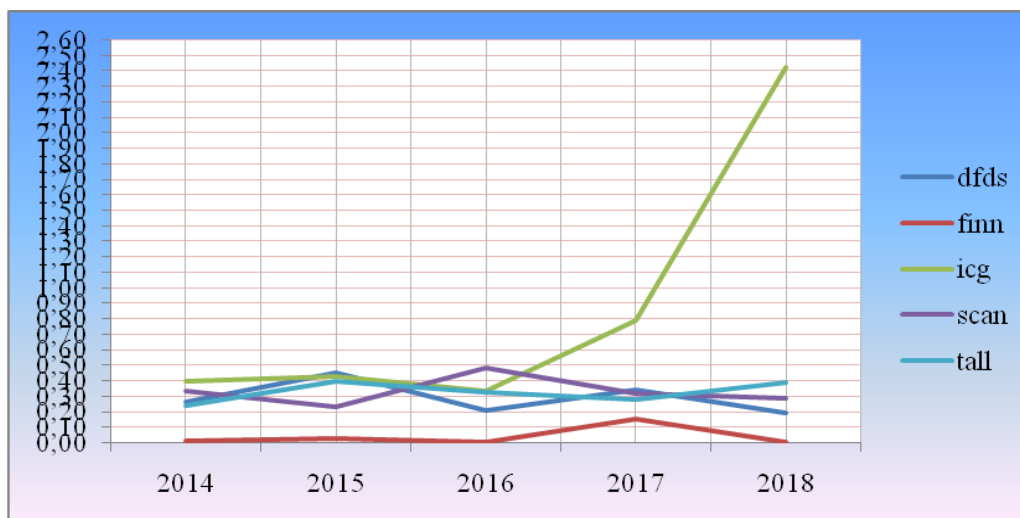
Διάγραμμα 4.5: Δείκτης ταμειακής ρευστότητας ελληνικών εταιρειών

Αντιστοίχως τα δεδομένα που προέκυψαν από τις υπό εξέταση ευρωπαϊκές εταιρείες είναι τα ακόλουθα , όπως φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 4.6: Δείκτης ταμειακής ρευστότητας εξεταζόμενων ευρωπαϊκών εταιρειών

	2014	2015	2016	2017	2018
dfds	0,26	0,45	0,21	0,34	0,19
finn	0,01	0,03	0,01	0,15	0,01
icg	0,40	0,43	0,33	0,79	2,42
scan	0,34	0,23	0,48	0,32	0,29
tall	0,24	0,40	0,32	0,28	0,39

Τα δεδομένα του δείκτη για τις ευρωπαϊκές εταιρείες είναι παρόμοια με αυτά των ελληνικών. Οι εταιρείες με εξαίρεση την icg, παρουσιάζουν σταθερή εικόνα στον δείκτη ταμειακής ρευστότητας.



Διάγραμμα 4.6: Δείκτης ταμειακής ρευστότητας εξεταζόμενων ευρωπαϊκών εταιρειών

4.3 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας

Χρησιμοποιούνται για να μετρήσουν την ικανότητα της επιχείρησης να παράγει έσοδα από την εκμετάλλευση των περιουσιακών της στοιχείων. Είναι δηλαδή ένα εργαλείο που μετράει κατά πόσο είναι αποτελεσματική η διαχείριση που ασκεί η επιχείρηση στα περιουσιακά της στοιχεία.

4.3.1 Κύκλος εργασιών κεφαλαίου κίνησης

Ο δείκτης αυτός προκύπτει από την διαίρεση των πωλήσεων με το καθαρό κεφάλαιο κίνησης, το οποίο με την σειρά του υπολογίζεται αν από τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις αφαιρέσουμε το κυκλοφορούν ενεργητικό. Ο δείκτης παρουσιάζει το κατά πόσο αποτελεσματικά μια επιχείρηση διαχειρίζεται το κεφάλαιο κίνησης, στην δημιουργία πωλήσεων. Επιπλέον αποτελεί ένα ακόμη κριτήριο του κατά πόσο μια επιχείρηση μπορεί να καλύψει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της, χωρίς να χρειαστεί εξωτερική χρηματοδότηση.

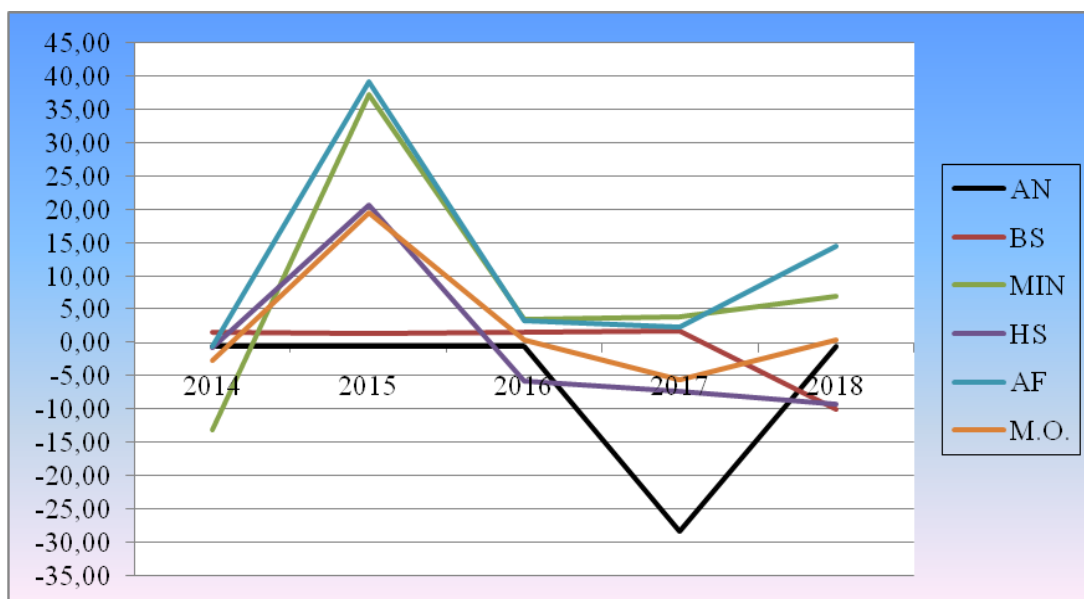
Η ερμηνεία του δείκτη αυτού πραγματοποιείται σε σχέση με τον μέσο όρο του κλάδου. Ενδεχομένως πολύ υψηλές τιμές του δείκτη όμως να σημαίνουν για την μειωμένη πιστοληπτική ικανότητα. Από την άλλη ένας χαμηλός δείκτης μπορεί να είναι αποτέλεσμα μεγάλων ποσών στον ισολογισμό στις απαιτήσεις ή στα αποθέματα ή και

να δηλώνει αναποτελεσματικότητα στην διαχείριση της πιστωτικής πολιτικής των προμηθευτών(Σουμπενιώτης-Ταμπακούδης, 2017)

Πίνακας 4.7: Δείκτης κύκλου εργασιών κεφαλαίου κίνησης ελληνικών εταιρειών

	2014	2015	2016	2017	2018
AN	-0,64	-0,63	-0,62	-28,29	-0,63
BS	1,44	1,28	1,60	1,71	-9,90
MIN	-13,12	37,14	3,41	3,74	6,87
HS	-0,59	20,71	-5,60	-7,27	-9,14
AF	-0,56	39,15	3,28	2,30	14,53
M.O.	-2,70	19,53	0,41	-5,56	0,35

Το αρνητικό πρόσημο, όπου αυτό παρουσιάζεται στα δεδομένα είναι αποτέλεσμα της αρνητική διαφοράς που υπάρχει μεταξύ του κυκλοφορούντος ενεργητικού και των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων.



Διάγραμμα 4.7: Δείκτης κύκλου εργασιών κεφαλαίου κίνησης ελληνικών εταιρειών

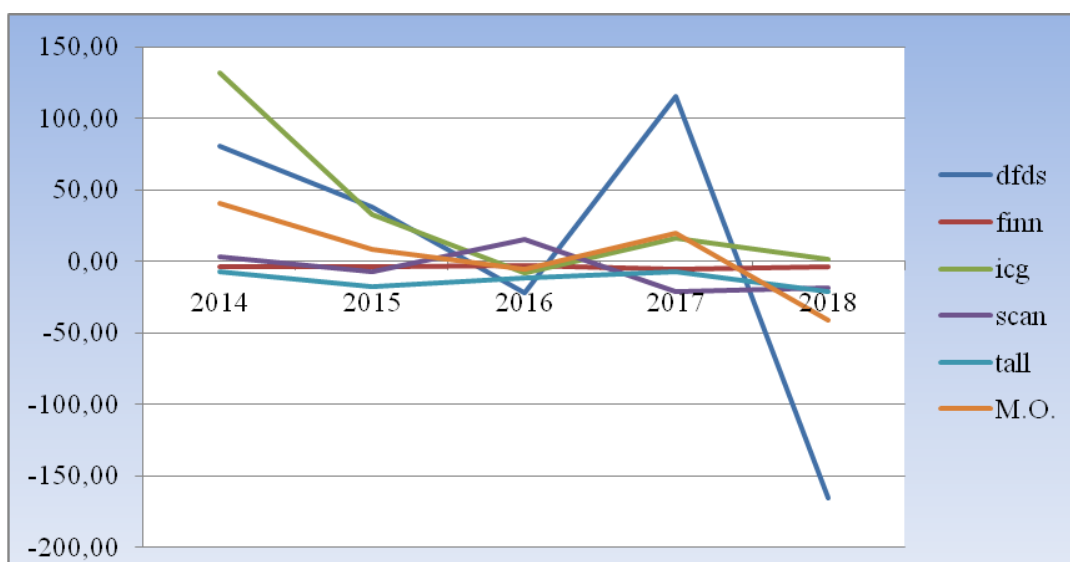
Το 2015 είναι το έτος όπου φαίνεται ότι οι ελληνικές εταιρείες του κλάδου διαχειρίζονται αποτελεσματικότερα το κεφάλαιο κίνησης τους, προκειμένου να δημιουργήσουν πωλήσεις με τον μέσο όρο να είναι χειρότερος το έτος 2017.

Στα δεδομένα των πέντε υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών όπως φαίνονται στον πιο κάτω πίνακα:

Πίνακας 4.8: Δείκτης κύκλου εργασιών κεφαλαίου κίνησης υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

	2014	2015	2016	2017	2018
dfds	80,55	37,88	-21,69	115,45	-165,62
finn	-4,09	-3,68	-3,14	-5,28	-4,21
icg	131,86	33,05	-7,77	16,27	2,17
scan	2,86	-7,71	15,67	-21,64	-18,63
tall	-7,01	-17,74	-11,75	-7,15	-21,28
M.O.	40,83	8,36	-5,74	19,53	-41,51

Το έτος με την υψηλότερη τιμή του δείκτη είναι το 2014 με 40,83, και η χαμηλότερη τιμή του δείκτη κύκλου εργασιών κίνησης το 2018 με -41,51.



Διάγραμμα 4.8: Δείκτης κύκλου εργασιών κεφαλαίου κίνησης των υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

4.3.2 Κύκλος εργασιών παγίων

Είναι ένας ιδιαίτερα σημαντικός δείκτης για τις επιχειρήσεις εντάσεως κεφαλαίου όπως είναι η ναυτιλία, καθώς οι επιχειρήσεις αυτές επενδύουν σημαντικά κεφάλαια στα πάγια ενεργητικά τους. Ο δείκτης αυτός υπολογίζεται με βάση το πηλίκο των πωλήσεων προς το πάγιο ενεργητικό. Σημειώνεται ότι στο πάγιο ενεργητικό για τον υπολογισμό του δείκτη, λαμβάνονται υπ' όψιν μόνο τα ενσώματα πάγια. (Σουμπενιώτης-Ταμπακούδης, 2017)

Αυτός ο δείκτης εκτιμά την αποτελεσματικότητα με την οποία η επιχείρηση χρησιμοποιεί τα πάγια στοιχεία της. Μια υψηλή τιμή στον δείκτη δείχνει ότι η επιχείρηση χρησιμοποιεί σε εντατικό βαθμό τα πάγια της στην δημιουργία πωλήσεων,

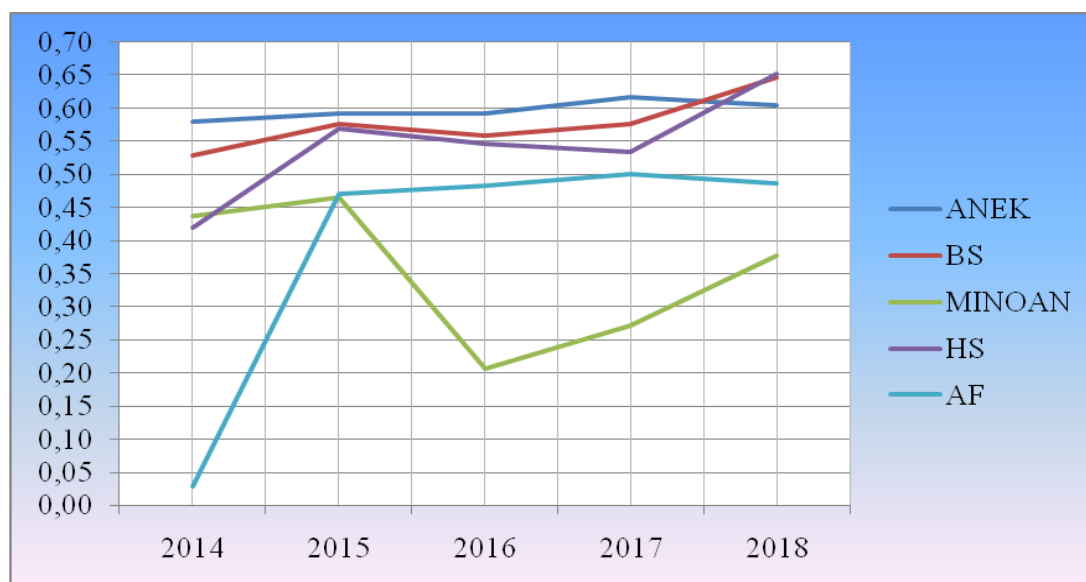
ενώ μια χαμηλή τιμή φανερώνει μικρότερη χρησιμοποίηση των παγίων στην δημιουργία πωλήσεων. Γενικότερα, όσο υψηλότερη η τιμή του δείκτη, τόσο καλύτερα για την επιχείρηση. (Γεωργόπουλος,2014)

Τα δεδομένα για τις ελληνικές εταιρείες του κλάδου είναι:

Πίνακας 4.9: Δείκτης κύκλου εργασιών παγίων ελληνικών εταιρειών

	2014	2015	2016	2017	2018
ANEK	0,58	0,59	0,59	0,62	0,60
BS	0,53	0,58	0,56	0,58	0,65
MINOAN	0,44	0,47	0,21	0,27	0,38
HS	0,42	0,57	0,55	0,53	0,65
AF	0,03	0,47	0,48	0,50	0,49

Οι εταιρείες ANEK , BS, και HS παρουσιάζουν σχεδόν σταθερό δείκτη με ελαφριά αύξηση σε όλη την διάρκεια της πενταετίας 2014-2018. Το ίδιο συμβαίνει και για την εταιρεία AF για τα έτη 2015-2018.

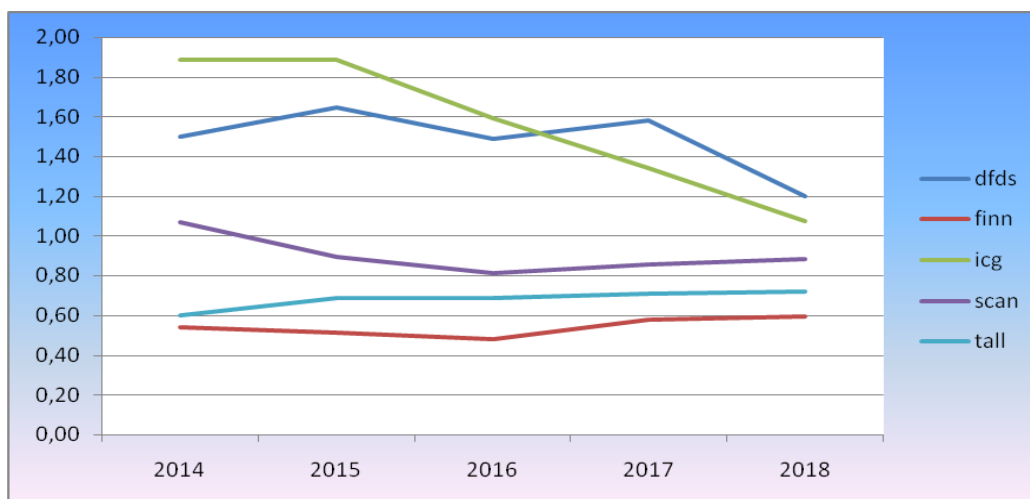


Διάγραμμα 4.9: Δείκτη κύκλου εργασιών παγίων ελληνικών εταιρειών
Παρακάτω εμφανίζονται τα δεδομένα για τις πέντε υπό εξέταση ευρωπαϊκές εταιρείες

Πίνακας 4.10: Δείκτης κύκλου εργασιών παγίων υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

	2014	2015	2016	2017	2018
dfds	1,50	1,65	1,49	1,58	1,20
finn	0,54	0,51	0,48	0,58	0,60
icg	1,88	1,89	1,59	1,34	1,07
scan	1,07	0,89	0,81	0,86	0,88
tall	0,60	0,69	0,69	0,71	0,72

Και εδώ οι τιμές του δείκτη είναι σχετικά σταθερές για δύο από τις πέντε εταιρείες την finn και την tall για την πενταετία 2014-2018 ενώ οι τιμές για του δείκτη για τις άλλες τρεις εταιρείες έχουν σταθερή και φθίμουσα πορεία.



Διάγραμμα 4.10: Δείκτης κύκλου εργασιών παγίων υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

4.3.3 Κύκλος εργασιών ενεργητικού

Είναι ένας σημαντικός δείκτης για τις εταιρείες του ναυτιλιακού κλάδου, επειδή για την διενέργεια των πωλήσεων τους απαιτούνται σημαντικές επενδύσεις σε στοιχεία του ενεργητικού. Εκτιμά λοιπόν την αποτελεσματικότητα της επιχείρησης στην διαχείριση των στοιχείων του ενεργητικού σε σχέση με τις πωλήσεις.

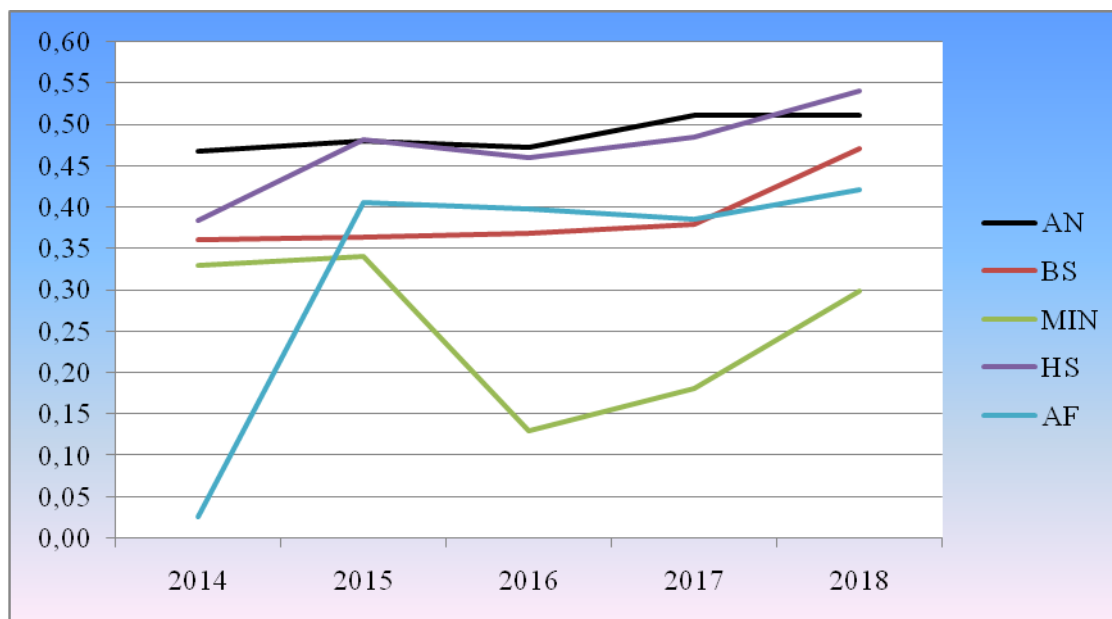
Όσο πιο υψηλές οι τιμές που λαμβάνει ο δείκτης, τόσο αποτελεσματικότερη είναι η διαχείριση των στοιχείων του ενεργητικού. Αυτό σημαίνει ότι ένα συγκεκριμένο επίπεδο πωλήσεων μπορεί να επιτευχθεί με μικρότερη επένδυση σε στοιχεία του ενεργητικού.

Πίνακας 4.11: Δείκτης κύκλου εργασιών ενεργητικού ελληνικών εταιρειών

	2014	2015	2016	2017	2018
AN	0,47	0,48	0,47	0,51	0,51
BS	0,36	0,37	0,37	0,38	0,47
MIN	0,33	0,34	0,13	0,18	0,30
HS	0,38	0,48	0,46	0,48	0,54
AF	0,03	0,41	0,40	0,38	0,42

Η εταιρεία AF παρουσιάζει ανοδική πορεία στον δείκτη κυκλοφορίας ενεργητικού, το 2015 σε σχέση με το 2014, και στην συνέχεια παραμένει σταθερός.

Οι εταιρείες BS, AN, και HS, παρουσιάζουν σχετική σταθερότητα στον δείκτη, ενώ οι τιμές του δείκτη της εταιρείας Minoan, παρουσιάζει μείωση από το έτος 2014-2016 και στην συνέχεια αύξηση τα έτη 2017 και 2018.



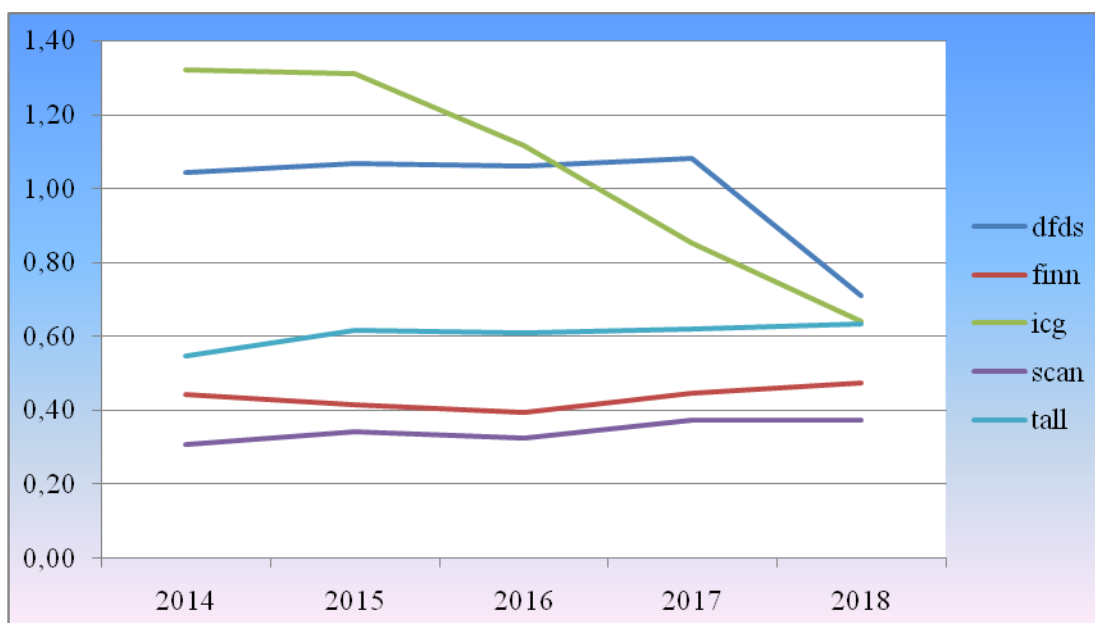
Διάγραμμα 4.11: Δείκτης κύκλου εργασιών ενεργητικού ελληνικών εταιρειών
Τα αποτελέσματα που προκύπτουν από την εξέταση των δεδομένων των πέντε ευρωπαϊκών εταιρειών φαίνονται στον παρακάτω πίνακα

Πίνακας 4.12: Δείκτης κύκλου εργασιών ενεργητικού των υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

	2014	2015	2016	2017	2018
dfds	1,04	1,07	1,06	1,08	0,71
finn	0,44	0,42	0,39	0,44	0,47
icg	1,32	1,31	1,12	0,85	0,64
scan	0,31	0,34	0,33	0,37	0,37
tall	0,55	0,61	0,61	0,62	0,63

Οι εταιρείες finnlines , scandlines και tallink, παρουσιάζουν σταθερούς δείκτες κατά την διάρκεια της πενταετίας 2014-2018. Η εταιρεία icg παρουσιάζει φθίνουσα πορεία σε όλη την διάρκεια της εξεταζόμενης πενταετίας 2014-2018 και τέλος, η εταιρεία dfds, παρουσιάζει σταθερή εικόνα για τα έτη 2014-2017, και πτώση του δείκτη κύκλου εργασιών ενεργητικού κατά το τελευταίο έτος εξέτασης, το 2018

Ακολουθεί η διαγραμματική απεικόνιση του παραπάνω πίνακα



Διάγραμμα 4.12: Δείκτης κύκλου εργασιών ενεργητικού υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

4.3.4 Δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Απαιτήσεων-Δείκτης Ημέρες Απαίτησης

Ο δείκτης αυτός προκύπτει από το πηλίκο των πωλήσεων προς τον μέσο όρο των απαιτήσεων ο οποίος προέρχεται από το ποσό των απαιτήσεων στην αρχή και στο τέλος της χρήσης, και μας δείχνει πόσες φορές κατά μέσο όρο εισπράττονται οι απαιτήσεις τις επιχείρησης μέσα σε ένα έτος. (Ευθυμόγλου & Λαζαρίδης, 2010) Γενικότερα όσο υψηλότερη η τιμή του δείκτη τόσο καλύτερα αφού μπορεί να θεωρηθεί ότι η επιχείρηση εισπράττει ταχύτερα τις απαιτήσεις της καταφέροντας έτσι να ενισχύσει την ρευστότητα της

Τα δεδομένα που προέκυψαν από την ανάλυση των ελληνικών εταιρειών είναι:

Πίνακας 4.13: Δείκτης Κυκλοφορίας Ταχύτητας Απαιτήσεων ελληνικών εταιρειών

	2014	2015	2016	2017	2018
AN	3,74	3,75	4,10	4,52	5,34
BS	9,18	9,66	3,37	2,13	3,25
MIN	5,75	5,44	1,61	2,91	7,20
HS	9,16	3,22	13,28	12,67	8,02
AF	1,11	5,84	2,84	2,03	2,27

Εάν τώρα προχωρήσουμε στην διαίρεση του δείκτη κυκλοφοριακής ταχύτητας απαιτήσεων με τις ημέρες του έτους, θα προκύψει ο αριθμός των ημερών που

απαιτούνται για την είσπραξη των απαιτήσεων από την κάθε επιχείρηση. Σε αυτή την περίπτωση όσο μικρότερος ο δείκτης τόσο καλύτερα για την επιχείρηση.

Πίνακας 4.14: Ημέρες απαιτήσεων ελληνικών εταιρειών

	2014	2015	2016	2017	2018
AN	96,30	96,03	87,91	79,60	67,39
BS	39,22	37,27	106,85	169,10	110,70
MIN	62,62	66,18	224,02	123,78	50,02
HS	39,30	111,67	27,10	28,40	44,91
AF	325,09	61,65	126,96	177,22	158,32

Η πορεία του δείκτη της ANEK, παρουσιάζει συνεχή βελτίωση για όλη την διάρκεια της πενταετίας 2014-2018. Ο δείκτης στις υπόλοιπες εταιρείες παρουσιάζει αυξομειώσεις, χωρίς να υπάρχει κάποια σταθερή τάση στην πορεία του δείκτη τους.

Τα αντίστοιχα αποτελέσματα που προκύπτουν από την επεξεργασία των δεδομένων των πέντε υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών είναι

Πίνακας 3.15: Δείκτης Κυκλοφορίας Ταχύτητας Απαιτήσεων υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

	2014	2015	2016	2017	2018
dfds	6,98	7,24	7,63	7,82	7,08
finn	6,61	6,31	5,79	6,10	5,80
icg	8,57	8,47	8,07	8,19	5,60
scan	6,41	6,41	5,11	6,63	12,14
tall	23,40	25,28	24,83	22,71	21,04

Προβαίνοντας στην ίδια διαδικασία με προηγουμένως και μετατρέποντας τον δείκτη ταχύτητας κυκλοφορίας απαιτήσεων σε ημέρες απαιτήσεων παίρνουμε τα παρακάτω δεδομένα

Πίνακας 4.16: Ημέρες απαιτήσεων υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

	2014	2015	2016	2017	2018
dfds	51,56	49,75	47,17	46,04	50,85
finn	54,43	57,01	62,23	59,02	62,03
icg	42,01	42,50	44,59	43,94	64,27
scan	56,14	56,13	70,51	54,33	29,66
tall	15,38	14,24	14,50	15,85	17,11

Οι τέσσερις από τις πέντε εταιρείες παρουσιάζουν σταθερότητα στις τιμές του δείκτη κατά την διάρκεια όλης της πενταετίας. Εξαιρέση η εταιρεία scan στην οποία η τιμή του δείκτη αυξομειώνεται με την υψηλότερη και χειρότερη τιμή του δείκτη να είναι το 2016.

4.4 Δείκτες αποδοτικότητας

Οι δείκτες αποδοτικότητας χρησιμοποιούνται για να μετρήσουν την αποδοτικότητα των κερδών και ουσιαστικά να δείξουν πόσο αποτελεσματική είναι η διοίκηση της εταιρείας.

4.4.1 Δείκτης απόδοσης ενεργητικού

Ο δείκτης αυτός δείχνει την σχέση ανάμεσα στο συνολικό ενεργητικό της επιχείρησης και τα καθαρά κέρδη. Εκτιμά δηλαδή το πόσο αποτελεσματικά χρησιμοποιείται το συνολικό ενεργητικό για την δημιουργία του κέρδους.

Όσο υψηλότερος ο δείκτης απόδοσης του ενεργητικού, τόσο πιο αποτελεσματική είναι η διαχείριση του ενεργητικού στην δημιουργία κερδών.

Ο δείκτης υπολογίζεται με την διαίρεση των καθαρών κερδών με τα στοιχεία του ενεργητικού. Σε ορισμένες περιπτώσεις υπολογίζεται ο μέσος όρος των στοιχείων του συνολικού ενεργητικού. Στην εργασία αυτή θα χρησιμοποιηθεί το σύνολο του ενεργητικού όπως αναγράφεται στον ισολογισμό της κάθε χρήσης για την εταιρεία. Στις εταιρείες που για την λειτουργία τους απαιτούνται σημαντικές επενδύσεις σε πάγια στοιχεία, όπως στην περίπτωση των εταιρειών του κλάδου, ο δείκτης κυμαίνεται συνήθως σε χαμηλά επίπεδα.

Πίνακας 4.17: Δείκτης απόδοσης ενεργητικού ελληνικών εταιρειών

	2014	2015	2016	2017	2018
AN	-5,31%	0,14%	0,38%	2,52%	-4,02%
BS	4,48%	3,79%	0,59%	-1,86%	-8,16%
MIN	0,02%	3,50%	4,30%	0,93%	-1,88%
HS	-6,41%	1,42%	2,34%	3,48%	0,16%
AF	-2,20%	11,91%	12,17%	7,97%	6,87%

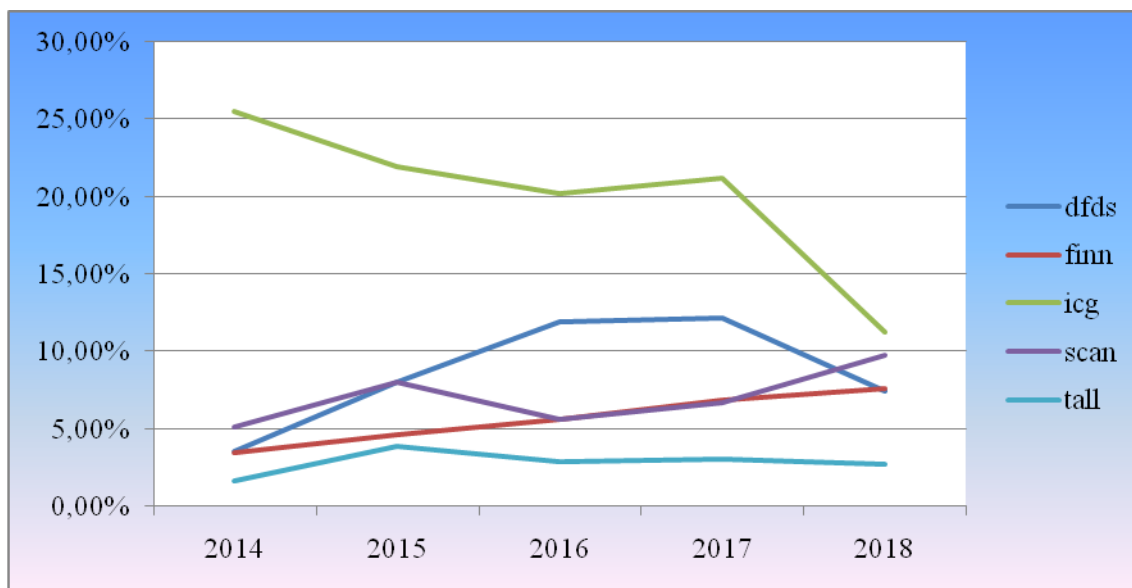
Στην εταιρεία AN η διακύμανση του δείκτη οφείλεται στην μεταβολή του αριθμητή, στα καθαρά κέρδη, και όχι στα στοιχεία του ενεργητικού τα οποία παραμένουν για όλη την διάρκεια της πενταετίας περίπου στο ίδιο επίπεδο.

Στην εταιρεία BS η πτώση του δείκτη οφείλεται και σε μείωση του αριθμητή στα καθαρά κέρδη, αλλά και σε μείωση των στοιχείων του ενεργητικού.

Στην MIN ο δείκτης επηρεάζεται από την σταδιακή μείωση κατά την διάρκεια της πενταετίας 2014-2018, των στοιχείων του ενεργητικού

Στην HS ο δείκτης επηρεάζεται περισσότερο από τις μεταβολές στην κερδοφορία και λιγότερο από τις όποιες μεταβολές των στοιχείων του ενεργητικού

Στην AF ο δείκτης αυξάνεται από το 2014 στο 2015, λόγω αύξησης των παγίων στοιχείων, αλλά και των κερδών. Ύστερα λόγω της μικρής μείωσης των παγίων, ο δείκτης ακολουθεί σταδιακά φθίνουσα πορεία.



Διάγραμμα 4.13: Δείκτης απόδοσης ενεργητικού ελληνικών εταιρειών

Παρακάτω εμφανίζονται τα δεδομένα για τις πέντε υπό εξέταση ευρωπαϊκές εταιρείες

Πίνακας 4.18: Δείκτης απόδοσης ενεργητικού των υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

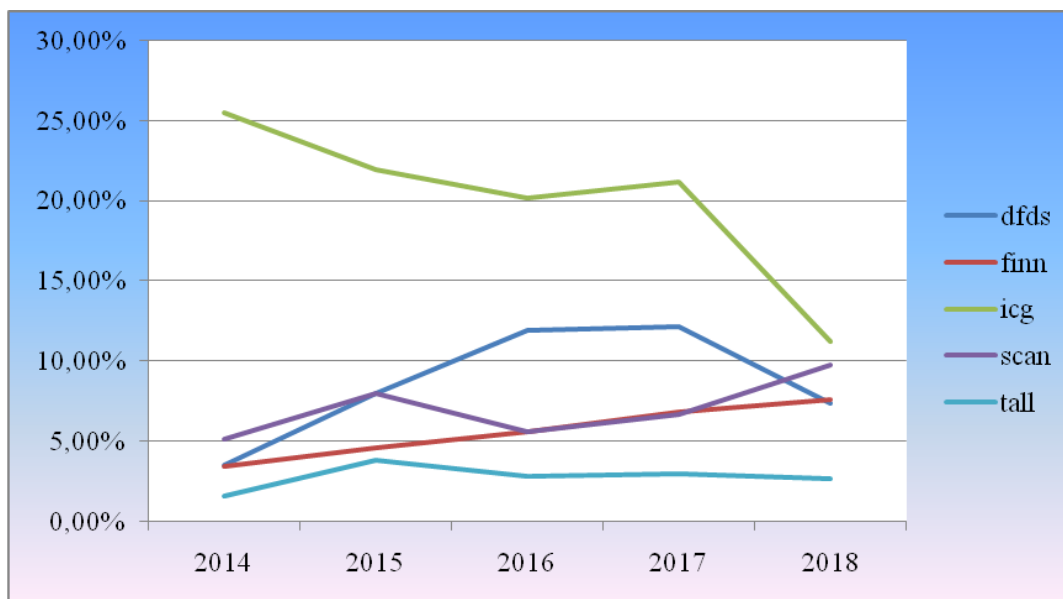
	2014	2015	2016	2017	2018
dfds	3,54%	8,00%	11,91%	12,16%	7,40%
finn	3,45%	4,62%	5,65%	6,85%	7,64%
icg	25,51%	21,97%	20,16%	21,18%	11,24%
scan	5,14%	8,01%	5,62%	6,70%	9,75%
tall	1,62%	3,84%	2,87%	2,98%	2,67%

Η συνεχώς ανοδική τάση του δείκτη στην εταιρεία dfds, μέχρι το 2017 οφείλεται στην συνεχόμενη αύξηση των καθαρών κερδών.

Στην finnlines έχουμε επίσης μια συνεχή αύξηση του δείκτη, για τους ίδιους λόγους με την dfds. Στην scan πρώτη υπάρχουν μεταβολές τόσο στην κερδοφορία, όσο και στα στοιχεία του συνολικού ενεργητικού.

Η πτώση του δείκτη στην εταιρεία icg, οφείλεται σε αύξηση του παρανομαστή, δηλαδή των στοιχείων του συνολικού ενεργητικού

Στην tall οι μεταβολές οφείλονται στις μεταβολές στην κερδοφορία, ενώ στην πρώτη υπάρχουν μεταβολές τόσο στην κερδοφορία, όσο και στα στοιχεία του συνολικού ενεργητικού.



Διάγραμμα 3.14: Δείκτης απόδοσης ενεργητικού υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

4.4.2 Δείκτης μικτού περιθωρίου κέρδους

Ο δείκτης αυτός προκύπτει από την διαίρεση των μικτών κερδών εκμετάλλευσης με τις πωλήσεις. Είναι ένα εργαλείο μέτρησης της λειτουργικής αποδοτικότητας της επιχείρησης. Μια υψηλή τιμή του δείκτη μπορεί να είναι αποτέλεσμα είτε πωλήσεων σε υψηλές τιμές είτε επίτευξης από την επιχείρηση χαμηλού κόστους παραγωγής. Τα ακριβώς αντίθετα μπορεί να σημαίνει μια χαμηλή τιμή του δείκτη. Γενικότερα, όσο υψηλότερη η τιμή του δείκτη τόσο καλύτερα για την επιχείρηση. (Γεωργόπουλος, 2014)

Παρακάτω εμφανίζονται τα δεδομένα των υπό εξέταση ελληνικών εταιρειών:

Πίνακας 4.19: Δείκτης μικτού περιθωρίου κέρδους ελληνικών εταιρειών:

	2014	2015	2016	2017	2018
AN	15,12%	26,68%	26,05%	19,08%	18,77%
BS	26,66%	34,68%	26,07%	19,74%	16,08%
MIN	14,41%	27,02%	29,86%	30,39%	16,82%
HS	9,68%	22,58%	15,15%	17,67%	16,12%
AF	-2,90%	53,93%	51,99%	40,45%	36,39%

Γενικότερα μια αυξητική τάση είναι θετική. Για να οδηγή όμως πραγματικά σε υψηλότερα κέρδη, θα πρέπει ταυτόχρονα οι πωλήσεις να έχουν αυξητική τάση ή τουλάχιστον να μένουν σταθερές. Η εικόνα του δείκτη για τις πιο πάνω εταιρείες είναι

μοιρασμένη, με την AF να παρουσιάζει την πιο σταθερή εικόνα στις πωλήσεις της, αλλά με δείκτη που έχει καθοδική τάση τα δύο τελευταία χρόνια. Αυτό σημαίνει ότι για την συγκεκριμένη εταιρεία υπάρχει η τάση για χαμηλότερα μικτά κέρδη.



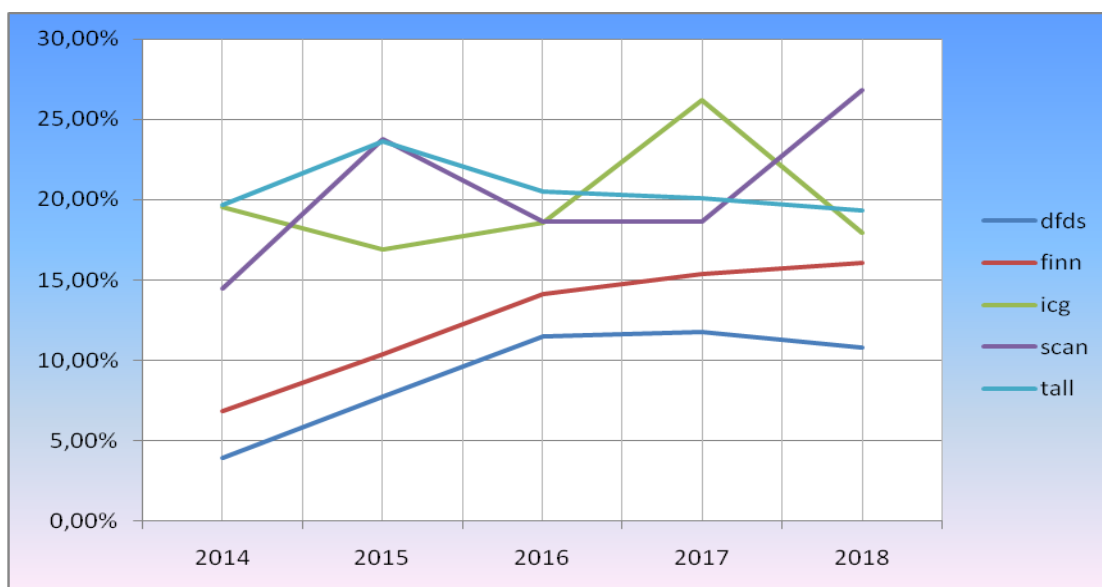
Διάγραμμα 4.15: Δείκτης μικτού περιθωρίου κέρδους ελληνικών εταιρειών:

Ο παρακάτω πίνακας εμφανίζει τα δεδομένα που προέκυψαν από τις πέντε υπό εξέταση ευρωπαϊκές εταιρείες.

Πίνακας 4.20: Δείκτης μικτού περιθωρίου κέρδους υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

	2014	2015	2016	2017	2018
dfds	3,92%	7,74%	11,51%	11,77%	10,78%
finn	6,87%	10,40%	14,14%	15,37%	16,08%
icg	19,54%	16,87%	18,56%	26,17%	17,93%
scan	14,46%	23,75%	18,62%	18,67%	26,83%
tall	19,72%	23,64%	20,54%	20,13%	19,36%

Η FINNLINES, είναι η μία από τις δύο εταιρείες που παρουσιάζουν μια ξεκάθαρη αυξητική τάξη του δείκτη. Αυτή δεν οφείλεται μόνο στην αύξηση των πωλήσεων της εταιρείας, αλλά και στο μειωμένο λειτουργικό κόστος της εταιρείας. Από την άλλη στην περίπτωση της dfds, ο σταθερά αυξανόμενος δείκτης είναι κυρίως αποτέλεσμα της αύξησης του μεγέθους των πωλήσεων.



Διάγραμμα 3.16: Δείκτης μικτού περιθωρίου κέρδους των υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών:

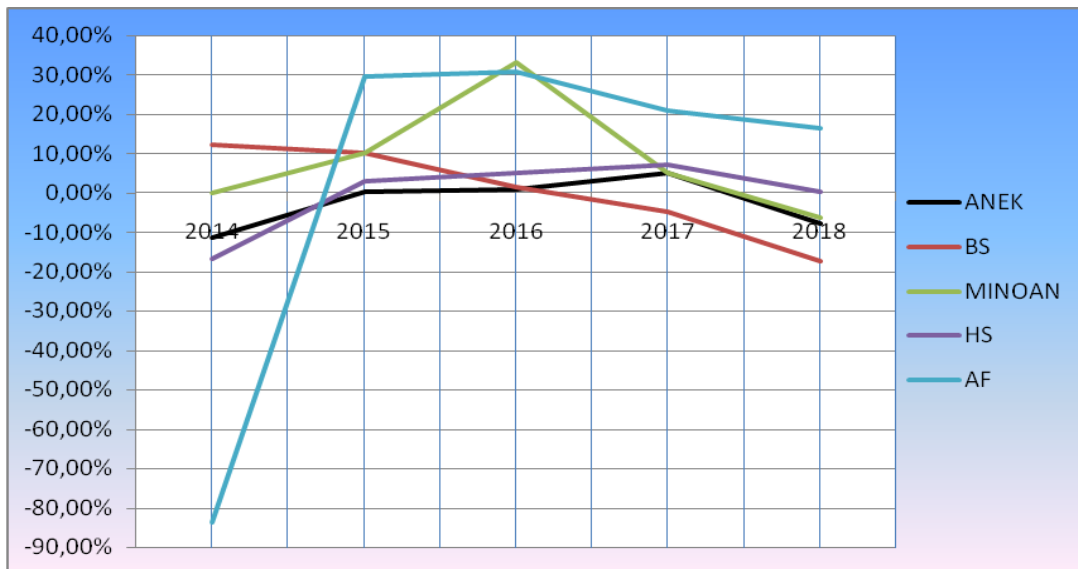
4.4.3 Δείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους

Ο δείκτης απεικονίζει την σχέση μεταξύ των πωλήσεων και του καθαρού κέρδους. Μια αυξητική πορεία του δείκτη κρίνεται θετική, ενώ μια φθίνουσα πορεία του δείκτη είναι αρνητική.

Πίνακας 4.21: Δείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους ελληνικών εταιρειών:

	2014	2015	2016	2017	2018
ANEK	-11,33%	0,28%	0,81%	4,94%	-7,89%
BS	12,38%	10,37%	1,60%	-4,88%	-17,34%
MINOAN	0,05%	10,26%	33,10%	5,14%	-6,30%
HS	-16,67%	2,94%	5,09%	7,19%	0,29%
AF	-83,57%	29,36%	30,67%	20,74%	16,34%

Στην περίπτωση της AF, ο έντονα αρνητικός δείκτης το 2014 είναι αποτέλεσμα των πολύ μικρών πωλήσεων. Γενικότερα οι τιμές του κλάδου για τις ελληνικές εταιρείες με εξαίρεση την AF κινούνται φθίνουσα κατά τα δύο τελευταία εξεταζόμενα έτη, 2017-2018. Ο δείκτης της εταιρείας BS, έχει φθίνουσα πορεία σε όλη την διάρκεια της πενταετίας 2014-2018.



Διάγραμμα 4.17: Δείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους ελληνικών εταιρειών

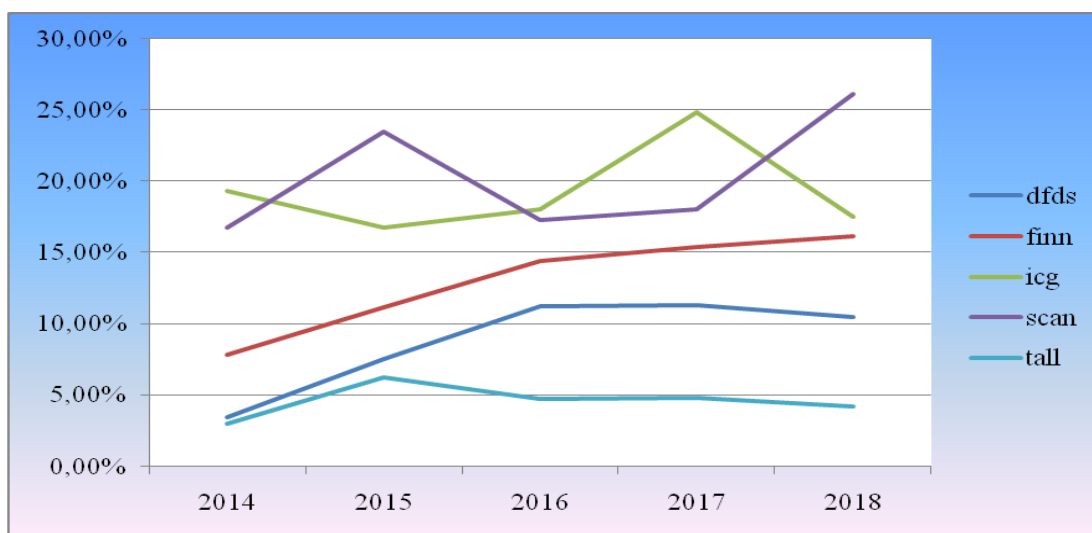
Το παραπάνω διάγραμμα είναι ακόμη πιο χαρακτηριστικό για την πορεία της κερδοφορίας των ελληνικών εταιρειών του κλάδου.

Στα δεδομένα των πέντε υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

Πίνακας 4.22: Δείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών:

	2014	2015	2016	2017	2018
dfds	3,39%	7,51%	11,23%	11,29%	10,42%
finn	7,83%	11,12%	14,38%	15,41%	16,14%
icg	19,30%	16,75%	18,07%	24,86%	17,50%
scan	16,73%	23,47%	17,26%	17,99%	26,10%
tall	2,96%	6,25%	4,70%	4,81%	4,22%

Στον παραπάνω πίνακα έχουμε η εταιρεία dfds, παρουσιάζει συνεχώς μεγαλύτερο περιθώριο κέρδους για την περίοδο από το 2014-2017, με μια μικρή πτώση το 2018. Η εταιρεία Tallink, παρουσιάζει ένα αρκετά χαμηλό δείκτη περιθωρίου κέρδους. Από τις υπόλοιπες εταιρείες θετική η πορεία του δείκτη της εταιρείας finnlines, καθώς έχει συνεχόμενα ανοδική πορεία, . Ο δείκτης της icg δεν εμφανίζει κάποια ξεκάθαρη ανοδική ή καθοδικής τάση, ενώ ο δείκτης της scan, έχει ανοδική πορεία κατά τα τρία τελευταία εξεταζόμενα έτη 2016-2018.



Διάγραμμα 4.18: Δείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών:

4.4.4. Δείκτης αποδοτικότητας Ιδίων κεφαλαίων

Ο δείκτης αυτός προκύπτει από την διαίρεση των καθαρών κερδών χρήσης μετά από φόρους με τον μέσο όρο των ιδίων κεφαλαίων, και ο οποίος έχει υπολογιστεί με βάση τα ίδια κεφάλαια που υπήρχαν στο τέλος και στην αρχή κάθε χρήσης. Μας δείχνει το πόσο αποτελεσματικά χρησιμοποιούνται τα ίδια κεφάλαια στην επιχείρηση. Όσο υψηλότερη η τιμή του δείκτη αυτού, τόσο καλύτερα για την επιχείρηση, αφού αποτελεί κριτήριο για την δυναμική της κερδοφορίας της επιχείρησης

Πίνακας 4.23: Δείκτης απόδοσης Ιδίων Κεφαλαίων ελληνικών εταιρειών

	2014	2015	2016	2017	2018
ANEK	-4132,83%	-5,09%	-15,98%	-354,78%	433,89%
BS	7,48%	6,29%	0,93%	-2,96%	-14,88%
MINOAN	0,03%	7,06%	7,66%	1,45%	-2,05%
HS	-22,45%	5,55%	8,81%	10,75%	0,45%
AF	223,79%	296,00%	45,53%	34,46%	22,84%

Ο δείκτης της εταιρείας ANEK κυμαίνεται πάρα πολύ χαμηλά. Η εταιρεία παρουσιάζει για τα τέσσερα από τα πέντε έτη αρνητικό παρανομαστή. Ο μέσος όρος των ιδίων κεφαλαίων της είναι αρνητικός. Η εταιρεία AF παρότι διαθέτει τον υψηλότερο δείκτη από όλες, κατά τα τελευταία τρία έτη αυτός ακολουθεί φθίνουσα πορεία .

Τα αποτελέσματα που προέκυψαν από την επεξεργασία των δεδομένων των υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών είναι:

Πίνακας 4.24: Δείκτης απόδοσης Ιδίων Κεφαλαίων των υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

	2014	2015	2016	2017	2018
dfds	6,97%	15,98%	23,43%	24,33%	20,63%
finn	8,63%	10,67%	11,85%	13,74%	14,90%
icg	108,21%	60,75%	45,25%	45,25%	24,25%
scan	16,63%	24,15%	17,67%	19,13%	29,04%
tall	3,52%	7,37%	5,42%	5,73%	4,79%

Ο δείκτης της εταιρείας dfds, έχει ανοδική πορεία για τα έτη 2014-2017. Ο δείκτης της εταιρείας finn, είναι ανοδικός σε όλη την διάρκεια της εξεταζόμενης πενταετίας. Αντίθετα ο δείκτης της εταιρείας icg ακολουθεί φθίνουσα πορεία. Για τις άλλες δύο εξεταζόμενες ευρωπαϊκές εταιρείες ο δείκτης απόδοσης ιδίων κεφαλαίων παρουσιάζει αυξομειώσεις.

4.5 Δείκτες Χρέους και μακροχρόνιας φερεγγυότητας

Οι δείκτες αυτοί μας δείχνουν σε ποιο βαθμό οι επιχειρήσεις χρησιμοποιούν το χρέος τους προκειμένου να χρηματοδοτήσουν τις δραστηριότητες τους, καθώς και την δυνατότητα τους να εξυπηρετήσουν τις υποχρεώσεις τους.

4.5.1 Δείκτης Υποχρεώσεων

Προκύπτει από την διαίρεση του συνόλου των υποχρεώσεων με το σύνολο του ενεργητικού και μας δείχνει τον βαθμό που το ενεργητικό της επιχείρησης μπορεί να χρηματοδοτήσει τις υποχρεώσεις της επιχείρησης. Όσο χαμηλότερες οι τιμές του δείκτη υποχρεώσεων τόσο μεγαλύτερος είναι ο βαθμός επάρκειας του ενεργητικού της επιχείρησης στην κάλυψη των υποχρεώσεων της.

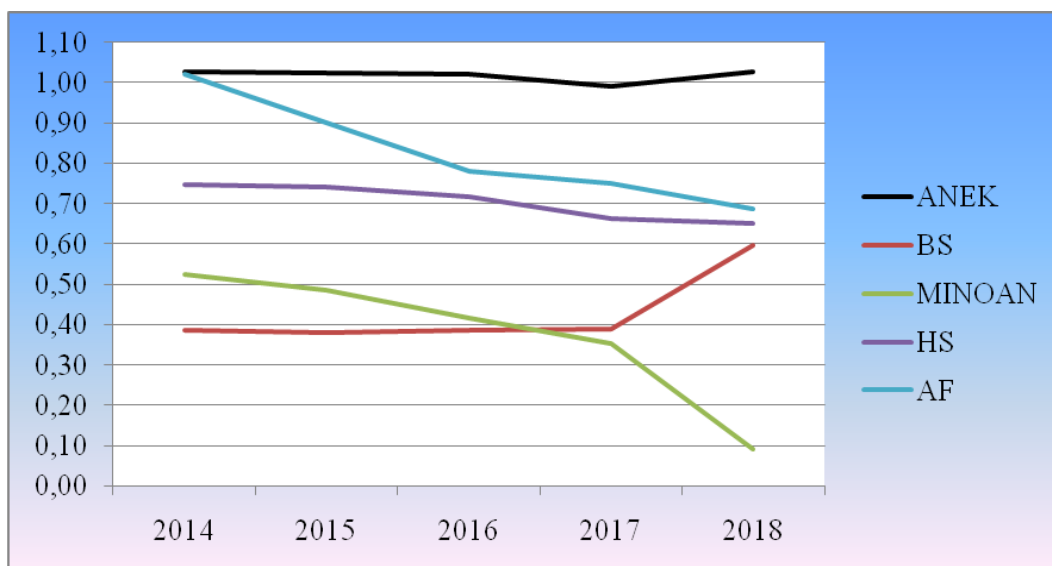
Πίνακας 4.25: Δείκτης υποχρεώσεων ελληνικών εταιρειών

	2014	2015	2016	2017	2018
AN	1,03	1,03	1,02	0,99	1,03
BS	0,38	0,38	0,39	0,39	0,60
MIN	0,53	0,49	0,42	0,35	0,09
HS	0,75	0,74	0,72	0,66	0,65
AF	1,02	0,90	0,78	0,75	0,69

Η μεγάλη μείωση του δείκτη της εταιρείας MIN το έτος 2018, οφείλεται στην μεγάλη μείωση των δανειακών υποχρεώσεων της εταιρείας. Το ίδιο συμβαίνει και με την εταιρεία AF, όπου η φθίνουσα πορεία του δείκτη οφείλεται περισσότερο στην μείωση των υποχρεώσεων παρά στην αύξηση του ενεργητικού

Η εταιρεία AN , έχει την χειρότερη εικόνα αφού τα στοιχεία του ενεργητικού της δεν επαρκούν για την κάλυψη των συνολικών υποχρεώσεων της εταιρείας.

Παρακάτω ακολουθεί και η διαγραμματική απεικόνιση του παραπάνω πίνακα:



Διάγραμμα 4.19: Δείκτης Υποχρεώσεων ελληνικών εταιρειών

Τα αποτελέσματα του δείκτη που προέκυψαν από την επεξεργασία για τις υπό εξέταση ευρωπαϊκές εταιρείες δίνονται από τον παρακάτω πίνακα

Πίνακας 4.26: Δείκτης υποχρεώσεων υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

	2014	2015	2016	2017	2018
dfds	0,50	0,48	0,49	0,50	0,58
finn	0,58	0,54	0,51	0,49	0,47
icg	0,72	0,53	0,50	0,43	0,51
scan	0,67	0,69	0,65	0,68	0,65
tall	0,54	0,47	0,47	0,46	0,43

Στον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε ότι στο σύνολο σχεδόν όλων των ετών η εταιρείες διατηρούν η κάθε μία σε σχεδόν σταθερό επίπεδο των δείκτη τους, και άρα την αναλογία του ενεργητικού της για την κάλυψη των υποχρεώσεων τους.

4.5.2 Δείκτης Ιδίων κεφαλαίων

Ο δείκτης αυτός προκύπτει εάν αφαιρέσουμε τον παραπάνω δείκτη υποχρεώσεων από την μονάδα. Αυτό γιατί όπως γνωρίζουμε το ενεργητικό ισούται με τα ίδια κεφάλαια και το σύνολο των υποχρεώσεων. Μας βοηθάει να δούμε το μέρος του ενεργητικού που ήρθε στην ιδιοκτησία της εταιρείας από τα κεφάλαια των μετόχων.

Τα αποτελέσματα από την επεξεργασία των στοιχείων για τις ελληνικές εταιρείες είναι τα παρακάτω:

Πίνακας 4.27: Δείκτης Ιδίων Κεφαλαίων ελληνικών εταιρειών

	2014	2015	2016	2017	2018
ANEK	-0,03	-0,03	-0,02	0,01	-0,03
BS	0,62	0,62	0,61	0,61	0,40
MINOAN	0,47	0,51	0,58	0,65	0,91
HS	0,25	0,26	0,28	0,34	0,35
AF	-0,02	0,10	0,22	0,25	0,31

Στην περίπτωση της εταιρείας ANEK λόγω των αρνητικών ιδίων κεφαλαίων της εταιρείας δεν υπάρχει χρηματοδότηση των στοιχείων του ενεργητικού από τα Ίδια κεφάλαια. Παρατηρούμε επίσης μια ανοδική τάση του δείκτη για τις τρεις από τις υπόλοιπες τέσσερις εταιρείες του κλάδου, την MINOAN, την HS και την AF, για όλη την διάρκεια της πενταετίας που σημαίνει ότι τα ίδια κεφάλαια των εταιρειών αυτών χρησιμοποιούνταν κάθε έτος και περισσότερο για την απόκτηση των στοιχείων του ενεργητικού.

Τα δεδομένα των υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών δίνονται από τον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 4.28: Δείκτης Ιδίων Κεφαλαίων υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

	2014	2015	2016	2017	2018
dfds	0,50	0,52	0,51	0,50	0,42
finn	0,42	0,46	0,49	0,51	0,53
icg	0,28	0,47	0,50	0,57	0,49
scan	0,33	0,31	0,35	0,32	0,35
tall	0,46	0,53	0,53	0,54	0,57

Στις εταιρείες finn και tall, παρατηρούμε μία ανοδική τάση του δείκτη για όλη την διάρκεια της πενταετίας 2014-2018. Στις υπόλοιπες εταιρείες δεν υπάρχει κάποια τάση για την πορεία του δείκτη. Η μεγαλύτερη μεταβολή του δείκτη συμβαίνει στην εταιρεία icg, όπου σε διάρκεια πενταετίας, ο δείκτης αυξάνεται από 0,28 το 2014 σε 0,49 το 2018.

4.5.3 Δείκτης Πολλαπλασιαστής Ιδίων Κεφαλαίων

Ο δείκτης αυτός προκύπτει εάν διαιρέσουμε τα Ίδια Κεφάλαια με το σύνολο του ενεργητικού. Εναλλακτικά όμως μπορεί να υπολογιστεί εάν διαιρεθεί ο δείκτης Ιδίων Κεφαλαίων που υπολογίσαμε παραπάνω από την μονάδα, και μας δείχνει τον βαθμό δημιουργίας ή απόκτησης ενεργητικού από τα ίδια κεφάλαια, και συνεπώς σε τι βαθμό το ενεργητικό χρηματοδοτείται από ίδια ή από δανειακά κεφάλαια. Όσο χαμηλότερη η τιμή του δείκτη αυτού, τόσο χαμηλότερη η εξάρτηση της εταιρείας από ξένα/δανειακά κεφάλαια.

Τα δεδομένα που προέκυψαν για τις ελληνικές εταιρείες δίνονται από τον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 4.29: Δείκτης Πολλαπλασιαστής Ιδίων Κεφαλαίων ελληνικών εταιρειών

	2014	2015	2016	2017	2018
AN	-36,77	-39,18	-45,34	117,36	-37,26
BS	1,63	1,61	1,63	1,64	2,48
MIN	2,11	1,95	1,71	1,55	1,10
HS	3,95	3,85	3,52	2,95	2,86
AF	-47,78	10,03	4,57	4,00	3,21

Το αρνητικό πρόσημο στην περίπτωση της AN, οφείλεται στα αρνητικά ίδια κεφάλαια. Δεν υπάρχει δημιουργία στοιχείων ενεργητικού από τα ίδια κεφάλαια της εταιρείας. Στο μοναδικό έτος που υπάρχει θετικό πρόσημο, το 2017, η υπερβολικά υψηλή τιμή του δείκτη μας δείχνει την μεγάλη εξάρτηση της εταιρείας από τα δανειακά κεφάλαια.

Πίνακας 4.30: Δείκτης Πολλαπλασιαστής Ιδίων Κεφαλαίων υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

	2014	2015	2016	2017	2018
dfds	2,0	1,9	1,9	2,0	2,4
finn	2,4	2,2	2,0	2,0	1,9
icg	3,6	2,1	2,0	1,8	2,0
scan	3,0	3,2	2,9	3,2	2,9
tall	2,2	1,9	1,9	1,9	1,8

Παρατηρούμε ότι δεν υπάρχει μεγάλη απόκλιση στα αποτελέσματα του δείκτη των υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών, κάτι που σημαίνει ότι οι εταιρείες χρησιμοποιούν παρόμοιο μίγμα χρηματοδότησης του ενεργητικού τους.

4.6 Ανάλυση Αποτελεσμάτων

Σε αυτήν την ενότητα θα επικεντρωθούμε στην ανάλυση των αποτελεσμάτων που προέκυψαν από την επεξεργασία των δεδομένων.

4.6.1 Αριθμοδείκτες ρευστότητας

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει οι αριθμοδείκτες αυτοί χρησιμοποιούνται προκειμένου να αξιολογηθεί η ικανότητα της επιχείρησης να ανταποκριθεί στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της

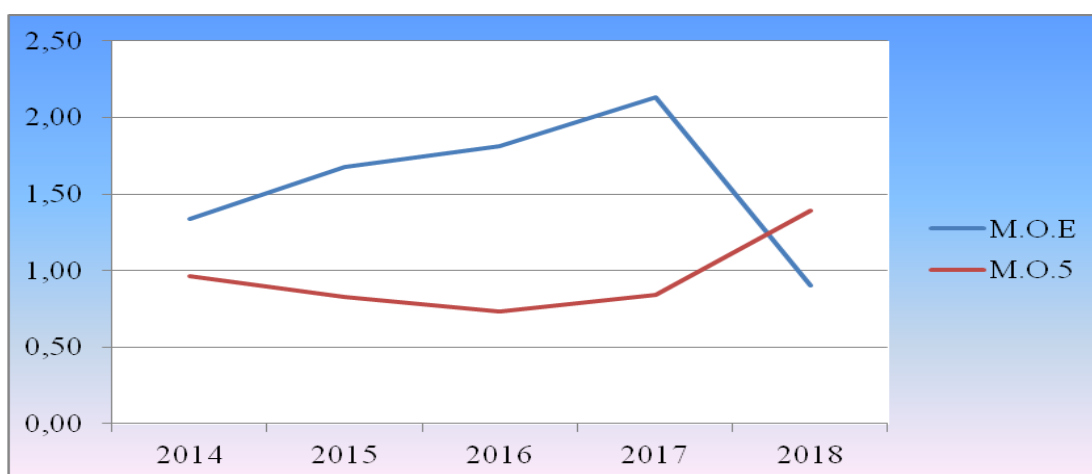
4.6.1.1 Δείκτης γενικής ρευστότητας

Στα αποτελέσματα που προέκυψαν για τον δείκτη της γενικής ρευστότητας παρατηρούμε ότι ο μέσος όρος του δείκτη για τις ελληνικές εταιρείες για τα έτη 2014-2018, κυμαίνεται από 0,90-2,13 και των υπό εξέταση ευρωπαϊκών από 0,73-1,39.

Πίνακας 4.31: Σύγκριση δείκτη γενικής ρευστότητας

	2014	2015	2016	2017	2018
M.O.E	1,34	1,67	1,81	2,13	0,90
M.O.5	0,96	0,83	0,73	0,84	1,39

Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι οι ελληνικές εταιρείες διαθέτουν μεγαλύτερη ρευστότητα προκειμένου να ανταποκριθούν στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις τους. Θα πρέπει να λάβουμε όμως υπ όψιν ότι αυτό οφείλεται κυρίως σε μία μόνο εταιρεία, την BS, και τις πολύ υψηλές τιμές που εμφανίζει. Εάν αφαιρούσαμε την επίδραση της BS για τις ελληνικές εταιρείες και της icg για τις ευρωπαϊκές θα είχαμε μέσο όρο για τις ευρωπαϊκές εταιρείες στην πενταετία 2014-2018 0,79 και για τις ελληνικές 1,04, κάτι που και πάλι θα σήμαινε ότι η εικόνα του δείκτη για τις ελληνικές εταιρείες του κλάδου είναι καλύτερη από τις πέντε εξεταζόμενες ευρωπαϊκές



Διάγραμμα 4.20: Σύγκριση δείκτη γενικής ρευστότητας ελληνικών- υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

Συγκρίνοντας περαιτέρω τον μέσο όρο κάθε ελληνικής εταιρείας ,κατά την διάρκεια της πενταετίας 2014-2018, ο μέσος όρος τους είναι:

Πίνακας 4.32: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018, δείκτη γενικής ρευστότητας ελληνικών εταιρειών

AN	BS	MIN	HS	AF	M.O.E
0,33	3,70	1,29	0,63	1,91	1,57

Παρατηρούμε ότι η εταιρεία BS, παρουσιάζει πολύ μεγαλύτερο μέσο όρο δείκτη σε σχέση με τον υπόλοιπο κλάδο, που σημαίνει ότι διαθέτε καλύτερη ρευστότητα έναντι των ανταγωνιστών της κατά την διάρκεια της εξεταζόμενης πενταετίας. Οι εταιρείες MIN και AF, έχουν δείκτες κοντά στον μέσο όρο του κλάδου, ενώ οι εταιρείες ANEK και HS, με αρκετά χαμηλότερο μέσο όρο δείκτη, υστερούν σε ρευστότητα

Σύμφωνα με την ετήσια οικονομική έκθεση της εταιρείας ANEK τόσο ο συγκεκριμένος δείκτης , όσο και αυτός της άμεσης ρευστότητας που εξετάζουμε αμέσως μετά, βελτιώθηκαν λόγω της αναδιάρθρωσης των μακροπρόθεσμων δανείων της μητρικής εταιρείας τον Μάρτιο του 2017, όπου πλέον εμφανίζονται στον ισολογισμό ως μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις αντί για βραχυπρόθεσμες που εμφανίζονταν μέχρι τότε.

Ο μέσος όρος που αφορά την εταιρεία Bluestar ferries, επηρεάζεται από την μείωση κατά το τελευταίο έτος του δείκτη και αυτό οφείλεται κατά κύριο λόγο σε αλλαγές στους κανόνες λογιστικής παρακολούθησης που χρησιμοποιεί η εταιρεία, κάτι που οδήγησε σε αναδιάταξη των στοιχείων του ισολογισμού αυξάνοντας σημαντικά το ποσό που αφορούσε τις απαιτήσεις από πελάτες.

Όπως και στην περίπτωση της BS, η διακύμανση του αριθμοδείκτη για την AF , είναι αποτέλεσμα αλλαγής των λογιστικών κανόνων παρακολούθησης της εταιρείας, κάτι που θα δούμε ότι επηρεάζει και άλλους αριθμοδείκτες.

Προχωρώντας στην αντίστοιχη σύγκριση για τις πέντε υπό εξέταση ευρωπαϊκές εταιρείες έχουμε τα παρακάτω δεδομένα:

Πίνακας 4.33: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018, δείκτη γενικής ρευστότητας υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

dfds	finn	icg	scan	tall	M.O.5
1	0,44	1,60	1,05	0,66	0,95

Στην περίπτωση αυτή η εταιρεία icg , υπερτερούσε σημαντικά σε ρευστότητα έναντι του μέσου όρου των εξεταζομένων εταιρειών. Οι εταιρείες dfds και scandlines είχαν δείκτη κοντά στον μέσο όρο , ενώ οι εταιρείες finnlines και tallnik, είχαν μειωμένη

ρευστότητα σε σχέση με τον μέσο όρο των υπολοίπων εταιρειών κατά την διάρκεια της πενταετίας. Ο μέσος όρος του δείκτη για την εταιρεία icg οφείλεται περισσότερο στην μεγάλη μείωση των εμπορικών υποχρεώσεων της εταιρείας συνεπεία και της σύναψης δανείου, και λιγότερο στην αύξηση των στοιχείων του κυκλοφορούντος ενεργητικού.

4.6.1.2 Δείκτης άμεσης ρευστότητας

Ο δείκτης αυτός προκύπτει ύστερα από την αφαίρεση από τον δείκτη γενικής ρευστότητας της επίδρασης των αποθεμάτων.

Παρακάτω συγκρίνουμε τον μέσο όρο του δείκτη άμεσης ρευστότητας των υπό εξέταση εταιρειών.

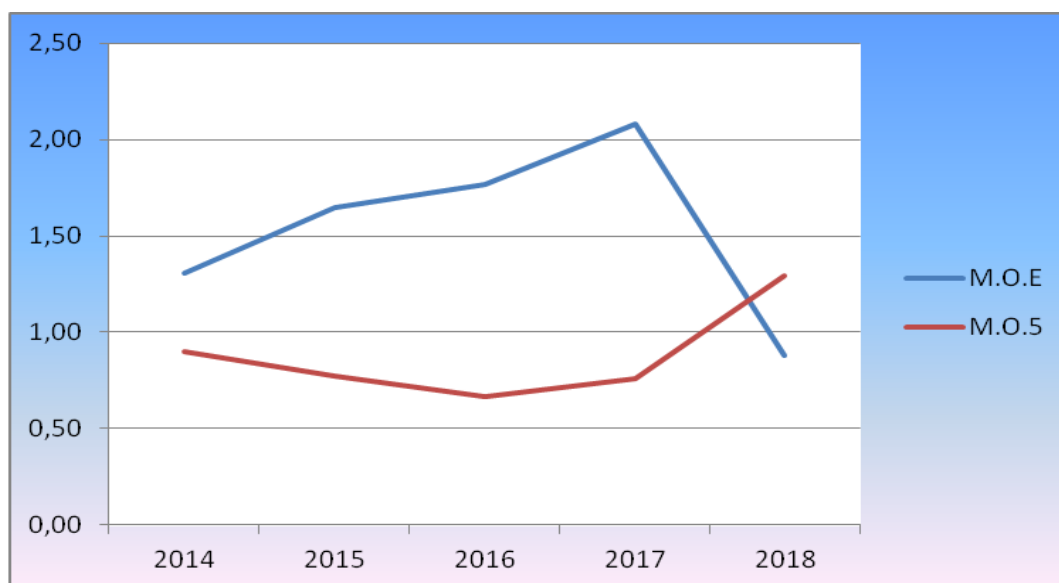
Πίνακας 4.34: Σύγκριση δείκτη άμεσης ρευστότητας

	2014	2015	2016	2017	2018
M.O.E	1,30	1,65	1,77	2,08	0,88
M.O.5	0,90	0,77	0,66	0,76	1,29

Ο μέσος όρος του δείκτη κυμαίνεται για τις ελληνικές εταιρείες από 0,88-2,08 και για τις εξεταζόμενες ευρωπαϊκές από 0,66-1,29. Στο σύνολο της εξεταζόμενης πενταετίας οι ελληνικές εταιρείες του κλάδου παρουσιάζουν υψηλότερες τιμές στον δείκτη άμεσης ρευστότητας, που σημαίνει ότι με τα στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού τους πλην των αποθεμάτων μπορούν να καλύψουν ευκολότερα σε σχέση με τις εξεταζόμενες ευρωπαϊκές τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις τους

Εάν αφαιρέσουμε όπως και στον προηγούμενο δείκτη την επίδραση των εταιρειών BS και icg, και τις μεγάλες τιμές του δείκτη για τους λόγους που αναφέρθηκαν παραπάνω θα προκύψει και πάλι ότι οι εταιρείες της ελληνικής ακτοπλοΐας διαθέτουν καλύτερο δείκτη άμεσης ρευστότητας. Ο μέσος όρος των τεσσάρων ελληνικών εταιρειών είναι για την πενταετία 2014-2018 είναι 1 και των υπόλοιπων τεσσάρων εξεταζόμενων ευρωπαϊκών εταιρειών 0,7.

Οι μέσοι όροι του δείκτη των εταιρειών για την πενταετία είναι παρόμοιοι, και ισχύει ότι και με τον προηγούμενο δείκτη, γιατί όπως ήδη έχουμε αναφέρει, λόγω της φύσης του κλάδου τα αποθέματα δεν παίζουν σημαντικό ρόλο στην διαμόρφωση του κυκλοφορούντος ενεργητικού.



Διάγραμμα 4.21: Σύγκριση δείκτη άμεσης ρευστότητας ελληνικών- υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

Συγκρίνοντας κάθε μία από τις ελληνικές εταιρείες του κλάδου ,κατά την διάρκεια της πενταετίας 2014-2018, ο μέσος όρος τους είναι:

Πίνακας 4.35: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018, δείκτη άμεσης ρευστότητας ελληνικών εταιρειών

AN	BS	MIN	HS	AF	M.O.E
0,31	3,65	1,22	0,61	1,88	1,53

Η εταιρεία BS παρουσιάζει την πιο υψηλή τιμή του δείκτη, που δείχνει ότι διαθέτει μεγαλύτερη άμεση ρευστότητα σε σχέση με τις υπόλοιπες εταιρείες για την κάλυψη των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της. Ο κλάδος λειτουργεί με μέσο όρο του δείκτη 1,53, που σημαίνει ότι κατά έσο όρο οι εταιρείες του κλάδου μπορούν να ρευστοποιήσουν άμεσα 1,53 μονάδες του κυκλοφορούντος ενεργητικού τους για να καλύψουν 1 μονάδα βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων τους.

Πίνακας 4.36: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018, δείκτη άμεσης ρευστότητας υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

dfds	finn	icg	scan	tall	M.O.5
0,96	0,41	1,57	0,93	0,52	0,88

Την υψηλότερη τιμή του δείκτη παρουσιάζει η εταιρεία icg με 1.57.. Ο μέσος όρος του δείκτη για τις πέντε εξεταζόμενες εταιρείες είναι 0,88. Αυτό δείχνει ότι κατά μέσο όρο τα εύκολα ρευστοποιήσιμα στοιχεία του ενεργητικού των πέντε υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών δεν επαρκούν για να καλύψουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις τους.

4.6.1.3 Δείκτης ταμειακά διαθέσιμα

Ο δείκτης δείχνει την ικανότητα της επιχείρησης να καλύπτει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της με μετρητά ή ισοδύναμα τους. Στην σύγκριση των μέσων όρων των εταιρειών για κάθε έτος, αυτό που παρατηρούμε είναι ότι αυτός διαμορφώνεται σε χαμηλά επίπεδα, και για τις ελληνικές και για τις ευρωπαϊκές εταιρείες, κάτι που είναι αρνητικό για την δυνατότητα των επιχειρήσεων αυτών να καλύψουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις τους, με τα μετρητά ή άλλα ταμειακά ισοδύναμα που έχουν στην διάθεση τους.

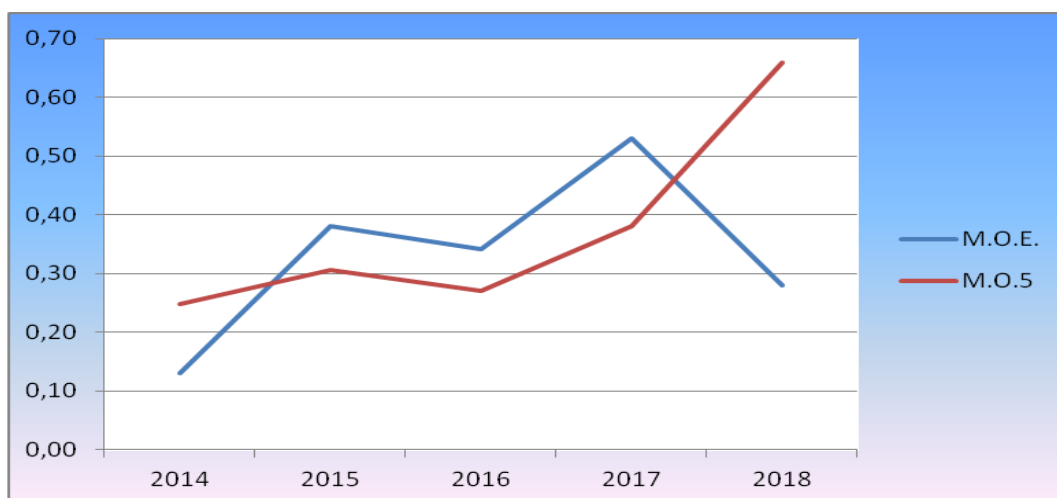
Πίνακας 4.37: Σύγκριση δείκτη ταμειακής ρευστότητας

	2014	2015	2016	2017	2018
M.O.E.	0,13	0,38	0,34	0,53	0,28
M.O.5	0,25	0,31	0,27	0,38	0,66

Η διακύμανση του δείκτη βρίσκεται για τις ελληνικές εταιρείες μεταξύ 0,13-0,53, και με τον δείκτη να έχει την υψηλότερη τιμή του το 2017 και την χαμηλότερη το 2014, και από 0,25-0,66 για την ομάδα των ευρωπαϊκών εταιρειών, με την υψηλότερη τιμή του δείκτη να είναι το 2018, και την χαμηλότερη για το έτος 2014.

Η πορεία του μέσου όρου για τις ελληνικές εταιρείες του δείκτη ταμειακής ρευστότητας, είναι ανοδική μεταξύ των ετών 2016-2017, ενώ το 2018 παρουσιάζει πτώση.

Στις υπο εξέταση ευρωπαϊκές εταιρείες ο δείκτης παρουσιάζει σημαντική άνοδο το 2018, που οφείλεται στην μεγάλη αύξηση κατά αυτό το έτος του δείκτη ταμειακής ρευστότητας της εταιρείας icg



Διάγραμμα 4.22: Σύγκριση δείκτη ταμειακής ρευστότητας ελληνικών- υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

Συγκρίνοντας περαιτέρω τον μέσο όρο κάθε ελληνικής εταιρείας ,κατά την διάρκεια της πενταετίας 2014-2018, ο μέσος όρος τους είναι:

Πίνακας 4.38: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018, δείκτη ταμειακής ρευστότητας ελληνικών εταιρειών

AN	BS	MIN	HS	AF	M.O.E
0,04	0,76	0,66	0,12	0,08	0,33

Οι εταιρείες BS και MIN, διαθέτουν πολύ καλύτερη ταμειακή ρευστότητα σε σχέση με τις άλλες τρεις εταιρείες του κλάδου, όπου ο δείκτης είναι πάρα πολύ χαμηλός. Ο μέσος όρος του κλάδου είναι στο 0,33

Στην εταιρεία BS, ο μέσος όρος επηρεάζεται από την σημαντική πτώση του δείκτη κατά το έτος 2018 που οφείλεται στην αύξηση των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων και πιο συγκεκριμένα στην αναδιάρθρωση των δανείων της επιχείρησης, καθώς και σε διακανονισμό υποχρεώσεων των οφειλών της εταιρείας προς το δημόσιο.

Όσον αφορά την εταιρεία MINOAN, ο μέσος όρος της επηρεάζεται από την άνοδο του δείκτη το 2017 που προέρχεται από την σημαντική μείωση των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων, και πιο συγκεκριμένα από τον λογιστικό χειρισμό του λογαριασμού έξοδα χρήσεως δεδουλευμένα, ποσών που δεν είχαν τιμολογηθεί μέχρι τις 31/12, και δεν συμπεριλαμβανόταν στις υποχρεώσεις του έτους.

Όσον αφορά την σύγκριση κάθε εξεταζόμενης ευρωπαϊκής εταιρείας με τον μέσο όρο της , προκύπτει ότι:

Πίνακας 4.39: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018, δείκτη ταμειακής ρευστότητας υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

dfds	finn	icg	scan	tall	M.O.5
0,29	0,04	0,87	0,33	0,33	0,37

Ο μέσος όρος της ομάδας των εταιρειών αυτών είναι 0,37. Στην περίπτωση αυτή τρεις από τις πέντε εταιρείες κινούνται κοντά στον μέσο όρο , με την icg να διαθέτει τον υψηλότερο μέσο του δείκτη. Η άνοδος του μέσου όρου της icg, οφείλεται στην πολύ σημαντική άνοδο του δείκτη κατά το έτος 2018, ως αποτέλεσμα της μείωσης των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της λόγω αναπροσαρμογής τους.

4.6.2 Αριθμοδείκτες Δραστηριότητας

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει στην προηγούμενη ενότητα οι αριθμοδείκτες δραστηριότητας αποτελούν ένα εργαλείο που μας βοηθάει να μετρήσουμε την ικανότητα της επιχείρησης να παράγει έσοδα από την εκμετάλλευση των περιουσιακών της στοιχείων.

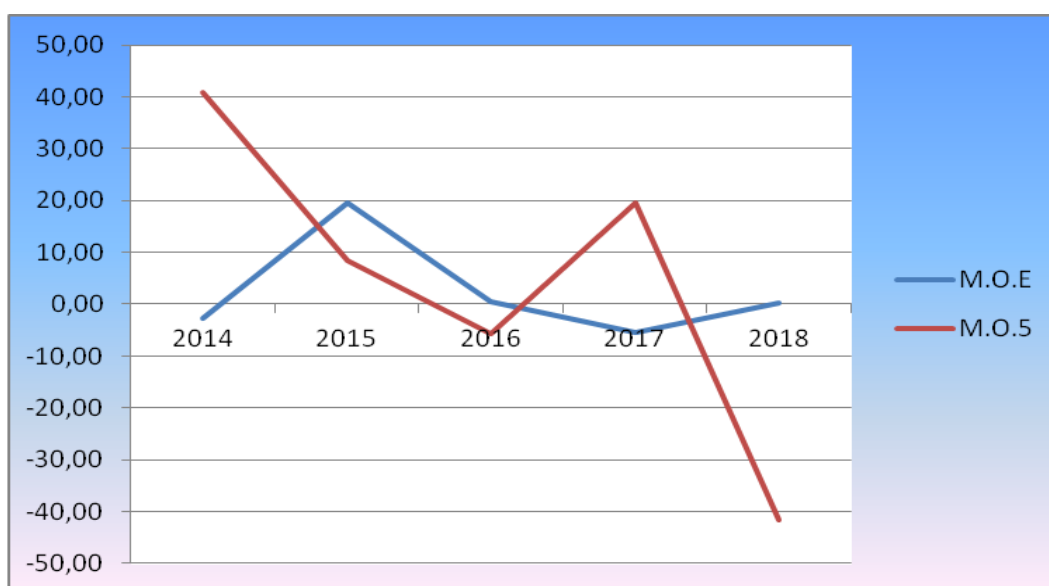
4.6.2.1 Κύκλος εργασιών κεφαλαίου κίνησης

Ο δείκτης αυτός μας δείχνει το κατά πόσο μια επιχείρηση διαχειρίζεται αποτελεσματικά το κεφάλαιο κίνησης της, στην δημιουργία πωλήσεων.

Πίνακας 4.40: Σύγκριση δείκτη κύκλου εργασιών κίνησης

	2014	2015	2016	2017	2018
M.O.E	-2,70	19,53	0,41	-5,56	0,35
M.O.5	40,83	8,36	-5,74	19,53	-41,51

Ο μέσος όρος των ελληνικών εταιρειών με εξαίρεση το 2015, κυμαίνεται σε επίπεδα κοντά στο μηδέν, και χωρίς μεγάλες αυξομειώσεις. Αντίθετα ο μέσος όρος των υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών παρουσιάζει μεγάλη μείωση στην διάρκεια της πενταετίας 2014-2018, από το 40,83 το 2014 στο -41,51 το 2018. Η αρνητική πορεία του δείκτη των εταιρειών αυτών διακόπτεται μόνο το έτος 2017, όπου ο δείκτης παρουσίασε αύξηση σε σχέση με το 2016.



Διάγραμμα 4.23: Σύγκριση δείκτη κύκλου εργασιών ελληνικών- υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

Όπως ήδη αναφέραμε η ερμηνεία του δείκτη αυτού πραγματοποιείται σε σχέση με τον μέσο όρο του κλάδου.(Σουμπενιώτης-Ταμπακούδης,2017). Αν τώρα πάρουμε τον μέσο όρο κάθε ελληνικής εταιρείας για την πενταετία 2014-2018 έχουμε τα εξής δεδομένα:

Πίνακας 4.41: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018, δείκτη κύκλου εργασιών κίνησης ελληνικών εταιρειών

AN	BS	MIN	HS	AF	M.O.
-6,16	-0,77	7,61	-0,38	11,74	2,41

Οι τιμές του δείκτη κυμαίνονται από -6,16 έως 11,74 με τον μέσο όρο να είναι 2,41.

Ο μέσος όρος του δείκτη στην περίπτωση της ANEK, επηρεάζεται σημαντικά από το έτος 2017 όπου ο δείκτης γίνεται πολύ αρνητικός εξαιτίας της μεγάλης αύξησης των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της επιχείρησης.

Στην MINOAN το 2015, ο δείκτης γίνεται πολύ θετικός κυρίως λόγω της αύξησης των στοιχείων του κυκλοφορούντος ενεργητικού, ενώ υπάρχει και η περίπτωση της AF, όπου η μεγάλη αύξηση του 2017 οφείλεται στην μεγάλη άνοδο των πωλήσεων.

Σύμφωνα λοιπόν με τον μέσο όρο του κλάδου, η εταιρεία MINOAN και η εταιρεία AF, έχουν την πιο αποτελεσματική διαχείριση στο κεφάλαιο κίνησης τους για την δημιουργία πωλήσεων, αφού και θετικός είναι ο δείκτης τους και πάνω από τον μέσο όρο.

Ο μέσος όρος για κάθε υπό εξέταση ευρωπαϊκή εταιρεία φαίνεται στον παρακάτω πίνακα

Πίνακας 4.42: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018, δείκτη κύκλου εργασιών κίνησης ευρωπαϊκών εταιρειών

dfds	finn	icg	scan	tall	M.O.
9,31	-4,08	35,12	-5,89	-12,99	4,29

Οι τιμές του δείκτη κυμαίνονται από -12,99 έως 35,12 με τον μέσο όρο να είναι στο 4,29. Οι εταιρείες icg και dfds είναι αυτές που εμφανίζουν την αποτελεσματικότερη διαχείριση του κεφαλαίου κίνησης για την δημιουργία πωλήσεων. Συνολικά ο μέσος όρος των ευρωπαϊκών εταιρειών είναι καλύτερος από τον μέσο όρο των εταιρειών που ανήκουν στον ελληνικό κλάδο της ναυτιλίας.

Η πολύ υψηλή τιμή του δείκτη όμως της icg σε σχέση με τον κλάδο υπάρχει η πιθανότητα να σημαίνει και την μειωμένη πιστοληπτική ικανότητα της. Από την άλλη ένας χαμηλός δείκτης σε σχέση με τον κλάδο όπως αυτός της tall, υπάρχει πιθανότητα δηλώνει αναποτελεσματικότητα στην διαχείριση της πιστωτικής πολιτικής των προμηθευτών

4.6.2.2 Δείκτης Κύκλος εργασιών παγίων

Όπως ήδη αναφέραμε ο δείκτης κύκλος εργασιών παγίων εκτιμά την αποτελεσματικότητα με την οποία η επιχείρηση χρησιμοποιεί τα πάγια στοιχεία της. Μια υψηλή τιμή στον δείκτη δείχνει ότι η επιχείρηση χρησιμοποιεί σε εντατικό βαθμό τα πάγια της στην δημιουργία πωλήσεων, ενώ μια χαμηλή τιμή φανερώνει μικρότερη χρησιμοποίηση των παγίων στην δημιουργία πωλήσεων

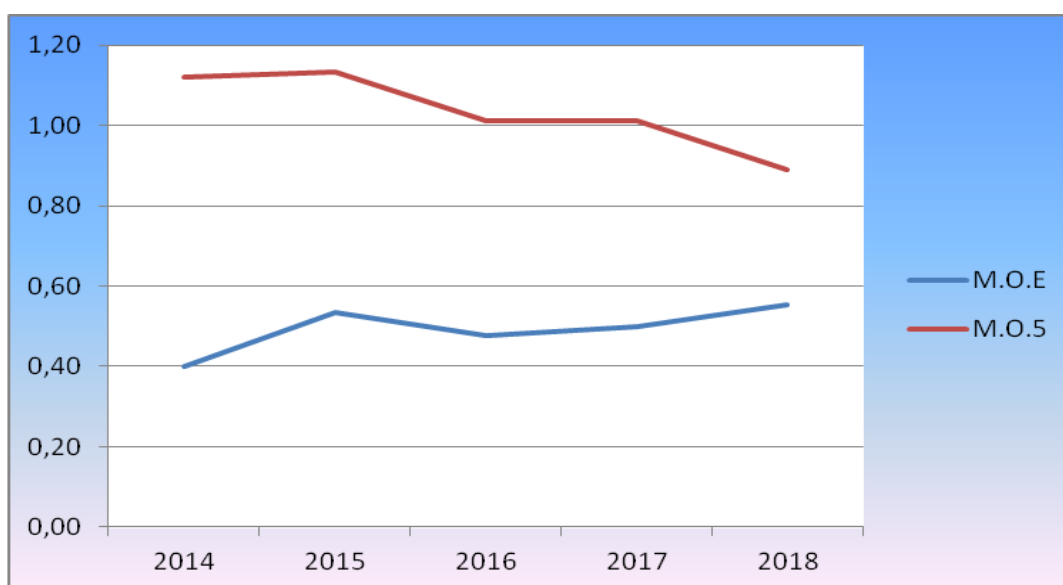
Συγκρίνοντας τις ελληνικές με τις πέντε ευρωπαϊκές εταιρείες έχουμε τα παρακάτω δεδομένα

Πίνακας 4.43: Σύγκριση Δείκτη κύκλου εργασιών παγίων

	2014	2015	2016	2017	2018
M.O.E	0,40	0,53	0,48	0,50	0,55
M.O.5	1,12	1,13	1,01	1,01	0,89

Ο μέσος όρος του δείκτη παρουσιάζει σταθερή εικόνα για τις ελληνικές εταιρείες κατά την διάρκεια της πενταετίας 2014-2018, με εύρος διακύμανσης από 0,40 το 2014, έως 0,55 το 2018. Ο αντίστοιχος μέσος όρος για τις υπό εξέταση ευρωπαϊκές εταιρείες κυμαίνεται από 0,89 έως 1,12, με σταθερή και φθίνουσα πορεία κατά την διάρκεια της εξεταζόμενης πενταετίας.

Όπως προκύπτει οι ευρωπαϊκές εταιρείες διαχειρίζονται αποτελεσματικότερα κατά την διάρκεια όλης της πενταετίας 2014-2018 τα πάγια τους σε σχέση με τις πωλήσεις τους



Διάγραμμα 4.24: Σύγκριση δείκτη κύκλου εργασιών παγίων ελληνικών- υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

Ο δείκτης αυτός μπορεί να χρησιμεύσει και για την αξιολόγηση μιας εταιρείας σε σχέση με τον κλάδο. Μια μέση τιμή του δείκτη της επιχείρησης σε σχέση με τον μέσο όρο του κλάδου , δείχνει ότι η εταιρεία πιθανότατα εκμεταλλεύεται σωστά το πάγιο ενεργητικό της.

Μια αρκετά χαμηλότερη τιμή από τον μέσο όρο του κλάδου είναι αρνητικό γιατί δείχνει ότι η επιχείρηση δεν χρησιμοποιεί με την ίδια ένταση τα πάγια περιουσιακά της στοιχεία, και ότι θα πρέπει να διαμορφώσει στρατηγικές που θα οδηγήσουν σε αύξηση των πωλήσεων της, αποφεύγοντας έτσι την υπερεπένδυση.

Μια αρκετά υψηλότερη τιμή από τον μέσο όρο του κλάδου μπορεί να οφείλεται είτε σε ανεπάρκεια παγίων, εάν οι πωλήσεις είναι αρκετά πιο μεγάλες, είτε να σημαίνει ότι η επιχείρηση διαχειρίζεται παρά πολύ αποτελεσματικά τα πάγια της. (Γεωργόπουλος,2014)

Ας δούμε τώρα τι συμβαίνει με τις ελληνικές εταιρείες παίρνοντας τον μέσο όρο της εξεταζόμενης πενταετίας για κάθε ελληνική εταιρεία.

Πίνακας 4.44: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 ελληνικών εταιρειών

ANЕК	BS	MINOAN	HS	AF	M.O.
0,60	0,58	0,35	0,54	0,39	0,49

Οι τιμές του μέσου όρου του δείκτη για κάθε ελληνική εταιρεία κυμαίνονται από 0,35-0,60, με την ANЕК να παρουσιάζει την υψηλότερη τιμή με 0,60 και την MINOAN την χαμηλότερη με 0,35. Ο μέσος όρος του κλάδου είναι στο 0,49.

Βεβαία θα πρέπει να αξιολογήσουμε στην περίπτωση της ANЕК, η πολύ υψηλή τιμή του δείκτη σε σχέση με τον κλάδο οφείλεται και στην παλαιότητα των πλοίων που έχει στην διάθεση της. Γενικότερα , λόγω ότι τα πάγια αποτιμώνται στην αξία κτήσης τους μείον τις σωρευμένες αποσβέσεις, τα παλαιά πάγια έχουν μικρότερη λογιστική αξία, άρα ο δείκτης εμφανίζεται υψηλότερα. Στον παραπάνω πίνακα ο γερασμένος σε πολλές περιπτώσεις στόλος των ελληνικών εταιρειών παίζει σημαντικό ρόλο στην διαμόρφωση του δείκτη

Όπως παρατηρούμε και εάν θεωρήσουμε ότι ο κλάδος λειτουργεί ορθολογικά, το σύνολο των εταιρειών παρουσιάζουν ικανοποιητική εικόνα σε σχέση με τον μέσο όρο του κλάδου, χωρίς να παρουσιάζουν μεγάλες αποκλίσεις από τον μέσο όρο του κλάδου.

Όσον αφορά τόσο μέσο όρο κάθε υπό εξέταση ευρωπαϊκής εταιρείας έχουμε τα παρακάτω δεδομένα.

Πίνακας 4.45: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

dfds	finn	icg	scan	tall	M.O.
1,48	0,54	1,56	0,90	0,68	1,03

Οι τιμές του μέσου όρου του δείκτη για κάθε υπο εξέταση ευρωπαϊκή εταιρεία κυμαίνονται από 0,54-1,56 με την icg να παρουσιάζει την υψηλότερη τιμή με 1,56 και την finn την χαμηλότερη με 0,54 . Ο μέσος όρος του κλάδου είναι στο 0,49.

Η εταιρεία FINNLINES βρίσκεται αρκετά κάτω από τον μέσο όρο, γεγονός που δηλώνει ανεπάρκεια στην αποτελεσματική διαχείριση του πάγιου ενεργητικού της σε

σύγκριση με τις υπόλοιπες υπό εξέταση εταιρείες, ενώ αντίθετα οι εταιρίες icg και dfds, και πάντα με την υπόθεση ότι ο κλάδος λειτουργεί ορθολογικά εμφανίζουν την υψηλότερη ικανότητα διαχείρισης των παγίων.

Ο δείκτης παρουσιάζει καλύτερη εικόνα σε σχέση με τις ελληνικές εταιρείες. Αυτό δηλώνει ότι οι επιχειρήσεις του παραπάνω πίνακα χρησιμοποιούν πιο έντονα τα πάγια τους σε σχέση με τις πωλήσεις τους, και αυτό είναι πιθανό να οδηγεί σε αύξηση της αποδοτικότητας των κεφαλαίων τους.

Ο δείκτης αυτός στην περίπτωση όπου δεν υπάρχουν σημαντικές μεταβολές στις πωλήσεις των εταιρειών του κλάδου αυτού, επηρεάζεται σε σημαντικό βαθμό συνάρτηση του μεγέθους και της ηλικίας του στόλου τους.

4.6.2.3 Δείκτης Κύκλος εργασιών ενεργητικού

Όπως αναφέραμε ήδη στην προηγούμενη ενότητα ο δείκτης κύκλος εργασιών ενεργητικού εκτιμά την αποτελεσματικότητα της επιχείρησης στην διαχείριση των στοιχείων του ενεργητικού σε σχέση με τις πωλήσεις. Όσο πιο υψηλές οι τιμές που λαμβάνει ο δείκτης, τόσο αποτελεσματικότερη είναι η διαχείριση των στοιχείων του ενεργητικού. Αυτό σημαίνει ότι ένα συγκεκριμένο επίπεδο πωλήσεων μπορεί να επιτευχθεί με μικρότερη επένδυση σε στοιχεία του ενεργητικού.

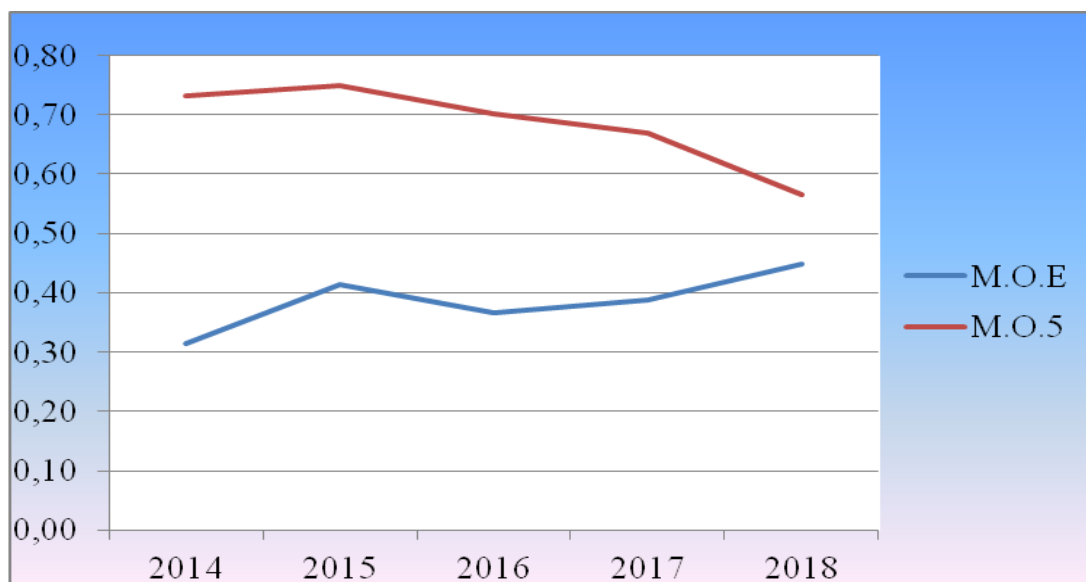
Στην σύγκριση των μέσων όρων για τα έτη της πενταετίας 2014-2018, για τις δύο εξεταζόμενες ομάδες εταιρειών έχουμε τον παρακάτω πίνακα

Πίνακας 4.46: Σύγκριση Δείκτη κύκλου εργασιών ενεργητικού

	2014	2015	2016	2017	2018
M.O.E	0,31	0,41	0,37	0,39	0,45
M.O.5	0,73	0,75	0,70	0,67	0,57

Ο μέσος όρος του δείκτη για τις ελληνικές εταιρείες κατά την διάρκεια της πενταετίας 2014-2018, κυμαίνεται από 0,31 , έως 0,45 με χαμηλότερη τιμή του δείκτη το 2014 , και υψηλότερη το 2018. Ο αντίστοιχος μέσος όρος για τις υπο εξέταση ευρωπαϊκές εταιρείες κυμαίνεται από 0,57 έως 0,75, με χαμηλότερη τιμή του δείκτη το 2017 , και υψηλότερη το 2015.

Ο μέσος όρος των υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών είναι καλύτερος από τις ελληνικές, σε όλη την διάρκεια της πενταετίας 2014-2018 που σημαίνει ότι οι ευρωπαϊκές αυτές εταιρείες δημιουργούν πωλήσεις κάνοντας μικρότερες επενδύσεις σε στοιχεία του ενεργητικού από ότι οι ελληνικές.



Διάγραμμα 4.25: Σύγκριση δείκτη κύκλου εργασιών ενεργητικού ελληνικών- υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

Συγκρίνοντας τώρα τον μέσο όρο κάθε εταιρείας για την πενταετία με τον μέσο όρο του κλάδου έχουμε τα παρακάτω δεδομένα:

Πίνακας 4.47: Σύγκριση μ.ο. 2014-2018 ελληνικών εταιρειών

AN	BS	MIN	HS	AF	M.O.E
0,49	0,39	0,26	0,47	0,33	0,39

Ο μέσος όρος των τιμών του δείκτη για τις εταιρείες κυμαίνεται από 0,33 έως 0,49 με ANEK να παρουσιάζει τον υψηλότερο μέσο όρο και την MIN τον χαμηλότερο. Ο μέσος όρος είναι 0,39.

Παρατηρούμε ότι ο μέσος όρος του δείκτη του κύκλου εργασιών ενεργητικού, των εταιρειών του κλάδου BS, και AF, που κινείται κοντά στον μέσο όρο υποδηλώνει ότι οι επιχειρήσεις αυτές χρησιμοποιούν ορθά το ενεργητικό τους για το επίπεδο του κλάδου, με την υπόθεση ότι ο κλάδος λειτουργεί ορθολογικά.

Η MINOAN, που έχει χαμηλότερο μέσο όρο από τον μέσο όρο του δείκτη στον κλάδο, σημαίνει ότι δεν χρησιμοποιεί με την ίδια ένταση με τις άλλες εταιρείες το ενεργητικό τους.

Αντίθετα η HS και η AN με υψηλότερο μέσο όρο δείκτη, σημαίνει ότι διαχειρίζονται αποτελεσματικότερα τα στοιχεία του ενεργητικού τους για την δημιουργία πωλήσεων, αλλά υπάρχει και η πιθανότητα να χρειάζεται να αυξήσουν τις επενδύσεις τους

προκειμένου να μειώσουν την ταχύτητα του κυκλοφορούντος ενεργητικού τους που μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια αποδοτικότητας.

Συγκρίνοντας τώρα τον μέσο όρο κάθε ευρωπαϊκής εταιρείας για την πενταετία με τον μέσο όρο του κλάδου έχουμε τα παρακάτω δεδομένα

Πίνακας 4.48: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

dfds	finn	icg	scan	tall	M.O.5
0,99	0,43	1,05	0,34	0,60	0,68

Ο μέσος όρος των τιμών του δείκτη για τις εταιρείες κυμαίνεται από 0,34 έως 1,05 με την icg να παρουσιάζει τον υψηλότερο μέσο όρο και την scan τον χαμηλότερο. Ο μέσος όρος είναι 0,68

Η εταιρεία tallink, είναι αυτή που βρίσκεται πιο κοντά στον μέσο όρο του δείκτη για την εξεταζόμενη ομάδα εταιρειών και συνεπώς μπορούμε να θεωρήσουμε ότι χρησιμοποιεί αποδοτικά το συνολικό ενεργητικό της για την δημιουργία πωλήσεων σε σχέση με τις υπόλοιπες εταιρείες της ομάδας που εξετάζεται και πάντα με την υπόθεση ότι οι υπό εξέταση εταιρείες λειτουργούν ορθολογικά.

Οι εταιρείες DFDS και icg έχουν αρκετά υψηλότερο μέσο όρο που σημαίνει ότι μπορεί να υπάρξει κίνδυνος μειωμένης αποδοτικότητας των κεφαλαίων, ενώ οι scandlines και οι finnlines με χαμηλότερο μέσο όρο δείκτη, δεν χρησιμοποιούν τόσο αποτελεσματικά σε σχέση με τις άλλες εταιρείες τα στοιχεία του ενεργητικού τους για την δημιουργία πωλήσεων.

Στην περίπτωση της icg, ο υψηλός μέσος όρος σε σχέση με την υπόλοιπη ομάδα εταιρειών παρότι διαμορφώνεται ύστερα από σταθερά φθίνουσα πορεία του δείκτη του κύκλου εργασιών ως αποτέλεσμα της αύξησης των στοιχείων του ενεργητικού, και ειδικότερα των παγίων, αποτελεί ένδειξη υπερεπένδυσης και αυτό δημιουργεί κίνδυνο μείωσης της απόδοσης για τα κεφάλαια της εταιρείας.

4.6.1.4: Δείκτης Κυκλοφοριακής Ταχύτητας Απαιτήσεων-Δείκτης Ημέρες Απαίτησης

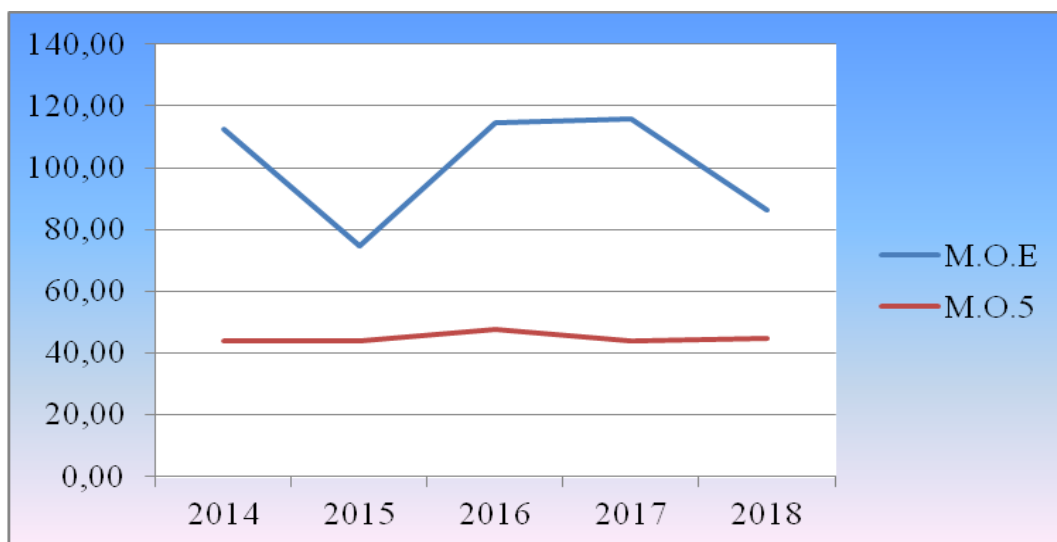
Ο δείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας μας δείχνει πόσες φορές κατά μέσο όρο εισπράττονται οι απαιτήσεις τις επιχείρησης μέσα σε ένα έτος. Στην προηγούμενη ενότητα αφού υπολογίσαμε τον δείκτη αυτό στην συνέχεια τον διαιρέσαμε με το 365, βρίσκοντας τον δείκτη ημέρες απαιτήσεων.

Συγκρίνοντας τώρα τον μέσο όρο για κάθε έτος μεταξύ των ελληνικών και των υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών λαμβάνουμε τα παρακάτω δεδομένα:

Πίνακας 4.49: Σύγκριση Δείκτη Ημέρες Απαιτήσης ελληνικών και υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

	2014	2015	2016	2017	2018
M.O.E	112,51	74,56	114,57	115,62	86,27
M.O.5	43,90	43,93	47,80	43,83	44,78

Είναι φανερό ότι οι υπό εξέταση ευρωπαϊκές εταιρείες παρουσιάζουν για όλη την διάρκεια της πενταετίας πολύ καλύτερο δείκτη από τις αντίστοιχες ελληνικές. Η διαφορά αυτή ίσως καταδεικνύει συγκριτικά πιο αναποτελεσματική πιστωτική πολιτική από την πλευρά των ελληνικών εταιρειών. Ο μέσος όρος του δείκτη ημέρες απαιτήσεις είναι χαμηλότερος και συνεπώς καλύτερος το έτος 2015 με 74,56, και υψηλότερος, δηλαδή χειρότερος το 2017 με 115,62 κατά μέσο όρο ημέρες να απαιτούνται για την είσπραξη των απαιτήσεων τους. Ο δείκτης των ευρωπαϊκών εταιρειών παραμένει σχεδόν σταθερός για όλη την διάρκεια της εξεταζόμενης πενταετίας, και αυτό φαίνεται χαρακτηριστικά στο διάγραμμα που ακολουθεί:



Διάγραμμα 4.26: Σύγκριση δείκτη ημέρες απαιτήσης ελληνικών- υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

Συγκρίνοντας τον μέσο όρο κάθε εταιρείας για την πενταετία με τον μέσο όρο του κλάδου έχουμε τα παρακάτω δεδομένα:

Πίνακας 4.50: Σύγκριση μέσου όρου Ημέρες Απαιτήσεων ελληνικών εταιρειών

AN	BS	MIN	HS	AF	M.O.
85,45	92,63	105,32	50,28	169,85	100,71

Η διακύμανση του μέσου όρου των εταιρειών είναι από 50,28 έως 169,85, με την εταιρεία HS, να έχει την καλύτερη τιμή (χαμηλότερη) στο δείκτη και την εταιρεία AF την χειρότερη(υψηλότερη).

Όπως αναφέραμε η HS παρουσιάζει τον καλύτερο δείκτη, αφού βρίσκεται αρκετά κάτω από τον μέσο όρο των εταιρειών, μετατρέποντας πιο γρήγορα τις απαιτήσεις της σε ρευστότητα. Ο μέσος όρος της εταιρείας AF επηρεάζεται σημαντικά αρνητικά από τα αποτελέσματα της .Το 2014, η υψηλή τιμή του δείκτη οφείλεται στο πολύ χαμηλό ύψος πωλήσεων της εταιρείας εκείνο το έτος.

Προχωρώντας και στον μέσο όρο της πενταετίας για κάθε μία από τις ευρωπαϊκές εταιρείες έχουμε:

Πίνακας 4.51: Σύγκριση μέσου όρου Ημέρες Απαιτήσεων υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

dfds	finn	icg	scan	tall	M.O.
49,07	58,94	47,46	53,35	15,42	44,85

Η διακύμανση του μέσου όρου των εταιρειών είναι από 15,42 έως 53,35, με την εταιρεία tall να έχει την καλύτερη τιμή (χαμηλότερη) στο δείκτη και την εταιρεία finn την χειρότερη(υψηλότερη).

Παρατηρούμε ότι οι τρεις από τις πέντε εταιρείες κινούνται κοντά στον μέσο όρο. Η tall βρίσκεται αρκετά χαμηλότερα από τον μέσο όρο κάτι που μπορεί να σημαίνει ότι ασκεί αρκετά περιοριστική πιστωτική πολιτική, ότι παρακολουθεί την πορεία των εισπράξεων της στενά, ή ακόμη ότι επιλέγει πελάτες που διαθέτουν υψηλή πιστοληπτική ικανότητα.

4.6.3 Δείκτες αποδοτικότητας

Οι δείκτες αποδοτικότητας εκτιμούν την αποδοτικότητα των κερδών και μπορούν να υποδηλώσουν πόσο αποτελεσματική είναι η διοίκηση της εταιρείας.

4.6.3.1 Δείκτης απόδοσης ενεργητικού

Ο δείκτης αυτός εκτιμά το πόσο αποτελεσματικά χρησιμοποιείται το συνολικό ενεργητικό για την δημιουργία του κέρδους. Όσο υψηλότερος ο δείκτης απόδοσης του ενεργητικού, τόσο πιο αποτελεσματική είναι η διαχείριση του ενεργητικού στην δημιουργία κερδών

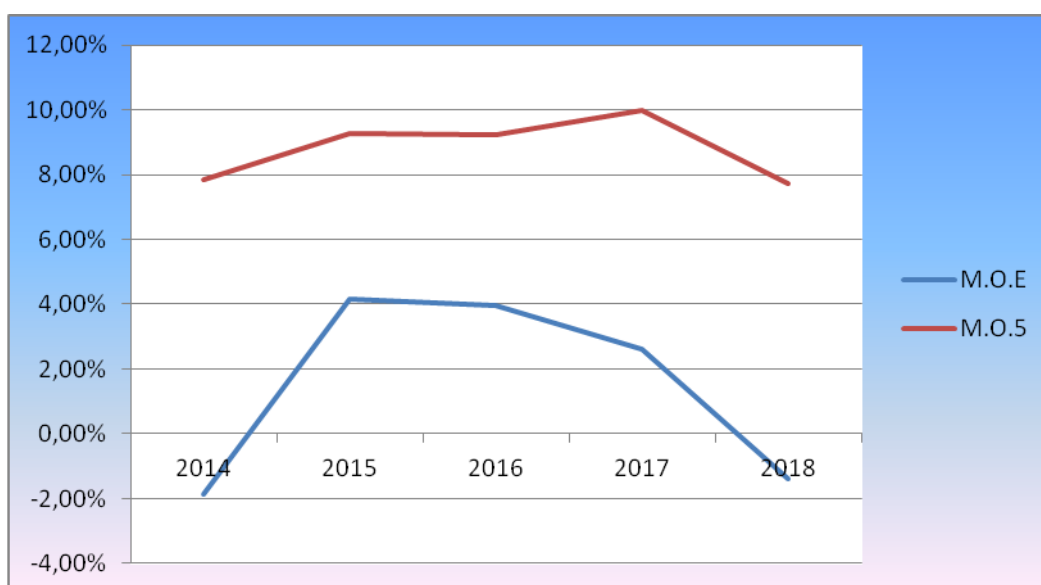
Πίνακας 4.52: Σύγκριση δείκτη απόδοσης ενεργητικού

	2014	2015	2016	2017	2018
M.O.E	-1,88%	4,15%	3,96%	2,61%	-1,41%
M.O.5	7,85%	9,29%	9,24%	9,98%	7,74%

Η διακύμανση του μέσου όρου του δείκτη για τις ελληνικές εταιρείες κυμαίνεται από -1,8 έως 4,15, με την χαμηλότερη τιμή του μέσου όρου του δείκτη το 2014 και την υψηλότερη το 2015

Γενικότερα, τα αποτελέσματα του δείκτη απόδοσης ενεργητικού είναι αναμενόμενα χαμηλά, λόγω της φύσης του κλάδου, καθώς είναι ένα κλάδος που απαιτούνται σημαντικές επενδύσεις σε πάγια, αυξάνοντας και την αξία του συνολικού ενεργητικού. Ο δείκτης αυτός επηρεάζεται σημαντικά και από το ύψος των αποσβέσεων και την ηλικία των παγίων στοιχείων που διαθέτει η κάθε επιχείρησης. Η ομάδα των υπο εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών διαχειρίζεται αποτελεσματικότερα το ενεργητικό της για την δημιουργία κέρδους.

Αυτό πιθανόν φανερώνει και μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα στην διοίκηση αυτών των εταιρειών από τις αντίστοιχες ελληνικές.



Διάγραμμα 4.27: Σύγκριση δείκτη απόδοσης ενεργητικού ελληνικών- υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

Συγκρίνοντας τον μέσο όρο του δείκτη απόδοσης ενεργητικού με τον μέσο όρο κάθε εταιρείας για την διάρκεια της πενταετίας 2014-2018, έχουμε τα παρακάτω δεδομένα, πρώτα για τις ελληνικές και μετά για τις υπό εξέταση ευρωπαϊκές εταιρείες

Πίνακας 4.53: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 ελληνικών εταιρειών

AN	BS	MIN	HS	AF	M.O.
-1,26%	-0,23%	1,37%	0,20%	7,34%	1,49%

Η διακύμανση στον μέσο όρο των εταιρειών είναι από -1,26 έως 7,34, με την εταιρεία ANEK να έχει τον χαμηλότερο και την εταιρεία AF τον υψηλότερο. Ο μέσος όρος του κλάδου είναι 1,49%

Η εταιρεία MIN βρίσκεται πιο κοντά στον μέσο όρο του κλάδου, που σημαίνει ότι εάν ο κλάδος λειτουργεί ορθολογικά, αυτή διαχειρίζεται ικανοποιητικά τα περιουσιακά της στοιχεία για την δημιουργία κερδών. Η εταιρεία AF, παρουσιάζει τον υψηλότερο δείκτη, που σημαίνει ότι διαχειρίζεται αποτελεσματικότερα τα στοιχεία του ενεργητικού της σε σχέση με τις υπόλοιπες εταιρείες του κλάδου. Οι άλλες τρεις εταιρείες AN, BS, και HS, παρουσιάζουν αρνητικό μέσο όρο δείκτη οι δύο πρώτες και η τρίτη κοντά στο μηδέν, και δεν διαχειρίζονται αποτελεσματικά το ενεργητικό τους σε σχέση με τις υπόλοιπες εταιρείες του κλάδου.

Πίνακας 4.54: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

dfds	finn	icg	scan	tall	M.O.
8,60%	5,64%	20,01%	7,05%	2,79%	9,41%

Η διακύμανση στον μέσο όρο των εταιρειών είναι από 2,79 έως 20,01, με την εταιρεία tall να έχει τον χαμηλότερο και την εταιρεία icg τον υψηλότερο. Ο μέσος όρος του κλάδου είναι 9.41%

Οι εταιρείες dfds και scan παρουσιάζουν μέσο όρο κοντά στον μέσο όρο της εξεταζόμενης ομάδας. Η icg διαχειρίζεται αποτελεσματικότερα το συνολικό της ενεργητικό για την δημιουργία κερδών σε σχέση με τις υπόλοιπες εταιρείες της ίδιας εξεταζόμενης ομάδας.

4.6.3.2 Δείκτης μικτού περιθωρίου κέρδους

Είναι ένα εργαλείο μέτρησης της λειτουργικής αποδοτικότητας της επιχείρησης. Μια υψηλή τιμή του δείκτη μπορεί να είναι αποτέλεσμα είτε πωλήσεων σε υψηλές τιμές είτε επίτευξης από την επιχείρηση χαμηλού κόστους παραγωγής

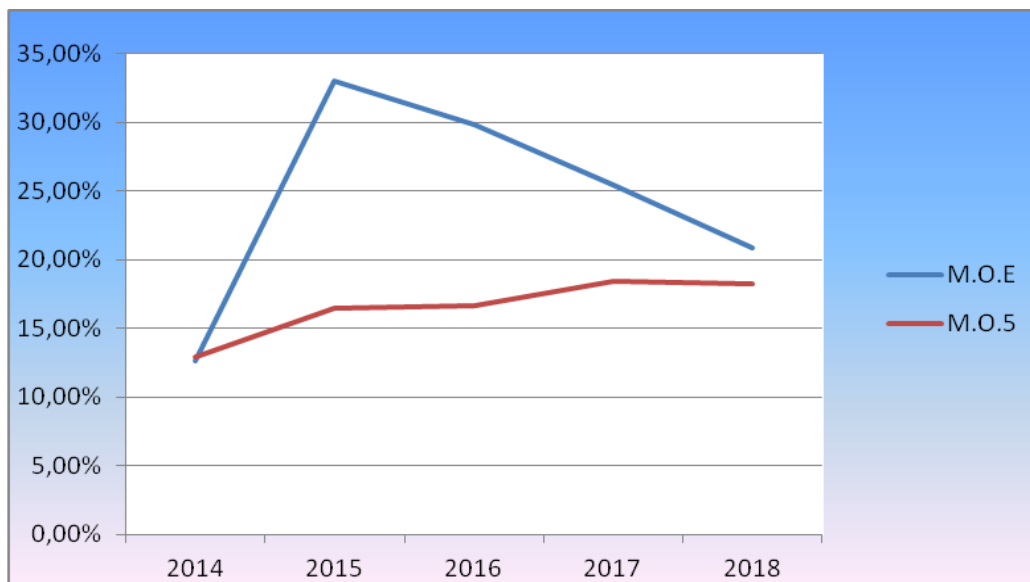
Εάν προχωρήσουμε στην περαιτέρω σύγκριση των δύο υπό εξέταση ομάδων εταιρειών χρησιμοποιώντας τον μέσο όρο του κλάδου ανά έτος θα έχουμε:

Πίνακας 4.55: Σύγκρισης Δείκτη μικτού περιθωρίου κέρδους:

	2014	2015	2016	2017	2018
M.O.E	12,59%	32,98%	29,82%	25,47%	20,84%
M.O.5	12,90%	16,48%	16,67%	18,42%	18,20%

Ο μέσος όρος του δείκτη μικτού περιθωρίου κέρδους κυμαίνεται από 12,59% το 2014 έως 32,98 που είναι η υψηλότερη τιμή του το 2015.

Παρότι ο μέσος όρος των ελληνικών εταιρειών είναι υψηλότερος και συνεπώς καλύτερος από ότι των αντίστοιχων ευρωπαϊκών παρατηρούμε ότι από 2015-2018, ακολουθεί φθίνουσα πορεία, κάτι που μπορεί να υποδηλώνει μια αρνητική εξέλιξη. Αντίθετα ο μέσος όρος των υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών παρουσιάζει ανοδική πορεία σε όλη την πενταετία 2014-2018.



Διάγραμμα 4.28: Σύγκριση δείκτη μικτού περιθωρίου κέρδους ελληνικών- υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

Εάν προχωρήσουμε ακόμη παραπέρα και συγκρίνουμε την κάθε επιχείρηση με τον μέσο όρο του κλάδου κατά την διάρκεια της πενταετίας 2014-2018 θα έχουμε:

Πίνακας 4.56: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 δείκτη μικτού περιθωρίου κέρδους ελληνικών εταιρειών

AN	BS	MIN	HS	AF	M.O.
21,14%	24,65%	23,70%	16,24%	35,97%	24,34%

Η διακύμανση του μέσου όρου των ελληνικών εταιρειών είναι από 16,24%, με τον χαμηλότερο μέσο όρο να είναι της HS, έως 35,97% που είναι ο μέσος όρος της AF. Ο μέσος όρος του κλάδου είναι 24,34%

Μια τιμή κοντά στον κλάδο, όπως στην περίπτωση της ANEK, της MINOAN και της BS πιθανόν να σημαίνει ότι η αποδοτικότητα των πωλήσεων σε μικτά κέρδη κρίνεται ικανοποιητική.

Μια τιμή αρκετά χαμηλότερη του μέσου όρου του κλάδου, όπως συμβαίνει στην περίπτωση της HS, μπορεί να οφείλεται σε διαφορετικές αιτίες, όπως σε υψηλό κόστος πωληθέντων, ή πώληση σε τιμές μικρότερες από ότι θα έπρεπε να είναι ή ακόμη και η αναποτελεσματική διαχείριση των παγίων, κάτι πολύ πιθανό στις εταιρείες του ναυτιλιακού κλάδου.

Μια τιμή που βρίσκεται υψηλότερα αλλά όχι σε υπερβολικό βαθμό από τον μέσο όρο του κλάδου όπως είναι στην περίπτωση της AF, μπορεί να υποδηλώνει ότι η επιχείρηση εφαρμόζει ορθή τιμολογιακή πολιτική ή ότι έχει βρει μεθόδους να μειώνει σε ικανοποιητικό βαθμό το κόστος παραγωγής της. Στα δεδομένα των υπό εξέταση πέντε ευρωπαϊκών εταιρειών

Πίνακας 4.57: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 δείκτη μικτού περιθωρίου κέρδους ευρωπαϊκών εταιρειών

dfds	finn	icg	scan	tall	M.O.
9,15%	12,57%	19,82%	20,47%	20,67%	16,54%

Η διακύμανση του μέσου όρου των ευρωπαϊκών εταιρειών είναι από 9,15%, με τον χαμηλότερο μέσο όρο να είναι της dfds, έως 20.67% που είναι ο μέσος όρος της tall. Ο μέσος όρος του κλάδου είναι 16.54%

Στην περίπτωση αυτή θα μπορούσαμε να θεωρήσουμε ότι οι τρεις από τις πέντε εταιρείες του κλάδου icg, scandlines και tallink κινούνται λίγο πάνω από τον μέσο όρο του κλάδου και συνεπώς η αποδοτικότητα των πωλήσεων του σε σχέση με τα μικτά κέρδη είναι ικανοποιητική, με βάση τον μέσο όρο της εξεταζόμενης ομάδας εταιρειών.

Στην περίπτωση της DFDS μπορεί ο δείκτης να είναι αρκετά χαμηλότερα και αυτό είναι αρνητικό, όμως με βάση τα δεδομένα που εξετάσαμε στην προηγούμενη ενότητα έχουμε έναν συνεχώς αυξανόμενο δείκτη μεταξύ των ετών 2014-2017 λόγω αύξησης των πωλήσεων. Αυτό μπορεί να είναι αποτέλεσμα μιας πολιτικής επέκτασης των πωλήσεων από την εταιρεία.(χαμηλές τιμές πώλησης)

4.6.3.3 Δείκτης καθαρού περιθωρίου κέρδους

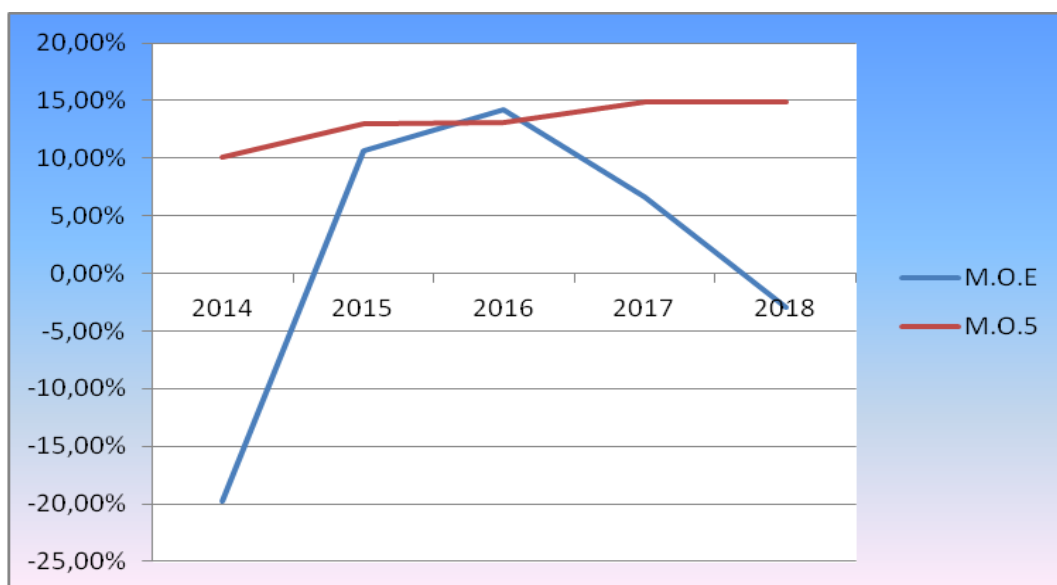
Όπως ήδη αναφέραμε ο δείκτης απεικονίζει την σχέση μεταξύ των πωλήσεων και του καθαρού κέρδους. Μια αυξητική πορεία του δείκτη κρίνεται θετική, ενώ μια φθίνουσα πορεία του δείκτη είναι αρνητική.

Όσον αφορά την σύγκριση των δύο μέσων όρων του κλάδου κατά την διάρκεια της πενταετίας 2014-2018

Πίνακας 4.58: Σύγκριση δείκτη καθαρού περιθωρίου κέρδους

	2014	2015	2016	2017	2018
M.O.E	-19,83%	10,64%	14,25%	6,63%	-2,98%
M.O.5	10,04%	13,02%	13,13%	14,87%	14,88%

Ο μέσος όρος των ελληνικών εταιρειών για την διάρκεια της πενταετίας κυμαίνεται από -19,83% που είναι ο χαμηλότερη τιμή το 2014 έως 14,25 στην υψηλότερη τιμή του το 2016. Πρέπει να επισημάνουμε όμως ότι ο μέσος όρος του 2019, επηρεάζεται σε σημαντικό βαθμό από τον πολύ αρνητικό δείκτη της εταιρείας AF, -83.57, που όπως ήδη αναφέραμε οφείλονταν στο πολύ μικρό ύψος πωλήσεων εκείνου του έτους. Από τα παραπάνω προκύπτει ότι οι πέντε υπό εξέταση ευρωπαϊκές εταιρείες παρουσιάζουν καλύτερη εικόνα του δείκτη περιθωρίου κέρδους από τις ελληνικές. Επιπλέον ο συνεχώς αυξανόμενος μέσος όρος πιθανόν υποδηλώνει θετικές εξελίξεις και σε υψηλότερα καθαρά κέρδη.



Διάγραμμα 4.29: Σύγκριση δείκτη καθαρού περιθωρίου κέρδους ελληνικών- υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

Στην συνέχεια θα προβούμε σε σύγκριση του μέσου όρου πενταετίας της κάθε εταιρείας με αυτόν του κλάδου, πρώτα για τις ελληνικές και μετά για τις πέντε υπό εξέταση ευρωπαϊκές εταιρείες.

Πίνακας 4.59: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 δείκτη καθαρού περιθωρίου κέρδους ελληνικών εταιρειών

ΑΝΕΚ	BS	MINOAN	HS	AF	M.O.E
-2,64%	0,43%	8,45%	-0,23%	2,71%	1,74%

Η διακύμανση στον μέσο όρο των εταιρειών είναι από -2,64 έως 8,45, με την εταιρεία ANEK να έχει τον χαμηλότερο και την εταιρεία MINOAN τον υψηλότερο. Ο μέσος όρος του κλάδου είναι 1,74%

Θα μπορούσαμε να θεωρήσουμε ότι οι τιμές του δείκτη, για τις εταιρείες BS, HS και AF, κινούνται κοντά στον μέσο όρο του κλάδου. Σε αυτή την περίπτωση η αποδοτικότητα των πωλήσεων των επιχειρήσεων αυτών θα θεωρούνταν καλή. Ωστόσο ο πολύ χαμηλός μέσος όρος του δείκτη πιθανόν υποδηλώνει ότι ο κλάδος δεν λειτουργεί αποδοτικά σε σχέση με τα καθαρά κέρδη. Στην περίπτωση της Minoan, εάν δεν ήταν τόσο χαμηλός ο δείκτης θα μπορούσε να ήταν ένδειξη για την καλή και αποτελεσματική λειτουργία της διοίκησης της επιχείρησης και για τον ικανοποιητικό τρόπο που αυτή διαχειρίζεται τα λειτουργικά έξοδα της εταιρείας.

Για τα δεδομένα των υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

Πίνακας 4.60: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 δείκτη καθαρού περιθωρίου κέρδους των υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

dfds	finn	icg	scan	tall	M.O.5
8,77%	12,98%	19,30%	20,31%	4,59%	13,19%

Η διακύμανση των τιμών είναι μεταξύ 4,59%, της tall, έως 20,31% που είναι ο μέσος όρος του δείκτη της scan. Ο μέσος όρος της ομάδας των ευρωπαϊκών εταιρειών είναι 13,19%

Η εταιρεία finn βρίσκεται χαμηλότερα και κοντά στον μέσο όρο των υπο εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών του κλάδου, οπότε ο δείκτης να μπορούσε να αξιολογηθεί ικανοποιητικά για τις εταιρείες αυτές και υποδηλώνει ότι η αποδοτικότητα των πωλήσεων τους μπορεί να θεωρηθεί ότι βρίσκεται σε καλό επίπεδο, σε σχέση με τις υπόλοιπες εξεταζόμενες ευρωπαϊκές εταιρείες.

Οι εταιρείες icg και scandlines έχουν τιμές υψηλότερες από τον μέσο όρο των υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών του κλάδου, που θα μπορούσε να οφείλετε είτε σε άσκηση ορθότερης τιμολογιακής πολιτικής, είτε σε καλύτερη διαχείριση από πλευράς της διοίκησης των λειτουργικών της εξόδων και γενικότερα του κόστους λειτουργίας της εταιρείας. Μπορεί όμως να οφείλεται και σε υψηλότερες τιμές πώλησης των εταιρειών αυτών σε σχέση με τις άλλες εταιρείες που εξετάστηκαν

4.6.3.4 Δείκτης αποδοτικότητας Ιδίων κεφαλαίων

Ο δείκτης αυτός εκτιμά το πόσο αποτελεσματικά χρησιμοποιούνται τα ίδια κεφάλαια στην επιχείρηση. Όσο υψηλότερη η τιμή του δείκτη αυτού, τόσο καλύτερα για την επιχείρηση, αφού αποτελεί κριτήριο για την δυναμική της κερδοφορίας της επιχείρησης

Πίνακας 4.61 Σύγκριση δείκτη απόδοσης ιδίων κεφαλαίων

	2014	2015	2016	2017	2018
M.O.E	-784,79%	61,96%	9,39%	-62,22%	88,05%
M.O.5	28,79%	23,78%	20,73%	21,64%	18,72%

Ο μέσος όρος των ελληνικών εταιρειών επηρεάζεται σημαντικά από ακραίες τιμές των ετών 2014, 2017 και 2018 της εταιρείας ANEK, αλλά και από τις τιμές του δείκτη της εταιρείας AF τα έτη 2014-2015

Στην συνέχεια θα προβούμε σε σύγκριση του μέσου όρου πενταετίας της κάθε εταιρείας με αυτόν του κλάδου, πρώτα για τις ελληνικές και μετά για τις πέντε υπό εξέταση ευρωπαϊκές εταιρείες.

Πίνακας 4.62: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 δείκτη απόδοσης ιδίων κεφαλαίων ελληνικών εταιρειών

ANEK	BS	MINOAN	HS	AF	M.O.
-814,96%	-0,63%	2,83%	0,62%	124,53%	-137,52%

Εάν αφαιρέσουμε τις ακραίες τιμές του δείκτη των εταιρειών ANEK και AF, ο μέσος όρος των τιμών του δείκτη για τις υπόλοιπες εταιρείες είναι χαμηλός

Οι χαμηλές αυτές τιμές του δείκτη μπορεί να οφείλονται είτε σε υπερεπένδυση κεφαλαίων, είτε σε χαμηλή παραγωγικότητα ή ακόμη και στις δυσμενείς μακροοικονομικές συνθήκες, κάτι που αντιμετώπισε η Ελλάδα, κατά τα προηγούμενα έτη.

Πίνακας 4.63: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 δείκτη απόδοσης ιδίων κεφαλαίων ευρωπαϊκών εταιρειών

dfds	finn	icg	scan	tall	M.O.
18,27%	11,96%	56,74%	21,32%	5,37%	22,73%

Η διακύμανση του μέσου όρου του δείκτη για τις ευρωπαϊκές εταιρείες κυμαίνεται από 5,37% της εταιρείας tall, έως 56,74% της εταιρείας icy. Ο μέσος όρος των εξεταζομένων εταιρειών είναι 22,73%. Βάση των αποτελεσμάτων η icg χρησιμοποιεί αποτελεσματικότερα σε σχέση με

τις υπόλοιπες εταιρείες της εξεταζόμενης ομάδας τα ίδια κεφάλαια της για την δημιουργία κερδών

Στην περίπτωση των ευρωπαϊκών εταιρειών η εικόνα που παρουσιάζει ο δείκτης ιδίων κεφαλαίων είναι καλύτερη από αυτή των αντίστοιχων ελληνικών. Αυτό μπορεί να προέρχεται λόγω αποτελεσματικότερης διοίκησης των εταιρειών αυτών, ή και σε μια περισσότερο ικανοποιητική χρήση της οικονομικής μόχλευσης.

4.6.4 Δείκτες Χρέους και μακροχρόνιας φερεγγυότητας

Όπως ήδη αναφέραμε Οι δείκτες αυτοί εκτιμούν σε ποιο βαθμό οι επιχειρήσεις χρησιμοποιούν το χρέος τους προκειμένου να χρηματοδοτήσουν τις δραστηριότητες τους, καθώς και την δυνατότητα τους να εξυπηρετήσουν τις υποχρεώσεις τους

4.6.4.1 Δείκτης Υποχρεώσεων

Ο δείκτης υποχρεώσεων εκτιμά τον βαθμό που το ενεργητικό της επιχείρησης μπορεί να χρηματοδοτήσει τις υποχρεώσεις της επιχείρησης. Όσο χαμηλότερες οι τιμές του δείκτη υποχρεώσεων τόσο μεγαλύτερος είναι ο βαθμός επάρκειας του ενεργητικού της επιχείρησης στην κάλυψη των υποχρεώσεων της.

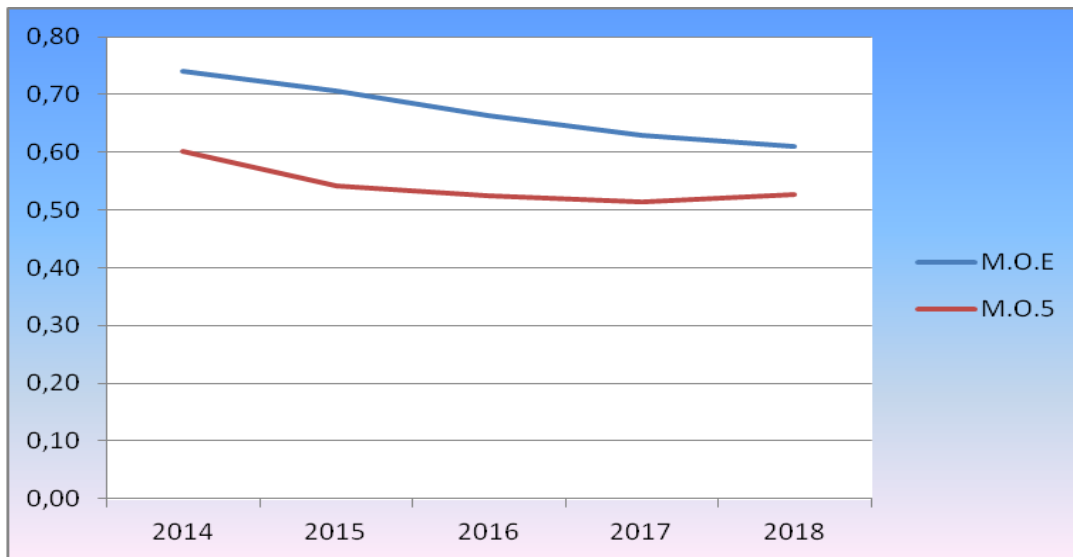
Στην σύγκριση του μέσου όρου μεταξύ των ελληνικών και των ευρωπαϊκών εταιρειών για την διάρκεια της πενταετίας 2014-2018.

Πίνακας 4.64: Σύγκρισης Δείκτη υποχρεώσεων

	2014	2015	2016	2017	2018
M.O.E	0,74	0,71	0,66	0,63	0,61
M.O.5	0,60	0,54	0,53	0,51	0,53

Η διακύμανση του μέσου όρου για τις ελληνικές εταιρείες κυμαίνεται από 0,61-0,74. Την χαμηλότερη τιμή του την λαμβάνει το 2018, και την υψηλότερη το 2014. Αντίστοιχα για τις υπό εξέταση ευρωπαϊκές εταιρείες η διακύμανση του μέσου όρου κυμαίνεται από 0,51-0,60, με την χαμηλότερη τιμή να την λαμβάνει το 2017, και την υψηλότερη το 2014.

Παρατηρούμε ότι σε όλα τα έτη της περιόδου 2014-2018, ο δείκτης παρουσιάζει, χαμηλότερες τιμές, και άρα είναι καλύτερος για τις υπό εξέταση ευρωπαϊκές εταιρείες, με τα στοιχεία του ενεργητικού να καλύπτουν στα τέσσερα από τα πέντε έτη σχεδόν στο διπλάσιο τις υποχρεώσεις τους.



Διάγραμμα 4.30: Σύγκριση δείκτη υποχρεώσεων ελληνικών- υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

Παρακάτω στην σύγκριση μεταξύ των εταιρειών και του μέσου όρου για κάθε ελληνική εταιρεία έχουμε τα εξής αποτελέσματα:

Πίνακας 4.65: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 δείκτη υποχρεώσεων ελληνικών εταιρειών

AN	BS	MIN	HS	AF	M.O.E
1,02	0,43	0,37	0,70	0,83	0,67

Η διακύμανση στον μέσο όρο των εταιρειών είναι από 0,37 έως 1,02, με την εταιρεία ANEK να έχει τον υψηλότερο και άρα χειρότερο δείκτη υποχρεώσεων και την εταιρεία MINOAN τον χαμηλότερο και άρα καλύτερο. Ο μέσος όρος του κλάδου είναι 0,67.

Η εταιρεία HS βρίσκεται κοντά στον μέσο όρο του κλάδου που σημαίνει ότι τα στοιχεία του ενεργητικού τους σε σύγκριση με τον μέσο όρο του κλάδου επαρκούν σε ικανοποιητικό βαθμό για να καλύψουν το σύνολο των υποχρεώσεων της. Οι εταιρείες BS και MIN, διαθέτουν μεγάλη επάρκεια ενεργητικού για την κάλυψη των υποχρεώσεων τους. Όπως είδαμε ο μέσος όρος του δείκτη της MINOAN επηρεάζεται από την μεγάλη πτώση του δείκτη το 2018 που οφείλεται στην μεγάλη μείωση των δανειακών υποχρεώσεων της εταιρείας ενώ η τιμή του δείκτη της AN δείχνει ανεπάρκεια στοιχείων ενεργητικού για την κάλυψη υποχρεώσεων.

Τα αντίστοιχα δεδομένα για τις ευρωπαϊκές εταιρείες όπως δίνονται από τον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 4.66: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 δείκτη υποχρεώσεων υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

dfds	finn	icg	scan	tall	M.O.5
0,51	0,52	0,54	0,67	0,47	0,54

Η διακύμανση στον μέσο όρο των υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών είναι από 0,47 έως 0,67, με την εταιρεία scan να έχει τον υψηλότερο και άρα χειρότερο δείκτη υποχρεώσεων και την εταιρεία tall τον χαμηλότερο και άρα καλύτερο. Ο μέσος όρος του κλάδου είναι 0,67.

Οι τέσσερις από τις πέντε εταιρείες βρίσκονται πολύ κοντά στον μέσο όρο, και τα στοιχεία του ενεργητικού της επαρκούν ικανοποιητικά στην κάλυψη του συνόλου των υποχρεώσεων τους.

4.6.4.2 Δείκτης Ιδίων κεφαλαίων

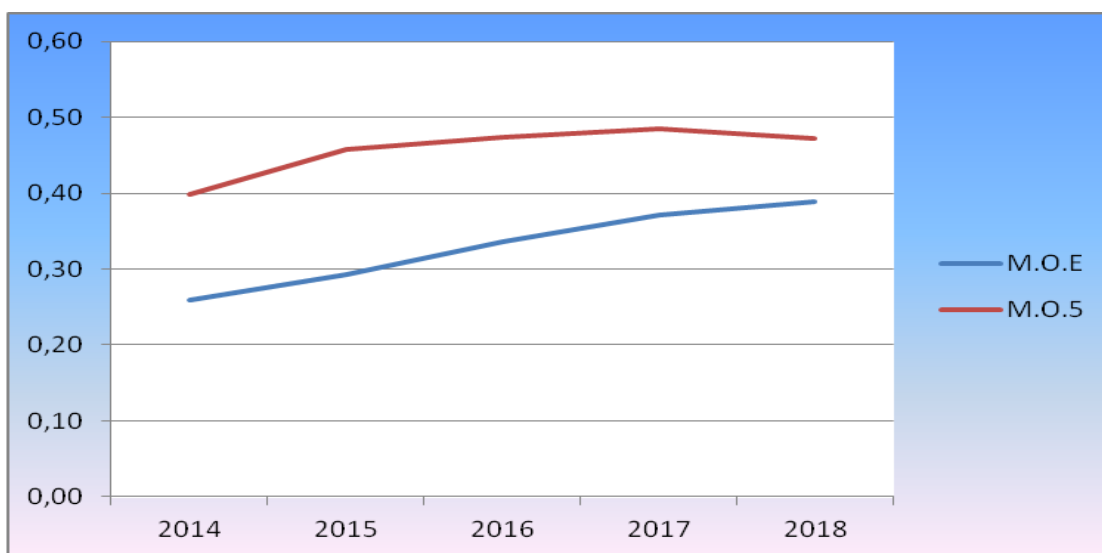
Ο Δείκτης ιδίων κεφαλαίων μας βοηθάει να εκτιμήσουμε το μέρος του ενεργητικού της εταιρείας που χρηματοδοτήθηκε από τα κεφάλαια των μετόχων.

4.67 Πίνακας σύγκρισης ιδίων κεφαλαίων

	2014	2015	2016	2017	2018
M.O.E	0,26	0,29	0,34	0,37	0,39
M.O.5	0,40	0,46	0,47	0,49	0,47

Ο μέσος όρος του δείκτη ιδίων κεφαλαίων των ελληνικών εταιρειών κυμαίνεται από 0,26-039, με την χαμηλότερη τιμή να την λαμβάνει το 2014, και την μεγαλύτερη το 2018. Από το 2014 υπάρχει μια συνεχόμενη ανοδική πορεία του δείκτη. Το 2014, οι ελληνικές εταιρείες το ποσοστό του ενεργητικού που ήρθε στην κατοχή των ελληνικών εταιρειών από ίδια κεφάλαια ήταν 26%, , ενώ το ποσοστό αυτό ανέρχεται το 2018 σε 39%.

Στον μέσο όρο του δείκτη για τα έτη από 2015-2018, τα ίδια κεφάλαια των υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών χρηματοδοτούν σε ένα σταθερό ποσοστό 46%-49% την απόκτηση των στοιχείων του ενεργητικού των εταιρειών αυτών. Τα ποσοστά αυτά είναι ελαφρώς αυξημένα από το 2014, όπου ο μέσος όρος του δείκτη ιδίων κεφαλαίων ήταν στο 0,40, δηλαδή η απόκτηση των στοιχείων του ενεργητικού αποκτήθηκαν κατά μέσο όρο 40% κεφάλαια των μετόχων.



Διάγραμμα 4.31: Σύγκριση δείκτη Ιδίων Κεφαλαίων ελληνικών- υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

Στην σύγκριση για κάθε του μέσου όρου κάθε ελληνικής εταιρείας και του μέσου όρου που προκύπτει από τα αποτελέσματα τους έχουμε :

Πίνακας 4.68: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 δείκτη Ιδίων Κεφαλαίων ελληνικών εταιρειών

ΑΝΕΚ	BS	MINOAN	HS	AF	M.O.
-0,02	0,57	0,63	0,30	0,17	0,33

Η διακύμανση του μέσου όρου του δείκτη ιδίων κεφαλαίων για τις ελληνικές εταιρείες κυμαίνεται από -0,02, που είναι της ΑΝΕΚ, και που όπως ήδη έχουμε αναφερθεί ήδη , λόγω αρνητικών ιδίων κεφαλαίων δεν υπάρχει χρηματοδότηση του ενεργητικού από της από αυτά, έως 0,63 που είναι η τιμή της ΜΙΝΟΑΝ, και της οποίας ο μέσος όρος επηρεάζεται σημαντικά από την μεγάλη άνοδο του το 2018, που οφείλεται στην σημαντική μείωση των δανειακών της υποχρεώσεων σε εκείνο το έτος. Ο μέσος όρος του κλάδου είναι στο 0,33.

Πίνακας 4.69: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 δείκτη Ιδίων Κεφαλαίων υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

dfds	finn	icg	scan	tall	M.O.5
0,49	0,48	0,46	0,33	0,53	0,46

Η διακύμανση στον μέσο όρο των υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών είναι από 0,33 έως 0,53, με την εταιρεία scan να έχει τον χαμηλότερο και την εταιρεία tall τον υψηλότερο.. Ο μέσος όρος του κλάδου είναι 0,46

Η εταιρεία tall, είναι αυτή που κατά μέσο όρο χρηματοδοτεί σε μεγαλύτερο βαθμό το ενεργητικό της από τα ίδια κεφάλαια της σε σχέση με τις υπόλοιπες εταιρείες της εξεταζόμενης ομάδας εταιρειών. Οι τρεις από τις τέσσερις υπόλοιπες εταιρείες της εξεταζόμενης ομάδας εταιρειών με εξαίρεση την scan βρίσκονται κοντά στον μέσο όρο της.

4.6.4.3 Δείκτης Πολλαπλασιαστής Ιδίων Κεφαλαίων

Ο πολλαπλασιαστής ιδίων κεφαλαίων μας δείχνει τον βαθμό δημιουργίας ή απόκτησης ενεργητικού από τα ίδια κεφάλαια, και συνεπώς σε τι βαθμό το ενεργητικό χρηματοδοτείται από ίδια ή από δανειακά κεφάλαια. Όσο χαμηλότερη η τιμή του δείκτη αυτού, τόσο χαμηλότερη η εξάρτηση της εταιρείας από ξένα/δανειακά κεφάλαια.

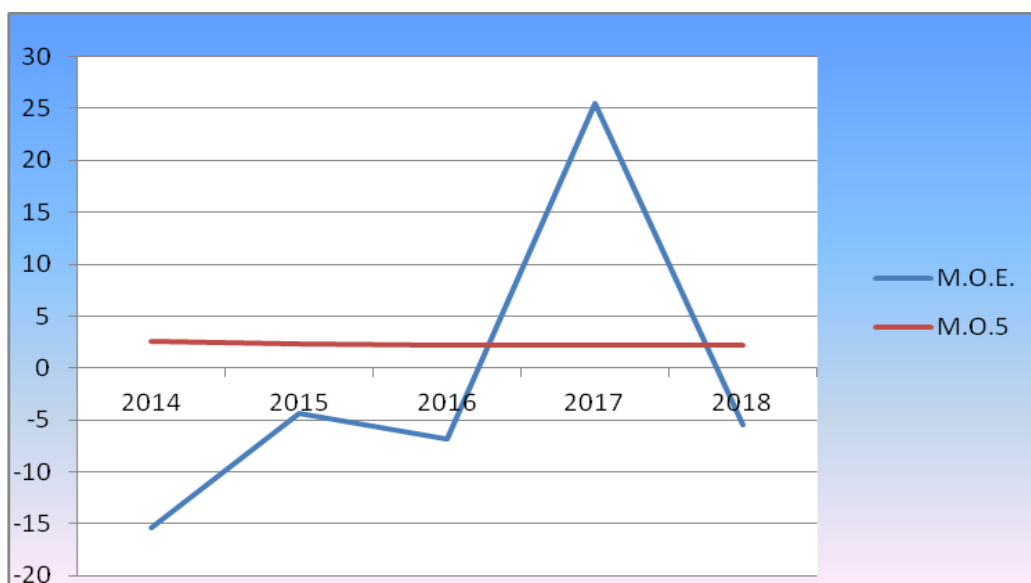
Εάν συγκρίνουμε τους μέσους όρους των ελληνικών και των υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών για την πενταετία 2014-2018 έχουμε τα παρακάτω δεδομένα

Πίνακας 4.70: Σύγκριση Δείκτη Πολλαπλασιαστή Ιδίων Κεφαλαίων

	2014	2015	2016	2017	2018
M.O.E.	-15,37	-4,35	-6,78	25,50	-5,52
M.O.5	2,6	2,3	2,2	2,2	2,2

Η διακύμανση του μέσου όρου για τις ελληνικές εταιρείες κυμαίνεται από -15,37 έως 25,50. Την χαμηλότερη τιμή του την λαμβάνει το 2014, και την υψηλότερη το 2017. Αντίστοιχα για τις υπό εξέταση ευρωπαϊκές εταιρείες η διακύμανση του μέσου όρου κυμαίνεται από 2,2 έως 2,60.

Εάν εξαιρούσαμε την μεγάλη αρνητική επίδραση της εταιρείας AN, στον μέσο όρο των ελληνικών εταιρειών, ο μέσος όρος του δείκτη των ελληνικών εταιρειών θα ήταν και πάλι μεγαλύτερος από των αντίστοιχων ευρωπαϊκών, χωρίς όμως η διαφορά να είναι τόσο μεγάλη. Σε κάθε περίπτωση οι ελληνικές εταιρείες έχουν μεγαλύτερη εξάρτηση από ξένα κεφάλαια και συνεπώς είναι περισσότερο εκτεθειμένες στο κίνδυνο. Στις υπό εξέταση ευρωπαϊκές εταιρείες ο δείκτης μας δείχνει ότι κάθε μονάδα ιδίων κεφαλαίων χρησιμοποιήθηκε για την δημιουργία 2,2 έως 2,6 μονάδων του ενεργητικού, που σημαίνει ότι παραπάνω από το μισό του ενεργητικού της χρηματοδοτήθηκε από δανειακά κεφάλαια.



Διάγραμμα 3.32: Σύγκριση δείκτη Πολλαπλασιαστικής Ιδίων Κεφαλαίων ελληνικών- υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

Παρακάτω στην σύγκριση μεταξύ των εταιρειών και του μέσου όρου που προκύπτει από τα αποτελέσματα τους έχουμε για τις ελληνικές εταιρείες:

Πίνακας 4.71: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 δείκτη Πολλαπλασιαστική Ιδίων Κεφαλαίων ελληνικών εταιρειών

AN	BS	MIN	HS	AF	M.O.
-8,24	1,80	1,68	3,43	-5,19	-1,30

Θα πρέπει να αναφερθούμε εδώ στις πολύ καλές τιμές του δείκτη για τις εταιρείες MIN και BS, που υποδηλώνουν χαμηλή εξάρτηση από ξένα κεφάλαια. Ακόμη αυτό μπορεί να σημαίνει ότι υπάρχει χαμηλό κόστος για τις εταιρείες στην εξυπηρέτηση του κόστους τους. Για την εταιρεία MINOAN κάθε μονάδα ιδίων κεφαλαίων χρησιμοποιείται για την παραγωγή 1,68 μονάδων του ενεργητικού. Από αυτές τις 1,68 μονάδες του ενεργητικού μόνο το 0,68 προέρχεται από ξένα κεφάλαια.

Πίνακας 4.72: Σύγκριση μέσου όρου 2014-2018 δείκτη Πολλαπλασιαστική Ιδίων Κεφαλαίων υπό εξέταση ευρωπαϊκών εταιρειών

dfds	finn	icg	scan	tall	M.O.
2,1	2,1	2,3	3,0	1,9	2,3

Η διακύμανση του μέσου όρου των εταιρειών είναι από 1,9 της εταιρείας tall, που έχει και την μικρότερη εξάρτηση από ξένα κεφάλαια και της εταιρείας scan με 3. Ο μέσος όρος είναι στο 2,3.

Με εξαίρεση την εταιρεία scan , και τον μέσο όρο του δείκτη να δείχνει ότι το ενεργητικό της την τελευταία πενταετία χρηματοδοτείται κατά τα 2/3 από ξένα κεφάλαια, οι υπόλοιπες εταιρείες βρίσκονται κοντά στον μέσο όρο της εξεταζόμενης ομάδας εταιρειών, με λίγο παραπάνω από το 50% της απόκτησης του ενεργητικού της να εξαρτάται από ξένα κεφάλαια, Ωστόσο ένας ελαφρώς υψηλότερος δείκτης, ειδικά σε εταιρείες εντάσεως κεφαλαίου, μπορεί να σημαίνει και ότι εταιρεία βρίσκεται σε στάδιο ανάπτυξης.

Ανάλυση

Σύμφωνα με το περιεχόμενο της εργασίας, στο πρώτο μέρος εξετάστηκαν τα φορολογικά συστήματα που αφορούν στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας εντός των πλαισίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δίνοντας έμφαση στα δύο κυρίαρχα μοντέλα του καθεστώτος του φόρου χωρητικότητας, το ολλανδικό και το ελληνικό. Επιπλέον, έγινε ιδιαίτερα μνεία στο κυπριακό μοντέλο του συστήματος φόρου χωρητικότητας, λόγω του ότι είναι το πιο πρόσφατο στην Ευρώπη και αποτελεί παραλλαγή του ελληνικού συστήματος. Στο δεύτερο μέρος, δίνεται μια εικόνα των εταιρειών επιβατηγού ναυτιλίας, μέσα από μια χρηματοοικονομική επισκόπηση, με την χρήση επιλεγμένων αριθμοδεικτών. Για το σκοπό αυτό, επιλέχθηκαν ως δείγμα εταιρείες του κλάδου (ελληνικές και ευρωπαϊκές) και μέσα από οικονομικά δεδομένα προερχόμενα από τις ετήσιες χρηματοοικονομικές εκθέσεις τους, έγινε μια προσπάθεια να μελετηθεί η οικονομική τους πορεία κατά τη διάρκεια της πενταετίας 2014-2018. Επισημαίνεται ότι, οι ευρωπαϊκές εταιρείες του δείγματος, φορολογούνται με παραλλαγές του ολλανδικού συστήματος του φόρου χωρητικότητας και οι ελληνικές αντίστοιχα με το ελληνικό.

Τα δεδομένα του πρώτου μέρους, μας δίνουν την δυνατότητα για μια συγκριτική μελέτη ανάμεσα στα δύο κυρίαρχα φορολογικά μοντέλα του φόρου χωρητικότητας, στην οποία καταδεικνύονται τα στοιχεία των μεταξύ τους διαφορών και παραλλαγών. Αυτό το στοιχείο μπορεί να βοηθήσει στην επιλογή του τύπου φορολογικής κατοικίας μιας εταιρείας επιβατηγού ναυτιλίας. Στα πλαίσια της προσπάθειας κάθε χώρας για προσέλκυση των ναυτιλιακών εταιρειών να επενδύσουν σε αυτές, προσφέρονται επιπλέον προνόμια και θέτονται προϋποθέσεις προς στις εταιρείες, στη διαδικασία ένταξής του στο φορολογικό καθεστώς κάθε χώρας. Σχετικά με τους αριθμοδείκτες, τα αποτελέσματα της επεξεργασίας των δεδομένων μας ενδιαφέρουν για τους εξής λόγους, πρώτον γιατί μας δείχνουν την εκτίμηση της οικονομική εξέλιξης του κλάδου των ελληνικών εταιρειών και της εξεταζόμενης ομάδας των ευρωπαϊκών εταιρειών κατά τη διάρκεια της πενταετίας 2014-2018, δεύτερον, μας δίνεται η δυνατότητα να συγκρίνουμε την οικονομική πορεία των δύο αυτών εξεταζόμενων ομάδων των επιλεγμένων εταιρειών και τρίτον μας δίνεται η δυνατότητα να εκτιμήσουμε την δυναμική και την θέση της κάθε εταιρείας στην ομάδα του δείγματος στην οποία ανήκει.

Τα αποτελέσματα που προέκυψαν μέσω της επεξεργασίας των αριθμοδεικτών, μας δείχνουν μια πιθανή εκτίμηση της οικονομικής πορείας των εταιρειών χωρίς να

εκφράζουν βεβαιότητα για αυτήν. Επίσης, η χρηματοοικονομική επισκόπηση των εταιρειών έγινε με αριθμοδείκτες, οι οποίοι βάσει βιβλιογραφίας, είναι σημαντικοί για τις ναυτιλιακές εταιρείες και όχι με το σύνολο των αριθμοδεικτών που υπάρχουν. Όσον αφορά στο μέρος της ανάλυσης των φορολογικών συστημάτων, πρέπει να λάβουμε υπόψη πως το φορολογικό σύστημα κάθε κράτους, δεν μένει πάντοτε σταθερό και τυχόν αλλαγές του, μπορεί να επηρεάζονται από άλλους παράγοντες, όπως η βούληση της εκάστοτε κυβέρνησης για την επιλογή της φορολογικής πολιτικής που θα ασκηθεί.

Η ξεχωριστή σύγκριση του μέσου όρου κάθε εταιρείας για την πενταετία (2014-2018) με τον μέσο όρο της εξεταζόμενης ομάδας εταιρειών, όπως προαναφέρθηκε για κάθε αριθμοδείκτη, είναι επιπλέον στοιχείο της εργασίας βοηθώντας μας να εκτιμήσουμε τα αριθμητικά δεδομένα με βάση το μέγεθος, τη θέση και τη δυναμική κάθε εταιρείας στο εξεταζόμενο δείγμα. Δηλαδή, δίνονται στοιχεία, για τις μεν ελληνικές εταιρείες στον κλάδο της ελληνικής ακτοπλοΐας, για τις δε ευρωπαϊκές την θέση τους μέσα στο εξεταζόμενο δείγμα των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών εταιρειών που επιλέχθηκαν.

Μέσα από την έρευνα του συγκεκριμένου θέματος προκύπτουν ζητήματα που θα μπορούσαν να ερευνηθούν, προκειμένου να έχουμε εκτενέστερα συμπεράσματα για τον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας. Συγκεκριμένα, όσον αφορά το κομμάτι της επιλογής του φορολογικού συστήματος, προτείνεται η διερεύνηση των παραγόντων που ωθούν μια ναυτιλιακή εταιρεία στην απόφασή της για την επιλογή της φορολογικής της κατοικίας και κατά πόσο τα κίνητρα που παρέχονται από τις κυβερνήσεις των χωρών, επηρεάζουν την απόφασή αυτή. Στη συνέχεια, αφού καταγραφούν οι παραπάνω προσδιοριστικοί παράγοντες, θα μπορούσαν να συσχετιστούν με τις ναυτιλιακές εταιρείες σύμφωνα με το μέγεθος και τη δυναμική τους. Προτεινόμενο κριτήριο για την κατανομή του μεγέθους των εταιρειών, θα μπορούσε να είναι η συνολική χωρητικότητα του στόλου, όπως και ο αριθμός του απασχολούμενου εργατικού δυναμικού. Επίσης, προτείνεται, η ανάλυση περισσότερων αριθμοδεικτών, ώστε να υπάρχει καλύτερη εκτίμηση της οικονομικής πορείας των εταιρειών αυτών μέσα στο χρόνο.

Συμπεράσματα

Ο φορολογικός ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών της επιβατηγού ναυτιλίας εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι έντονος. Παρά το γεγονός ότι κυριαρχούν δύο φορολογικά συστήματα, το Ελληνικό και το Ολλανδικό μοντέλο του φόρου χωρητικότητας, οι διάφορες παραλλαγές τους με τα ξεχωριστά κίνητρα αλλά και τις προϋποθέσεις εισαγωγής τους που θέτει κάθε κράτος δημιουργούν ένα αρκετά σύνθετο και πολύπλευρο φορολογικό περιβάλλον.

Η απόφαση επιλογής φορολογικής κατοικίας από τις εταιρείες είναι κάτι περίπλοκο και σίγουρα δεν επηρεάζεται μόνο από τα φορολογικά κίνητρα που παρέχονται σε αυτές, αλλά από μια πληθώρα άλλων παραγόντων, όπως η πολιτική σταθερότητα, γεωπολιτικοί παράγοντες, λιμενικές υποδομές, μέγεθος αγοράς παροχές κινήτρων σε θέματα εργασίας, και άλλοι.

Οι περισσότερες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν υιοθετήσει το Ολλανδικό μοντέλο του φόρου χωρητικότητας, δημιουργώντας παραλλαγές του. Ωστόσο άλλες δύο, πέραν της Ελλάδας, πολύ σημαντικές χώρες για την ναυτιλία στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η Κύπρος και η Μάλτα, έχουν υιοθετήσει το ελληνικό μοντέλο του φόρου χωρητικότητας. Ιδιαίτερα κάνουμε και παραπάνω αναφορά στο φορολογικό σύστημα της Κύπρου, διότι είναι το πιο πρόσφατο και αυτό που έλαβε από την αρχή του, σαν βασικός νόμος την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Όσον αφορά τα δεδομένα που προέκυψαν από την ανάλυση των αριθμοδεικτών για τις πέντε ελληνικές και τις πέντε ευρωπαϊκές εταιρείες που επιλέξαμε για την χρονική περίοδο 2014-2018, δείχνουν ότι οι ελληνικές εταιρείες παρουσιάζουν δυσμενέστερη αλλά και λιγότερη σταθερή εικόνα σε σχέση με τις πέντε ευρωπαϊκές εταιρείες που εξετάσαμε. Αυτό είναι πιθανόν να οφείλεται στην οικονομική κρίση που επηρέασε μεταγενέστερα χρονικά την Ελλάδα, από τις χώρες της υπόλοιπης Ευρώπης, την συνακόλουθη πτώση της αγοραστικής δύναμης των Ελλήνων, το αυξημένο κόστος λειτουργίας των πλοίων, το αυξημένο εργατικό κόστος όπως προκύπτει από τους ισολογισμούς των εταιρειών. Και αυτό παρόλο που τα τελευταία χρόνια παρατηρείται αύξηση της τουριστικής κίνησης στην Ελλάδα, κάτι που έπρεπε να επηρεάζει θετικά την οικονομική πορεία της επιβατηγού ναυτιλίας

Επίσης εάν συνδυάσουμε τα αποτελέσματα των αριθμοδεικτών των ελληνικών εταιρειών με τα σημαντικά γεγονότα που αναγράφουν οι εταιρείες στις ετήσιες οικονομικές εκθέσεις, θα δούμε ότι ο κλάδος στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια επηρεάζεται σημαντικά από συγχωνεύσεις, εξαγορές, ανταλλαγές μετοχών ή ακόμη και πλοίων. Η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία δείχνει να ψάχνει τρόπο να ισορροπήσει μέσα σε ένα συνεχώς αυξανόμενα ανταγωνιστικό περιβάλλον

Θα θέλαμε να επισημάνουμε ότι κατά την διάρκεια σύνταξης της παρούσας διπλωματικής εργασίας, έγινε προσπάθεια να συλλεχθούν στοιχεία και με την σύνταξη ερωτηματολογίου. Το ερωτηματολόγιο αυτό δεν βρήκε ανταπόκριση από τις εταιρείες, καθώς οι ερωτήσεις τους κρίθηκαν αρκετά σύνθετες.

Κατά την διάρκεια της διπλωματικής εργασίας, διακρίναμε δύο πεδία έρευνας που κατά την γνώμη μας θα πρέπει να αναλυθούν περισσότερο.

Το πρώτο είναι μια συνολική ανάλυση ενός μεγάλου αριθμού δεικτών για τον κλάδο της ελληνικής ακτοπλοΐας. Σύγκριση των αποτελεσμάτων των δεικτών της κάθε εταιρείας με τον μέσο όρο του κλάδου και εξαγωγή συμπερασμάτων για την θέση της κάθε εταιρείας στον κλάδο, την δυναμική της, το εάν είναι βιώσιμη ή όχι, το γενικό οικονομικό επίπεδο λειτουργίας του κλάδου. Θα έπρεπε η πολιτεία να λάβει μέτρα για να ενισχύσει έναν τόσο σημαντικό για την ελληνική οικονομία κλάδο;

Το δεύτερο και πιο σημαντικό κατά την γνώμη μας πεδίο που θα πρέπει κατά την γνώμη μας να ερευνηθεί είναι οι προσδιοριστικοί παράγοντες που θα επηρέαζαν μια εταιρεία του κλάδου στην επιλογή της φορολογική της έδρας. Για παράδειγμα 'τι θεωρεί μια εταιρεία πιο σημαντικό για να επενδύσει σε μια χώρα και να μεταφέρει εκεί την φορολογική της έδρα; Τα φορολογικά κίνητρα ή για παράδειγμα την εργατική νομοθεσία; Με άλλα λόγια σε τι βαθμό επηρεάζει κάθε προσδιοριστικός παράγοντας την απόφαση επιλογής έδρας μιας εταιρείας του κλάδου. Τα αποτελέσματα αυτού του πεδίου θα μπορούσαν να φανούν χρήσιμα στους αρμόδιους φορείς που ασχολούνται με την προσέλκυση επενδύσεων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνικές Πηγές

- 1) Α.Ν.Ε.Κ. (2014-2018). Ετησιες οικονομικες καταστασεις-γενικο εμπορικο μητρω-στοιχεια δημοσιοτητας. Ανάκτηση 1 8, 2020, από <https://www.businessregistry.gr/publicity/show/121557860000>.
- 2) ΑΤΤΙΚΑ FERRIES ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ. (2014-2018). Ετησιες οικονομικες καταστασεις-γενικο εμπορικο μητρω -στοιχεια δημοσιοτητας. Ανάκτηση 1 22, 2019, από <https://www.businessregistry.gr/publicity/show/115999101000>.
- 3) BLUE STAR FERRIES Α.Ν.Ε. (2014-2018). Ετησιες οικονομικες καταστασεις γενικο εμπορικο μητρω-στοιχεια δημοσιοτητας. Ανάκτηση 1 8, 2020, από <https://www.businessregistry.gr/publicity/show/121913501000>.
- 4) ΑΑΔΕ ΓΕΝΙΚΗ Δ/ΝΔΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ. (2017, 2 16). Ανάκτηση 2 16, 2020, από http://elib.aade.gr/elib/DesktopModules/PdfViewer/web/viewer.html?file=/elib/DesktopModules/ViewModule/Documents/gr-ap-2017-1022-1022_2017.pdf.
- 5) Αλιμπέρτης. (2016, 6). Φορολογια ναυτιλιακων επιχειρησεων ελλαδας-κυπρου. Ανάκτηση 11 2019, από <http://okeanis.lib.puas.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/2927/%CE%9A%CF%8D%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%82%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%B1.pdf?sequence=1>.
- 6) Βεροπουλίδης. (2018, ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ). Φορολογικος ανταγωνισμος στην εε-μελετη περιπτωση της βουλγαριας. Θεσσαλονικη
- 7) Γεωργοπουλος, Α. (2014). Αναλυση χρηματοοικονομιων καταστασεων. Αθηνα: Ε.Μπενου.
- 8) Ευθυμογλου, Π., & Λαζαριδης, Ι. (2010). Χρηματοοικονομικη αναλυση λογιστικων καταστασεων . Πειραιας: πανεπιστημιο πειραια.
- 9) Εφημεριδα της κυβερνησεως. (2015, 8 14). Ανάκτηση 2 17, 2020, από <https://www.e-nomothesia.gr/suntaksiodotika/n-4336-2015.html>.
- 10) Εφημεριδα της κυβερνησεως. (2019, 12 12). Ανάκτηση 2 25, 2020, από https://www.kodiko.gr/nomologia/document_navigation/582498/nomos-4646-2019
- 11) Εφημεριδα της κυβερνησεως. (1975). Ν.2775 Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξιν της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων. Αθηνα.

- 12) Εφημερίδα της κυβέρνησεως . (2014, 4 14). Τουριστικά πλοία και άλλες διαταξεις. Ανάκτηση 2 16, 2020, από https://www.kodiko.gr/nomologia/document_navigation/96748/nomos-4256-2014.
- 13) Θεοδωροπουλος. (1998). Η ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε. Αθήνα: Σταμούλη.
- 14) I.O.B.E. (2017, 11). Ανάκτηση 1 21, 20, από http://iobe.gr/docs/research/RES_05_F_02112017_PRE_GR.pdf.
- 15) Ιωαννίδου, Χ. (2016, 5). Φορολογικό καθεστώς ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα και σύγκριση με σημαίες ευκαιρίας. Ανάκτηση 11 2019
- 16) Καχρης, Μ. (2017). Η φορολογία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Αθήνα: Αρναούτη.
- 17) Λαμπρου, Δ. (2013). Κλαδική μελέτη της ελληνικής ακτοπλοίας. Ανάκτηση 1 27, 2020, από <http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/5849/Lamprou.pdf?sequence=2&isAllowed=y>.
- 18) Μαρδάς. (2013). Από την ΕΟΚ στην ΕΕ σελ.317. Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Ζυγός γ' έκδοση.
- 19) Μίνωικες γραμμές. (2014-2018). Ετήσιες οικονομικές καταστάσεις-γενικό εμπορικό μητρώο- στοιχεία δημοσιότητας. Ανάκτηση 1 8, 2020, από <https://www.businessregistry.gr/publicity/show/77083027000>.
- 20) Μπατσινίλας, Ε., & Πατατούκας, Κ. (2017). Σύγχρονη χρηματοοικονομική ανάλυση & διερεύνηση οικονομικών καταστάσεων. Αθήνα: Σταμούλη .
- 21) Παναγιώτου Στελιός- Θανοπούλου Ελενη. (2019, 7). Tonnage tax revisited: the case of greece during a shipping crisis and an economic crisis period. Ανάκτηση 12 2019, από <https://www.bankofgreece.gr/Publications/Paper2019266.pdf>.
- 22) Σουμπενιώτης, Δ., & Ταμπακούδης, Ι. (2017). σύγχρονη χρηματοοικονομική ανάλυση & επενδύσεις. Θεσσαλονίκη: ΝΑΜΑΤΑ.
- 23) Τερζή. (2015). Φορολογικός ανταγωνισμός στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Βόλος, Ελλάδα.
- 24) ΧΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗΓΟΥΕΪΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ. (2014-2018). Ετήσιες οικονομικές καταστάσεις-γενικό εμπορικό μητρώο-στοιχεία δημοσιότητας. Ανάκτηση 1 22, 2020, από <https://www.businessregistry.gr/publicity/show/122147407000>.

Ξένες Πηγές

- 1)Bulgarian Ministry of Finance-National Revenue Agency. (n.d.). Tax on the activity from ships operation. Ανάκτηση 1 19, 2020, από <https://nap.bg/en/page?id=549>.

- 2)Cleynebreugel. (2019). Regulating Tax Competition in the internal market. European papers volume 4 , σσ. 233-234.
- 3)Cleynebreugel. (2019). Regulating Tax Competition in the internal market. European papers volume 4 , σσ. 237-240.
- 4)Commission of the european communities . (2003, 11 24). Ανάκτηση 1 16, 2020, από <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2003/EN/1-2003-726-EN-F1-1.Pdf>.
- 5) Commission of the european communities . (2005, 7 20). Ανάκτηση 1 16, 2020
- 6)Commission of the european communities . (2007, 5 2). Ανάκτηση 1 16, 2020, από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0223&from=EN>.
- 7)Commission of the european communities. (2001, 10 23). Ανάκτηση 1 6, 2020, από <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2001:0582:FIN:EN:PDF>.
- 8)Commission of the european communities. (2015, 6). Action plan on corporate taxation. Ανάκτηση 1 16, 2020, από https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/company-tax/action-plan-corporate-taxation_en.
- 9)Communities, commission of the european. (2009, 4 28). Ανάκτηση 1 6, 2020, από <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0201:FIN:EN:PDF>.
- 10)Danish Ministry of Taxation. (2015, 8 6). Consolidated act on taxation of shipping activities. Ανάκτηση 2 15, 2020, από [https://www.dma.dk/Vaekst/Rammevilkaar/Legislation/Acts/Consolidated%20act%20on%20taxation%20of%20shipping%20activities%20\(the%20tonnages%20taxation%20act\).pdf](https://www.dma.dk/Vaekst/Rammevilkaar/Legislation/Acts/Consolidated%20act%20on%20taxation%20of%20shipping%20activities%20(the%20tonnages%20taxation%20act).pdf).
- 11)DFDS. (2014-2018). Annual reports. Ανάκτηση 1 31, 2020, από <https://www.dfds.com/en/about/investors/reports-and-presentations>.
- 12)Dutch ministry of infrastructure and enviroment. (2017). Ανάκτηση 11 2019, από <https://www.government.nl/documents/reports/2016/12/08/the-netherlands-home-to-leading-maritime-companies>.
- 13)Ernst & Young. (2019, 12). Αλλαγες στην φορολογια πλοιων N.4646/2019. Ανάκτηση 2 18, 2020, από [https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-tax-alert-shipping-16122019-gr/\\$FILE/ey-tax-alert-shipping-16122019-gr.pdf](https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-tax-alert-shipping-16122019-gr/$FILE/ey-tax-alert-shipping-16122019-gr.pdf).
- 14)European commission, Press release. (2016, 8 30). Ανάκτηση 1 21, 2020, από https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_16_2923.
- 15)European commission, Press release. (2015, 10 21). Ανάκτηση 1 21, 20, από https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_15_5880.

- 16)European commission, Press release. (2016, 1 11). Ανάκτηση 1 21, 2020, από https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_16_42.
- 17)European commission, Press release. (2017, 10 4). Ανάκτηση 1 21, 2020, από https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_17_3701.
- 18)European Union. (2012, 2 1). Ανάκτηση 1 6, 2020, από https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/DOC_12_2.
- 19)European Union. (2013). Ανάκτηση 1 6, 2020, από https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-and-fiscal-policy-coordination/eu-economic-governance-monitoring-prevention-correction/european-semester_en.
- 20)F.J.Lapannainen et AL. (2012, 1). Evaluation of the ISM code in the Finnish Shipping Companies. *Journal of Maritime Research* , σσ. 23-32.
- 21)FINNLINES. (2014-2018). Annual reports. Ανάκτηση 1 31, 2020, από <https://www.finnlines.com/company/about-us/result-centre/reports-and-presentations>.
- 22)Giando, B. (2011, 7 20). *www.mondaq.com-The New Law On The "International Register Vessel" In Italy*. Ανάκτηση 2 15, 2020, από https://www.mondaq.com/Author/157618/Studio-Legale-Boglion-Giando-Boglion?article_id=12838.
- 23)Ioan Talpos, A. (2010). The effects of tax competition. *Theoretical and Applied Economics* , σσ. σελ.39-52.
- 24)IRISH CONTINENTAL GROUP. (2014-2018). Annual report. Ανάκτηση 2 4, 2020, από <https://www.icg.ie/reports/>.
- 25)Ministry of Finance- Republic of Bulgaria. (2019). Tax on Vessels Operation Activity. Ανάκτηση 1 21, 2020, από <https://www.minfin.bg/en/771>.
- 26)Official journal of the european union. (2019, 7 1). Commission decision (EU) 2019/1116-on State aid SA.33829 (2012/C) Maltese tonnage tax scheme and other State measures in favour of shipping companies and their shareholders.
- 27)ParisMoU Organization. (2020, 1 19).
- 28)PWC. (2015, 3). Corporate taxation of the shipping industry around the globe. Ανάκτηση 12 2019, από <https://www.pwc.com/kr/ko/publications/industry/pwc-choosing-your-course.pdf>.
- 29)REGISTRE INTERNATIONAL FRANCAIS. (2016, 2 3). Tonnage tax taxation system.
- 30)Republic of Bulgaria Merchant shipping code. (2015, 7). Merchant shipping code τελ.τροπ. Ανάκτηση 1 21, 2020, από https://nacid.bg/sites/qual/att_files/en/MERCHANT_CODE.pdf.

- 31) Royal belgian shipowner association. (n.d.). TONNAGE TAX. Ανάκτηση 2 15, 2020, από <https://kbrv.be/fiscality/>.
- 32)SCANDLINES. (2014-2018). Annual report. Ανάκτηση 2 5, 2020, από <https://www.scandlines.com/about-scandlines/about-scandlines-frontpage/finance>.
- 33)TALLINK LINES. (2014-2018). Annual report. Ανάκτηση 1 31, 2020, από <https://www.tallink.com/annual-reports>.
- 34)Wawruch, & Królikowski. (2016, 3). Implementation in Poland of the EU Legislation on VTMS and Reporting Formalities for Ships Operating to or from Ports of the EU Member States. *Transnav-International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation* , σ. 136.
- 35) Επισημη εφημεριδα της ΕΕ. (2004, 4 30). Ανάκτηση 1 6, 2020, από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004R0789&from=EN>.
- 36) Επισημη εφημεριδα της Ε.Ε. (1997, 8 2). Ανάκτηση 1 21, 2020, από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:31997R1466&from=EN>.
- 37) Επισημη εφημεριδα της Ε.Ε. (2002, 8 5). Ανάκτηση 1 6, 2020, από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002R1406&from=EN>.
- 38) Επισημη εφημεριδα της Ε.Ε. (2011, 11 23). Ανάκτηση 1 21, 2020, από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32011R1173&from=EN>.
- 39) Επισημη εφημεριδα της Ε.Ε. (2013, 5 27). Ανάκτηση 1 6, 2020, από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0472&from=EN>.
- 40) Επισημη εφημεριδα των Ευρωπαϊκων Κοινοτητων. (1992, 12 12). Ανάκτηση 1 27, 2020, από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:31992R3577&from=EN>.
- 41) Ευρωπαϊκη Επιτροπη. (2010, 3 24). Κρατική ενίσχυση αριθ. N 37/2010 - Κύπρος Θέσπιση καθεστώτος φορολόγησης χωρητικότητας για τις διεθνείς θαλάσσιες. Ανάκτηση 11 2019, από https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/234932/234932_1098110_66_2.pdf.
- 42) Κυπριακη Δημοκρατια. (2010, 5 14). Ο περι εμπορικης ναυτιλιας (τελη και φορολογικες διαταξεις) Νομος ν.44/2010. Ανάκτηση 12 5, 2019
- 43)Κυπριακη Δημοκρατια-Υπουργειο Οικονομικων. (2016, 9 16). Εγκυκλιος 12/2016. Ανάκτηση 11 29, 2019, από [https://www.mof.gov.cy/mof/tax/taxdep.nsf/All/FA744CCDA873ABD4C225821800421519/\\$file/EE%202016_12.pdf?OpenElement](https://www.mof.gov.cy/mof/tax/taxdep.nsf/All/FA744CCDA873ABD4C225821800421519/$file/EE%202016_12.pdf?OpenElement).
- 44)Υπουργειο Εμπορικης Ναυτιλιας - ΚΥΠΡΟΣ. (2010). Το νεο κυπριακο συστημα του φορου χωρητικότητας. Ανάκτηση 11 2019, από [https://www.dms.gov.cy/dms/shipping.nsf/All/EFF52E3554ADB38BC225832A002D541D/\\$file/Tax_leaflet_GREEK.pdf](https://www.dms.gov.cy/dms/shipping.nsf/All/EFF52E3554ADB38BC225832A002D541D/$file/Tax_leaflet_GREEK.pdf).

