



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ  
ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ (EXECUTIVE MBA)**

**Διπλωματική Εργασία**

**Χρηματοοικονομική ανάλυση και αποτίμηση ναυτιλιακών  
επιχειρήσεων**

**Παπαστεργίου Γιαννούλα,  
Α.Μ. ΕΜΒΑ1438**

## Δήλωση αυθεντικότητας / Ζήτημα copyright

Η υπογεγραμμένη Παπαστεργίου Γιαννούλα η οποία εκπονεί την διπλωματική εργασία με τίτλο « **Χρηματοοικονομική ανάλυση και αποτίμηση ναυτιλιακών εταιρειών**» του τμήματος Διοίκησης επιχειρήσεων του ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικό, μη κερδοσκοπικό ή εκπαιδευτικό) της φύσης του υλικού που χρησιμοποιεί ( τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες και χάρτες ) του ποσοστού και τη σημαντικότητας του τμήματος που χρησιμοποιεί σε σχέση με όλο το κείμενο υπό copyright και πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής της αγοράς ή στην γενικότερη αξία του υπο copyright κειμένου.

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Αισθάνομαι την ανάγκη να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες για την πολύτιμη βοήθεια και συνδρομή του

- Τον επιβλέποντα καθηγητή της εργασία μου Παναγιώτη Αρτική του οποίου οι γνώσεις και οι εμπειρία με βοήθησαν στην εκπόνηση της διπλωματικής μου
- Το Πανεπιστήμιο Πειραιά που μου έδωσε την δυνατότητα να συμμετάσχω στο πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών στην ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΤΕΛΕΧΩΝ ( EXECUTIVE MBA) μια από τις πιο σημαντικές εμπειρίες της ζωής μου
- Τέλος ένα μεγάλο ευχαριστώ στους γονείς μου για την απεριόριστη συμπαράσταση τους και πίστης τους σε μένα τα οποία μου έδιναν δύναμη και κουράγιο σε όλη την διάρκεια της προσπάθεια μου σαν μεταπτυχιακή φοιτήτρια

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	6
---------------	---

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

#### Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

1.1 Ναυτιλία στο παγκόσμιο επίπεδο.....	8
1.2 Κύριε τάσεις της ναυτιλίας.....	10
1.3 Δομή του παγκόσμιου στόλου.....	14
1.3.1 Ηλιακή κατανομή του εμπορικού στόλου.....	16
1.3.2 Χώρες που κατέχουν πλοία.....	16
1.4 Πως διαμορφώνονται οι τάσεις στις ναυλαγορές.....	18
1.5 Τι δείχνουν οι δείκτες για ναυλαγορές και παγκόσμια οικονομία.....	22
1.6 Τι φέρνει το μέλλον για την παγκόσμια ναυτιλία.....	25

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

#### Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

2.1 Ιστορική αναδρομή.....	27
2.2 Ναυτιλία μια δυναμική οικονομική δραστηριότητα.....	29
2.3 Δυναμικότητα.....	30
2.3.1 Δύναμη του εμπορικού ελληνικού στόλου.....	31
2.4 Ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου και η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας.....	32
2.5 Η δυνητική συμβολή της ναυτιλίας.....	33
2.5.1 Απασχόληση.....	33
2.5.2 Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ΑΕΠ.....	37
2.6 Ναυτιλία- Οικονομική κρίση- Χρηματοδότηση.....	38
2.6.1 Ποία είναι τα τραπεζικά δανειακά χαρτοφυλάκια του κλάδου.....	39
2.7 Ναυτιλία ως πυλώνας ανάπτυξης της Ελληνικής οικονομίας.....	41

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

#### Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΩΝ BULK CARRIERS

3.1 Εξέλιξη.....	46
3.2 Ορισμός της Bulk ναυτιλίας.....	47
3.3 Κατηγορίες μεγεθών Bulk carriers.....	47
3.4 Πλοία ομοειδών φορτίων.....	49
3.4.1 Κατηγορίες φορτίων.....	49
3.5 Δομή της ναυλαγοράς χύδην φορτίου.....	54
3.6 Ανάλυση της ναυτιλιακής αγοράς Bulk carriers.....	55
3.6.1 Ναυτιλιακοί κύκλοι.....	55
3.6.2 Χαρακτηριστικά Ναυτιλιακών κύκλων.....	55
3.6.3 Έντονες διακυμάνσεις και αστάθεια αγοράς.....	57

3.6.4 Προσφορά- Ζήτηση- Ναύλοι.....	57
3.7 Ήδη ναύλων και συμβολαίων.....	64
3.7.1 Charter parties.....	64
3.7.2 Μορφές ναυλώσεων.....	65
3.8 Τι δείχνουν οι δείκτες της ναυλαγοράς σήμερα .....	66

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ DIANA SHIPPING INC

4.1 Ιστορική αναδρομή.....	69
4.2 Ο Στόλος της Diana shipping inc.....	70
4.3 Τα δυνατά σημεία της εταιρείας και οι στόχοι της.....	72
4.4 Ισολογισμοί και καταστάσεις αποτελεσμάτων χρήσης για τα έτη 2012-2016... 73	
4.4.1 Συγκεντρωτικοί πίνακες ισολογισμών και καταστάσεων αποτελεσμάτων χρήσης.....	73
4.4.2 Συμπεράσματα με βάση τους συγκεντρωτικούς πίνακες ισολογισμών.....	76
4.4.3 Συμπεράσματα με βάση τους συγκεντρωτικούς πίνακες αποτελεσμάτων χρήσης.....	77
4.5 Ανάλυση λογιστικών καταστάσεων με αριθμοδείκτες.....	80
4.5.1 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας.....	80
Γενικής Ρευστότητας.....	80
Ειδικής Ρευστότητας.....	81
4.5.2 Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας.....	82
Περιθωρίου Καθαρού Κέρδους.....	82
Περιθωρίου Μικτού Κέρδους.....	83
Αποδοτικότητα Ιδίων κεφαλαίων.....	84
Αποδοτικότητα ενεργητικού.....	85
4.5.3 Αριθμοδείκτες δραστηριότητας.....	86
Ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων.....	86
Ταχύτητα εξόφλησης βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων.....	87
Ταχύτητα κυκλοφορίας Καθαρού κεφαλαίου κίνησης.....	88
Ταχύτητα κυκλοφορίας ενεργητικού.....	89
Ταχύτητα κυκλοφορίας ιδίων κεφαλαίων.....	89
Ταχύτητα κυκλοφορίας αποθεμάτων.....	90
Ταχύτητα κυκλοφορίας παγίων.....	91
4.5.4 Αριθμοδείκτες διαρθρώσεως κεφαλαίων και βιωσιμότητας.....	92
Ιδίων κεφαλαίων προς συνολικά κεφάλαια.....	94
Ξένων κεφαλαίων προς συνολικά κεφάλαια.....	94
Ξένων κεφαλαίων προς ίδια.....	95
Ίδια προς πάγια.....	96
4.6 Σύγκριση λογιστικών μεγεθών της Diana Shipping inc.....	97
4.6.1 Ίδια κεφάλαια.....	98
4.6.2 Πάγια.....	99
4.6.3 Ξένα κεφάλαια.....	99
4.6.4 Πωλήσεις.....	100
4.6.5 Κυκλοφορούν ενεργητικό.....	101
4.6.6 Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις.....	102

4.6.7 Μικτά κέρδη.....	103
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</b>	<b>105</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΕΙΑ.....</b>	<b>107</b>

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία επικεντρώνεται στην ανάλυση της πορείας της ναυλαγοράς των φορτηγών πλοίων ξηρού φορτίου. Η χρονική περίοδος που επιλέχθηκε δεν είναι τυχαία καθώς η ναυτιλιακή αγορά αντιμετωπίζει τα τελευταία χρόνια ύφεση

Σκοπός της διπλωματικής είναι να δείξει τόσο από θεωρητικής όσο και από χρηματοοικονομικής άποψης πως εξώθησαν την ναυτιλιακή αγορά στην παρούσα κατάσταση, Για αυτό και η ναυτιλιακή εταιρεία που επέλεξα για να αναλύσω χρηματοοικονομικά έχει πλοία bulk carriers.

Στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας κάνουμε αναφορά στην παγκόσμια ναυτιλία καθώς: Η ναυτιλία αποτελεί το βασικότερο παράγοντα της παγκόσμιας οικονομίας καθώς είναι το καθοριστικό μέσω που ενώνει οικονομίες και πολιτισμούς δημιουργεί σχέσεις μεταξύ των κρατών και των ηπείρων καθώς επίσης βοηθάει στην οικονομική βιωσιμότητα τους. Λόγω αυτής συντελούνται περισσότερες εξαγωγές και εισαγωγές εμπορευμάτων και προϊόντων βοηθώντας έτσι στην κοινωνική τεχνολογική και πολιτισμική εξέλιξη του παγκόσμιου συστήματος. Παρόλα αυτά η ναυτιλιακή βιομηχανία τα τελευταία χρόνια βλέπουμε να παρουσιάζει συνεχόμενη ύφεση από το 2009 έως και σήμερα αφού ήρθε και αυτή αντιμέτωπη με τις τεράστιες αλλαγές που έφερε η χρηματοοικονομική κρίση το 2008.

Στην χώρα μας ο κλάδος της ναυτιλίας αποτελεί των πυλώνων της οικονομίας. Όπως θα δούμε στο κεφάλαιο 2. Η Ελλάδα δραστηριοποιείται στον τομέα της ναυτιλίας από το 1939 και έχει αρκετά υψηλή θέση στην παγκόσμια κατάταξη τόσο από άποψη μεγέθους στόλου όσο και από άποψη χωρητικότητας των πλοίων. Η ναυτιλία συμβάλει καταλυτικά στην ανάπτυξη της οικονομίας της Ελλάδας αφού επηρεάζει των κύκλο εργασιών όλων των παραναυτιλιακών κλάδων πχ προμηθευτές, την απασχόληση και τέλος βοηθάει στην αύξηση του Ακαθάριστου Προστιθέμενης Αξίας λόγω των υψηλών εισπράξεων στην ποντοπόρο ναυτιλία. Η κρίση στην χώρα μας έχει δημιουργήσει ένα περιβάλλον αβεβαιότητας και λόγω των περιορισμών στην διακίνηση κεφαλαίων δημιουργώντας πολλές διαταραχές και στην ναυτιλία Σύμφωνα όμως με διεθνείς αναλυτές παρά τις δυσμενείς οικονομικές συνθήκες η ελληνική ναυτιλία έδειξε για ακόμη μια φορά σθένος και διατήρηση της ηγετικής θέσης σε διεθνές επίπεδο.

Στην πορεία της εργασίας μας στο τρίτο κεφάλαιο αναλύουμε το κλάδο των Bulk carriers. Τα Bulk carriers είναι μια από τις μεγαλύτερες κατηγορίες πλοίων στην παγκόσμια οικονομία για αυτό και κάνουμε μια ευρύτερη ανάλυση. Σχετικά με τα μεγέθη τους, τα ήδη των φορτίων που μεταφέρουν επίσης για την ανάλυση του κλάδου χρησιμοποιούμε τους ναυτιλιακούς κύκλους και το μοντέλο της προσφοράς και της ζήτησης. Τέλος κάνουμε αναφορά στους ναύλους στα συμβόλαια και στους δείκτες της ναυλαγοράς.

Τέλος στο τέταρτο και τελευταίο κεφάλαιο αναλύουμε χρηματοοικονομικά την τελευταία πενταετία της εταιρείας Diana Shipping. Στην αρχή κάνουμε μια αναφορά στους βασικούς τομείς της εταιρείας όπως είναι η ιστορική της αναδρομή, ο στόλος της, τα δυνατά της σημεία και οι στόχοι της και στην πορεία αναλύουμε τους

ισολογισμούς της και τα αποτελέσματα με την χρήση των αριθμοδεικτών και μέσω των συγκριτικών λογιστικών καταστάσεων. Στα συμπεράσματα δίνεται μια συνολική εικόνα της πορείας της επιχείρησης και εκτιμήσεις για την μελλοντική της ανάκαμψη.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

#### 1.1 Ναυτιλία στο παγκόσμιο επίπεδο

Όπως ξέρουμε το κοινωνικό μας σύστημα στο οποίο βιώνουμε καταρτίζεται από μία παγκοσμιοποιημένη οικονομία όπου θα ήταν αδύνατον να λειτουργήσει χωρίς την ναυτιλία αφού αποτελεί το μοναδικό τρόπο μεταφοράς πρώτων υλών, τροφίμων και προϊόντων ακόμα και στις πιο αποξενωμένες χώρες του κόσμου. Είναι το μοναδικό μέσο μεταφοράς που είναι οικονομικά πιο κερδοφόρο για μεγάλους όγκους φορτίων σε κάθε σημείο της γης . Καθορίζεται από διεθνή χαρακτήρα και κανονισμούς καθώς οι συμβάσεις έργου και οι αποφάσεις θα παρθούν σε διεθνές επίπεδο . Μεγάλο μέρος των κεφαλαίων της τα επωμίζεται από τη διεθνή χρηματαγορά, και γι αυτό όπως είναι γνωστό η ναυτιλία είναι πολύ επιρρεπείς από διάφορα οικονομικά γεγονότα που μπορεί να συμβαίνουν σε κάθε χώρα ακόμα και σε αυτές που βρίσκονται στα πιο απομακρυσμένα σημεία στο κόσμο.

Στην περίοδο που ζούμε η ναυτιλία εξυπηρετεί πάνω από το 90% του παγκόσμιου εμπορίου καθώς τα πλοία αποτελούν το πιο αποδοτικό και αποτελεσματικό τρόπο μεταφοράς φορτίων. Το σημαντικότερο χαρακτηριστικό της ναυτιλίας είναι πως αποτελεί μια οικονομική μονάδα που δεν παράγει αγαθά αλλά μεταφέρει οικονομικές μονάδες από την παραγωγή στην κατανάλωση.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η ναυτιλία συνεισφέρει στην οικονομική εξέλιξη των πολιτισμών διότι συνδέει τα λιμάνια των κρατών και τα νησιά με την ηπειρωτική χώρα. Συντελεί στην αύξηση του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος λόγω του ότι οι ναύλοι που εισπράττονται σε ξένο συνάλλαγμα για τη μεταφορά φορτίων τρίτων χωρών εισέρχονται ως ναυτικό συνάλλαγμα, επίσης συνεισφέρει στην μείωση της ανεργίας καθώς προσφέρει θέσεις εργασίας στο εργατικό δυναμικό μιας χώρας και αλλά και στο εργατικό δυναμικό άλλων χωρών λόγω της δυνατότητας να απασχολεί και αλλοδαπούς πχ Φιλιππινέζους, Πολωνούς, Τέλος δημιουργεί άμεσες και έμμεσες οικονομικές δραστηριότητες της ναυτιλίας όπως ναυλώσεις , μεσιτείες, ασφάλιση , εταιρείες ελέγχου και ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία.

Το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου διεξάγεται από τη θάλασσα. Η εξέλιξη της θαλάσσιας μεταφοράς μπορεί να χωριστεί σε τρεις κύριες περιόδους. Η πρώτη περίοδο είναι μέχρι τον 15 αιώνα όπου λόγω της ναυτιλίας αναπτύχθηκαν οι μεσογειακοί πολιτισμοί καθώς και μετέπειτα ή ανάπτυξη του βυζαντίου. Η δεύτερη περίοδος είναι μέχρι το πρώτο τέταρτο του 19 αιώνα που γίνονται κορυφαίες μεταβολές καθώς οι μεταφορές προσώπων και εμπορευμάτων γίνονται σε παγκόσμια κλίμακα αντί να περιορίζονται εντός των ευρωπαϊκών συνόρων. Ήταν η εποχή των μεγάλων θαλασσοπόρων και των ανακαλύψεων η οποία έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην αξιοποίηση νέων πλουτοπαραγωγικών πόρων σε νέα γεωγραφικά σημεία και έτσι από τον 16 αιώνα και μετά οι υπερατλαντικές μεταφορές έγιναν το σημείο αναφοράς στη ναυτιλία όπως επίσης έγινε και η ανακατανομή των συντελεστών παραγωγής ανά τον κόσμο. Η Τρίτη περίοδος αφορά από το τέλος του 19 αιώνα μέχρι και σήμερα όπου προσδιορίζεται από την ραγδαία αύξηση της

ποντοπόρου ναυτιλίας όπως επίσης και την εξελίξεις της τεχνολογίας που βοήθησε στην δημιουργία του σύγχρονου πλοίου. Η ναυτιλία επέδρασε καταλυτικά στο οικονομικό σύστημα μεταξύ των ετών 1815 και 1914 περίπου 65 εκατομμύρια Ευρωπαίοι μετανάστευσαν προς υπερπόντιες χώρες λόγω την βιομηχανικής επανάστασης και των συνεπειών που προκάλεσε. Η επιβατηγός ναυτιλία συνέβαλλε και αυτή από την μεριά της στην οικονομική ανάπτυξη όπως και στην ανακατανομή του εργατικού δυναμικού ανά τον κόσμο έτσι βοήθησε στην βελτίωση των εμπορικών συναλλαγών.

Η παγκόσμια οικονομία ακολουθεί επιχειρηματικούς κύκλους κατά τη διάρκεια των οποίων παρατηρούνται αυξομειώσεις στο ρυθμό ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας. Την επιρροή αυτή στην ζήτηση την παρατηρούμε και στις θαλάσσιες μεταφορές καθώς αν υπάρχει μια οικονομική ύφεση αυτό θα έχει άμεσο αντίκτυπο στις τιμές των ναύλων αφού είναι αρκετά ευάλωτες σε μια ενδεχόμενη σε μια μεταβολή στην ζήτηση και στην προσφορά της παγκόσμιας αγοράς. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα του της οικονομικής κρίσης του 1929 μέχρι και το 1932 όπου παρατηρήθηκε έντονη πτώση των ναύλων καθώς και το 1974 όπου η κρίση έπληξε κυρίως τα δεξαμενόπλοια. Πρέπει να σημειωθεί ότι η αλλαγές των τιμών των ναύλων μπορεί να παρατηρηθεί και από τις μεταβολές στις τιμές των καυσίμων κίνησης.

Συμπερασματικά καταλήγουμε ότι η ναυτιλία αποτελεί το βασικότερο πυλώνα της παγκόσμιας οικονομίας καθώς είναι το καθοριστικό μέσο που ενώνει οικονομίες και πολιτισμούς, δημιουργεί σχέσεις μεταξύ των κρατών και των ηπείρων και βοηθάει στην οικονομική βιωσιμότητα τους καθώς λόγω αυτής συντελούνται οι περισσότερες εξαγωγές αλλά και εισαγωγές εμπορευμάτων και προϊόντων που βοηθούν στην κοινωνική τεχνολογική και πολιτισμική εξέλιξη του παγκόσμιου συστήματος.

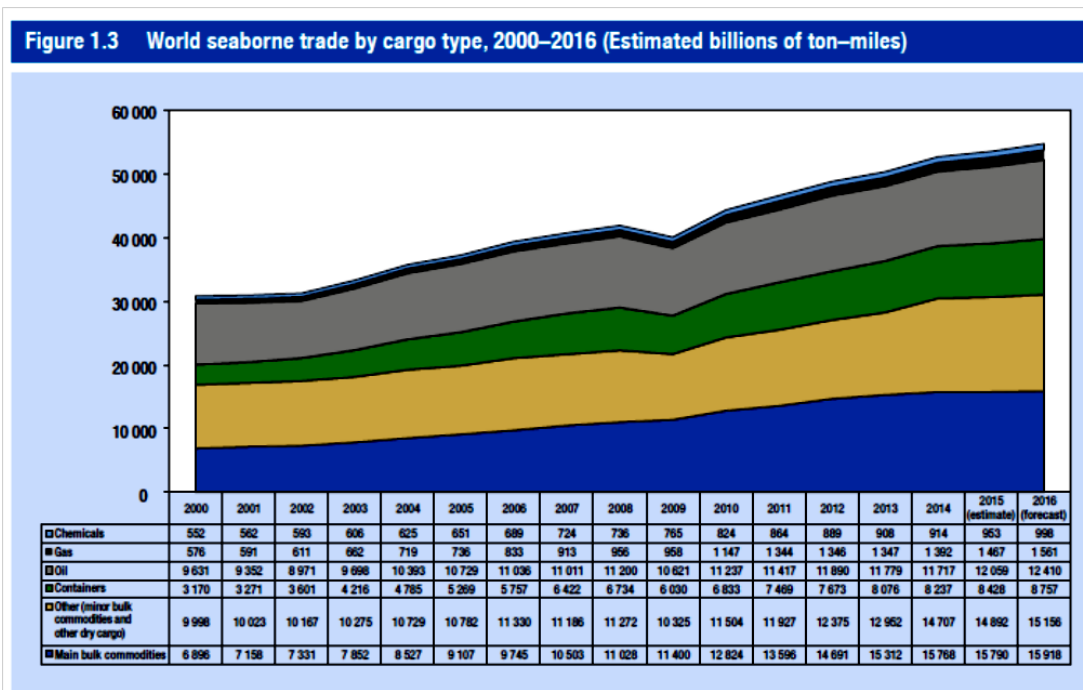
## 1.2 Κύριες Τάσεις της Ναυτιλίας

Σήμερα περισσότερο από το 90% του παγκόσμιου εμπορίου διακινείται μέσω θαλάσσης ενώ η παγκόσμια ποντοπόρος ναυτιλία διαγράφει εξέχουσα πορεία τις τελευταίες δεκαετίες. Ωστόσο η παγκόσμια οικονομική ύφεση σε συνδυασμό με σωρεία λοιπών γεγονότων που παρουσιάζονται στην συνέχεια οδήγησαν σε βαθιά κάμψη των σχετικών δεικτών εργασιών του κλάδου ήδη από το 2008

Πέραν της οικονομικής κρίσης η παγκόσμια ναυτιλία καλείται να αντιμετωπίσει σειρά προβλημάτων που συνδέονται άρρηκτα με το οικονομικό κλίμα. Η ανάπτυξη της βιομηχανικής παραγωγής (εξορύξεις πρώτων υλών, παραγωγή ενέργειας) περιορίζεται ενώ παράλληλα κάμπτεται η ζήτηση για βιομηχανικά και καταναλωτικά προϊόντα συμπαρασύροντας τις ανάγκες για θαλάσσιες μεταφορές

Η κύρια επίδραση στην παγκόσμια ναυτιλία είναι η συνεχόμενη αύξηση της ζήτησης της Κίνας καθώς και των χωρών του Νότου. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την βελτίωση της απόδοσης της διεθνούς ναυτιλίας και την αύξηση του όγκου των μεταφορών περίπου κατά 4,3% το 2012 ανάλογη αύξηση με το 2011. Στα σημεία εκφόρτωσης σε όλο τον κόσμο υπολογίζεται ότι εκείνη την χρονική περίοδο φορτώθηκαν περίπου 9,2δισ τόνοι εμπορευμάτων. Από το φορτίο αυτό λιγότερο από το 1/3 αφορούσε δεξαμενόπλοια με εμπορεύματα αργού πετρελαίου, προϊόντων πετρελαίου και φυσικού αερίου ενώ το περισσότερο ποσοστό το κατείχα τα εμπορεύματα ξηρού φορτίου Διάγραμμα 2

### Διάγραμμα 2 : Ανάπτυξη διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου

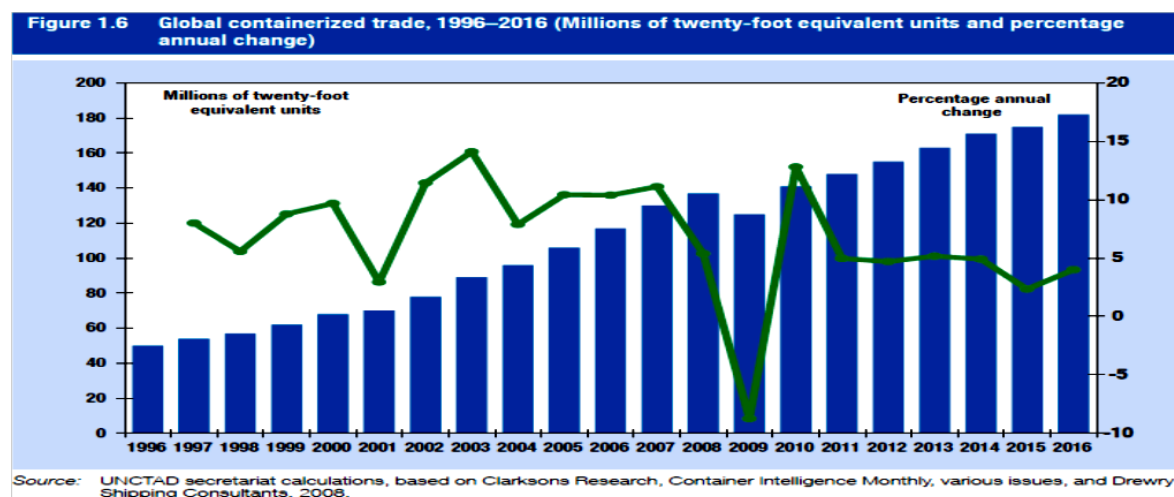


Source: UNCTAD secretariat calculations, based on Clarksons Research, 2016a.

Η εξέλιξη του κλάδου οφείλεται κύριος στην ισχυρή ανάπτυξη στα χυδών ξηρού φορτίου. Έτσι το 2012 το ποσοστό αύξησης του όγκου του εν λόγω φορτίου έφτασε στο 5,7%. Η αύξηση αυτή οφείλονταν στην αυξανόμενη ζήτηση της Ασίας και της Κίνας οι οποίες έχουν συμβάλει σημαντικά στην ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου. Τα εμπορεύματα σιδηρομεταλλευμάτων και άνθρακα επεκτείνοντας την αυξητική τάση των μεγάλων ξηρού φορτίου επίπεδα σε 7,2% αξίζει να παρατηρηθεί ότι η εισαγωγές σιδηρομεταλλευμάτων παρόλο που εμφανίζουν αύξηση είναι σε μικρότερο βαθμός σε σχέση με παλιότερες χρονικές περιόδους όμως την κατάσταση αυτή την αντισταθμίζει η εισαγωγή άνθρακα. Η ανοδική πορεία και η ανάπτυξη στα χυδών ξηρού φορτίου συνεχίστηκε μέχρι το 2014 που ο BDI (Baltic Dry Index) βρισκόταν 966 μονάδες επίπεδο που φαντάζει ιδιαίτερα υψηλό το 2017 που ο συγκεκριμένος δείκτης βρίσκεται κάτω τον 600 μονάδων τονίζοντας ότι η ναυλαγορά βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα καθώς ο κλάδος του χυδών ξηρού φορτίου στην παρούσα φάση είναι όμηρος της υπέρ-προσφοράς εννοώντας ότι είναι Supply Driven σε μια χρονική στιγμή όμως που και η ζήτηση έχει αρχίσει και μειώνεται αφού η αγορά της Κίνας έχει πτωτικές τάσεις.

Αντίστοιχα στο εμπόριο των εμπορευματοκιβωτίων παρατηρείται ότι η ανάπτυξη αυτού του τομέα το 2012 αρχίζει να περιορίζεται σημαντικά αφού ο όγκος του αυξήθηκε κατά 3,2% μειωμένο σε σχέση με το 2011 που έφτανε 7,1% καθώς και με το 2010 που έφτανε το 13,1%. κάτι που βλέπουμε να συνεχίζεται έως σήμερα αφού σύμφωνα με τη μελέτη της The Boston Consulting Group η ναυτιλιακές εταιρείες που οι οποίες δραστηριοποιούνται στο κλάδο των εμπορευματοκιβωτίων πρέπει να προχωρήσουν σε νέες στρατηγικές προκειμένου να επιβιώσουν κάτω από τις χαμηλές συνθήκες χαμηλής ζήτησης. Όπως προκύπτει από την έρευνα ενώ η ζήτηση για εμπορευματοκιβώτια σημείωσε αύξηση το 2014 αγγίζοντας το 3,3% στο τέλος του 2015 ο μέσος παγκόσμιος ρυθμός αύξησης στον κλάδο θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων περιορίστηκε σημαντικά στο 1,9%. Τα κύρια συμπεράσματα της μελέτης είναι ότι η αιτία της επιβράδυνσης των θαλασσίων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων θα πρέπει να αναζητηθούν στο πολύ κακό έτος για τις ευρασιατικές και ινδοευρωπαϊκές μεταφορές (πτώση 2,6%) καθώς και στα απογοητευτικά αποτελέσματα που σημείωσαν οι μεταφορές εντός Ασίας Αφρικής αλλά και Λατινικής Αμερικής (Διάγραμμα 3)

### Διάγραμμα 3 : Παγκόσμια κίνηση εμπορευματοκιβωτίων



Η παγκόσμια ζήτηση πετρελαίου προβλέπεται αυξανόμενη αλλά με σχετικά χαμηλούς ρυθμούς και σημαντικές μεταβολές στις θαλάσσιες διαδρομές. Το 2013 είχαμε αύξηση της παγκόσμιας ζήτησης κατά 0,92% και το 2014 κατά 1,16% Σύμφωνα με τις προβλέψεις του OPEC η ζήτηση στην Ευρώπη είναι μειωμένη κατά -2,28% το 2013 στην Ασία-Ειρηνικό (Εκτός Κίνα- Ινδία) μειωμένη κατά -1,21% ενώ αντίθετα θα είναι αυξημένη κατά +3,69% στην Λατινική Αμερική κατά 3,38% στην Κίνα κατά 3,8% και στην Μ. Ανατολή και κατά 2,68 στις λοιπές αναπτυσσόμενες χώρες. Μακροπρόθεσμα η πορεία της παγκόσμιας ζήτησης αναμένεται θετική αλλά με χαμηλούς ετήσιους ρυθμούς ανάπτυξης (μικρότερους του 1%) Σύμφωνα με το βασικό σενάριο της E.I.A (U.S.Energy Information Administration Projections 2040 Reference case 2013) ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης της ζήτησης υγρών καυσίμων για την περίοδο 2013-2022 προβλέπεται να είναι 0,97% για την επόμενη δεκαετία (2023-2022) 0,85% ενώ την περίοδο 2023-2040 σε 0,98% ετησίως. Επίσης Σύμφωνα πάλι με τις προβλέψεις της EIA για την περίοδο 2013-2040 ο μέσος ρυθμός της ζήτησης θα είναι 3,18 ετησίως στην Ινδία 2,41% στην Κίνα 1,27% στην Βραζιλία 1,22 και στις λοιπές αναπτυσσόμενες χώρες 0,61% στη Ρωσία 0,5 στην Νότια Κορέα αλλά μόλις 0,05% στην Ευρώπη και τις ΗΠΑ ενώ θα είναι αρνητικό στην Ιαπωνία (-0,65%) και στον Καναδά (-0,05%)

Πηγή: EIA

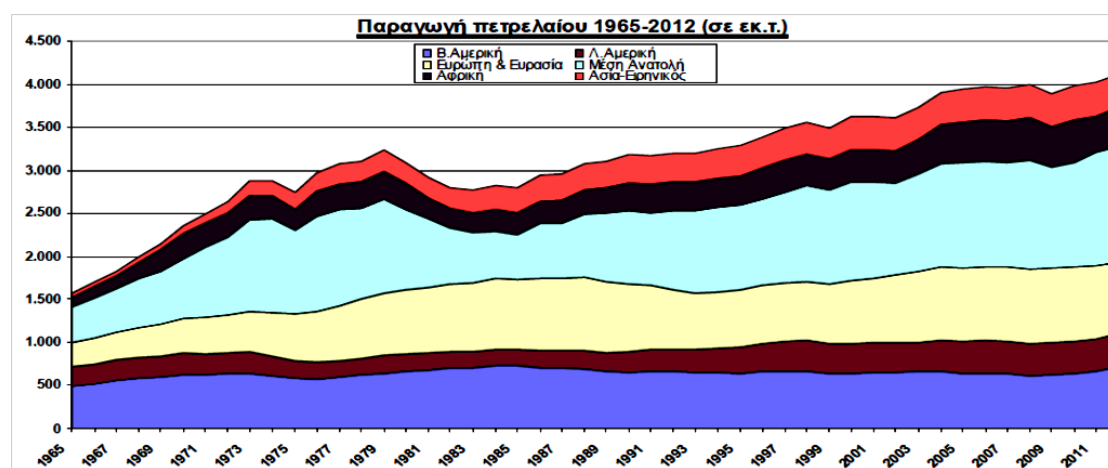
**Παγκόσμιο εμπόριο Αργού πετρελαίου και προϊόντων διύλισης (σε εκ. βαρέλια/ημέρα)**

Εξαγωγές				Εισαγωγές			
Αργό		Προϊόντα		Αργό		Προϊόντα	
<b>Β. Αμερική</b>	<b>2.942</b>	<b>Β. Αμερική</b>	<b>3.574</b>	<b>Β. Αμερική</b>	<b>9.984</b>	<b>Β. Αμερική</b>	<b>3.447</b>
Μεξικό	1.460	ΗΠΑ	2.311	ΗΠΑ	9.213	ΗΠΑ	2.580
Καναδάς	1.440	Καναδάς	1.073	Καναδάς	770	Μεξικό	607
ΗΠΑ	42	Μεξικό	189	<b>Κ.&amp;Ν. Αμερική</b>	<b>1.664</b>	Καναδάς	250
Λοιπές	0	Λοιπές	1	Παρθένοι Νήσοι	402	Λοιπές	3.447
<b>Κ.&amp;Ν. Αμερική</b>	<b>3.299</b>	<b>Κ.&amp;Ν. Αμερική</b>	<b>1.761</b>	Βραζιλία	344	<b>Κ.&amp;Ν. Αμερική</b>	<b>1.801</b>
Βενεζουέλα	1.645	Βενεζουέλα	480	Αρούμπα	229	Βραζιλία	457
Βραζιλία	619	Παρθένοι Νήσοι	316	Λοιπές	690	Πουέρτο Ρίκο	176
Κολομβία	484	Λοιπές	964	<b>Ευρώπη</b>	<b>11.647</b>	Λοιπές	1.168
Αργεντινή	91	<b>Ευρώπη</b>	<b>6.738</b>	Γερμανία	1.876	<b>Ευρώπη</b>	<b>7.915</b>
Λοιπές	460	Ολλανδία	2.138	Ιταλία	1.592	Ολλανδία	2.079
<b>Ευρώπη</b>	<b>2.562</b>	Ην. Βασίλειο	680	Γαλλία	1.298	Γαλλία	835
Νορβηγία	1.602	Ιταλία	628	Ισπανία	1.061	Γερμανία	758
Ην.Βασίλειο	740	Γαλλία	464	Ολλανδία	1.027	Ην.Βασίλειο	680
Λοιπές	220	Βέλγιο	443	Ην. Βασίλειο	965	Ισπανία	566
<b>Ευρασία</b>	<b>7.248</b>	Λοιπές	2.385	Λοιπές	3.827	Λοιπές	2.996
Ρωσία	4.888	<b>Ευρασία</b>	<b>2.972</b>	<b>Ευρασία</b>	<b>791</b>	<b>Ευρασία</b>	<b>473</b>
Καζακστάν	1.406	Ρωσία	2.230	Λευκορωσία	295	Ουκρανία	127
Αζερμπαϊτζάν	908	Λευκορωσία	224	Λιθουανία	190	Ρωσία	58
Λοιπές	46	Λοιπές	518	Ουκρανία	155	Λοιπές	473
<b>Μέση Ανατολή</b>	<b>16.811</b>	<b>Μέση Ανατολή</b>	<b>3.460</b>	Λοιπές	151	<b>Μέση Ανατολή</b>	<b>1.296</b>
Σ. Αραβία	6.844	Σ. Αραβία	1.471	<b>Μέση Ανατολή</b>	<b>569</b>	ΗΑΕ	351
Ιράν	2.377	Κουβέιτ	656	Ισραήλ	261	Σ. Αραβία	197
Η.Α.Ε.	2.142	Η.Α.Ε.	382	Μπαχρέιν	225	Ιράν	180
Ιράκ	1.914	Ιράν	331	Λοιπές	84	Λοιπές	568
Κουβέιτ	1.395	Λοιπές	620	<b>Αφρική</b>	<b>742</b>	<b>Αφρική</b>	<b>1.245</b>
Λοιπές	2.139	<b>Αφρική</b>	<b>912</b>	Νότια Αφρική	385	Αίγυπτος	164
<b>Αφρική</b>	<b>8.371</b>	Αλγερία	472	Μαρόκο	123	Νιγηρία	152
Νιγηρία	2.341	Λιβύη	119	Λοιπές	234	Λοιπές	929
Αγκόλα	1.928	Λοιπές	322	<b>Ασία και Ωκεανία</b>	<b>18.280</b>	<b>Ασία&amp;Ωκεανία</b>	<b>7.564</b>
Λιβύη	1.378	<b>Ασία και Ωκεανία</b>	<b>5.314</b>	Κίνα	4.754	Σιγκαπούρη	1.348
Αλγερία	1.097	Ινδία	1.247	Ιαπωνία	3.472	Ιαπωνία	1.311
Λοιπές	1.627	Σιγκαπούρη	1.145	Ινδία	3.272	Κίνα	971
<b>Ασία&amp;Ωκεανία</b>	<b>1.536</b>	Νότια Κορέα	945	Νότια Κορέα	2.372	Νότια Κορέα	794
Ινδονησία	338	Κίνα	623	Σιγκαπούρη	1.137	Ινδονησία	473
Αυστραλία	314	Ιαπωνία	350	Ταϊβάν	886	Χονγκ Κονγκ	397
Μαλαισία	245	Ταϊβάν	327	Ταϊλάνδη	848	Ινδία	380
Λοιπές	639	Λοιπές	677	Λοιπές	1.539	Λοιπές	7.564
<b>Κόσμος</b>	<b>42.769</b>	<b>Κόσμος</b>	<b>24.731</b>	<b>Κόσμος</b>	<b>43.677</b>	<b>Κόσμος</b>	<b>23.741</b>

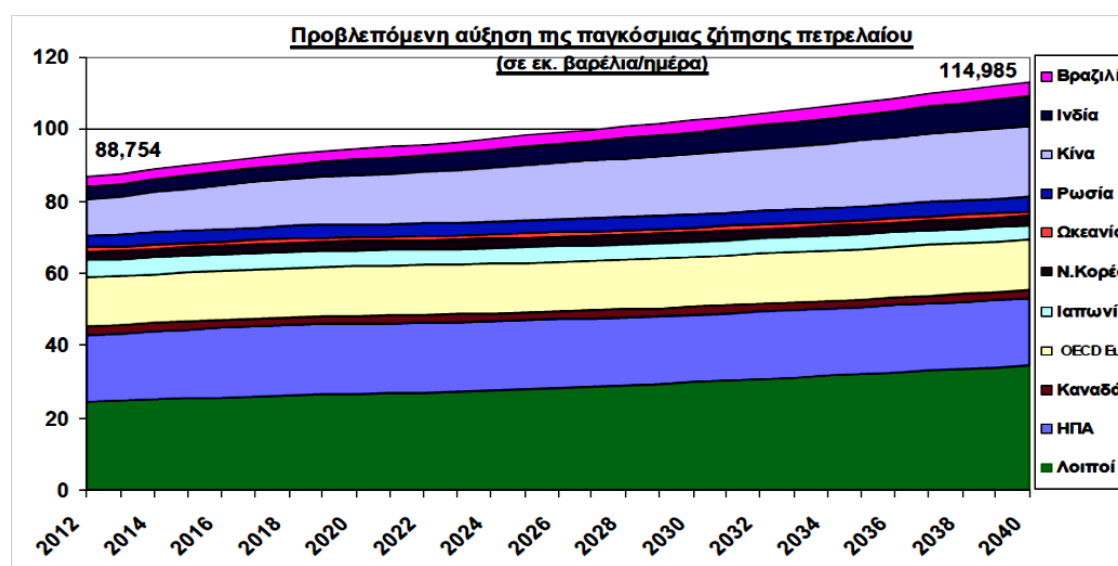
Το μερίδιο των ΗΠΑ από 20,7% το 2012 θα μειωθεί σε 20,2% το 2020 σε 17,9% το 2030 και σε 16,2% το 2040. Το μερίδιο των Ευρωπαϊκών χωρών ΟΟΣΑ θα μειωθεί από 15,6% το 2012 σε 12,2% το 2040 και της Ιαπωνίας από 5,3 σε 3,4% Σε αντίθεση με το μερίδιο της Κίνας όμως που θα αυξηθεί από 11,5% σε 17,2% της Ινδίας από 3,9% σε 7,2% και της Βραζιλίας από 3% σε 3,3%

Η ανάπτυξη της Κινεζικής και σε κάποιο βαθμό της Ινδικής αγοράς θα έχει θετικές επιπτώσεις στην ζήτηση δεξαμενοπλοίων ιδιαίτερα των VLCC που ευνοούνται από τις αποστάσεις και τις μεγάλες ποσότητες αργού που θα απαιτηθούν από τα Κινεζικάμδιυλιστήρια

Σύμφωνα με τις προβλέψεις της BP ο κύριος όγκος των εξαγωγικών ροών πετρελαίου το 2018 θα επικεντρώνεται στην Ασία σε υψηλότερο βαθμό από τον σημερινό. Οι μέσοι ετήσιοι ρυθμοί μεταβολή όλων των ροών προς την Ευρώπη και Β Αμερική για τη περίοδο 2012-2018 προβλέπονται αρνητικοί ενώ αντίθετα.



Πηγή: ΕΙΑ, Σεπτ. 2013

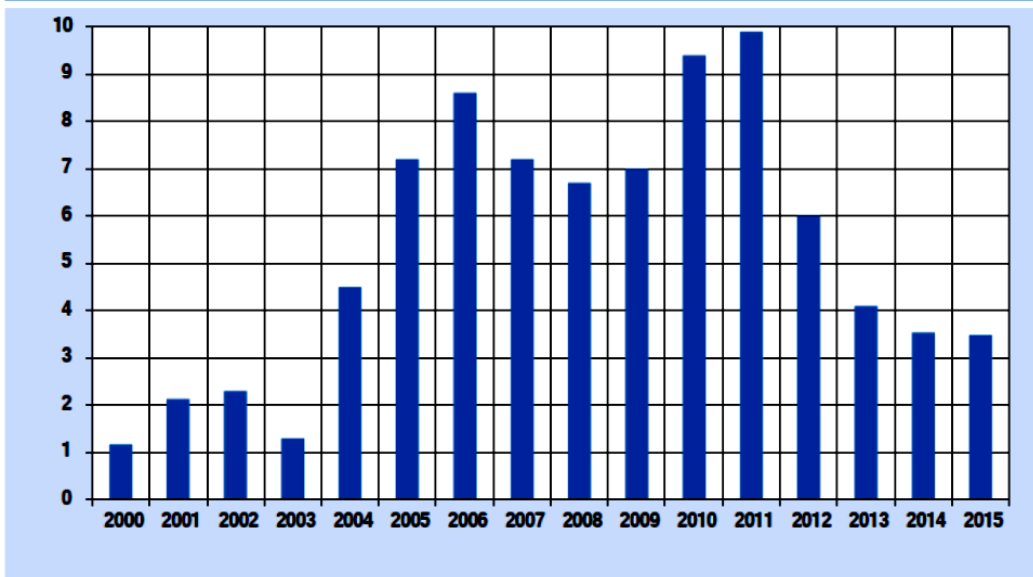


Πηγή: EIA projections, 2013

### 1.3 Δομή του παγκόσμιου στόλου

Ο κλάδος της ποντοπόρου ναυτιλίας το 2012 χαρακτηρίζεται ως την χρονιά με την πιο έντονη καμπή και έχει καταγραφεί στην ιστορία. Το κομμάτι αυτό που επηρεάστηκε ήταν η ολική χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου.. Τα τελευταία χρόνια από το 2001 έως το 2011 παρατηρήθηκε μια αύξηση στις παραδόσεις των newbuilding's. Ενώ το 2009 υπήρχε μια δύσκολη οικονομική κατάσταση λόγω της χρηματοπιστωτικής κρίσης η χωρητικότητα των πλοίων δεν επηρεάστηκε αρνητικά αντίθετα συνέχισε να αυξάνεται για μια ακόμα χρονική περίοδο. Όμως το 2012 παρατηρείται για πρώτη φορά μια μείωση του στόλου που είχε τεθεί σε λειτουργία. Βέβαια όπως παρατηρούμε η ανοδική τάση επανήλθε με φθίνοντα ρυθμό αυτή τη φορά. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα ο παγκόσμιος στόλος να υπερδιπλασιαστεί από το 2001 φθάνοντας τα 1630 εκ dwt το 2013. Ύστερα από τρία χρόνια και σύμφωνα με την μελέτη της UNCTAD το 2016 ο παγκόσμιος στόλος έχει αυξηθεί κατά 3,48% με χαμηλότερο ρυθμό ανάπτυξης από το 2003. Ωστόσο η παγκόσμια χωρητικότητα αυξάνεται γρηγορότερα από ότι η ζήτηση δημιουργώντας μια συνεχιζόμενη κατάσταση πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας..

Figure 2.1 Annual growth of world fleet, 2000–2015 (Percentage of dead-weight tonnage)



Source: UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, various issues.

Συνολικά το 1 Ιανουάριο του 2016 ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος αποτελείται από 90.917 πλοία με χωρητικότητα 1,8 billion dwt. Η υψηλότερη ανάπτυξη έχει σημειωθεί στις μεταφορές αερίων ( gas carriers) + 9.7% ακολουθούν τα εμπορευματοκιβώτια +7,0% και τα επιβατικά οχηματαγωγά πλοία + 5,5% ενώ τα γενικά φορτηγά πλοία συνεχίζουν την μακροχρόνια πτώση με χαμηλά ποσοστά ανάπτυξης με βάση το τύπο του πλοίου. Το μερίδιο στην παγκόσμια χωρητικότητα είναι μόνο 4,2% έχει πέσει 17% από το 1980.( διάγραμμα 2,2)



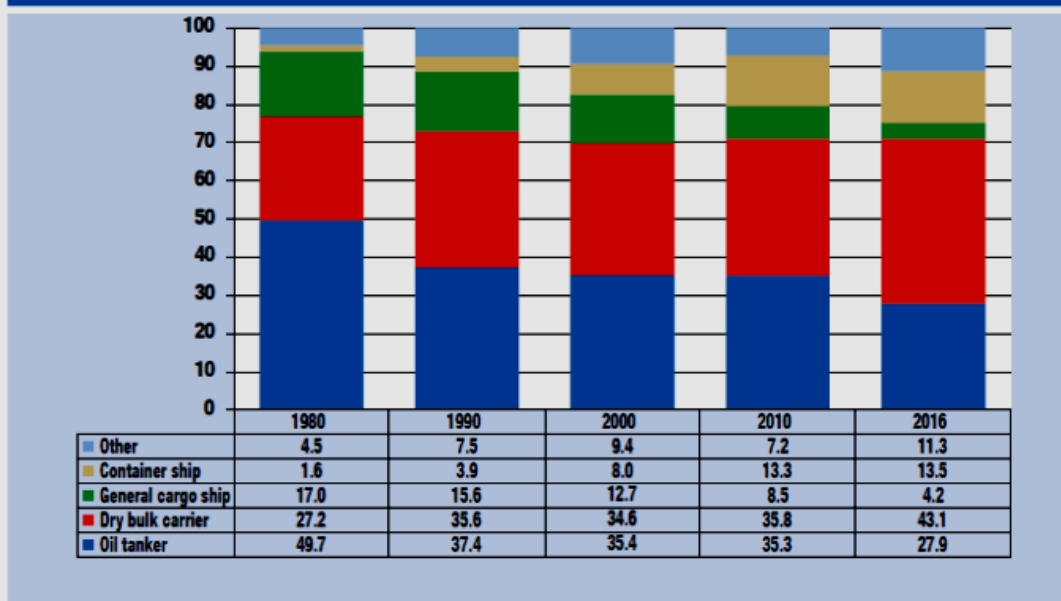
**Table 2.1 World fleet by principal vessel type, 2015–2016 (Thousands of dead-weight tons and percentage share)**

	2015	2016	Percentage change, 2015–2016
<b>Oil tanker</b>	488 308	503 343	
	28.0	27.9	3.08
<b>Bulk carrier</b>	761 776	778 890	
	43.6	43.1	2.25
<b>General cargo ship</b>	74 158	75 258	
	4.2	4.2	1.48
<b>Container ship</b>	228 224	244 274	
	13.1	13.5	7.03
<b>Other:</b>	193 457	204 886	
<b>Gas carrier</b>	49 669	54 469	5.91
	2.8	3.0	9.67
<b>Chemical tanker</b>	42 467	44 347	
	2.4	2.5	4.43
<b>Offshore</b>	72 606	75 836	
	4.2	4.2	4.45
<b>Ferry and passenger ship</b>	5 640	5 950	
	0.3	0.3	5.49
<b>Other (not applicable)</b>	23 075	24 284	
	1.3	1.3	5.24
<b>World total</b>	1 745 922	1 806 650	
	100	100	3.48

Source: UNCTAD secretariat calculations, based on data from Clarksons Research.

Note: Propelled seagoing merchant vessels of 100 gross tons and above, as at 1 January.

**Figure 2.2 World fleet by principal vessel type, 1980–2016 (Percentage share of dead-weight tonnage)**



Source: UNCTAD secretariat calculations, based on data from Clarksons Research and UNCTAD, Review of Maritime Transport, various issues.

Note: Propelled seagoing merchant vessels of 100 gross tons and above, as at 1 January.

Το 2015 παραδόθηκαν 211 νέα πλοία εμπορευματοκιβωτίων βέβαια κατά το μισό λιγότερα στο αριθμό (436 ships) που παραδόθηκαν το 2008. Ωστόσο τα μεγέθη των πλοίων σε αυτό το τμήμα της αγοράς έχει αυξηθεί σημαντικά όσον αφορά την χωρητικότητα μεταφορά το 2015. Τα παγκόσμια ναυπηγεία παράγουν 1,68 million teus μέσα στο 2015 η αύξηση 12,7 % μονάδων σε σχέση με το 2014 και 12,4% σε σχέση με το προηγούμενο μέγιστο αριθμό παραδόσεων το 2008.



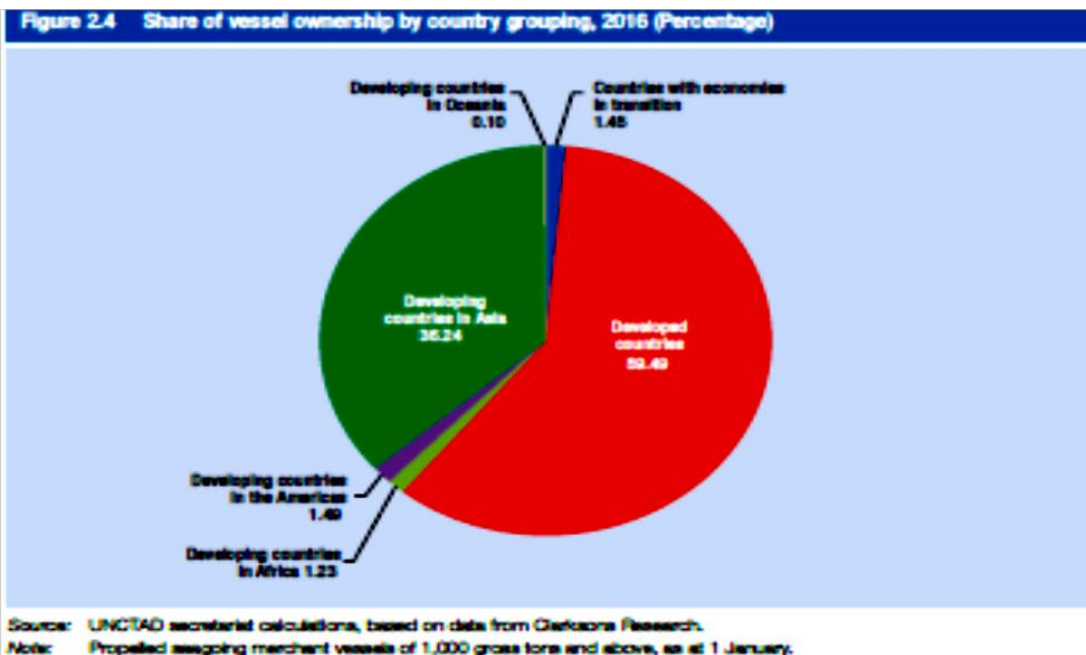
### 1.3.1 Ηλιακή κατανομή του παγκόσμιου εμπορικού στόλου

Στις αρχές του 2016 ο μέσος όρος ηλικίας το εμπορικού στόλου είχε φτάσει τα 20,3 έτη μια μικρή αύξηση σε σχέση μετά προηγούμενα χρόνια. Μετά τις προθήκες στο στόλο την τελευταία δέκα χρόνια η σημερινή μέση ηλικία παραμένει χαμηλά σε σύγκριση με τις προηγούμενες δεκαετίες. Υπάρχουν ελαφρώς λιγότερες νέες κατασκευές πλοίων (newbuilding) καθώς και μειωμένη είναι και η διαδικασία διάλυσης..(scrapping activity) διότι πολλά πλοία είναι πολύ καινούργια για να κατεδαφιστούν. Μεταξύ των κύριων τύπων πλοίων μόνο τα ξηρού τύπου (dry bulk carriers) ήταν τα νεώτερα στις αρχές του 2016 από ότι στις αρχές του 2015'. Το 42,8% των πλοίων ξηρού φορτίου έχουν ηλικίες από 0-4 χρόνια. Τα παλαιότερα είναι τα γενικής μεταφορά (24,7 χρόνια) Η ηλικία κατανομής του στόλου έχει επηρεάσει και την αύξηση των μεγεθών των πλοίων τις τελευταίες δυο δεκαετίες. Ειδικότερα τα εμπορευματοκιβώτια έχουν αύξηση την κατά μέσο όρο χωρητικότητα μεταφορά τους. Όπως για παράδειγμα τα πλοία τα οποία είναι 15-19 χρονών έχουν κατά μέσο όρο χωρητικότητα 28.516 dwt ενώ τα πλοία τα οποία χτίστηκαν τα τελευταία τέσσερα χρόνια είναι κατά μέσο όρο 2,8 φορές μεγαλύτερα με μέσο όρο χωρητικότητα 79.877 dwt. Στις αρχές του 2000 ο τύπος ξηρού ή υγρού φορτηγού πλοίο ήταν 2-3 φορές μεγαλύτερο από τα εμπορευματοκιβώτια καινούργια. Σε αντίθεση με σήμερα που τα εμπορευματοκιβώτια θεωρούνται τα πλοία με την μεγαλύτερη μέση χωρητικότητα.. (πίνακας 2,2)

### 1.3.2 Χώρες που κατέχουν πλοία

Οι κυριότεροι πλοιοκτήτες μεταξύ των αναπτυσσόμενων χωρών είναι η Ασία υπό την ηγεσία της Κίνας και της Σιγκαπούρης. Οι αναπτυσσόμενες χώρες αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 60% της παγκόσμιας ιδιοκτησίας πλοίων και το μερίδιό τους συνεχίζει να αυξάνεται. Μεταξύ των κορυφαίων 35 ναυτιλιακών οικονομιών έχουμε 18 είναι από την Ασία, 13 από την Ευρώπη και 4 από την Αμερική.

10



**Table 2.2. Age distribution of world merchant fleet by vessel type, 2016**

		Years					Average age		Percentage change, 2015-2016
		0-4	5-9	10-14	15-19	20+	2015	2016	
<b>World</b>									
<b>Bulk carriers</b>	Percentage of total ships	42.83	25.46	11.97	9.86	9.89	9.04	8.83	-0.21
	Percentage of dead-weight tonnage	46.40	25.95	11.48	8.14	8.04	8.08	7.95	-0.11
	Average vessel size (dwt)	78 988	74 330	69 988	60 182	59 281			
<b>Container ships</b>	Percentage of total ships	19.47	33.45	19.38	17.15	10.57	10.88	11.21	0.35
	Percentage of dead-weight tonnage	33.42	33.94	17.94	10.51	4.19	8.23	8.41	0.18
	Average vessel size (dwt)	79 877	7 220	43 141	28 518	8 425			
<b>General cargo ships</b>	Percentage of total ships	9.87	15.93	8.88	8.41	57.33	23.99	24.72	0.73
	Percentage of dead-weight tonnage	18.97	22.10	10.09	10.72	38.12	17.48	17.97	0.52
	Average vessel size (dwt)	7 985	5 659	5 035	5 188	2 620			
<b>Oil tankers</b>	Percentage of total ships	17.12	22.41	14.09	8.28	38.12	18.02	18.49	0.47
	Percentage of dead-weight tonnage	24.93	33.65	23.92	12.57	4.92	8.95	9.54	0.59
	Average vessel size (dwt)	77 324	79 850	90 878	82 949	7 125			
<b>Other</b>	Percentage of total ships	15.02	18.22	9.72	8.80	48.23	22.12	22.52	0.41
	Percentage of dead-weight tonnage	19.08	27.43	12.55	10.47	30.49	15.47	15.80	0.13
	Average vessel size (dwt)	6 853	8 288	7 649	6 912	4 000			
<b>All ships</b>	Percentage of total ships	13.47	17.03	9.11	7.53	52.86	19.92	20.31	0.39
	Percentage of dead-weight tonnage	34.42	29.18	15.89	10.07	10.45	9.55	9.74	0.19
	Average vessel size (dwt)	42 284	32 314	33 772	24 657	5 983			
<b>Developing economies – all ships</b>	Percentage of total ships	18.59	19.54	9.91	8.83	43.33	19.34	19.74	0.40
	Percentage of dead-weight tonnage	37.58	24.68	11.80	10.51	15.44	10.29	10.42	0.13
	Average vessel size (dwt)	35 457	29 339	29 307	22 663	6 571			
<b>Developed economies – all ships</b>	Percentage of total ships	18.21	22.92	13.15	11.24	34.48	18.30	18.67	0.38
	Percentage of dead-weight tonnage	32.98	32.38	18.55	9.88	6.41	10.39	9.08	-1.23
	Average vessel size (dwt)	52 482	41 258	42 838	28 585	6 940			
<b>Countries with economies in transition – all ships</b>	Percentage of total ships	6.73	8.41	4.59	3.48	76.79	28.35	29.04	0.69
	Percentage of dead-weight tonnage	15.92	28.13	18.98	11.84	29.15	15.37	15.75	0.38
	Average vessel size (dwt)	15 029	21 080	24 581	21 427	2 389			

Source: UNCTAD secretariat calculations, based on data from Clarkson Research.

Note: Propelled seagoing merchant vessels of 100 gross tons and above, as at 1 January.

## 1.4 Πως διαμορφώνονται οι τάσεις στις ναυλαγορές

Τα επίπεδα των ναύλων διαμορφώνονται από την αλληλεπίδραση της ζήτησης και της προσφοράς υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. Πιο συγκεκριμένα οι ναύλοι βρίσκονται σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα για εκτεταμένη περίοδο. Τόσο στην αγορά ξηρού φορτίου όσο και την αγορά πετρελαιοφόρων οι εξελίξεις συνθέτουν ένα περιβάλλον με μεγάλες προκλήσεις για δύο από τους πιο σημαντικούς τομείς της ποντοπόρου ναυτιλίας. Την ίδια στιγμή ιστορικά χαμηλά έχει έρθει φέτος αντιμέτωπη και η αγορά των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ενώ η απόδοση των ναύλων στα πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου βρίσκεται ακόμα υπό πίεση.

Πιο συγκριμένα τα ναύλα για τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) δεν έχουν ακόμη συνέλθει από τα περσινά χαμηλά, ενώ την ίδια στιγμή τα ναύλα για τα πλοία μεταφοράς υγραερίου (LPG) αντιμετωπίζουν μια αγορά δύο διαφορετικών ταχυτήτων με εκείνα μεγαλύτερης χωρητικότητας να βλέπουν σημαντικές μειώσεις από τις αρχές του χρόνου σε αντίθεση με την αγορά των πλοίων μικρότερου μεγέθους η οποία κινείται με μεγαλύτερη σταθερότητα

Οι παραπάνω εξελίξεις είναι ακόμα πιο σημαντικές αν κάποιος σκεφτεί ότι λαμβάνουν χώρα σε μια περίοδο επιβράδυνσης της οικονομικής ανάπτυξης όχι μόνο για την Κίνα αλλά και των περισσότερων εκ των αναπτυσσόμενων και αναδυόμενων οικονομιών. Η επιβράδυνση αυτή αναμένεται να συνεχίσει να επιβαρύνει την πορεία του διεθνούς εμπορίου το οποίο θα σημειώσει για τέταρτη συνεχόμενη χρονιά ιδιαίτερη μικρή αύξηση, ως αποτέλεσμα της εύθραυστης κατάστασης της παγκόσμιας οικονομίας σε συνδυασμό τις συνεχιζόμενες γεωπολιτικές αλλαγές σε περιοχές όπως η Μέση Ανατολή

### Ξηρό φορτίο

Οι εξελίξεις στην αγορά ξηρού φορτίου παραμένουν στο επίκεντρο της προσοχής από το δεύτερο εξάμηνο του περασμένου έτους. Η ύφεση που υπέστη για πρώτη φορά μετά το 2009 το θαλάσσιο εμπόριο ξηρού φορτίου σε συνδυασμό με την υπερπροσφορά τονάζ στη αγορά κ οδήγησε τα ναύλα και τις αξίες πλοίων σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα τους τελευταίους μήνες. Παρότι τα ναύλα για τα μεγαλύτερα πλοία (> 100.000 τόνων) ήταν εκείνα που αντιμετώπισαν και την μεγαλύτερη πίεση για εκτεταμένο χρονικά διάστημα με πολύ κακή ψυχολογία που επικράτησε γρήγορα επηρέασε και τα υπόλοιπα μεγέθη. Έτσι παρά το γεγονός ότι η ζήτηση στα μικρότερα μεγέθη δεν άλλαξε ιδιαίτερα, τα ναύλα και για εκείνα οδηγήθηκαν σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα. Ως αποτέλεσμα όλα τα μεγέθη πλοίων ξηρού φορτίου παρέμειναν με κέρδη σε επίπεδα πολύ κάτω από τα λειτουργικά τους έξοδα ( OPEX) από το τέλος του 2015 μέχρι και πολύ πρόσφατα ενώ κάποιες περιπτώσεις το break even δεν έχει επιτευχθεί. Οι συνέπειες της χωρίς προηγούμενο χαμηλής ναυλαγοράς δεν άργησαν να φανούν και στις υπόλοιπες αγορές με την δραστηριότητα στην αγορά νεότευκτων πλοίων αλλά και την αγορά διαλύσεων να επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό.

## Δεξαμενόπλοια

Στην αγορά των πετρελαιοφόρων οι συνθήκες είναι σίγουρα καλύτερες άλλα έχουμε δει και εδώ σημαντικές σε πολλές περιπτώσεις μειώσεις από την αρχή του χρόνου. Μια σειρά διαταραχών στην παγκόσμια παραγωγή από την αρχή του χρόνου σε χώρες όπως η Νιγηρία και ο Καναδάς, αλλά και το πάγωμα ενός σημαντικού μέρους της παραγωγής σχιστολιθικού πετρελαίου ή οποία κατέστη οικονομικά ασύμφορη, δεδομένων των χαμηλών τιμών στις οποίες παρέμεινε το πετρέλαιο για μεγάλο χρονικό διάστημα, κλόνισαν σταδιακά την εικόνα υπερπροσφοράς πετρελαίου που μέχρι και πολύ πρόσφατα είχε η παγκόσμια επενδυτική κοινότητα. Στην ίδια κατεύθυνση οδήγησαν και κινήσεις από σημαντικές χώρες- παραγωγούς όπως η Ρωσία που πίεσαν προς μια κοινή πολιτική των χωρών- μελών εντός και εκτός OPEC να στηρίζουν τις τιμές του πετρελαίου.

Όλες οι εξελίξεις είχαν ως αποτέλεσμα την ενδυνάμωση των τιμών που κατάφεραν να σημειώσουν άνοδο της τάξεως του 70% από τις αρχές του έτους. Η αύξηση των τιμών πετρελαίου αλλά και η σημαντική άνοδο των στρατηγικών αποθεμάτων πολλών χωρών κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους οδήγησαν σε μειωμένη ζήτηση και κατ'επέκταση, πίεσαν σημαντικά τη ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων. Οι μειώσεις αυτές υπολογίζονται, σε σύγκριση με τα επίπεδα των ναύλων κατά το 2015 σε ποσοστό 25% για τα μεγαλύτερα πετρελαιοφόρα VLCC (>200.000 τόνοι) σε 40% για τα Suezmax (120.000-200.000 τόνοι) και τα Aframax (80.000-120.000 τόνοι) και σε 45% για τα πλοία μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου όπως PANAMAX (60.000-80.000 τόνοι ) και MR. (35.000-60.000 τόνοι)

Η ελαττωμένη κερδοφορία είχε ως αποτέλεσμα και τη μείωση των παραγγελιών για νεότευκτα πλοία καθώς και την πτώση στις τιμές των αξιών των πλοίων , πτώση που υπολογίζεται μεταξύ 5% και 15% από πέρυσι, ανάλογα με το μέγεθος και την ηλικία του πλοίου. Η μελλοντική απόδοση των τιμών του πετρελαίου θα είναι καθοριστική και για την παγκόσμια ζήτηση καθώς και για την ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων. Ας μην ξεχνάμε ότι ήταν το φθηνό πετρέλαιο που εξαρχής ευνόησε την παγκόσμια ζήτηση και κατά συνέπεια και την απόδοση της ναυλαγοράς των πετρελαιοφόρων. Η αλλαγή στην αντίληψη των αγορών σε σχέση με το πλεόνασμα της προσφοράς του πετρελαίου οδήγησε σε σημαντική αύξηση των τιμών αλλά παραδόξως η αύξηση αυτή θα μπορούσε να είναι ο λόγος για τον οποίο τιμές ίσως επιστρέψουν στα χαμηλά των προηγούμενων ετών.

Ορισμένοι παραγωγοί πετρελαίου που αναγκάστηκαν αν διακόψουν τις εργασίες του ως αποτέλεσμα των χαμηλών τιμών θα μπορούσαν να επιστρέψουν στην παραγωγή μέσα σε ένα περιβάλλον ισχυρότερων τιμών και κατ'επέκταση, οικονομικών συνθηκών ευνοϊκότερων για την κερδοφορία της παραγωγής τους . Η επιστροφή αυτή σε συνδυασμό με το τέλος των διαταραχών του εφοδιασμού παγκοσμίως θα μπορούσαν εύκολα αν αλλάξουν και πάλι την άποψη της αγοράς σε σχέση με το υπάρχον πλεόνασμα και να αφαιρέσουν ως αποτέλεσμα την τωρινή στήριξη που απολαμβάνει η τιμή του πετρελαίου. Εάν οι τιμές δεν αυξηθούν περαιτέρω και η παγκόσμια προσφορά πετρελαίου παραμένει ισορροπημένη, τα πετρελαιοφόρα θα συνεχίζουν να λειτουργούν σε μια υγιή ναυλαγορά με το τονάζ που περιμένουμε να παραδοθεί τα επόμενα δύο χρόνια να αποτελεί ίσως το μόνο αρνητικό παράγοντα.

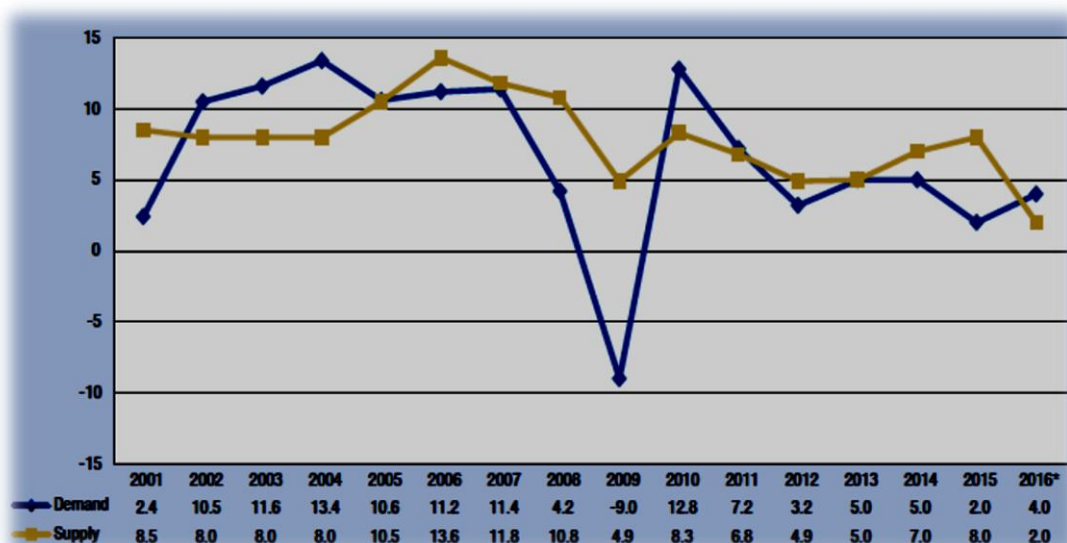


## Εμπορευματοκιβώτια

Στην αγορά πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τα ιστορικά χαμηλά κέρδη που σημειώθηκαν κατά τη διάρκεια αυτού του έτους προκαλούν μεγάλη ανησυχία σε σχέση με τις μελλοντικές επιδόσεις της ναυλαγοράς καθώς η ζήτηση διαφαίνεται να συνεχίζει να αντιμετωπίζει τις ίδιες προκλήσεις. Η αγορά πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έδειξε σημαντικά σημάδια εξασθένησης από το δεύτερο εξάμηνο του 2015. Η πτώση στα ναύλα για την πιο σημαντική ίσως διαδρομή από την Άπω Ανατολή προς την Ευρώπη ως αποτέλεσμα της εξασθένησης των ευρωπαϊκών οικονομιών και του ευρώ αλλά και η πολύ μικρότερη ανάπτυξη του εμπορίου εντός της Ασίας, συνθέτουν ένα περιβάλλον γεμάτο προκλήσεις για την αγορά πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η αντιμετώπιση της υπερπροσφοράς τονάζ είναι και εδώ όπως και στη αγορά ξηρού φορτίου καίριας σημασίας προκειμένου να ξαναβρεθεί η ισορροπία στην ναυλαγορά και ήδη βλέπουμε σημαντική μείωση των παραγγελιών για νεότευκτα πλοία αλλά και παράλληλα εντυπωσιακή αύξηση στις διαλύσεις.

Πιο συγκεκριμένα κατά του πρώτους πέντε μήνες του 2016 παρατηρούμε αύξηση της τάξεως του 48% στο αριθμό πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που έχουν σταλεί για διάλυση σε σύγκριση με την ίδια περίοδο κατά το περασμένο έτος ενώ ακόμα πιο εντυπωσιακή είναι η αύξηση αυτή αν υπολογιστεί σε τονάζ φτάνοντας σε 122%. Η τάση αυτή των αυξημένων διαλύσεων αναμένεται να διαρκέσει τουλάχιστον μέχρι το τέλος του παραδοσιακά πιο αδύναμου για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τρίτου τριμήνου του έτους, ενώ η μικρή αύξηση της ζήτησης που προβλέπεται να αντιμετωπίσει και για τα επόμενα χρόνια η αγορά εμπορευματοκιβωτίων επισκιάζει αδιαμφισβήτητα τις προοπτικές για σημαντική ανάκαμψη της ναυλαγοράς μακροπρόθεσμα.

### Growth of supply and demand in container shipping 2001-2016 ( Annual growth rate percentage)



## LNG

Την ίδια στιγμή σημαντική αδυναμία συνεχίζει να αντιμετωπίζει η αγορά πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου ( LNG) καθώς η ζήτηση από την Άπω Ανατολή παραμένει αδύναμη για δεύτερη συνεχόμενη χρόνια. Τα νέα τερματικά που περιμένουμε αν αρχίζουν την λειτουργία τους μέσα στα επόμενα δύο χρόνια σίγουρα θα δώσουν ανάσα στα ναύλα των LNG που παραμένουν στα επίπεδα των 30,000δολλαρίων την ημέρα , μειωμένα κατά 55% σε σχέση με ενάμιση χρόνο πριν. Παρά το γεγονός αυτό ανησυχία προκαλεί το γεγονός πως η ζήτηση από τις σημαντικότερες χώρες εισαγωγής LNG όπως η Κίνα την Ιαπωνία και τη Νότια Κορέα φαίνεται να έχει σταθεροποιηθεί σε επίπεδα που δεν αναμένεται να ξεπεραστούν σύντομα, ενώ πρόσθετη πρόκληση αποτελούν και εδώ οι παραγγελίες πλοίων που είναι προγραμματισμένα για παράδοση μέχρι το 2018. Το ποσοστό τους ανέρχεται στο 30% του υπάρχοντος στόλου και ενώ το μεγαλύτερο μέρος των παραγγελιών αυτών έχει γίνει βάση προκαθορισμένης απασχόλησης σε νέα τερματικά επαναεριοποίησης, η καθυστέρηση ολοκλήρωσης κάποιων εκ των τερματικών αυτών θα επιβαρύνει τη spot αγορά σε έναν σημαντικό βαθμό.

## LPG

Παράλληλα η αγορά των πλοίων μεταφοράς υγραερίου (LPG) δείχνει και αυτή σημάδια αποδυνάμωσης παρά την ιδιαίτερα αισιόδοξη νότα με την οποία έκλεισε το 2015 έτος κατά τη διάρκεια του οποίου η ναυλαγορά έφτασε σε ιστορικά υψηλά επίπεδα. Παρά το γεγονός ότι σε αντίθεση με το LNG το εμπόριο του LPG συνεχίζει να ξεπερνά τις προσδοκίες με χώρες όπως η Ινδία και η Κίνα να δείχνουν όλο και αυξανόμενη ζήτηση, τα ναύλα για τα πλοία άνω των 80,000 κυβικών μέτρων (VLGCs) έχουν υποστεί μεγάλη πίεση από την αρχή του έτους εξαιτίας του σημαντικού αριθμού πλοίων που έχει παραδοθεί το τελευταίο δωδεκάμηνο με τα κέρδη στην αγορά χρονοναύλωσης για τα πλοία αυτά να καταγράφουν πτώσης άνω το 50% από το Μάιο του 2015. Ενώ τα ναύλα για τα μικρότερα σε μέγεθος LPG πλοία έδειξαν αρχικά να αντιστέκονται στην πτώση αυτή, η πολύ κακή επίδοση των μεγαλύτερων πλοίων άρχισε να επηρεάζει την ψυχολογία της αγοράς και για τα υπόλοιπα μεγέθη. Η ισχυρή ζήτηση για LPG θα συνεχίσει αν δίνει στήριξη στην αγορά παρά τη μέχρι τώρα απόδοση των ναύλων που παραμένει κάτω των προσδοκιών, ωστόσο πλοία χωρητικότητας μεταξύ 30.000 και 50.000 κυβικών μέτρων ίσως βρεθούν αντιμέτωπα με περαιτέρω μειώσεις τους επόμενους μήνες καθώς το ποσοστό των πλοίων υπό παραγγελία σε σχέση με τον εν υπηρεσία στόλο ξεπερνά το 55%

## 1.5 Τι δείχνουν οι δείκτες για ναυλαγορά και παγκόσμια οικονομία

Ο πιο γνωστός ναυτιλιακός δείκτης στον κόσμο ο (BDI) βρίσκεται στο χαμηλότερο επίπεδο του από το 1985 οπότε και δημιουργήθηκε.

Ο δείκτης μετρά το κόστος μεταφοράς ακατέργαστων προϊόντων όπως σιδηρομεταλλεύματα, άνθρακα, αγροτικά προϊόντα και δομικά υλικά μέσω θαλάσσης. Ο υπολογισμός του δείκτη γίνεται από το Χρηματιστήριο Ναύλων Λονδίνου (Baltic Exchange), το οποίο ενημερώνεται για το κόστος συγκεκριμένων ναυτιλιακών διαδρομών με πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου μέσω απευθείας επικοινωνίας με τους Brokers ναυτιλιακών εταιριών.

Ο δείκτης BDI απεικονίζει ουσιαστικά τη σχέση της προσφοράς – ζήτησης για αποθηκευτικό χώρο στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου. Παρουσιάζει υψηλή μεταβλητότητα εξαιτίας απότομων αυξομειώσεων στη ζήτηση για μεταφορά εμπορευμάτων. Η προσφορά (αριθμός) των διαθέσιμων πλοίων είναι αρκετά ανελαστική καθώς χρειάζονται περίπου 2 χρόνια και μεγάλα κεφάλαια για την κατασκευή ενός νέου πλοίου ενώ το κόστος παροπλισμού (lay up) πλοίων ακόμη και για μικρά χρονικά διαστήματα είναι πολύ υψηλό.

Η σημασία των μεταβολών του δείκτη BDI έγκειται στο ότι ουσιαστικά δείχνει τάσεις για την προσφορά και ζήτηση εμπορευμάτων σε ολόκληρο τον πλανήτη. Ο δείκτης παρέχει πολύ καλές και έγκαιρες ενδείξεις για την πορεία της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας καθώς αναφέρεται σε μεταφορές αγαθών που χρησιμοποιούνται σαν input για την παραγωγή ενδιάμεσων ή τελικών αγαθών.

Ο BDI θεωρείται πολύ καλός προγνωστικός δείκτης ( leading indicator) προηγείται δηλαδή άλλων οικονομικών μετρήσεων όπως ΑΕΠ ποσοστό ανεργίας επιχειρηματική εμπιστοσύνη, λιανικές πωλήσεις κλπ οι οποίες ενώ χρησιμοποιούνται για τη λήψη κρίσιμων αποφάσεων νομισματικής και δημοσιονομικής πολιτικής, βασίζονται σε εκτιμήσεις ( estimates) και γίνονται αντικείμενο συχνών αναθεωρήσεων.

Επιπλέον σε αντίθεση με τις αγορές μετοχών, ομολόγων και συναλλάγματος, η ναυλαγορά αποτελεί σε μικρότερο βαθμό αντικείμενο κερδοσκοπίας λόγω του ότι οι έμποροι δεν «κλείνουν» χώρο σε πλοία αν δε έχουν εμπορεύματα προς μετακίνηση

Ο BDI κατέγραψε το ιστορικό υψηλό του την άνοιξη του 2008 λίγο πριν την έναρξη της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης. Μέχρι τότε ο δείκτης βρισκόταν σε δυναμική άνοδο και οι ναυτιλιακές εταιρίες πραγματοποιούσαν παραγγελίες-ρεκόρ για την κατασκευή νέων και μεγαλύτερων πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, υποτιμώντας όμως τα ρίσκα από την επιδείνωση

των διεθνών χρηματοπιστωτικών και οικονομικών συνθηκών που θα ακολουθούσε

### ΓΡΑΦΗΜΑ 1 Δείκτης ναυλαγοράς Baltic dry index (BDI)



### Ο δείκτης HARPEX

Ο άλλος λιγότερο γνωστός δείκτης ναυλαγοράς ο HARPEX δείχνει την πορεία της ζήτησης για container που μεταφέρουν ευρείας γκάμα τελικών προϊόντων μεταποίησης. Ο HARPEX βρίσκεται λίγο πάνω από το δικό του ιστορικό χαμηλό και σε έντονα πτωτική τάση επιβεβαιώνοντας τα ευρήματα τα BDI.

### ΓΡΑΦΗΜΑ 2 Ο δείκτης ναυλαγοράς HARPEX





### Οι σημαντικότερες αιτίες πτώσης των ναύλων είναι:

- Η υπερπροσφορά πλοίων. Τα τελευταία χρόνια ο παγκόσμιος στόλος μεταφοράς ξηρού φορτίου αυξήθηκε, καθώς πολλές ναυτιλιακές εταιρίες έκαναν παραγγελίες για νέα πλοία με στόχο να επωφεληθούν από τις χαμηλότερες τιμές ναυπήγησης και προσδοκώντας σε ανάκαμψη της ναυλαγοράς
- Την απροθυμία των εφοπλιστών να διαλύσουν παλαιά πλοία επιτείνει η παγκόσμια υπερπροσφορά χάλυβα που διατηρεί την τιμή του scrap σε χαμηλά επίπεδα
- Η μείωση της ζήτησης για σιδηρομεταλλεύματα, άνθρακα και δομικά υλικά από την επιβράδυνση Κίνα και τις υπόλοιπες αναδυόμενες οικονομίες. Ασθενικά είναι τα μακρό και στις μεγάλες αναπτυγμένες οικονομίες (Ευρωζώνη Ιαπωνία, Ηνωμένο Βασίλειο) ενώ σε φάση αργής ανάπτυξης φαίνεται ότι μπαίνουν και πάλι οι ΗΠΑ με συνέπεια τη μείωση της συνολικής ζήτησης για προϊόντα και θαλάσσιες μεταφορές.

### ΓΡΑΦΗΜΑ 3 Σε πολυετές χαμηλό ο δείκτης εμπορευμάτων CRB



Με βάση τα παραπάνω στοιχεία οι περισσότεροι αναλυτές αναμένουν συνέχιση των πιέσεων στις τιμές των εμπορευμάτων και την ναυλαγορά μεταφοράς ξηρού φορτίου και το 2016. Όσο οι τιμές βασικών μεταλλευμάτων παραμένουν σε χαμηλά πολλών ετών ο BDI θα δέχεται πιέσεις. Οι μεταφορές αγροτικών προϊόντων δεν επαρκούν προκειμένου να στηρίξουν την παγκόσμια ναυλαγορά καθώς αποτελούν μικρό κομμάτι της συνολικής ζήτησης για μεταφορά ξηρού φορτίου

Για να υπάρξει αντιστροφή της πτώσης των ναύλων μεταφοράς ξηρού φορτίου και να δοθεί τέλος στις ζημιολύγες χρήσεις των ναυτιλιακών εταιριών του κλάδου απαιτείται συνδυασμός μείωσης του παγκόσμιου στόλου και ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας

Η επιτυχία που έχει ο δείκτης BDI στο να προβλέπει την πορεία της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας δημιουργεί ανησυχία και για φέτος.

## 1.6 Τι φέρνει το μέλλον για την παγκόσμια ναυτιλία

Η ναυτιλιακή βιομηχανία αναμένεται να σημειώσει νέα ύφεση και το 2017 καθώς το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο προβλέπει το χαμηλότερο επίπεδο παγκόσμιας ανάπτυξης από το 2009. Το 2017 ο ανταγωνισμός θα ενταθεί περισσότερο και πιθανόν να επηρεαστεί και η αγορά των tankers. Στην αγορά των containers οι διαλύσεις πλοίων και οι συγχωνεύσεις εταιρειών αναμένεται να σημειώσουν επίπεδα ρεκορ ενώ τέλος και στην αγορά των dry bulk προβλέπονται παρόμοιες κινήσεις. Επί 8 χρόνια η παγκόσμια οικονομία ήρθε αντιμέτωπη με τεράστιες αλλαγές και προκλήσεις, απόρροια της χρηματοοικονομικής κρίσης του 2008. Οι προκλήσεις που προέκυψαν δεν αντιμετωπίστηκαν πάντα με τον καλύτερο τρόπο με αποτέλεσμα πολλές οικονομίες να είναι ακόμα σε φάση ανασύνταξης.

Η ανόρθωση της ναυτιλιακής βιομηχανίας θα απαιτήσει ακόμα μερικά χρόνια: η υπερπροσφορά χωρητικότητας σε όλους τους τύπους πλοίων πρέπει να μειωθεί. Οι κρατικές ενισχύσεις στο σύνολο της οικονομίας συμπεριλαμβανομένης της ναυτιλίας ίσως αποτελούν θετικό στοιχείο, παράλληλα ωστόσο αποτελούν τροχοπέδη για την ανάπτυξη του εμπορίου και υποβαθμίζουν το πεδίο δράσης των υγιών επιχειρήσεων.

Σε καθαρά οικονομικούς όρους το 2016 η Ευρώπη είδη την οικονομία της να αναπτύσσεται – έστω και σε οριακό βαθμό ενώ ΗΠΑ και Ιαπωνία λίμνασαν στην στασιμότητα. Στη ναυτιλία παρατηρήθηκαν ανισορροπίες στις αγορές πρώτων υλών, στην ενέργεια και στα μεταποιητικά αγαθά. Η Κίνα παραμένει κυρίαρχος τόσο των εισαγωγών όσο και των εξαγωγών στο σύνολο του έτους.

Για το 2017 το παγκόσμιο ΑΕΠ θα αυξηθεί σε όρους που θα ευνοήσουν την ανάπτυξη της ναυτιλίας; Καθώς η άνοδος του παγκόσμιου ΑΕΠ ωθείται κυρίως από τους τομείς των υπηρεσιών από τις αναπτυσσόμενες χώρες αναμένεται να μειωθεί ο πολλαπλασιαστής παγκόσμιου ΑΕΠ/ παγκόσμιου εμπορίου (GDP-to-trade-multiplier), που πιθανότατα να δημιουργήσει μειωμένες ανάγκες που σχετίζονται με την ναυτιλία σε σχέση με ότι είχαμε συνηθίσει στο παρελθόν.

Dry bulk 2016- η χειρότερη ιστορικά χρονιά

Το 2016 υπήρξε μια καταστροφική χρονιά για τα dry bulks. Μετά τα ιστορικά χαμηλά του BDI στις 290 μονάδες που καταγράφηκαν στις 10 Φεβρουαρίου ο δείκτης ανέκαμψε σταθερά για να φτάσει στις 1261 μονάδες στα μέσα Νοεμβρίου ωθούμενος από τις κινέζικες ανάγκες για χάλυβα που επηρέασαν τα Capesize

Για το 2017 είναι ζωτικής σημασίας να μπορέσουν οι πλοιοκτήτες να διαχειριστούν με ιδιαίτερη προσοχή την υπερπροσφορά χωρητικότητας. Η συνέχιση του χαμηλού επιπέδου διαλύσεων που παρατηρήθηκε στο δεύτερο εξάμηνο του 2016 απλά δεν θα μπορέσει να βοηθήσει την αναιμική ζήτηση πλοίων, δεδομένου ότι αναμένονται παραδόσεις πλοίων τόσο για το 2017 όσο και για το 2018. Για να διατηρηθεί απλά μια ουδέτερη κατάσταση θα πρέπει οι διαλύσεις πλοίων ετησίως να ανέλθουν σε 30 εκατ DWT

Tanker : αναστροφή του κλίματος μετά το ικανοποιητικό 2016

Η αυξημένη παραγωγή των διυλιστηρίων έδωσε ώθηση στις ναυλαγορές των tankers το 2016 έτος κατά το οποίο ο στόλος αυξήθηκε κατά 6% ωστόσο σταδιακά περιορίστηκε η ζήτηση δημιουργώντας μια σχετική ανισορροπία

Η παγκόσμια παραγωγή πετρελαίου συνέχισε να αυξάνει, παρά τα πολλά προβλήματα που υπήρξαν σε πετρελαιοπαραγωγά κράτη-κλειδιά, ενώ κυριάρχησε σαν γεγονός η επάνοδος του Ιράν στο προσκήνιο

Όσον αφορά τη ζήτηση η Κίνα η Ινδία και εν γένει η ασιατική αγορά αναμένεται να αποτελέσουν τους σημαντικότερους παίκτες και το 2017. Ο στόλος προβλέπεται να αυξηθεί κατά 3% για τα πλοία αργού πετρελαίου και κατά 2,5% για πλοία μεταφοράς παραγώγων του πετρελαίου. Οι διαλύσεις θα αγγίξουν υψηλά πέντε ετών Container: Το 2016 ξεκίνησε πολύ άσχημα με πολλές μελλοντικές παραδόσεις πλοίων και υψηλό βαθμό αύξησης χωρητικότητας με αναντιστοιχία προσφοράς και ζήτησης Για να αντιμετωπιστεί αυτή η ανισορροπία αυξήθηκαν οι διαλύσεις και κυρίως οι συγχωνεύσεις εταιρειών και η δημιουργία νέων μεγάλων συμμαχιών προκειμένου να εκμεταλλευτούν τις οικονομίες κλίμακας Το σημαντικότερο γεγονός της χρονιάς αποτέλεσε χωρίς αμφισβήτηση η χρεωκοπία της νοτιοκορεατικής Hanjin.

Η αγορά των containers επηρεάζεται από τον πολλαπλασιαστή του παγκόσμιου ΑΕΠ ο οποίος για το 2016 άγγιξε το 1 σε αντίθεση με το προηγούμενα έτη όπου υπερέβαινε σταθερά το 2 Αν ο πολλαπλασιαστής παραμείνει και το 2017 κοντά στο 1 και επιβεβαιωθούν οι προβλέψεις του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου για ανάπτυξη κατά 3,4% η αγορά των container αναμένεται να διατηρηθεί σταθερή

Επιπρόσθετα αξίζει να σημειωθεί ότι λόγω της κρίσεως των τελευταίων ετών έχει επέλθει μεγάλη ανατροπή στο χρηματοδοτικό πεδίο της ναυτιλίας με μεγάλο αριθμό τραπεζών να έχουν υποστεί τις συνέπειες των λανθασμένων – βάσει αποτελεσμάτων- χρηματοδοτικών τους πολιτικών. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τράπεζες με μεγάλα χαρτοφυλάκια στην ναυτιλία ( μεταξύ αυτών Βρετανικές και Γερμανικές) να αποτραβηχτεί από τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση, πολλές φορές προσπαθώντας να εκκαθαρίσουν μεγάλο ποσοστό του χαρτοφυλακίου τους. Σε συνέπεια αυτού είναι η παρουσίαση νέων μοντέλων ναυτιλιακής χρηματοδότησης κυρίως υπό την μορφή funds, τα οποία μαζικά προσεγγίζουν τον χώρο της ναυτιλίας χωρίς ωστόσο να έχουν προσαρμόσει την στρατηγική τους στην μέχρι τώρα ναυτιλιακή πρακτική.

Εν κατακλείδι θα θέλαμε να επισημάνουμε ότι η ναυτιλία ήταν, είναι και θα είναι μια διεθνοποιημένη δραστηριότητα ανεξαρτητοποιημένη από εγχώριες ρυθμίσεις ή παρεμβάσεις, γεγονός που την καθιστά έναν διαχρονικά δελεαστικό χώρο επενδύσεων για επενδύτες εντός και εκτός ναυτιλίας

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### Η ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

#### **2.1 Ιστορική αναδρομή**

Στα μέσα του 1939 βρίσκεται ο υπό ελληνική σημαία εμπορικός στόλος να κατέχει 2,6% περίπου της παγκόσμιας χωρητικότητας. Αυτό περιλαμβάνει περίπου 600 πλοία συνολικού τονάζ 1,8 εκαμ GRT. Ο αριθμός της έδινε στην Ελλάδα την ένατη θέση στον κόσμο πίσω από τον στόλο του Ηνωμένου Βασιλείου, των ΗΠΑ, της ΙΑΠΩΝΙΑΣ, της ΝΟΡΒΗΓΙΑΣ και των άλλων παραδοσιακά ναυτιλιακών χωρών.

Όταν έληξε ο πόλεμος το 1945 βρήκε την ελληνική εμπορική ναυτιλία σε εξαιρετικά κρίσιμη κατάσταση. Συγκρίνοντας την με τα προπολεμικά στοιχεία βρέθηκε με απώλειες της τάξεως του 75% σε αριθμό πλοίων και σε τονάζ. Είχαν απομείνει μόνο 120 πλοία άνω 500 τόνους με συνολική χωρητικότητα 500.000 GRT.

Το 1946 η Αμερικάνικη Κυβέρνηση πούλησε 4500 κρατικά πλοία εκ των οποίων οι Έλληνες εφοπλιστές κατόρθωσαν να αγοράσουν 100 σε πολύ ικανοποιητική τιμή και από εκείνη τη χρονική στιγμή ξεκίνησε η αναγέννηση την ελληνικής ναυτιλίας.

Το 1956 με την κρίση στο Σουέζ και την αναθέρμανση την παγκόσμιας οικονομίας οι έλληνες εφοπλιστές είχαν ήδη καταβάλει τη Τρίτη θέση στο κόσμο από πλευράς χωρητικότητας

Την δεκαετία του '60 οι έλληνες πλοιοκτήτες ξεκίνησαν με μια συντηρητική πολιτική συγκρατημένης επέκτασης και ανανέωσης του στόλους της. Ο Πειραιάς εντωμεταξύ την περίοδο εκείνη αναπτυσσόταν σε ένα από τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου. Έτσι ήταν φυσικό η συναλλαγματική πρόσοδος της ναυτιλίας να μην αργήσει να φτάσει στην κορυφή του πίνακα των άδηλων πόρων την Εθνικής οικονομίας ξεπερνώντας το τουριστικό και το μεταναστευτικό συνάλλαγμα.

Το 1974 η απότομη μείωση των εξαγωγών του αργού πετρελαίου ο υψηλός πληθωρισμός στα βιομηχανικά κράτη και η αναταραχή στις ισοτιμίες των ισχυρών νομισμάτων επιβράδυναν και ανέστειλαν τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Η Ελληνική ναυτιλία δεν θα μπορούσε να μην επηρεαστεί και έτσι παρατηρήθηκε μια μαζική έξοδος από τα ελληνικά νηολόγια και η μείωση του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου

Άλλη μια δεκαετία του '80 σημαδεύτηκε από την είσοδο της Ελλάδας στη ΕΟΚ. Οι Έλληνες εφοπλιστές εκμεταλλευόμενοι την δεσπόζουσα θέση του στόλου της έπαιξαν συλλογικά πρωτεύοντα ρόλο στο σχεδιασμό του πρώτου πακέτου κανονισμών κοινής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής που θεσπίστηκαν τον Δεκέμβριο του 1986. Την τελευταία δεκαετία της χιλιετίας η ναυλαγορά συνέχισε την ανοδική της πορεία τόσο στα ξηρά όσο και στα υγρά φορτία. Αυτή τη φορά ο κύκλος των καλών εργασιών υπήρξε πολυετής και ιδιαίτερα γενναιοδωρος. Κινητήριες δυνάμεις του ήταν η σταθερή οικονομική ανάπτυξη των παραδοσιακών βιομηχανιών και η θεαματική άνοδος των νεαρών οικονομιών της Άπω Ανατολής

Ένα γεγονός τέλος, ιστορικής σημασίας που σημάδεψε την δεκαετία του 90 είναι η εφαρμογή παγκοσμίως του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης του IMO (ISM CODE). Σύμφωνα με τον Κώδικά αυτό μέχρι την 1 Ιουλίου 1998 όλα τα ποντοπόρα πλοία και οι εταιρείες που τα διαχειρίζονται έπρεπε να έχουν θέσει υποχρεωτικά σε εφαρμογή σαφείς διαδικασίες σε στεριά και θάλασσα ώστε να εξασφαλίζουν συμμόρφωση της ήδη υπάρχοντες διεθνείς κανόνες και κανονισμούς για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και τη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οι ελληνικές εταιρείες αντιμετώπισαν έγκαιρα και συστηματικά τη νέα αυτή πρόκληση με αποτέλεσμα αν εξασφαλιστούν με επιτυχία η πιστοποίηση των πλοίων τους στον νέο κώδικα.

Στην αυγή της χιλιετίας ο εμπορικός ελληνικός στόλος κατέχει την πρώτη θέση στο κόσμο. Ο στόλος ξεπερνά σε αριθμό τα 3,400 πλοία και σε μεταφορική ικανότητα της 139εκ τόνους dwt. Η Ελληνική σημαία αναρριχήθηκε στην τέταρτη θέση, περνώντας τη σημαία της Μάλτας, στο παγκόσμιο πίνακα των εμπορικών στόλων. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του Lloyd's Register που αφορούν το Δεκέμβριο του 2001 που δημοσιοποιήθηκαν τώρα η Ελλάδα αριθμούσε στο τέλος Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους 1529 πλοία και χωρητικότητας 28.678.240τόνων GRT. Κατά την περσινή αντίστοιχη περίοδο το ελληνικό νηολόγιο βρισκόταν στην Πέμπτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης. Πάντα με τα στοιχεία του Lloyds Register ο ελληνόκτητος στόλος την ίδια περίοδο ερχόταν πρώτος στο κόσμο με 3151 πλοία χωρητικότητας 88.674,671 τόνων GRT.

Ωστόσο η ελληνική ναυτιλία βρίσκεται σε κρίσιμο σταυροδρόμι. Το 2001 οι εφοπλιστές και οι ναυτικοί της έφεραν 8.157.7 εκατομμύρια δολάρια ποσό ιδιαίτερο μεγάλο που ενισχύει αποφασιστικά την εθνική της οικονομία. Τόσο στην Ευρώπη όσο και σε ολόκληρο τον κόσμο ο Ελληνικός στόλος κατέχει τα πρωτεία

## 2.2 Ναυτιλία μια δυναμική οικονομική δραστηριότητα

Η εμπορική ναυτιλία αποτελεί ένα ιδιαίτερα δυναμικό τομέα της ελληνικής οικονομίας, οι δραστηριότητες και η ανάπτυξη του οποίου ισοδυναμούν ταυτόχρονα με μια από τις σημαντικότερες διαδικασίες άρθρωσης του ελληνικού κοινωνικού σχηματισμού στην παγκόσμια οικονομία. Εντούτοις, η σημασία της εμπορικής ναυτιλίας κατά κανόνα παραγνωρίζεται:

α) Το μέγεθος και ο ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας αποσιωπούνται, δηλαδή η ελληνική οικονομία γίνεται αντικείμενο ανάλυσης και έρευνας χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η ναυτιλία, παρότι πρόκειται για ένα οικονομικό κλάδο που το μέγεθος του (από την άποψη της αξίας του συνολικού παγίου κεφαλαίου, ή του παραγόμενου προϊόντος) κυμαίνεται πάνω από το 50% του μεγέθους της μεταποίησης, ενώ η εξαγωγική του επίδοση (εξαγωγή υπηρεσιών) ξεπερνάει κάθε άλλο κλάδο της ελληνικής οικονομίας. Πιο συγκεκριμένα, η συνεισφορά της ναυτιλίας δεν λαμβάνεται καν υπόψη κατά το στατιστικό υπολογισμό των οικονομικών μεγεθών και επιδόσεων της ελληνικής οικονομίας: Το προϊόν που προκύπτει από την οικονομική δραστηριότητα της ελληνικής ναυτιλίας δεν προσμετράτε στο εθνικό προϊόν, οι επενδύσεις στη ναυτιλία (π.χ. αγορά νέων πλοίων από Έλληνες εφοπλιστές) δεν λαμβάνονται υπόψη στις στατιστικές των επενδύσεων των ελληνικών επιχειρήσεων, κ.λπ. Αντίθετα, ως μοναδικό αποτέλεσμα της οικονομικής δραστηριότητας της ναυτιλίας θεωρείται απλώς εκείνο το τμήμα των δαπανών του εφοπλιστικού κεφαλαίου και των ναυτικών το οποίο δραχμοποιείται και καταχωρείται από τις ελληνικές στατιστικές ως «ναυτιλιακό συνάλλαγμα».

β) Μόνο στο πλαίσιο των αναλύσεων που έχουν ως καθαυτό αντικείμενο τη ναυτιλία υιοθετείται η άποψη ότι η ελληνική ναυτιλία αποτελεί ένα σημαντικό τμήμα της ελληνικής οικονομίας και της ελληνικής επιχειρηματικής δραστηριότητας (του ελληνικού κεφαλαίου), χωρίς όμως και πάλι να προσεγγίζεται το ζήτημα του οικονομικού αποτελέσματος (της παραγόμενης αξίας, του προϊόντος) από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Τη στατιστική ανάλυση απασχολούν κυρίως ζητήματα όπως η εξέλιξη των «παγίων παραγωγικών εγκαταστάσεων» του κλάδου (αριθμός και χωρητικότητα πλοίων, τύποι πλοίων και ηλικιακή κατανομή τους, κλπ), του εργατικού δυναμικού, των ατυχημάτων κ.λπ.

γ) Αλλά και σε ότι αφορά τα οικονομικά αποτελέσματα που προκύπτουν για τους άλλους (μη ναυτιλιακούς) κλάδους και τομείς της ελληνικής οικονομίας, σαν αποτέλεσμα της θέσης που κατέχει η ελληνική ναυτιλία στη διεθνή αγορά, τα πράγματα δεν είναι λιγότερο συγκεκριμένα: Ελάχιστα διευκρινίζεται ότι η ναυτιλιακή δραστηριότητα αποτελεί εξαγωγική δραστηριότητα ενός εγχώριου παραγωγικού κλάδου (εξαγωγή υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευμάτων και, δευτερευόντως, επιβατών) και ότι, επομένως, το τμήμα του παραγόμενου προϊόντος που εισάγεται στη χώρα αποτελεί εισροή συναλλάγματος από εξαγωγική δραστηριότητα. Από τη μια, το μέρος εκείνο των εισροών που καταχωρείται στους «άδηλους πόρους» ως «ναυτιλιακό συνάλλαγμα» προσομοιώνεται συχνά με τις μονομερείς μεταβιβάσεις<sup>1</sup>, ενώ από την άλλη οι επενδύσεις Ελλήνων εφοπλιστών σε άλλους, πέραν της ναυτιλίας, τομείς της ελληνικής οικονομίας (μεταποίηση - π.χ. διυλιστήρια, ναυπηγεία, τουρισμός, κ.λπ.) εξομοιώνονται με τις ξένες άμεσες επενδύσεις και καταχωρούνται στατιστικά στις εισροές ξένου κεφαλαίου στην ελληνική οικονομία. Τέλος, η αγορά από το εξωτερικό μέσω παραγωγής (πλοίων) και η αύξηση έτσι του παγίου κεφαλαίου των Ελλήνων εφοπλιστών δεν λογίζεται, όπως ήδη επισημίσαμε, ως επένδυση (ή εισαγωγή εμπορευμάτων) και αποσιωπάται πλήρως, αντίθετα με ότι συμβαίνει στους άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας.

Η προσέγγιση της ελληνικής ναυτιλίας έχει, λοιπόν, να αντιμετωπίσει μια σημαντική δυσκολία: Τη διάρθρωση του διαθέσιμου στατιστικού υλικού, που σε μεγάλο βαθμό συγκαλύπτει ένα σημαντικό μέρος από τα οικονομικά αποτελέσματα της συγκεκριμένης παραγωγικής δραστηριότητας. Όμως και πέραν αυτού, τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία παρουσιάζουν ανακρίβειες και διακυμάνσεις, όταν προέρχονται από διαφορετικές πηγές.

Παρά τις δυσκολίες αυτές, τα υπάρχοντα στατιστικά στοιχεία είναι η μόνη αφετηρία για να προσεγγίσουμε το ρόλο της ναυτιλίας στην ελληνική και τη διεθνή οικονομία. Παράλληλα, βέβαια, θα χρειαστεί να διευκρινίσουμε θεωρητικά ορισμένα ζητήματα σχετικά με την παραγωγική λειτουργία, την «εθνικότητα» και τα γενικότερα οικονομικά αλλά και διεθνοπολιτικά αποτελέσματα της ναυτιλίας.

### 2.3 Δυναμικότητα

Η αξία του ελληνικού εμπορικού στόλου ανέρχεται σε 90 δισ. δολάρια και είναι κατά πολύ μεγαλύτερη από την αξία των στόλων άλλων κρατών. Οι Έλληνες εφοπλιστές αγοράζουν και πάλι πλοία, αλλά η ίδια η χώρα τους δεν ωφελείται από αυτό, επισημαίνει δημοσίευμα της Die Welt.

Χωρίς τους Έλληνες δεν λειτουργεί τίποτα στην παγκόσμια ναυσιπλοΐα. Έστω και αν ονόματα ναυτιλιακών εταιρειών όπως Thenamaris, Dynacom Tankers, GasLog Ltd., Danaos Shipping ή Maran Tankers δεν είναι γνωστά στο ευρύτερο κοινό αλλά μόνο στους ειδικούς περί τα ναυτιλιακά, οι Έλληνες εφοπλιστές καθορίζουν το παγκόσμιο εμπόριο όσο κανένα άλλο έθνος.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατέχουν το 15% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου και σύμφωνα με υπολογισμό της λονδρέζικης εταιρείας Vessels Value η αξία των 4.500 συνολικά πλοίων τους ανέρχεται αυτή τη στιγμή σε 90 δισ. ευρώ.

Αυτή την εποχή οι Έλληνες αγοράζουν πλοία συστηματικά, διότι τα χρησιμοποιημένα εμπορικά πλοία είναι τόσο φτηνά όσο ποτέ εδώ και χρόνια και συχνά τα βρίσκουν στη Γερμανία. Από τις αρχές του 2014 έως τον Ιούνιο του 2016 οι Έλληνες αγόρασαν από γερμανικές εφοπλιστικές εταιρείες 52 μεγάλα φορτηγά πλοία αξίας 527 εκατομμυρίων δολαρίων. Αντίστροφα άλλαξαν ιδιοκτήτη μόνον 6 πλοία αξίας 64 εκατομμυρίων δολαρίων από την Ελλάδα στη Γερμανία.

Αν και η Ελλάδα περνά βαθιά οικονομική κρίση, οι Έλληνες εφοπλιστές δεν έχασαν ποτέ την ηγετική τους θέση στις διεθνείς αγορές τα τελευταία χρόνια. Το αντίθετο, βελτιώνουν ακόμα περισσότερο τη θέση τους, αφού κανείς άλλος δεν κάνει τόσες παραγγελίες σε ναυπηγεία όπως οι ναυτιλιακές εταιρείες της Ελλάδας. Υπάρχουν παραγγελίες για 172 τάνκερ και 140 για φορτηγά πλοία. Σύμφωνα με τη λονδρέζικη Vessels Value έχουν γίνει συνολικά 404 παραγγελίες ύψους 21 δισ. δολαρίων από το Μάιο του 2016.

Έτσι οι Έλληνες πλοιοκτήτες όχι μόνο διατηρούν τη πρώτη θέση παγκοσμίως, αλλά διευρύνουν και την απόσταση που τους χωρίζει από την Ιαπωνία, τη Κίνα, τη Γερμανία και την Σιγκαπούρη, που ακολουθούν στη δεύτερη, τρίτη, τέταρτη και πέμπτη θέση αντίστοιχα. Ο γερμανικός εμπορικός στόλος ο οποίος διαθέτει τα περισσότερα εμπορευματοκιβωτιοφόρα έχει αυτή τη στιγμή αξία 42 δισ. ευρώ και συνεπώς λιγότερη από τη μισή των Ελλήνων ανταγωνιστών.



Τα ελληνικά λιμάνια βλέπουν εν τούτοις σπάνια τα πλοία τους. Οι περισσότερες μεταφορές γίνονται από χώρες της Μέσης Ανατολής προ την Αμερική, από Λατινική Αμερική προς την Ασία ή από την Ασία προς την Αυστραλία και την Ευρώπη. Και μάλιστα με τα μεγαλύτερα πλοία του κόσμου. Μάλιστα το πλοίο «Maran Gas Agamemnon» που κατασκευάζεται αυτόν καιρό στη Νότια Κορέα έχει αξία 200 εκατομμύρια δολάρια, βρίσκεται στην πρώτη θέση της κατάταξης των φορτηγών πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) και ανήκει την εταιρεία Maran Tankers με έδρα την Αθήνα.

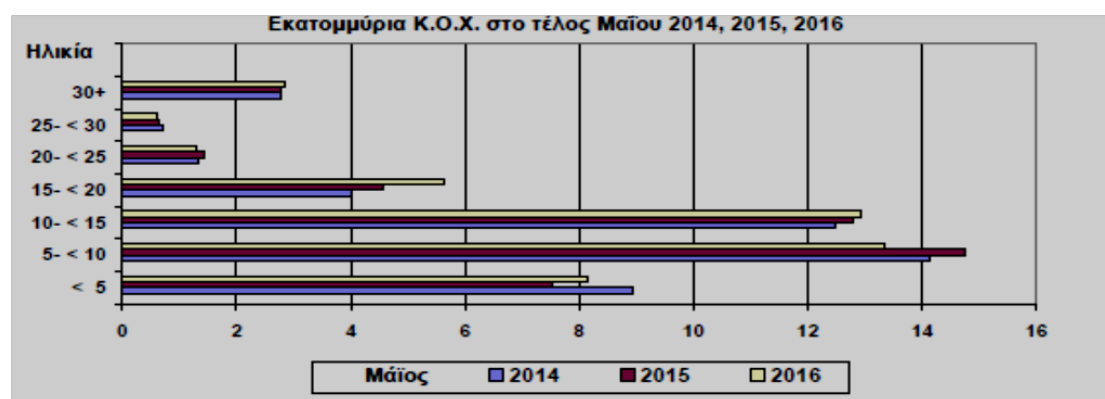
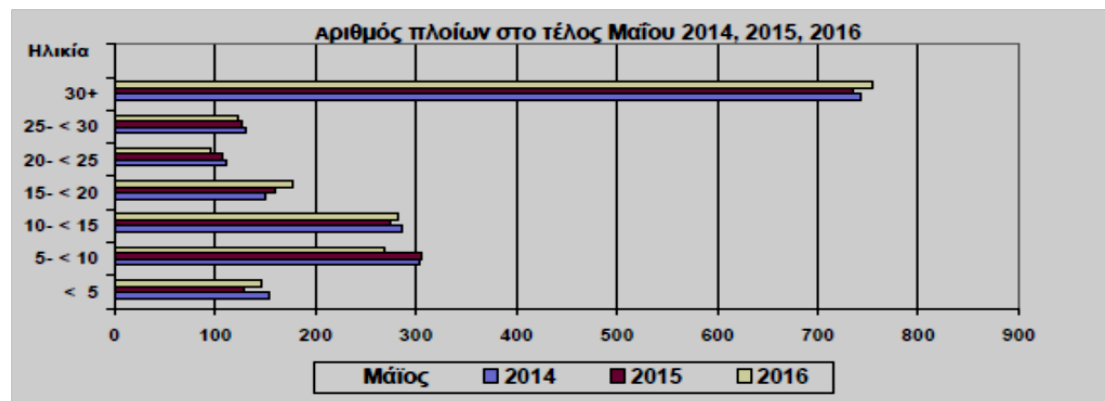
Εντούτοις οι Έλληνες πλοιοκτήτες παραδοσιακά δεν υπόκεινται σε υψηλή φορολόγηση. Αλλά για να γίνει και η σύγκριση: ιδιαίτερα χαμηλή είναι και φορολόγηση των πλοιοκτητών και στην Γερμανία.

### 2.3.1 Δύναμη του εμπορικού ελληνικού στόλου

Η Δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου από πλοία 100 ΚΟΧ και άνω το μήνα Μάιο 2016 σε σύγκριση με την αντίστοιχη Δύναμη το Μάιο 2015 παρουσίασε αύξηση κατά 0,5% έναντι μείωση 2,2% που σημειώθηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση του έτους 2015 προς το 2014

Η Ολική χωρητικότητα του ελληνικού εμπορικού στόλου από πλοία 100ΚΟΧ και άνω το μήνα Μάιο 2016 σε σύγκριση με την αντίστοιχη χωρητικότητα το Μάιο 2015 παρουσίασε αύξηση 0,7% έναντι αύξησης 0,2% που σημειώθηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση του έτους 2015 προς

### Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 Κ.Ο.Χ και άνω κατά ομάδα ηλικιών



Πηγή: Διευθ στατιστικού τομέα εμπορίου και υπηρεσιών.



Πίνακας 1. Δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 ΚΟΧ και άνω: Μάιος των ετών 2014, 2015, 2016

Κατηγορία Πλοίων	Μάιος									
	2014		2015		2016		Μεταβολή %			
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	2015/2014	2016/2015	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ
Σύνολο	1.878	44.420.855	1.837	44.489.064	1.847	44.795.636	-2,2	0,2	0,5	0,7
Φορηγά	508	16.424.433	488	15.832.960	472	15.497.190	-3,9	-3,6	-3,3	-2,1
Δεξαμενόπλοια	522	26.537.357	520	27.238.287	516	27.882.875	-0,4	2,6	-0,8	2,4
Επιβατηγά	616	1.390.400	600	1.350.626	618	1.330.898	-2,6	-2,9	3,0	-1,5
Λοιπά	232	68.665	229	67.191	241	84.673	-1,3	-2,1	5,2	26,0

Πηγή: Διευθ στατιστικού τομέα εμπορίου και υπηρεσιών

## 2.4 Η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου και η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας

Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία αυξάνεται με την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου που συνεπάγεται και την προσέλκυση περισσότερων πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας στην ελληνική σημαία. Οι εισροές εισοδηματικών πόρων στην εγχώρια οικονομία μπορεί να αυξηθούν εάν το ποσοστό των ελληνικής ιδιοκτησίας πλοίων που φέρουν την ελληνική σημαία αυξηθεί σημαντικά από το 27% περίπου που είναι σήμερα

Ωστόσο, Η διασύνδεση της ελληνικής ναυτιλίας με την ελληνική οικονομία έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία έτη, όπως προαναφέρθηκε με την εγκατάσταση πολλών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα και με την αυξανόμενη χρηματοδότηση τους από τις ελληνικές τράπεζες. Επιπλέον τα έσοδα της Ελλάδος από τη ναυτιλία μπορεί να αυξηθούν εάν αυξηθούν σημαντικά οι υπηρεσίες που προσφέρει η χώρα μας στη ναυτιλία. Ειδικότερα, τα έσοδα αυτά μπορεί να αυξηθούν:

Πρώτον εάν η προσφορά ανταγωνιστικής εργασίας ( εξειδικευμένης και ανειδίκευτης) στην ναυτιλία από τη χώρα μας αναβαθμισθεί ουσιαστικά έτσι ώστε να είναι δυνατό να καλύπτει τουλάχιστον την υπάρχουσα ζήτηση για πλοιάρχους και μηχανικούς αφού έως σήμερα οι απόφοιτοι των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού είναι πολύ λιγότεροι από τι θέσεις εργασίας που ζητείται να καλυφθούν

Δεύτερον εάν η ναυπήγηση και η επισκευή πλοίων στην Ελλάδα γίνει πιο ανταγωνιστική με την εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων που έχουμε στον τομέα αυτό ως εκ της θέσεως της χώρας μας στο κέντρο της Μεσογείου και λόγω της πρωτοπορίας της χώρας στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές. Βέβαια η δραστηριότητα αυτή έχει υποβαθμισθεί ουσιαστικά στη χώρα μας κυρίως λόγω των μη εποικοδομητικών εργασιακών σχέσεων που ισχύουν στον τομέα.

Τρίτον εάν η λειτουργία του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου εξελιχθεί με ταχύτερο ρυθμό από ότι ως σήμερα. Σημειώνεται ότι στον τομέα αυτό έχει σημειωθεί ουσιαστική πρόοδος, η οποία δεν θα πρέπει να διαβρωθεί στο μέλλον.

Τέταρτον η λειτουργία της ελληνικής δημόσιας διοικήσεως βελτιωθεί σημαντικά αφού βασικός παράγων που πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν προτιμούν την Ελλάδα είναι η εκτεταμένη γραφειοκρατία

Πέμπτον οι επενδύσεις των υψηλών κερδών από τη ναυτιλία στην ελληνική οικονομία είναι υπαρκτές αλλά θα μπορούσαν να είναι πολύ περισσότερες εάν η οικονομία μας γίνει πιο ανταγωνιστική και πιο ελκυστική ως τόπος εγκαταστάσεως εγχώριων και ξένων επιχειρήσεων. Η μακροοικονομική σταθερότητα και η διεθνής των κεφαλαίων των Ελλήνων πλοιοκτητών

## 2.5 Η δυνητική συμβολή της ναυτιλίας

Η καταγεγραμμένη συμβολή της ναυτιλίας δείχνει να είναι εξαιρετικά σημαντική καθώς η απουσία της θα περιορίζε σημαντικά τον κύκλο εργασιών λοιπών παραναυτιλιακών κλάδων ( προμηθευτών, συνεργατών, και λοιπά) με αποτέλεσμα την περαιτέρω συρρίκνωση της ελληνικής οικονομίας. Η συνολικά καταγεγραμμένη συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία με βάση τα επίσημα δεδομένα της ΕΛΣΤΑΤ ανέρχεται σε 13δισ προστιθέμενης αξίας και 192 χιλιάδες θέσεις εργασίας.

σε εκ. ευρώ	Άμεση Επίδραση	Έμμεση Επίδραση	Συνολική Επίδραση
<b>Εγχώρια Προστιθέμενη Αξία</b>	8.422	4.847	13.269
<b>Εισόδημα από Εργασία</b>	732	1.949	2.681
<b>Φόροι</b>	559	231	790
<b>Απασχόληση (σε χιλ.)</b>	34	158	192

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ, Eurostat, I/O model

Δεδομένου του γεγονότος ότι μόνο ένα μικρό μέρος της απασχόλησης του ελληνόκτητου στόλου υπό ξένη σημαία εισέρχεται στα οικονομικά μεγέθη της χώρας η συμβολή των θαλάσσιων μεταφορών με βάση τα επίσημα στοιχεία αποτελεί υποσύνολο της δυνητικής ( ή ενδεχομένως και της πραγματικής) συνεισφοράς της ελληνόκτητης Ναυτιλίας στην Εθνική οικονομία.

### 2.5.1 Απασχόληση

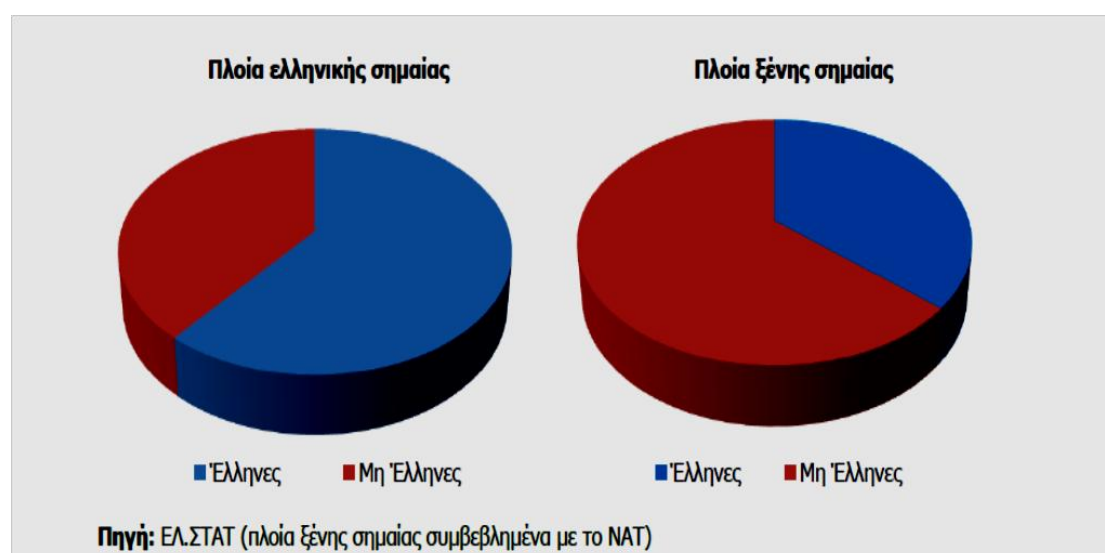
Η διαθεσιμότητα και η αξιοπιστία των δεδομένων, σχετικά με την απασχόληση στην ναυτιλία περιορίζονται σημαντικά από τις ιδιαιτερότητες που παρουσιάζει ο κλάδος. Η διαφορετική προέλευση σημαία νηολόγησης των πλοίων του στόλου, η απουσία οργανωμένου συστήματος συλλογής δεδομένων αλλά και η αδυναμία εύκολου προσδιορισμού ιδιοκτησίας μετατρέπουν την ανεύρεση αξιόπιστων δεδομένων σε μια ιδιαίτερα δύσκολη διαδικασία. Ο IOBE για τον προσδιορισμό της απασχόλησης στα ελληνόκτητα πλοία χρησιμοποιήθηκαν επίσημα στοιχεία που δημοσιεύει η ΕΛΣΤΑΤ.

Σύμφωνα με τα δημοσιευμένα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ το σύνολο των ενεργών ναυτικών (ανεξαρτήτου εθνικότητας) που βρίσκεται στα ελληνόκτητα εμπορικά πλοία ανεξαρτήτου σημαίας δεν ξεπερνά τους 17.000. Ωστόσο η μεθοδολογία καταμέτρησης της ΕΛΣΤΑΤ εμφανίζει σημαντικούς περιορισμούς ως προς την καταμέτρηση της απασχόλησης, καθώς δεν περιλαμβάνει την απασχόληση στα πλοία που δεν είναι συμβεβλημένα με το NAT. Έτσι στα ελληνικής διαχείρισης πλοία με ξένη σημαία φαίνονται να απασχολείται η μειονότητα των ναυτικών (11% του συνόλου) ήτοι 2,594 άτομα παρότι όπως αναφέραμε αυτά τα πλοία αποτελούν την πλειονότητα του στόλου.

Γνωρίζοντας την αναλογία ελληνόκτητων πλοίων ελληνικής και ξένης σημαίας (52,5% του στόλου ήταν εγγεγραμμένα στην Ελληνική σημαία το 2010) μπορούμε να συμπεραίνουμε πως στα ελληνόκτητα πλοία ξένης σημαίας απασχολούνται περί των 35.600 ατόμων η πλειοψηφία εκ των οποίων είναι ξένης εθνικότητας. Με την υπόθεση ότι το μερίδιο των Ελλήνων ναυτικών σε αυτά τα πλοία δεν ξεπερνά το 10% ο αριθμός τους σε δεδομένη στιγμή μέσα στο έτος εκτιμάται ότι ανέρχεται στους 3.560. Σε ετήσια βάση ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών σχεδόν διπλασιάζεται ξεπερνώντας τα 6.103 άτομα.

Προσθέτοντας στον παραπάνω αριθμό τους καταγεγραμμένους από την ΕΛΣΤΑΤ ενεργούς ναυτικούς με Ελληνική υπηκοότητα (14.779) καθώς και το ποσοστό αυτών που δε βρίσκονταν σε υπηρεσία την περίοδο δειγματοληψίας της έρευνας λόγω της πεντάμηνης ανάπαυσης (10.556) το σύνολο των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούν σε ελληνόκτητα πλοία ξεπερνά τις 31.438.

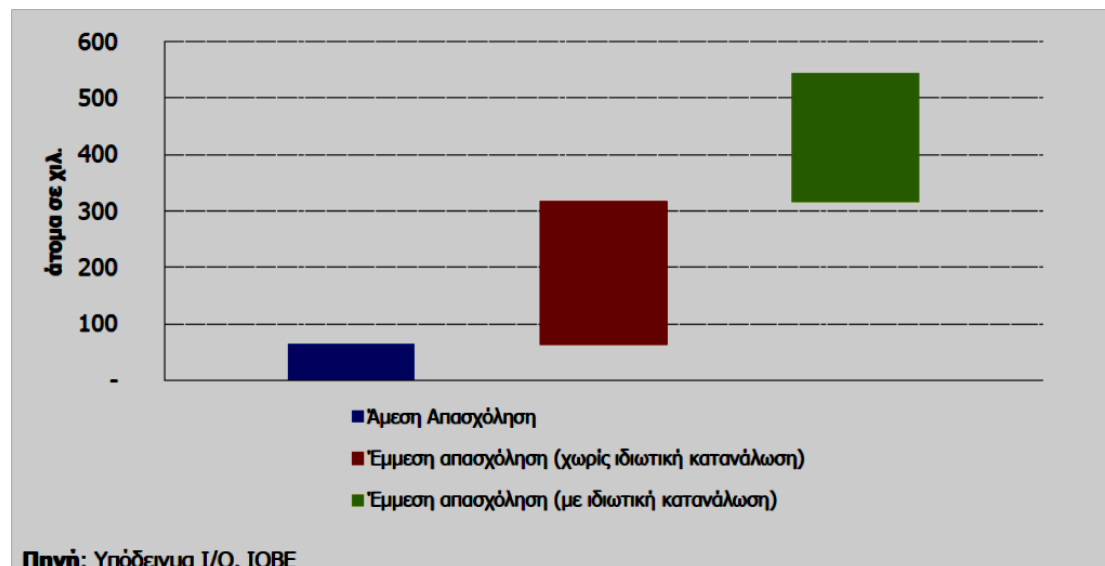
### ΓΡΑΦΗΜΑ 3 Σε πολυετές χαμηλό ο δείκτης εμπορευμάτων CRB



Εκτιμάται ότι η απασχόληση στην ποντοπόρο ναυτιλία ανέρχεται σε 75200 άτομα. Πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι όπως και στην περίπτωση της επίσημα καταγεγραμμένης απασχόλησης δεν πρόκειται αποκλειστικά για ναυτικούς με ελληνική υπηκοότητα. Η έμμεση απασχόληση αναφέρεται στον αριθμό ατόμων που καλούνται να εξυπηρετήσουν τη δυνητική ζήτηση της ποντοπόρου ναυτιλίας. Μέσα από την έρευνα του IOBE προέκυψε πως η έμμεση απασχόληση ενισχύεται κατά 251χιλ ενώ η επίδραση των περισσότερων εισοδημάτων στην αγορά (εξαιτίας των παραπάνω

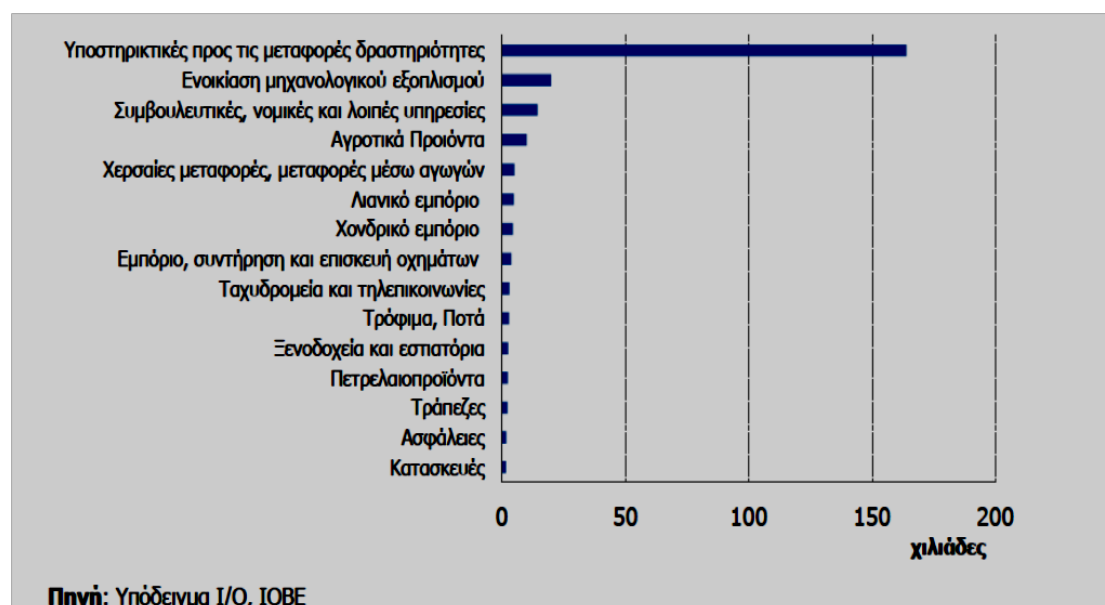
θέσεων εργασίας) αναμένεται να δημιουργήσει 225χιλ επιπλέον θέσεις εργασίας. Στο σύνολο η απασχόληση τόσο στην «επταυξημένη» πλέον ποντοπόρο ναυτιλία και το ενισχυμένο ναυτιλιακό πλέγμα όσο και στους κλάδους που εμπλέκονται έμμεσα θα ξεπερνούσε τις 552χιλ θέσεις εργασίας.

#### ΓΡΑΦΗΜΑ 4 Η δυνητική συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην απασχόληση



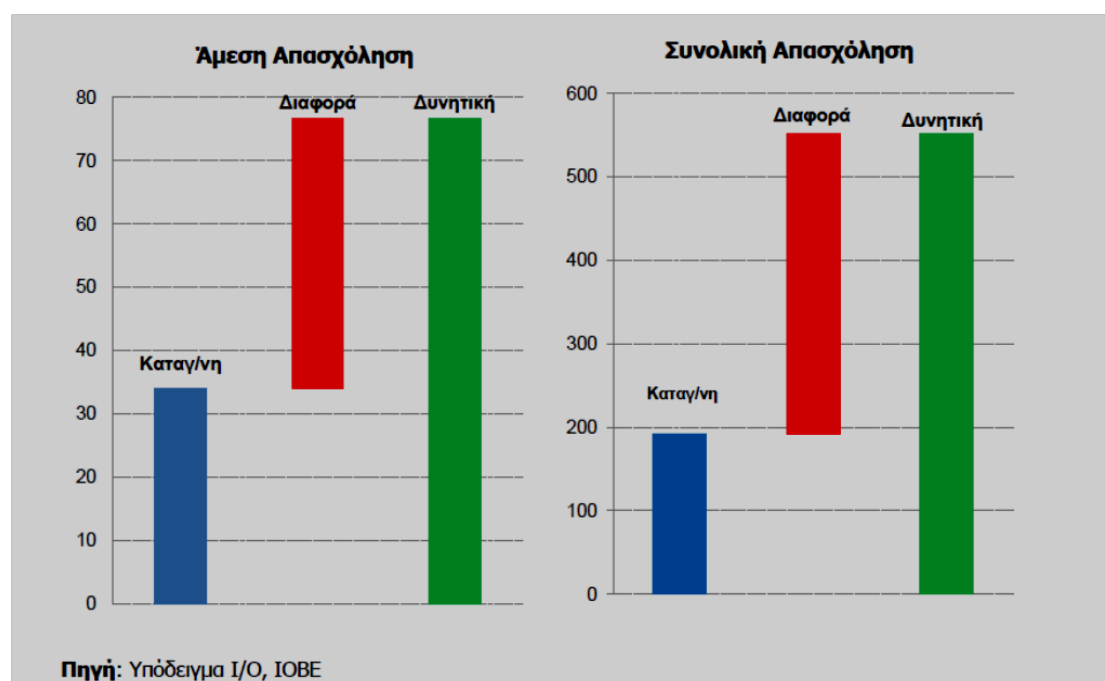
Πέρα του εξαιρετικά σημαντικού μεγέθους της έμμεσης δυνητικής απασχόλησης ενδιαφέρουσα ήταν και η μελέτη που έκανα ο IOBE για τους επιμέρους πολλαπλασιαστών ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας με σκοπό την κατάταξη των παραπάνω θέσεων εργασίας ανά κλάδο. Σημαντική αναμένεται να είναι η συμβολή της ναυτιλίας στην έμμεση απασχόληση σε κλάδους με τους οποίους υπάρχει διαρκής συνεργασία ( πχ τροφοδοσία πετρέλαιο κ.λπ.)

#### ΓΡΑΦΗΜΑ 3 Έμμεση απασχόληση σε κλάδους που επηρεάζονται περισσότερο από την ναυτιλία



Πράγματι όπως φαίνεται στο διάγραμμα οι κλάδοι των οποίων η απασχόληση ευνοείται περισσότερο είναι αυτοί που σχετίζονται άμεσα με τη λειτουργία της ποντοπόρου ναυτιλίας. Ενδεικτικά, οι υποστηρικτές προς τις μεταφορές δραστηριότητες ( διακίνηση φορτίων, συναφείς δραστηριότητες σχετικά με τις πλωτές μεταφορές και λοιπά) ευνοούνται σημαντικά με 164χιλ θέσεις εργασίας ενώ ακολουθούν οι δραστηριότητες ενοικίασης με 20χιλ, θέσεις νομικών υπηρεσιών με 14χιλ θέσεις, πετρελαίων με 2,3χιλ θέσεις μαρτυρώντας ίσως συνθήκες βέλτιστης παραγωγικότητας και παρόμοια είναι η εικόνα στο κλάδο τραπεζών

### ΓΡΑΦΗΜΑ 3 Σύγκριση καταγεγραμμένης και δυνητικής συμβολής στην απασχόληση



Συγκρίνοντας τη δυνητική συμβολή με την καταγεγραμμένη ο IOBE κατέληξε στο εξής συμπέρασμα. Η άμεση απασχόληση στο κλάδο των μεταφορών ενισχύεται κατά 41200 θέσεις εργασίας ενώ η δεξαμενή θέσεων εργασίας στο σύνολο την οικονομίας ανέρχεται περίπου σε 360χιλ άτομα. Δεδομένου ότι το Δ τρίμηνο το 2011 ο αριθμός των ανέργων στην Ελλάδα ανήλθε στο 1.025.877 άτομα και υπό την υπόθεση ότι οι επιπλέον θέσεις εργασίας καλύπτονται από άτομα που προσμετρούνται στους απασχολούμενους της χώρας, η ενίσχυση της ναυτιλιακής δραστηριότητας εντός του Ελλαδικού χώρου ενδέχεται να περιορίσει τους άνεργους κατά 360χιλ άτομα που αντιστοιχεί στο 36,1% της συνολικής ανεργίας. Λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη για νέους εργαζόμενους στην ναυτιλία χωρίς αναγκαστικά να έχουν εκπαίδευση υψηλότερη από ΤΕΙ οι επιπλέον θέσεις στο κλάδο μπορούν να συνεισφέρουν σημαντικά στην βελτίωση των προοπτικών απασχόλησης των νέων κάτω των 29 χρονών όπου η ανεργία ανήλθε σε 39,5%.

## 2.5.2 Η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ΑΕΠ

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ, η συμβολή του κλάδου των μεταφορών μέσω υδάτινων οδών στη συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία (ΑΠΑ) παραγωγής της χώρας ανήλθε στο υψηλό 4,4% το 2008, από 2,0% το 2002 (Πίνακας 4). Στο ποσοστό αυτό συμπεριλαμβάνεται και η ΑΠΑ του κλάδου της ελληνικής ακτοπλοΐας. Η μεγάλη άνοδος της συμβολής της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας σημειώθηκε μετά το 2002 και μπορεί να αποδοθεί στους ακόλουθους δύο σημαντικούς παράγοντες: Πρώτον, στην θεσμοθέτηση με τον ν. 3091/2002 της απαλλαγής των ναυτιλιακών εταιριών από τον ειδικό φόρο ακίνητης περιουσίας, με τον οποίο δόθηκε ένα επιπλέον κίνητρο να (μετ)εγκατασταθούν στην Ελλάδα πολλές ναυτιλιακές εταιρίες, όπως προαναφέρθηκε, που έως πρόσφατα ήταν εγκατεστημένες στο Λονδίνο και σε άλλα ναυτιλιακά κέντρα. Αυτό, σε συνδυασμό με τη μεγάλη παγκόσμια προβολή που είχε η χώρα μας με την ένταξή της στη Ζώνη του Ευρώ και με την διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, συνέβαλαν στην περαιτέρω ενίσχυση της διασυνδέσεως της εγχώριας ελληνικής οικονομίας με τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνταν στην ποντοπόρο ναυτιλία και στην αύξηση της συμβολής της ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας. Δεύτερον, στην περίοδο υψηλής αναπτύξεως της παγκόσμιας οικονομίας και του παγκοσμίου εμπορίου, όπως προαναφέρθηκε, που έδωσαν σημαντική ώθηση στην ανάπτυξη των παγκοσμίων θαλάσσιων μεταφορών και της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας ειδικότερα.

### Πίνακας Συμβολή του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών στη συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία της χώρας

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Εκστ. Ευρώ, τρέχουσες τιμές	2.931,1	4.133,1	2.778,2	4.833,9	6.662,9	7.351,2	6.392,8	8.948,8	9.664,7
% ΑΕΠ	2,4	3,2	2,0	3,2	4,0	4,1	3,4	4,4	4,4

Πηγή: ΕΣΥΕ, 2005-2008 προσωρινά στοιχεία

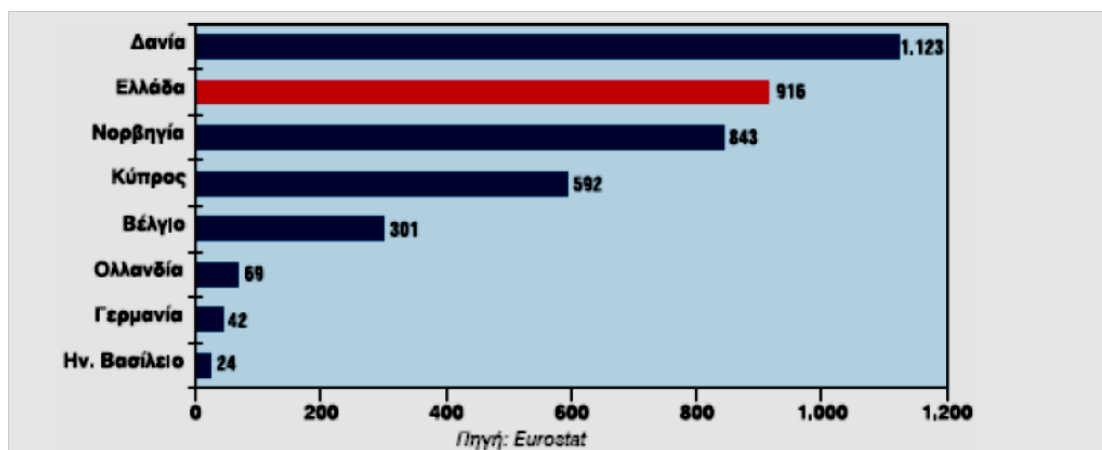
Ενδεικτικό της συμβολής της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι και ότι στην περίοδο 2003-2008 σημειώθηκε κατακόρυφη άνοδος των εισπράξεων από την ποντοπόρο ναυτιλία στο εξωτερικό ισοζύγιο υπηρεσιών (μέση ετήσια αύξηση 14,9%), με αποτέλεσμα να φθάσουν το 2008 τα € 19,2 δισ. (7,9% του ΑΕΠ). Βέβαια, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις πραγματοποιούν και σημαντικές πληρωμές στο εξωτερικό, οι οποίες είχαν ανάλογη άνοδο στην ανωτέρω περίοδο (μέση ετήσια αύξηση 13,6%) για να διαμορφωθούν στα € 9,32 δισ. το 2008 Έτσι, οι καθαρές εισπράξεις από τη ναυτιλία ανήλθαν το 2008 στα € 9,87 δισ. (4,1% του ΑΕΠ).

Οι εισπράξεις από τη ναυτιλία συναγωνίζονται στην Ελλάδα τις εισπράξεις από τον εξωτερικό τουρισμό (€ 11,7 δισ. το 2008), καθώς και τις εισπράξεις από τις εξαγωγές αγαθών (€ 19,8 δισ. το 2008). Σημειώνεται ότι και οι εισπράξεις από τον τουρισμό και τις εξαγωγές αγαθών προϋποθέτουν σημαντικές πληρωμές για εισαγωγές που είναι ανάλογες με τις προαναφερθείσες πληρωμές στο εξωτερικό από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Πάντως, η εξαγωγική προστιθέμενη αξία τόσο στον εξωτερικό τουρισμό όσο και στις εξαγωγές αγαθών (δηλαδή οι εισπράξεις από εξαγωγές μείον τις αναγκαίες πληρωμές για εισαγωγές) είναι σχετικά υψηλή (άνω του 60%) στην Ελλάδα, διότι τόσο ο τουρισμός όσο και οι εξαγωγές αγαθών χρησιμοποιούν σε μεγάλο βαθμό εγχώρια προϊόντα του αγροτικού τομέα και ήδη ανεγερθείσες τουριστικές εγκαταστάσεις με μακροχρόνια περίοδο λειτουργίας.

Έτσι, η αύξηση της εγχώριας αγοραστικής δύναμης των νοικοκυριών και των επιχειρήσεων από τις καθαρές εισροές χρηματοοικονομικών πόρων από τη ναυτιλία



εκτιμάται στο 4,1%. Με την υπόθεση ότι περίπου 40% αυτής της αγοραστικής δυνάμεως δαπανάται σε εισαγωγές, μπορεί να εκτιμηθεί ότι η καθαρή συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ΑΕΠ ανέρχεται στο 2,6% περίπου. Το υπόλοιπο, 1,8% (έως το 4,4% που είναι η συμβολή ολόκληρου του τομέα των θαλασσίων μεταφορών, όπως αυτή εκτιμάται στους εθνικούς λογαριασμούς) αποτελεί προφανώς τη συμβολή της εγχώριας ακτοπλοΐας. Σημειώνεται ότι η Ελλάδα κατατάσσεται δεύτερη στην ΕΕ-27 το 2007, όσον αφορά τις καθαρές εισπράξεις από τη ναυτιλία ανά κάτοικο, που ανήλθαν στα € 916 για την Ελλάδα, έναντι € 1.120 στη Δανία και € 843 στη Νορβηγία



## 2.6 Ναυτιλία - Οικονομική κρίση – Χρηματοδότηση

Η χειρότερη κρίση στην ιστορία της ναυτιλίας μοιάζει να ξεπερνιέται οι αγορές προσμετρούν νικητές και ηττημένους, Και στην κατηγορία των νικητών ξεκάθαρα πρώτη εμφανίζεται η ελληνόκτητη ποντοπόρος ενώ αντιθέτως Γερμανοί αλλά και Ιάπωνες αποδυναμώθηκαν

Η εμπειρία των Ελλήνων πλοιοκτητών από προηγούμενες κρίσεις οι μετρημένες κινήσεις και η πρόσβαση τους σε χρηματοδοτήσεις και ίδια κεφάλαια την ώρα που οι τράπεζες άρχισαν να μειώνουν την έκθεση τους στο κλάδο είναι βασικοί λόγοι που οι περισσότεροι μπόρεσαν να εξέλθουν ισχυρότεροι από την κρίση. Υπήρξαν όμως και θύματα. Πολλές από τις μικρότερες εταιρείες έκλεισαν ή απορροφήθηκαν από άλλες. Οι εν Ελλάδι ναυτιλιακές το 2016 μειώθηκαν σε 638 από 648 το 2015 και 926 το 1998 σύμφωνα με την Petrofin Research

Αντιθέτως αυξήθηκαν οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις με στόλους από 25 πλοία και άνω σε μια ένδειξη πως η διαχείριση του ολοένα και μεγαλύτερου σε χωρητικότητα αλλά και αριθμό πλοίων ελληνοκτήτου στόλου γίνεται ολοένα και μεγαλύτερες επιχειρήσεις. Συνολικά όμως ο στόλος των Ελλήνων μεγεθύνθηκε.

### Πρωταθλήτρια

Σύμφωνα με στοιχεία του ναυλομεσιτικού οίκου Clarkson's που δημοσίευσε η διεθνής ναυτιλιακή επιθεώρηση Trade Winds το Ιανουάριο του 2015 ο ελληνόκτητος στόλος είχε αθροιστική ολική χωρητικότητα (gross tonnage: GT) 180,6 εκατομμύρια τόνους και αντιστοιχούσε στο 15,4% του παγκόσμιου στόλου

Στα τέλη του Μαΐου είχε αυξηθεί στα 209,4 εκατομμύρια τόνους και το μερίδιο του διεθνώς είχε ανέβει στο 16,4%. Κατά το ίδιο διάστημα το προβάδισμα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας επί της δεύτερης διεθνώς Ιαπωνικής διευρύνθηκε κατά δύο ποσοστιαίες μονάδες στο 3,6%. Ακόμα περισσότερο διευρύνθηκε η πρωτοπορία της Ελλάδας επί της Γερμανίας η οποία εμφανίζεται πλέον με στόλο υπερδιπλάσιο της ελληνικής χωρητικότητας σε όρους GT. Συγκεκριμένα ο γερμανικής ιδιοκτησίας στόλος από μερίδιο της τάξης του 7,9% επί του παγκόσμιου υποχώρησε στο 6,7%

Η δυνατότητα της ελληνικής πλοιοκτησίας να παίρνει γρήγορες αποφάσεις για πωλήσεις και αγορές πλοίων και η σε μεγάλο βαθμό επιτυχής διαπίστωση των κατάλληλων σημείων για νέες επενδύσεις στα χαμηλά δηλαδή της αγοράς πιστώνονται τις επιδόσεις αυτές

Σύμφωνα με τον οίκο Clarkson's η τελευταία μεγέθυνση του ελληνόκτητου στόλου προέρχεται τόσο από τις επενδύσεις σε νέες ναυπηγήσεις όσο και από αγορές ποιοτικών μεταχειρισμένων πλοίων. Ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές παρέλαβαν το 17,4% των νεότευκτών πλοίων που έπεσαν στο νερό το 2016. Το μερίδιο αυτό κατά το πρώτο τετράμηνο του 2017 έχει αυξηθεί στο 19%. Στη δευτερογενή αγορά η ελληνικές επενδυτικές επιδόσεις είναι ακόμα μεγαλύτερες: Το 2016 δαπανήθηκαν από ελληνικά συμφέροντα 2,5 δις δολάρια για την εξαγορά πλοίων συνολικής χωρητικότητας (GT) 9,2 εκτ τόνων, που αντιστοιχούν στο 25% της συνολικής δραστηριότητας στις αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων. Αλλά 1,6 δις δολάρια σε μεταχειρισμένα έχουν επενδυθεί κατά το πρώτο τετράμηνο του 2017. Σύμφωνα με στοιχεία της Allied Shipbroking Inc. που περιλαμβάνουν και το πρώτο εικοσαήμερο του Ιουνίου οι ελληνικές αγορές μεταχειρισμένων συνέχισαν και έχουν φτάσει και φέτος τα 2,7 δις δολάρια. Με αυτά αποκτήθηκαν 159 πλοία εκ των οποίων τα 105 φορητά 32 δεξαμενόπλοια και 16 μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων και 2 μεταφορές αερίου. Μεγάλο μέρος αυτών των επενδύσεων χρηματοδοτήθηκε από πωλήσεις παλαιότερων ποντοπόρων. Ελληνικά συμφέροντα πουλήσαν από τις αρχές του έτους μέχρι και τα τέλη Ιουνίου 97 πλοία έναντι 1,67 δις δολάρια

Οι Έλληνες σύμφωνα με τα στοιχεία της Allied Shipbroking είναι μακράν οι μεγαλύτεροι αγοραστές και οι μεγαλύτεροι πωλητές με θετικό όμως ισοζύγιο στόλου. Στην λίστα με τους αγοραστές του 2017 έπονται δεύτεροι με διαφορά οι Κινέζοι (99 πλοία) τρίτοι οι Νορβηγοί (66) και τέταρτοι οι Γερμανοί από απέκτησαν 35 πλοία. Αντιθέτως οι δεύτεροι μεγαλύτεροι πωλητές είναι οι Γερμανοί έχοντας πουλήσει φέτος 92 πλοία. Και κάπως έτσι συρρικνώνεται διαρκώς ο γερμανικός στόλος, προκαλώντας σε πολλούς στο Βερολίνο και το Αμβούργο ίσως ακόμα και φθόνο αν αληθεύουν οι πληροφορίες που θέλουν το γερμανικό ναυτιλιακό και τραπεζικό σύμπλεγμα πίσω από τις μορφές κατά του ελληνικού θεσμικού πλαισίου για την ποντοπόρο.

### **2.6.1 Ποια είναι τα τραπεζικά δανειακά χαρτοφυλάκια του κλάδου**

Κατά μια ακόμη Πέμπτη χρονιά παρέτεινε η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα την εθελοντική συνεισφορά της στα δημόσια ταμεία με το συνολικό πόσο να τείνει να ξεπεράσει το μίσο δις ευρώ. Ποσά που είναι βεβαίως, επιπλέον των προβλεπόμενων φορολογικών επιβαρύνσεων.



Συγκεκριμένα τα μέλη της Ένωσης ελλήνων εφοπλιστών (ΕΕΕ) στην έκτακτη γενική συνέλευση ενέκριναν ομόφωνα την πρόταση του διοικητικού της συμβουλίου για την επέκταση υπό τις απαιτούμενες διαδικασίες της διάρκειας ισχύος του Συνυποσχετικού Οικειοθελούς παροχής μεταξύ ναυτιλιακής κοινότητας και πολιτείας για ένα ακόμη έτος δηλαδή και το 2018.

Σύμφωνα με την τελευταία ετήσια έκθεση της ΕΕΕ δια της υπογραφής συνυποσχετικού οικειοθελούς συνεισφοράς με το ελληνικό Δημόσιο ξεκίνησε το 2014 να εισφέρει ποσόν ύψους 420εκ ευρώ η καταβολή του οποίου θα ολοκληρωθεί σε τέσσερα χρόνια. Τώρα η ΕΕΕ έρχεται να επεκτείνει αυτή τη συνεισφορά και για τη χρήση του 2018.

### **Πολλαπλά οφέλη**

Με βάση μελέτες του Ιδρύματος των Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ) και του Boston Consulting Group (BCG) η συνολική συνεισφορά του ελληνικού ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου στην ελληνική οικονομία είναι σημαντικότερη διαχρονικά και υπολογίζεται πως αντιστοιχεί πλέον σε περισσότερο από 7% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας, ενώ παρέχει άμεση και έμμεση απασχόληση σε 192χιλ άτομα.

Σημειώνεται δε πως η ελληνική πρωτοκαθεδρία στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία, η μόνη ελληνική επιχειρηματική πρωτοκαθεδρία διεθνώς είναι συνέπεια της υψηλής ανταγωνιστικότητας και ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών της χωρίς το ελληνικό Δημόσιο να υπόκειται σε ουδεμία δαπάνη για το σκοπό αυτό

Παράλληλα οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες αποτελούν έναν από τους βασικότερους πελάτες παραγωγής εισοδήματος ( net interest income) για τις ελληνικές αλλά και ξένες τράπεζες και έχουν από τους χαμηλότερους δείκτες προβληματικών δανείων μεταξύ άλλων των ελληνικών κλάδων και μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών άλλων εθνικοτήτων, σύμφωνα με την Petrofin Research και την XRTC Business Consultants.

### **Η Χρηματοδότηση**

Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία της Petrofin ο συνολικός δανεισμός των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων από ελληνικές τράπεζες στα τέλη του 2016 διαμορφώνεται στα 8721 δις δολάρια. Δύο ελληνικές τράπεζες η Alpha bank και η Euro bank αύξησαν μάλιστα κατά την προηγούμενη χρήση τις χρηματοδοτήσεις τους στην ελληνόκτητη ποντοπόρο κατά 4,29% και 2,59% αντίστοιχα

Σήμερα το μεγαλύτερο χαρτοφυλάκιο δανείων προς τη ελληνόκτητη ναυτιλία μεταξύ των ελληνικών τραπεζών, σύμφωνα με τα στοιχεία της Petrofin Bank Research εξακολουθεί να εμφανίζει η τράπεζα Πειραιώς (2,73δις δολάρια χωρίς αυτά προς την ακτοπλοΐα) η οποία καταλαμβάνει την 5<sup>η</sup> θέση στο σύνολο ελληνικών και ξένων τραπεζών και ακολουθούν η Εθνική τράπεζα στη 9<sup>η</sup> θέση (2.368δις ) η Alpha bank στην 10<sup>η</sup> (2.190δις) η Eurobank στη 19<sup>η</sup> (1.227δις ) και η Aegean Baltic στην 29<sup>η</sup> (205,4δις)

Σημειώνεται πως τα στοιχεία αυτά αφορούν τόσο τα υπόλοιπα των δανείων όσο και τις εγκεκριμένες αλλά μη εκταμιευμένες τουλάχιστον έως τα τέλη του 2016 πιστώσεις. Ο συνολικός δανεισμός των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων από ξένες και ελληνικές τράπεζες διαμορφώθηκε στα 57.211 δις δολάρια στα τέλη του 2016.

Τα προβληματικά ναυτιλιακά δάνεια στη Γερμανία ανέβηκαν το 2016 στο 37% από 28% το 2015, σύμφωνα με τη Moody's. Οι 5 μεγαλύτερες τράπεζες με τη σημαντικότερη έκθεση σε δάνεια γερμανικών ναυτιλιακών είναι οι DVB, Nord LB, HSH Nordbank, KfW IPEX και Commerzbank. Αθροιστικά τα δάνειά τους ανέρχονται στα 59 δισ. ευρώ και κάποιες θα χρειασθούν κεφάλαια για την αντιμετώπιση ενδεχόμενων ζημιών, εκτιμά ο οίκος.

Ο αριθμός των εν Ελλάδι ναυτιλιακών με στόλο άνω των 25 πλοίων και ηλικίας μικρότερης των 9 ετών αυξήθηκε από 41 το 2015 σε 46 πέρυσι. Αυτές οι 46 ναυτιλιακές ελέγχουν πλέον τα δύο τρίτα του ελληνικού τονάζ. Ο ελεγχόμενος και διαχειριζόμενος στόλος από την Ελλάδα εξακολουθεί να παραμένει ο μεγαλύτερος διεθνώς και να αυξάνει μάλιστα τα μερίδιά του.

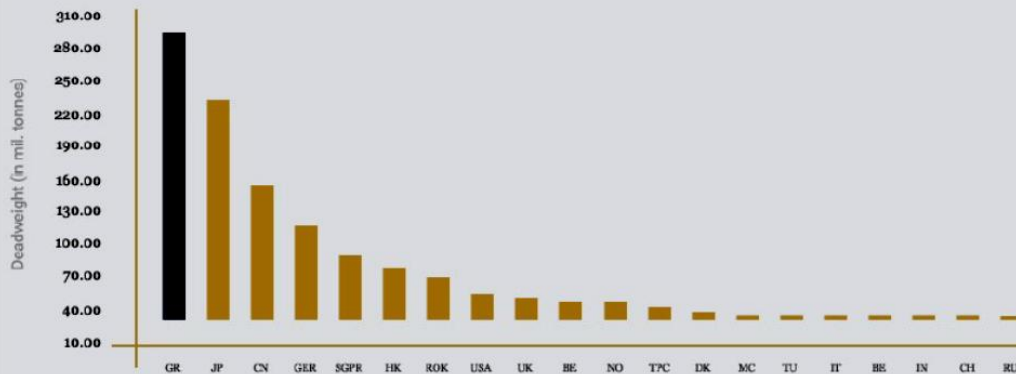
Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, το Brexit έχει και θετικές πτυχές για την ποντοπόρο. Αυτές περιλαμβάνουν «ευκαιρίες για νέες ή βελτιωμένες διμερείς εμπορικές συμφωνίες με χώρες όπως η Ινδία, οι ΗΠΑ και η Νότια Αμερική. Επιπλέον, η Βρετανία μπορεί να εισαγάγει πιο ευέλικτα κίνητρα για την προσέλκυση ναυτιλιακών, καθώς οι περιορισμοί των κρατικών ενισχύσεων θα καταργούνταν».

## **2.7 Ναυτιλία ως πυλώνας ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας**

Το 2016 ήταν άλλη μια δύσκολη χρονιά τόσο για την ελληνική οικονομία όσο και την ελληνική ναυτιλία. Καθυστερήσεις σε αξιοσημείωτη βελτίωση των βασικών οικονομικών μεγεθών στην Ελλάδα σε συνδυασμό με την κρατούσα οικονομική αβεβαιότητα δημιούργησαν ένα ζοφερό περιβάλλον για επενδύσεις στη χώρα. Οι περιορισμοί στη διακίνηση κεφαλαίων είχαν καταστροφικές συνέπειες για το ισοζύγιο πληρωμών και ιδιαίτερα για τα έσοδα σε ξένο συνάλλαγμα από τη ναυτιλία από όταν επιβλήθηκαν για πρώτη φορά τον Ιούλιο του 2015. Το πρώτο εξάμηνο του 2016 οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών ήταν 3,60 δισεκατομμύρια ευρώ σημειώνοντας μείωση 42,42% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2015 που ήταν 6,42 δισεκατομμύρια ευρώ. Η ελληνική ναυτιλία, η οποία δεν αποτέλεσε ποτέ μέρος της κρίσης χρέους του ελληνικού κράτους, γνώρισε σημαντικές διαταραχές στην καθημερινή λειτουργία της εξαιτίας των περιορισμών στις κινήσεις κεφαλαίων. Ως εκ τούτου, ένας σημαντικός αριθμός ναυτιλιακών επιχειρήσεων αναγκάστηκε να μεταφέρει έσοδα των πλοίων στο εξωτερικό, προκειμένου να είναι σε θέση να εκπληρώσουν έγκαιρα και αποτελεσματικά τις διεθνείς οικονομικές τους υποχρεώσεις. Ως θετικό καταγράφεται το γεγονός ότι στο διάστημα Ιουλίου-Δεκεμβρίου 2016 οι εισροές ξένου συναλλάγματος ανήλθαν σε 4,22 δισεκατομμύρια ευρώ σημειώνοντας αύξηση σχεδόν 20% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2015 που ήταν 3,54 δισεκατομμύρια ευρώ. Συνολικά, το 2016 οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από τη ναυτιλία ήταν 7,81 δισεκατομμύρια ευρώ, σημειώνοντας μείωση 22% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2015 που ήταν 9,97 δισεκατομμύρια ευρώ (Figure 1). Οι εισροές από τη ναυτιλία τα δύο τελευταία χρόνια (2015- 2016) σημείωσαν μείωση 29,4% σε σχέση με τα έτη 2013-2014, ως αποτέλεσμα των περιορισμών στη διακίνηση κεφαλαίων.

**Figure 2: Ownership of the World Fleet (in dwt) - Top 20 Countries**

(Ships greater than 1,000 GT)



Source: United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2016

Παρ' όλες τις ανωτέρω αρνητικές εξελίξεις, η ναυτιλία παραμένει ένας από τους δύο πυλώνες της ελληνικής οικονομίας, καθώς επί δεκαετίες συνεισφέρει σταθερά στην ελληνική οικονομία με ποικίλους τρόπους, προβάλλοντας ταυτόχρονα το προφίλ της χώρας διεθνώς. Οι εισροές από τη ναυτιλία στο ισοζύγιο πληρωμών ανέρχονται περίπου στα 136 δισεκατομμύρια ευρώ για τα έτη 2007-2016. Δηλαδή, 16% περισσότερο από τον άλλο σημαντικό οικονομικό τομέα, τον τουρισμό, ο οποίος συνεισέφερε περίπου 117 δισεκατομμύρια ευρώ κατά την ίδια δεκαετία. Η ναυτιλιακή βιομηχανία απασχολεί περίπου 200.000 άτομα, ενώ η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) έχει επανειλημμένα υπογραμμίσει τη δυνατότητα της βιομηχανίας να προσφέρει επιπλέον ευκαιρίες απασχόλησης στους Έλληνες για μια σταδιοδρομία στη θάλασσα μέσα σε ένα διεθνώς ανταγωνιστικό πλαίσιο.

**Figure 3: EU Fleet in dwt**

(SHIPS GREATER THAN 1,000 GT IN SERVICE)

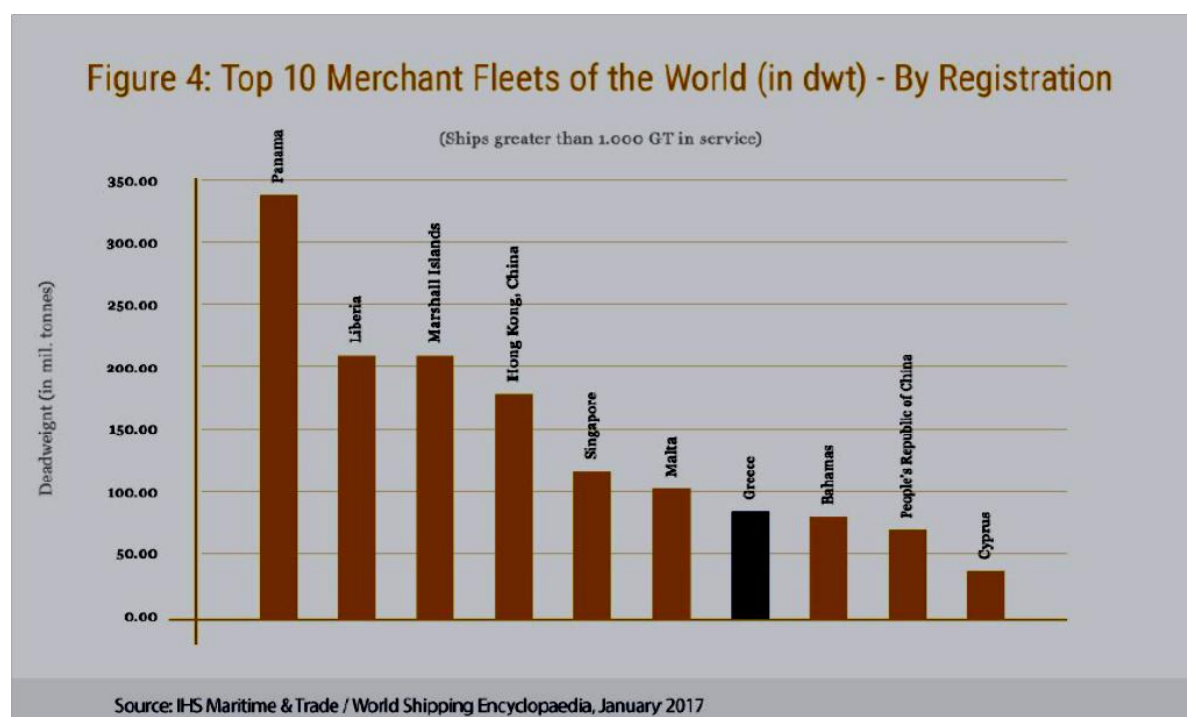


Source: IHS Maritime & Trade / World Shipping Encyclopaedia, January 2017

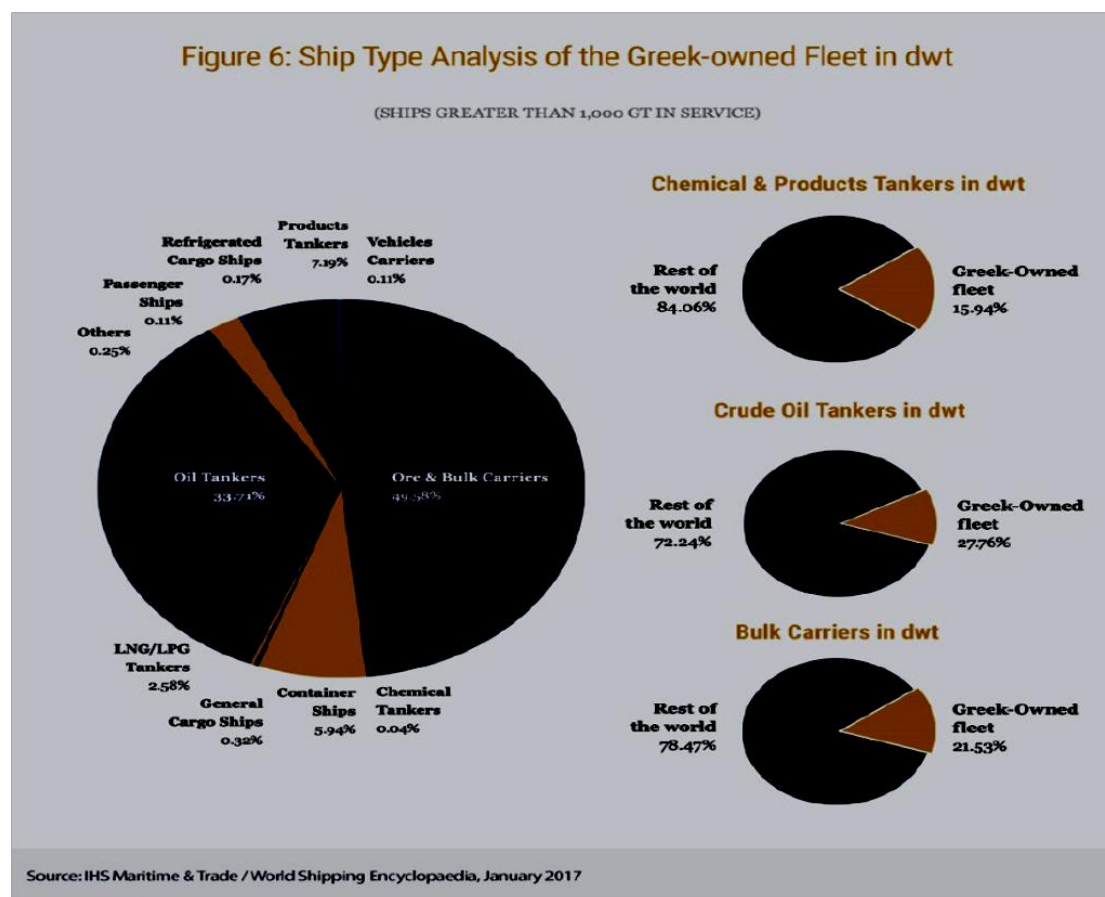
## Η ναυτιλία συνεισφέρει σταθερά στην ελληνική οικονομία με ποικίλους τρόπους, προβάλλοντας ταυτόχρονα το προφίλ της χώρας διεθνώς

Παρά τις προαναφερθείσες δυσμενείς οικονομικές συνθήκες παγκοσμίως αλλά και στην Ελλάδα, η ελληνική ναυτιλία έδειξε για μία ακόμη φορά σθένος διατηρώντας την ηγετική της θέση σε διεθνές επίπεδο. Ο στόλος ανέρχεται σε 4.585 πλοία (πλοία άνω των 1.000 gt), χωρητικότητας 342,75 εκατομμυρίων τόνων deadweight (dwt) – αύξηση περίπου 0,5% σε σχέση με το προηγούμενο έτος – που αντιπροσωπεύει το 19,19% του παγκόσμιου στόλου σε dwt και το 48,29% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ). Το 2016 η ελληνική σημαία αριθμούσε 759 πλοία (άνω των 1.000 gt) χωρητικότητας 42,38 εκατομμυρίων gt. Η ελληνική σημαία κατέχει την έβδομη θέση διεθνώς και τη δεύτερη στην ΕΕ (σε dwt). Ειδικότερα, ο ελληνόκτητος στόλος ελέγχει το 27,76% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων, το 21,53% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών πλοίων ξηρών χύδην φορτίων και το 15,94% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών και παράγωγων προϊόντων πετρελαίου.

Από την άλλη η συρρίκνωση της χρηματοδότησης και τη χαμηλή ναυλαγορά, οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν σε 288 πλοία (άνω των 1.000 gt), αντιπροσωπεύοντας 29,06 εκατομμύρια dwt σε σύνολο 2.717 παραγγελιών χωρητικότητας 192,66 εκατομμυρίων dwt νέων πλοίων μέχρι το τέλος του 2016. Από αυτά τα πλοία, 187 ήταν δεξαμενόπλοια που αντιστοιχούν στο 25,33% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία, στα οποία συμπεριλαμβάνονται 49 πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου LNG / LPG που ανέρχονται στο 19,21% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία, 77 πλοία μεταφοράς ξηρών χύδην φορτίων που αντιστοιχούν στο 9,44% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία, και 22 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που αντιστοιχούν στο 5,13% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία.



Το ηλικιακό προφίλ της ελληνικής σημαίας το 2016 ήταν 13,2 έτη και του ελληνόκτητου στόλου 11,3 έτη, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου ήταν 14,6 έτη . Η Ελλάδα παραμένει στη Λευκή Λίστα STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping International Convention for Seafarers) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization - IMO) και η ελληνική σημαία περιλαμβάνεται στη Λευκή Λίστα του Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU), ενώ είναι ένας από τους πιο ασφαλείς στόλους παγκοσμίως καθώς μόλις 0,76% του στόλου (με βάση τον αριθμό πλοίων) ή 0,16% του στόλου (με βάση τη χωρητικότητα) ενεπλάκη σε μικρά ναυτικά ατυχήματα 2016 .



Αν και ο δρόμος προς μια πλήρη ανάκαμψη αναμένεται να είναι μακρύς και δύσκολος, υπάρχουν ενδείξεις ότι κάποια βελτίωση είναι πιθανή για το 2017, κυρίως λόγω της σταδιακής μείωσης της διαφοράς μεταξύ προσφοράς και ζήτησης. Η παγκόσμια ανάπτυξη αναμένεται να είναι 3,4% το 2017 με αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας στις αναδυόμενες αγορές και τις αναπτυσσόμενες οικονομίες και αύξηση του όγκου του θαλάσσιου εμπορίου, ενώ παράλληλα υπάρχουν θετικές εξελίξεις σε βασικούς παράγοντες της προσφοράς με υψηλή δραστηριότητα στην αγορά διάλυσης πλοίων – ενόψει και της εφαρμογής νέων διεθνών κανονισμών – οι οποίοι αρχίζουν να έχουν σημαντικό αντίκτυπο. Πράγματι, έχουν ήδη σημειωθεί θετικές εξελίξεις στην αγορά ναύλων με το δείκτη ξηρού φορτίου Baltic Dry Index να καταγράφει, τον Μάρτιο του 2017, αύξηση 29% από την αρχή του έτους και 324% από το ιστορικά χαμηλό ρεκόρ του το Φεβρουάριο του 2016. Ωστόσο, οποιαδήποτε ανάκαμψη θα παραμείνει εύθραυστη και ευάλωτη από πολλούς παράγοντες: την αστάθεια του γεωπολιτικού περιβάλλοντος, τις ενδεχόμενες διαταραχές του εμπορίου και την παρεμπόδιση της λειτουργίας των εμπορικών οδών λόγω περιφερειακών

εντάσεων, αύξηση του προστατευτισμού και κίνδυνο για επακόλουθους εμπορικούς πολέμους, την αύξηση περιφερειακών μέτρων, ειδικά σε σχέση με περιβαλλοντικά θέματα και τον κίνδυνο υιοθέτησης μη ρεαλιστικών και αναποτελεσματικών κανονισμών, τη συρρίκνωση του τραπεζικού δανεισμού και το αυξημένο κόστος δανεισμού.

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, η οποία αποτελείται κυρίως από μικρές και μεσαίες ιδιωτικές εταιρείες και ενσαρκώνει το αληθινό πνεύμα της επιχειρηματικότητας, υποστηρίζει σθεναρά την ύπαρξη ελεύθερου εμπορίου και ελεύθερης πρόσβασης στις αγορές και ενός αποτελεσματικού διεθνούς καθεστώτος για μία ζωτικής σημασίας διεθνή βιομηχανία, όπως η ναυτιλία. Αντιπροσωπεύοντας τον μεγαλύτερο διεθνή εμπορικό, "cross-trading" στόλο στον κόσμο, ο ελληνόκτητος στόλος έχει στρατηγικό ρόλο στη μεταφορά του εμπορίου και της ενέργειας παγκοσμίως και στην ΕΕ, η οποία εξαρτάται από τη ναυτιλία για τη μεταφορά του 75% του διεθνούς της εμπορίου και της οποίας αποτελεί αναπόσπαστο μέρος.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΩΝ BULK CARRIERS

#### 3.1 Η Εξέλιξη

Πριν από την ύπαρξη εξειδικευμένων φορηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην, οι φορτωτές είχαν δύο μεθόδους για τη μεταφορά χύμα φορτίου με πλοίο

- Με την πρώτη μέθοδο, οι μεγάλοι φορτωτές φόρτωσαν το φορτίο σε σάκους, στοιβάζονταν τους σάκους σε παλέτες και έβαλαν τις παλέτες στη βάση του φορτίου με γερανό
- Η δεύτερη μέθοδος απαιτούσε από τον φορτωτή να ναυλώσει ένα ολόκληρο πλοίο και να ξοδεύει χρόνο και χρήμα για να φτιάξει κάδους από κόντρα πλακέ στις δεξαμενές.

Στη συνέχεια, για να καθοδηγήσουν το φορτίο μέσω των μικρών καταπακτών, έπρεπε να κατασκευαστούν ξύλινα τροφοδοτές και μετατοπισμένες σανίδες. Αυτές οι μέθοδοι ήταν αργές και έντασης εργασίας. Όπως και με το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, το πρόβλημα της αποτελεσματικής φόρτωσης και εκφόρτωσης οδήγησε στην εξέλιξη του πλοίου μεταφοράς χύδην φορτίου.

Οι ειδικευμένες εταιρείες φορτίου χύδην φορτίου άρχισαν να εμφανίζονται, καθώς τα ατμοκίνητα πλοία γίνονται πιο δημοφιλή. Το πρώτο πλοίο ατμού που αναγνωρίστηκε ως πλοίο μεταφοράς χύδην φορτίου ήταν ο βρετανικός μεταφορέας άνθρακα SS *John Bowes* 1852. Εμφανίστηκε ένα μεταλλικό κύτος, ατμομηχανή και ένα σύστημα έρματος που χρησιμοποιούσε θαλασσινό νερό αντί για σακιά. Αυτά τα χαρακτηριστικά της βοήθησαν να πετύχει στην ανταγωνιστική βρετανική αγορά άνθρακα. Ο πρώτος αυτοεκφορτωτής ήταν το φορηγό της λίμνης *Hennepin* το 1902 στις Μεγάλες Λίμνες. Αυτό μείωσε σημαντικά τον χρόνο εκφόρτωσης των φορηγών με τη χρήση μεταφορικού ιμάντα για τη μετακίνηση του φορτίου. Οι πρώτοι φορηγίδες με ντίζελ πρόωσης άρχισαν να εμφανίζονται το 1911.

Πριν από τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, η διεθνής ζήτηση ναυτιλίας για προϊόντα χύμα ήταν χαμηλή περίπου 25 εκατομμύρια τόνους μεταλλευμάτων και το μεγαλύτερο μέρος αυτού του εμπορίου ήταν παράκτια. Εντούτοις, στις Μεγάλες Λίμνες, οι ογκόλιθοι έφεραν τεράστιες ποσότητες μεταλλευμάτων από τα βόρεια ναρκοπέδια στα χαλυβουργεία. Το 1929 μεταφέρθηκαν 73 εκατομμύρια τόνοι σιδηρομεταλλεύματος στις λίμνες και μεταφέρθηκε επίσης σχεδόν ίση ποσότητα άνθρακα, ασβεστόλιθου και άλλων προϊόντων. Βρέθηκαν ήδη δύο χαρακτηριστικά γνωρίσματα των bulkers: ο διπλός πυθμένας, ο οποίος υιοθετήθηκε το 1890, και η τριγωνική δομή των δεξαμενών έρματος, που εισήχθη το 1905. Μετά τον Β Παγκόσμιο Πόλεμο, το μαζικό εμπόριο άρχισε να αναπτύσσεται μεταξύ των βιομηχανικών χωρών, ιδίως μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών, των Ηνωμένων Πολιτειών και της Ιαπωνίας. Λόγω των οικονομικών του εμπορίου αυτού, οι οχυρωμένοι ωκεανοί έγιναν μεγαλύτεροι και πιο εξειδικευμένοι. Σε αυτή την περίοδο, τα φορηγά των Μεγάλων Λιμνών αυξήθηκαν σε μέγεθος, για να μεγιστοποιηθούν οι οικονομίες κλίμακας, και οι αυτοεκφορτωτές έγιναν πιο συνηθισμένοι στην περικοπή του χρόνου ανακύκλωσης. Τα χιλιάδες υποσέλιδα των στόλων των Μεγάλων Λιμνών, που χτίστηκαν τη δεκαετία του '70, ήταν μεταξύ των μεγαλύτερων πλοίων και το 1979, ένα ρεκόρ 214 εκατομμυρίων τόνων χύδην φορτίου κινήθηκε στις Μεγάλες Λίμνες



### 3.2 Ορισμός της bulk ναυτιλίας

Η χύδην ναυτιλία εξελίχθηκε σε σημαντικό τομέα της παγκόσμιας οικονομίας όπως αναφέραμε παραπάνω μετά το 2<sup>ο</sup> παγκόσμιο πόλεμο. Ένας στόλος ειδικών tanker μεταφοράς αργού πετρελαίου κατασκευάστηκε για να εξυπηρετήσει την ακραία ανάπτυξη των χωρών της Δυτικής Ευρώπης και την Ιαπωνίας. Στην αγορά ξυρών φορτίων, ορισμένες σημαντικές βιομηχανίες κυρίως του χάλυβα, του αλουμινίου και των λιπασμάτων απευθύνθηκαν σε ξένους προμηθευτές για πρώτες ύλες υψηλής ποιότητας και ένας στόλος από μεγάλα bulk carrier κατασκευάστηκε, ώστε να υποστηρίξει αυτό το εμπόριο αντικαθιστώντας το παλαιωμένο στόλο των tweendeckers. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την ραγδαία ανάπτυξη της bulk ναυτιλίας και σήμερα το bulk tonnage να αποτελεί τα 3/4 του παγκόσμιου ναυτικού στόλου.

### 3.3 Κατηγορίες μεγεθών των Bulk carriers

Τα bulkers χωρίζονται σε έξι μεγάλες κατηγορίες μεγέθους: μικρά, handyize, handymax, panama, capsizes και πολύ μεγάλα. Πολύ μεγάλοι μεταφορείς χύδην και μεταλλευμάτων εμπίπτουν στην κατηγορία capsizes αλλά συχνά θεωρούνται ξεχωριστά.

Οι κατηγορίες εμφανίζονται στο περιφερειακό εμπόριο όπως το Kamsarmax το Seawaymax, το Setouchmax, το Dunkirkmax και το Newcastlemax εμφανίζονται επίσης στο περιφερειακό εμπόριο

- "**Kamsarmax**": Συνολικό μέγιστο μήκος 229 μέτρων αναφέρεται σε νέο τύπο πλοίων, μεγαλύτερο από το panamax, που είναι κατάλληλα για ναυτοφόρηση στο λιμάνι του Kamsar (Δημοκρατία της Γουινέας), όπου ο κύριος σταθμός φόρτωσης του βωξίτη περιορίζεται σε σκάφη όχι περισσότερο από 229 μέτρα.
- "**Newcastlemax**": Μέγιστη ακτίνα 50 μέτρα και μέγιστο συνολικό μήκος 300 μέτρων Αναφέρεται στο μεγαλύτερο πλοίο που μπορεί να εισέλθει στο λιμάνι του Newcastle της Αυστραλίας με περίπου 185.000 DWT
- "**Setouchmax**": Περίπου 203.000 DWT, που είναι τα μεγαλύτερα σκάφη που μπορούν να πλοηγηθούν στη θάλασσα Setouch της Ιαπωνίας
- "**Seawaymax**": LOA 226 m max / 7,92 m βύθισμα. Αναφέρεται στο μεγαλύτερο πλοίο που μπορεί να περάσει από τις κλειδαριές του καναλιού του St Lawrence Seaway (Μεγάλες λίμνες, Καναδάς)
- "**Malaccamax**": LOA 330 m / 20 m βύθισμα / 300.000 DWT, Αναφέρεται στο μεγαλύτερο σκάφος που μπορεί να περάσει από το Στενό της Malacca.
- "**Dunkirkmax**": Μέγιστη επιτρεπόμενη δέσμη = 45 m / LOA 289 m. μέγιστο (175.000 DWT περίπου) για την ανατολική λιμενική κλειδαριά στο λιμάνι του Dunkirk (Γαλλία)

Τα μικρά φορτηγά κυριαρχούν στην κατηγορία των μικρών σκαφών χωρητικότητας κάτω των 10.000 DWT. Οι μίνι βουλκανιέρες μεταφέρουν από 500 έως 2.500 τόνους, έχουν μία μόνο λαβή και είναι σχεδιασμένες για μεταφορά ποταμών. Συχνά κατασκευάζονται για να μπορούν να περνούν κάτω από γέφυρες και να έχουν μικρά πληρώματα από τρία έως οκτώ άτομα.

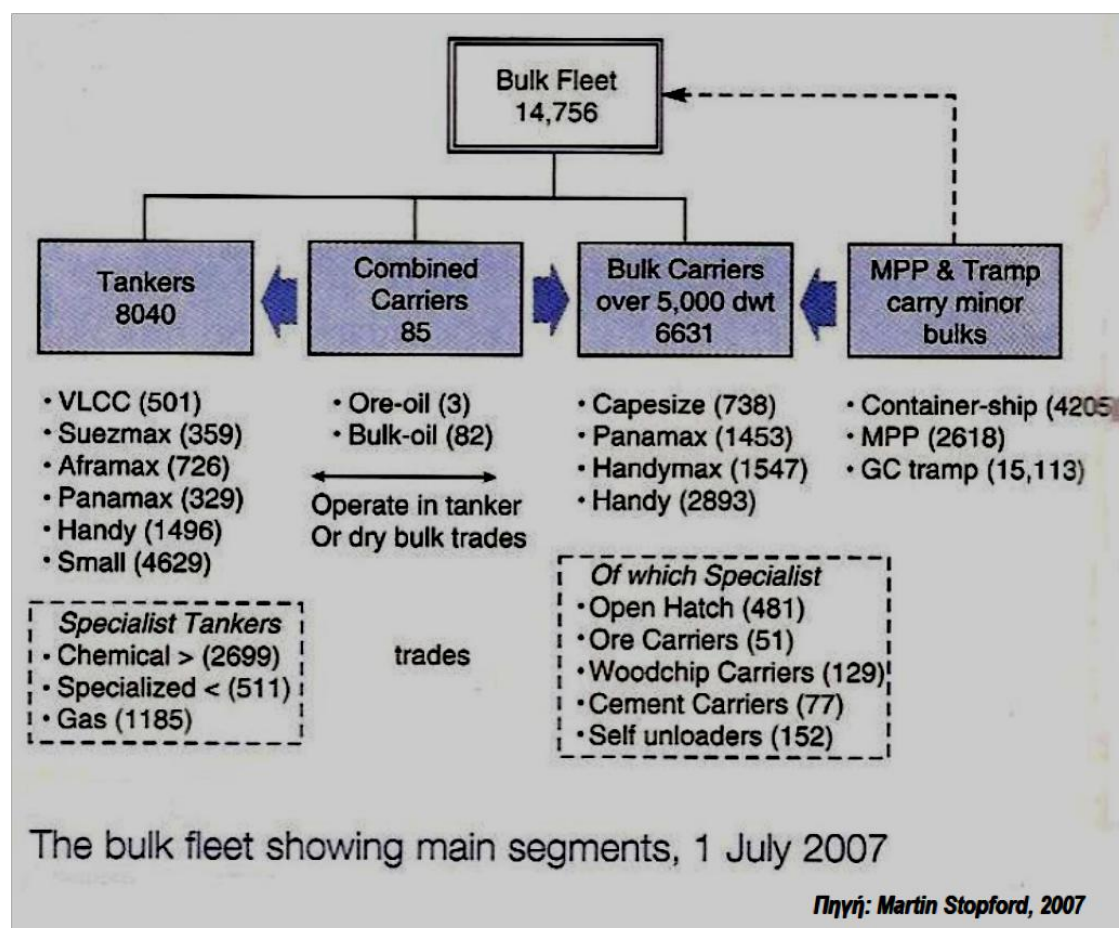
Τα πλοία Handysize και Handymax είναι γενικού χαρακτήρα. Αυτά τα δύο τμήματα αντιπροσωπεύουν το 71% όλων των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην άνω των 10.000 DWT και έχουν επίσης τον υψηλότερο ρυθμό ανάπτυξης. Αυτό οφείλεται εν μέρει σε νέους κανονισμούς που τίθενται σε ισχύ και οι οποίοι θέτουν μεγαλύτερους περιορισμούς στην κατασκευή μεγαλύτερων πλοίων. Τα πλοία

Handymax έχουν συνήθως μήκος 150-200 m και 52.000 - 58.000 DWT με πέντε φορτάκια και τέσσερις γερανοί. Τα πλοία αυτά είναι επίσης γενικού χαρακτήρα.

Το μέγεθος ενός σκάφους Panamax περιορίζεται από τους θαλάμους κλειδώματος του καναλιού του Παναμά , οι οποίοι μπορούν να φιλοξενήσουν πλοία με ακτίνα έως και 32,31 μ., Συνολικού μήκους έως 294,13 μ. Και βύθισμα μέχρι 12,04 μ.

Τα πλοία Capesize είναι πολύ μεγάλα για να διασχίσουν το κανάλι του Παναμά και πρέπει να στρέψουν το Cape Horn για να ταξιδέψουν μεταξύ του Ειρηνικού και του Ατλαντικού ωκεανού. Νωρίτερα, τα πλοία Capesize δεν μπορούσαν να περάσουν από το Suez και έπρεπε να περάσουν γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας . Η πρόσφατη εμβάθυνση του καναλιού του Σουέζ στα 66 πόδια (20 μ.) Επιτρέπει στα περισσότερα πεπεσμένα πλοία να περάσουν μέσα από αυτό.

Τα πλοία Capesize είναι εξειδικευμένα : το 93% του φορτίου τους είναι σιδηρομετάλλευμα και άνθρακας. <sup>[4]</sup> Ορισμένα πλοία στην πλωτή οδό των Μεγάλων Λιμνών υπερβαίνουν τις διαστάσεις του Παναμάξ, αλλά περιορίζονται στη χρήση στις Μεγάλες Λίμνες, καθώς δεν μπορούν να περάσουν από το μικρότερο St. Lawrence Seaway στον ωκεανό. Πολύ μεγάλοι μεταφορείς μεταφορών και πολύ μεγάλα φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην αποτελούν ένα υποσύνολο της κατηγορίας capesize που προορίζεται για σκάφη άνω των 200.000DWT .Οι μεταφορείς αυτού του μεγέθους σχεδιάζονται σχεδόν πάντα για τη μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος.



### 3.4 Πλοία ομοειδών φορτίων

Τα πλοία αυτά είναι « Ελεύθερα φορτηγά» πλοία και ασχολούνται κυρίως με τη μεταφορά χύμα ξηρών φορτίων ( Cargoes in bulk) γι αυτό και επικράτησαν με το γενικό όνομα «Bulk Carriers» ή Bulkers

Τέτοια πλοία άρχισαν να εμφανίζονται από τα μέσα της δεκαετίας του 50 όμως η παρουσία τους άρχισε να γίνεται έντονη λίγο αργότερα, με την έναρξη της δεκαετίας του 60 όταν άρχισαν να αυξάνουν και οι ανάγκες μεταφοράς ομοειδών φορτίων όπως είναι τα σιτηρά, τα κάρβουνα, τα μεταλλεύματα, η ζάχαρη, τα παλιοσίδηρα, οι βωξίτες, τα λιπάσματα κτλ

Αξίζει να σημειωθεί ότι πριν το 1960 υπήρχαν λιγότερα από 350 αμιγή Bulk carriers με μέγεθος της τάξης των 15.000-17.000 τόνων νεκρού βάρους και σε διάστημα πέντε ετών ο 1965 τα πλοία αυτά υπερτριπλασιάστηκαν (ξεπέρασαν τα 1100) και το μέσο μέγεθος τους αυξήθηκε στις 21.000 τόνους νεκρού βάρους

Η εξάπλωση τους ήταν κάτι περισσότερο από αλματώδης με παράλληλη αύξηση τόσο του αριθμού πλοίων όσο και του μεγέθους τους

Έτσι πολύ γρήγορα κατασκευάστηκαν πλοία μέχρι και 200.000 τόνους νεκρού βάρους αν και εκείνα που αξιοποιήθηκαν περισσότερο ήταν αυτά των 22.000 μέχρι 70.000 τόνων νεκρού βάρους

Επίσης, μέσα στην ροή των εξελίξεων, κατασκευάστηκαν και πλοία «Μικτά» δηλαδή με δυνατότητες μεταφοράς ξηρού και υγρού φορτίου εναλλακτικά (όπως αναλύεται παρακάτω σε άλλη παράγραφο)

Κάποια χαρακτηριστικά γνωρίσματα αυτών των πλοίων, από την πλευρά της κατασκευής τους είναι:

- Έχουν μόνο ένα κατάστρωμα (το κύριο υδατοστεγανό συνεχές κατάστρωμα δηλαδή)
- Ο Χώρος των αμπαριών είναι ενιαίος χωρίς κουραδόρο, παρουσιάζοντας μια «πολυγωνική» μέση τομή επειδή, μέσα σ'αυτά, υπάρχουν οι πάνω δεξαμενές έρματος ( wing Tanks) και η προς τα πάνω προέκταση των δεξαμενών έρματος του διπτυθμένου.
- Τα καλύμματα των αμπαριών είναι χαλύβδινα και τα άνοιγμα-κλείσιμο γίνεται με μηχανικά συστήματα
- Πολλά από αυτά τα πλοία δεν έχουν φορτοεκφορτωτικά μέσα (Gearless) όμως και αρκετά, επίσης διαθέτουν μπίγκες και κυρίως κρένια με μεγάλες μάλιστα ανυψωτικές δυνατότητες
- Διαθέτουν και κύρια υπερκατασκευή στην πρύμη για τη Γέφυρα και τις ενδαιπήσεις του πληρώματος κάτω από την οποία βρίσκεται και το μηχανοστάσιο
- Ειδικά η πορτάδα των Λιμνάδικών ( τα εικοσιεφτάρια δηλαδή) διαθέτει επιπρόσθετα και τον εξοπλισμό που είναι απαραίτητος για την είσοδο τους στις Μεγάλες Λίμνες του Καναδά.

Ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες που παρουσιάζουν τα πλοία αυτής της κατηγορίας και τη γενικότερη αξιοποίησή τους σε ομοειδείς μεταφορές, μπορούμε να τα κατατάξουμε στις παρακάτω ομάδες.

#### 3.4.1 Κατηγορίες φορτίων

Οι κατηγορίες των φορτίων διαχωρίζονται βάσει της συχνότητας με την οποία εμφανίζονται στο συνολικό αριθμό των μεταφορών, δηλαδή στις μεγάλες και στις μικρές κατηγορίες (major— minor bulks).

Μεγάλες κατηγορίες φορτίων (major bulks).

- Μεταλλεύματα σιδήρου (iron ore).
- Σιτηρά (grain).
- Κάρβουνο (coal).
- Μεταλλεύματα φωσφόρου.
- Βωξίτης

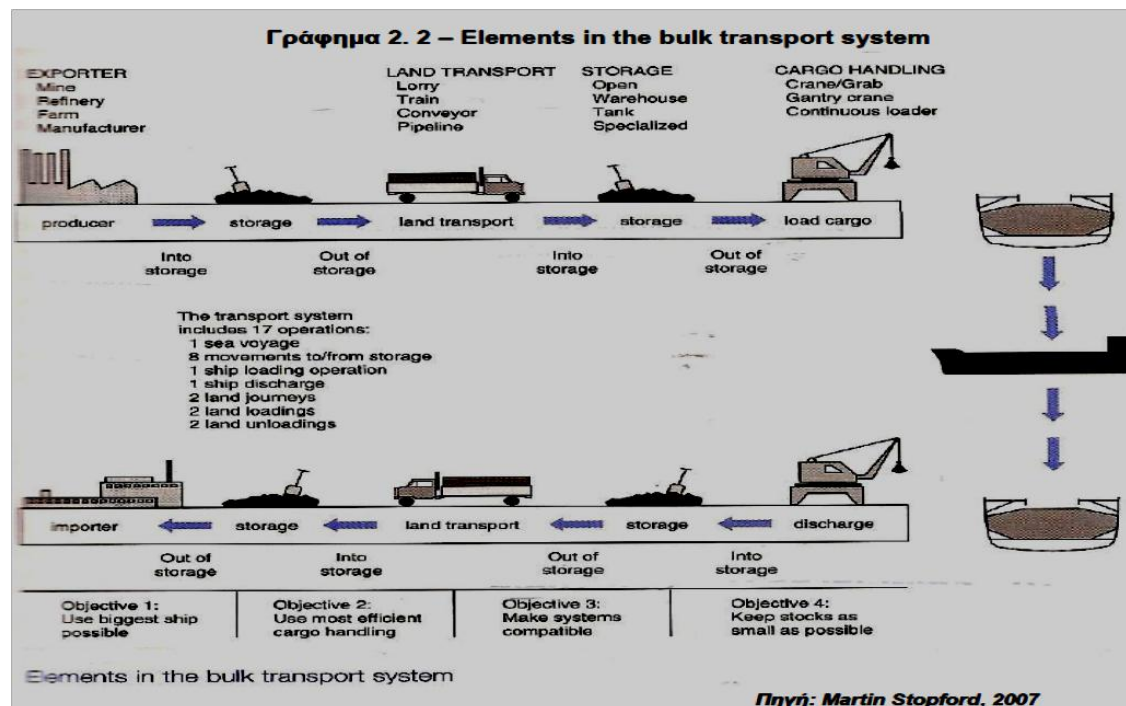
Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι ένα βασικό κρίκος στο διεθνές εμπόριο με ποντοπόρα σκάφη τα οποία αντιπροσωπεύουν την πιο αποδοτική και την κύρια μέθοδο για την μεταφορά μεγάλου όγκου των πρώτων υλών και των τελικών προϊόντων. Το 2006 περίπου 2,7 δισεκατομμύρια τόνοι ξηρού φορτίου μεταφέρθηκε δια θαλάσσης αριθμό μεγαλύτερο από το ένα τρίτο όλων των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών

Τα φορτία χύδην μεταφέρονται σε μεγάλες ποσότητες και μπορούν εύκολα να στοιβαχθούν σε ένα αμπάρι με μικρό κίνδυνο ζημίας του φορτίου. Επίσης κατηγοριοποιούνται σε major και minor bulk

Τα major bulk αποτελούν τη συντριπτική πλειοψηφία των φορτίων ξηρού φορτίου σε συχνότητα και σε μεταφερόμενο όγκο και περιλαμβάνει μεταξύ άλλων σιδηρομεταλλεύματα (iron ore), άνθρακα (coal) και σιτηρά (grain)

Στα minor bulk συγκαταλέγονται φορτία όπως τα γεωργικά προϊόντα, ορυκτά φορτία (συμπεριλαμβανομένων των μεταλλικών συμπυκνώματα) τσιμέντο, τα δασικά προϊόντα και τα προϊόντα σιδήρου και χάλυβα και αντιπροσωπεύει την ισορροπία του κλάδου ξηρού φορτίου

Όσον αφορά την καλύτερη ανάλυση του όγκου του μεταφερόμενου φορτίου, αναπτύχθηκε η μονάδα ton-miles η οποία άρχισε να καταγράφεται και να παρακολουθείται. Η μονάδα αυτή βασίζεται κυρίως στα major bulks αφού αυτά με την σειρά τους έχουν την κυρίαρχη επιρροή σε αυτή.



## **α. Μεταλλευματοφόρο ( Ore Carrier)**

Είναι τα πλοία που προορίζονται να μεταφέρουν κυρίως μεταλλεύματα και παλιοσίδηρα τα οποία θεωρούνται πρώτη ύλη στην βιομηχανία μετάλλων. Τα μεταλλεύματα ή μινεράλια όπως συνήθως λέγονται στην ναυτική γλώσσα είναι τα διάφορα ορυκτά ( Ores) που βγαίνουν μαζί με χώμα και άλλες ουσίες μέσα από την γη, περιέχοντας μεγάλη ποσότητα κάποιου μετάλλου. Είναι γενιά βαριά φορτία και γι αυτό πιάνουν μικρό όγκο στα αμπάρια ( έχουν δηλαδή μικρό συντελεστή στοιβασίας) προσδίδοντας και στο πλοίο υπερβολικά μεγάλη ευστάθεια.

Για το λόγο αυτό τα συγκεκριμένα πλοία έχουν ειδικά ενισχυμένη κατασκευή, τουλάχιστο στα πανιόλα των αμπαριών τους ώστε να μπορούν να φορτώνουν και «εναλλακτικά» ( δηλαδή ένα παρά ένα αμπάρι) . Κι ακόμα έχουν ειδικές πλευρικές δεξάμενε έρματος ( Side Tanks) με επαρκή χωρητικότητα ώστε, όταν τους επιτρέπει το εκτόπισμα τους να σαβουρώνουν και να ανεβάζουν έτσι το κέντρο βάρους του πλοίου

Επίσης και για το ίδιο λόγο ο κλασικός τύπος του μεταλλευματοφόρου πλοίου διαθέτει και ειδικά κατασκευασμένα πολύ μικρά αμπάρια ( σαν μεγάλα κιβώτια δηλαδή) στο χώρο ανάμεσα από τα κύρια αμπάρια

Αυτά βρίσκονται αρκετά ψηλότερα από τα κανονικά αμπάρια, χωράνε ασφαλώς λίγο φορτίο, έχουν δικό τους «στόμιο» και χρησιμεύουν για το «ανέβασμα» του κέντρου βάρους του πλοίου όταν αυτό δεν μπορεί να γίνει με άλλο τρόπο

Τόσο με την εναλλακτική φόρτωση όσο και με το σαβούρωμα πλευρικών δεξαμενών αλλά και με τη φόρτωση των « πάνω αμπαριών» ελαττώνεται η μεγάλη ευστάθεια του πλοίου και παράλληλα ελαττώνεται και ο μεγάλος όσο και απότομος διατοιχισμός του πλοίου.

Για λόγους οικονομικότερης και αποδοτικότερης εκμετάλλευσης τα Μεταλλευματοφόρα πλοία εξελίχτηκαν αργότερα και σε πλοία συνδυασμένων μεταφορών

Τέλος η μεταφορά Μεταλλευμάτων Σιδήρου αποτελεί τη σπουδαιότερη εκ των ανωτέρω κατηγοριών και παρουσίασε σημαντική ανάπτυξη μετά το τέλος του Β Παγκοσμίου Πολέμου. Τα μεταλλεύματα σιδήρου χρησιμοποιούνται σαν πρώτη ύλη για την παραγωγή χάλυβα μαζί με τον ασβεστόλιθο και το κάρβουνο Το 2004 περίπου 650.000,000t σιδηρομεταλλευμάτων εξήχθησαν παγκοσμίως με κυριότερους εισαγωγείς την Κίνα την ΕΕ την Ιαπωνία και τη Νότια Κορέα

## **β. Σιταράδικο ( Gain Carrier)**

Είναι πλοία τα οποία κατασκευάστηκαν για να μεταφέρουν κατά βάση σιτηρά ( σιτάρι, καλαμπόκι, κριθάρι, σίκαλη, βρώμη) αλλά και διάφορους άλλους σπόρους όπως ηλιόσπορο σόγια φασόλια ρύζι κατλ

Όμως πέρα από αυτά τα πλοία αυτού του τύπου απασχολούνται με επιτυχή απόδοση και στην μεταφορά άλλων χύμα φορτίων όπως πχ κάρβουνου, κόπρας ακόμα και μεταλλεύματος.

Τα αμιγή σιταράδικα συνήθως δεν έχουν δικά τους φορτοεκφορτωτικά μέσα αν και αρκετά από αυτά (κυρίως τα μικρότερα μεγέθους ) διαθέτουν μπίγκες ή κρένια για να μπορούν να χρησιμοποιούνται εναλλακτικά και σε μεταφορές άλλων φορτίων, όπως πχ τυποποιημένων γενικών φορτίων

Ελάχιστα δε σιταράδικα κυρίως κάποια που μεταφέρουν σιτηρά σε τοπικό επίπεδο μέσα σε ποτάμια ή λίμνες έχουν και ολόκληρη δικό τους εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης (σιλό)



Τα σιπαράδικα έχουν τέτοιο σχεδιασμό ώστε τα αμπάρια τους να γεμίζουν όταν φορτώνονται με σιτηρό ή άλλο φορτίο «μεσαίου» ή «μεγάλου» συντελεστή στοιβασίας (πάνω από 45 κυβικά πόδια ανά τόνο) Αυτό είναι σημαντικό για την αντιμετώπιση του κινδύνου από τη μετατόπιση των σιτηρών και τη γενικότερη ευστάθεια του πλοίου όπως προβλέπουν οι σχετικοί διεθνείς κανονισμοί

Όλα τα πλοία αυτής της κατηγορίας διαθέτουν «πάνω δεξαμενές» έρματος στα περισσότερα από τα οποία είναι και ειδικά διαμορφωμένες ώστε όταν φορτώνονται «ελαφρά σιτηρά» και ο χώρος των αμπαριών δεν επαρκεί να φορτώνεται φορτίο και σε αυτές τις δεξαμενές.

Η μεταφορά των σιτηρών έχει την μεγαλύτερη μέση απόσταση διαδρομής σε σχέση με τι υπόλοιπες ναυλαγορές ξηρού φορτίου. Στην παγκόσμια παραγωγή και εξαγωγή σιτηρών (σιτάρι βρώμη σίκαλη κριθάρι) κυριαρχούν οι ΗΠΑ η Αργεντινή ο Καναδάς και η Αυστραλία ενώ οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς είναι η Ασία η Λατινική Αμερική η Αφρική και η Μέση Ανατολή.

#### **γ. Ζαχαράδικο (Sugar Carrier)**

Είναι ένας τύπος πλοίου Bulk carrier ο οποίος κατασκευάστηκε ειδικά με την μεταφορά ζάχαρης χύμα

Είναι πλοία μικρού μεγέθους με νεκρό βάρος μέχρι 11000 τόνους για να μπορεί να φτάνει στις περισσότερες αφετηρίες όπου φορτώνεται η ζάχαρη και οι οποίες είναι κατά κανόνα απομακρυσμένες από κεντρικά λιμάνια και με μικρά βυθίσματα

Διαθέτει δικά του φορτοεκφορτωτικά μέσα για να μπορεί να εναλλακτικά να φορτώνει τυποποιημένα γενικά φορτία

Η ιδιομορφία του πλοίου αυτού βρίσκεται στην διαμόρφωση των αμπαριών τα οποία είναι χωρισμένα κατά την εγκάρσια έννοια σε τρία ανεξάρτητα τμήματα έτσι ώστε στο κεντρικό να φορτώνεται η ζάχαρη και στα πλευρικά να φορτώνονται διάφορα άλλα γενικά φορτία, επειδή, κατά κανόνα, η ζάχαρη δεν διατίθεται σε μεγάλες ποσότητες

#### **γ. Κάρβουνο (coal)**

Ο άνθρακας βρίσκεται σε αφθονία στην φύση, Η ζήτηση του παρουσιάζει πολλές διακυμάνσεις πράγμα το οποίο γίνεται εύκολα κατανοητό εάν λάβουμε υπόψη το γεγονός ότι χρησιμοποιείται σαν εναλλακτική πηγή ενέργειας και εξαρτάται άμεσα από την τιμή του πετρελαίου. Υπολογίζεται ότι με τους σύγχρονους ρυθμούς παραγωγής, τα αποθέματα άνθρακα επαρκούς για τουλάχιστον 200 χρόνια σε αντίθεση με τα αποθέματα πετρελαίου και φυσικού αερίου που φτάνουν για να καλύψουν τις ανάγκες 41 και 67 ετών αντίστοιχα. Οι σπουδαιότεροι παραγωγοί και εξαγωγείς άνθρακα είναι η Αυστραλία η Ινδονησία η Νότια Αφρική και η ΗΠΑ ενώ οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς είναι η Ασία η Δυτική Ευρώπη η Ινδία και η Κίνα.

#### **δ. Τσιμεντάδικο (Cement Bulk carrier)**

Είναι ένα φορτηγό πλοίο με εντελώς ξεχωριστό τύπο, το οποίο χρησιμοποιείται για τη μεταφορά τσιμέντου σε μορφή «χύμα». Ο διαχωρισμός αμπαριών του είναι ίδιος

με αυτόν ενός κοινού φορτηγού η μορφή τους όμως διαφέρει αρκετά στο εσωτερικό τους και είναι τέτοια ώστε να «βοηθάει» το τσιμέντο να γλιστράει προς τα κάτω πράγμα που είναι απαραίτητο για την εκφόρτωση του φορτίου. Μια άλλη χαρακτηριστική διάκριση του εσωτερικού του αμπαριών είναι ο διαχωρισμός τους με διαμήκη διαφράγματα από το πανίδιο μέχρι το κύριο κατάστρωμα για να ελαττώνονται έτσι οι μεγάλες ελεύθερες επιφάνειες και να εμποδίζεται η μετακίνηση του φορτίου από την αιτία των κλίσεων του παίρνει το πλοίο κατά το ταξίδι του.

Οι εισαγωγές και εξαγωγές τσιμέντου είναι σε σχέση με τα υπόλοιπα ξηρά φορτία ιδιαίτερα περιορισμένες λόγω του υψηλού μεταφορικού κόστους. Από το συνολικά παραγόμενο τσιμέντο, μονάχα ένα ποσοστό 6-7% μεταφέρεται ( το μεγαλύτερο από το οποίο γίνεται μέσω θαλάσσης) Οι σπουδαιότεροι παραγωγοί τσιμέντου στο κόσμο είναι η Κίνα η Ινδία οι χώρες της Δυτικής Ευρώπης, ενώ οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς είναι οι ΗΠΑ η Ιαπωνία η Κορέα και οι χώρες της Ανατολικής Ευρώπης

#### **ε. Βωξίτης (bauxite & alumina)**

Οι σπουδαιότεροι παραγωγοί και εξαγωγείς βωξίτη είναι η Αφρική η Αμερική και η Ασία ενώ οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς είναι η Ευρώπη και η Λατινική Αμερική

#### **ζ. Μεταλλεύματα Φωσφόρου (Phosphate rock)**

Οι σπουδαιότεροι παραγωγοί και εξαγωγείς μεταλλευμάτων φωσφόρου είναι η το Μαρόκο και η Ασία ενώ οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς είναι η Αμερική και η Ευρώπη.

Μικρές κατηγορίες φορτίων (minor bulks)

Όλα τα υπόλοιπα φορτία

- Γεωργικά προϊόντα
- Δασικά προϊόντα
- Άλλα μεταλλεύματα

#### **στ. Δασικά προϊόντα**

Κατά την τελευταία δεκαετία η δια θαλάσσης μεταφορά των δασικών προϊόντων έχει αυξηθεί και 30 εκατομμύρια τόνους περίπου. Η Νότια Αμερική έχει αυξήσει την εξαγωγή της στην αγορά με έμφαση την εξαγωγή του χαρτοπολτού και της ξυλείας. Η έμφαση στη εξαγωγή του ξυλοπολτού και της ξυλείας γενικότερα μπορεί να συνδέεται άμεσα όχι μόνο με την αύξηση του αποθέματος του και την ικανότερη πλέον υλοτομία, αλλά επίσης στις φυτείες που έχουν επωφεληθεί από μεγάλα αποθέματα ξυλείας η οποία συνέπεσε με την αύξηση αυτών των πρώτων υλών. Οι εισαγωγείς των προϊόντων ξυλείας είναι η Κίνα η Ιαπωνία οι Ηνωμένες Πολιτείες και η Δυτική Ευρώπη. Η θετική τάση της μεταφοράς των προϊόντων ξυλείας ωφέλησε το Handymax και τα Handysize πλοία τα οποία είναι αυτά που χρησιμοποιούνται συνήθως για αυτού του τύπου τις μεταφορές



### 3.5 Δομή την ναυλαγοράς χύδην φορτίου

Για να εξετάσουμε την ναυλαγορά ξηρού φορτίου οι οποία είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική πρέπει να εξετάσουμε του εξής παράγοντες (σύμφωνα με τη θεώρηση για την δομή της αγορά ναύλων tankers)

- Συγκέντρωση
- Ομοιογένεια
- Ευκολία εισόδου
- Κινητικότητα

Η εξέταση αυτής θα μας βοηθήσει να κατανοήσουμε τις ομοιότητες μεταξύ αυτής της αγοράς και της αγοράς tanker .

Το πρώτο χαρακτηριστικό γνώρισμα είναι ότι ουσιαστικά μιλάμε για πολλές ναυλαγορές ανάλογα με το είδος του φορτίου. Επομένως μπορούμε να διεξάγουμε ανάλυση είτε για κάθε μια χωριστά είτε για όλες μαζί. Έτσι έχουμε:

**Συγκέντρωση:** Όπως και στην ναυλαγορά tankers έτσι και εδώ η συγκέντρωση στην αγορά είναι πολύ μικρή. Υπάρχουν τόσοι πολλοί πλοιοκτήτες στην αγορά που οποιαδήποτε απόπειρα συλλογικής παρέμβασης τους με σκοπό την μονοπωλιακή επιβολή ναύλων είναι πολύ δύσκολη. Πιθανή εξαίρεση αποτελεί η ναυλαγορά μεταλλευμάτων σιδήρου όπου υπάρχει συγκέντρωση ιδιοκτησίας πλοίων από Ιαπωνικά συμφέροντα . Πάντως μέχρι στιγμής ούτε εκεί ούτε αλλού έχουν παρατηρηθεί φαινόμενα συλλογικής παρέμβασης στην αγορά

**Ομοιογένεια:** Παρουσιάζει μικρότερη ομοιογένεια σε σχέση με την ναυλαγορά των tankers για τους εξής βασικούς λόγους

1. Διακινούνται πολύ περισσότερα είδη εμπορευμάτων
2. Συναντώνται σημαντικές διαφοροποιήσεις μεταξύ των διαφόρων πλοίων που δραστηριοποιούνται στην αγορά αυτή τόσο από άποψη μεγέθους (διαστάσεις DWT όσο και από άποψη φορτοεκφορτωτικών μέσων)

**Ευκολία εισόδου:** Εδώ η εικόνα είναι σχεδόν η ίδια με εκείνη της ναυλαγοράς tankers δηλαδή η ευκολία εισόδου στην αγορά αυτή είναι μεγάλη

**Κινητικότητα:** Στην ναυλαγορά tankers είχαμε δει ότι η δυνατότητα μετακίνησης του πλοίου από μια γεωγραφική περιοχή σε μια άλλη είναι πολύ μεγάλη, με θετικές επιπτώσεις για τον πλοιοκτήτη. Το ίδιο ισχύει και εδώ. Επιπλέον η κινητικότητα στη συγκεκριμένη περίπτωση έχει και μια άλλη διάσταση. Εδώ ο πλοιοκτήτης μπορεί να αλλάζει ελεύθερα όχι μόνο τη γεωγραφική περιοχή δράσης, αλλά και το είδος εμπορευμάτων που μεταφέρει. Πχ μπορούμε να έχουμε σενάρια τριγωνικών διαδρομών τα οποία συντελούν στην αύξηση της παραγωγικότητας ( η συντελεστής χρήσης) του πλοίου σε βαθμό μεγαλύτερο από εκείνο των tankers.

Το συμπέρασμα την παραπάνω ανάλυσης είναι ότι και η ναυλαγορά χύδην φορτίου είναι ανταγωνιστική υπό την έννοια ότι κανένας μεμονωμένος πλοιοκτήτης ή ναυλωτής δεν μπορεί να επηρεάσει τους ναύλους και δεν υπάρχουν προσπάθειες συλλογικής παρέμβασης τους στην αγορά με σκοπό την επιβολή του ναύλου. Απόδειξη της ανταγωνιστικότητας της αγοράς είναι οι διακυμάνσεις των ναύλων οι οποίες είναι συγκρίσιμες με εκείνες της ναυλαγοράς tankers.

## 3.6 Ανάλυση της ναυτιλιακής αγοράς Bulk carriers

### 3.6.1 Ναυτιλιακοί κύκλοι

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι καθορίζουν την πορεία και τα κέρδη μιας ναυτιλιακής εταιρείας. Οι διαφορές που μπορεί να προκύψουν είναι τεράστιες όποτε είναι λογικό να αποτελούν κύριο γνώμονα και τεράστιας σημασίας για έναν πλοιοκτήτη. Λαμβάνοντας υπόψη τα χρηματικά ποσά που εμπλέκονται είναι εύλογο οι ναυτιλιακοί κύκλοι να αποτελούν παράγοντα αρκετά σημαντικό. Για παράδειγμα εξετάζεται η μεταφορά σιτηρών από τον US Gulf στο Rotterdam. Αφαιρώντας τα λειτουργικά έξοδα ένα Panamax bulk carrier στην spot αγορά έχει κέρδη 1\$ εκατ το 1986 3,5\$ εκτ 1989 1,5\$ εκτα το 1992 2,5\$εκατ το 1995 και 16,5\$ εκατ το 2007 . Ένα καινούργιο Panamax κοστίζει 13,5\$ εκατ το 1986 30\$εκατ το 1990 19\$εκατ το 1999 και 48\$ εκτ το 2007

Αγνοώντας τις μεταβολές τον τελευταίο αιώνα έχει σημειωθεί σημαντική μείωση του κόστους στην ναυτιλία. Το 1871 το κόστος μεταφοράς άνθρακα από την Ουαλία στην Σιγκαπούρη ήταν 11,4\$ τόνος Στην δεκαετία του 90 ο μέσος ναύλος για το ίδιο φορτίο από την Βραζιλία στην Ιαπωνία ήταν 9,3\$τόνο.

### 3.6.2 Χαρακτηριστικά ναυτιλιακών κύκλων

Οικονομικοί κύκλοι υπάρχουν σε όλες τις παγκόσμιες αγορές κα όχι μόνο στη ναυτιλία. Από τα πρώτα χρόνια του εμπορίου καταγράφηκαν βασικά στατιστικά στοιχεία τα οποία στην συνέχεια αναλύθηκαν εις βάθος και παρατηρήθηκε πως οι κύκλοι αποτελούνται από διάφορα τμήματα τα οποία μπορούν να απομονωθούν και να μελετηθούν ξεχωριστά από στατιστική σκοπιά. Αυτή τη τεχνική ονομάστηκε αποσύνθεση. Στην ουσία αυτό που παρατηρήθηκε ήταν πως έπρεπε να γίνει κατανόηση της μακροπρόθεσμης τάσης της αγοράς ώστε να υπάρχει μια καλύτερη εικόνα της βραχυπρόθεσμης.

Στην μακροπρόθεσμη τάση διεξάγεται παρατήρηση κατά τη μεταβολή, με έμφαση στο αν έχει ανοδική ή καθοδική πορεία

Στον βραχυπρόθεσμο οικονομικό κύκλο βασίζεται και ο ναυτικός κύκλος αφού παρουσιάζουν και την ίδια μορφή. Ένας ολοκληρωμένος κύκλος μπορεί να διαρκεί από τρία 3 ως δώδεκα 12 χρόνια από κορυφή σε κορυφή

Τέλος υπάρχουν και οι εποχιακοί κύκλοι οι οποίοι αποτελούν διακυμάνσεις μέσα στο έτος . Για παράδειγμα η αγορά του ξηρού φορτίου είναι σχετικά πιο ασθενής τον Ιούλιο και τον Αύγουστο λόγω της μεταφοράς μικρότερης ποσότητας σιτηρών

Αναλυτικότερα η αρχική άποψη των μελετητών των οικονομικών διακυμάνσεων ήταν ότι αυτές ήταν ακανόνιστες και τυχαίες και ότι δεν υπάρχει δυνατότητες πρόβλεψης. Την άποψη αυτή διαδέχθηκαν μια σειρά από μελέτες οι οποίες έδειξαν ότι οι οικονομίες παρουσιάζουν κυκλικές διακυμάνσεις δηλαδή εναλλασσόμενες φάσεις ανόδου και καθόδου της οικονομικής δραστηριότητας. Σχετικές μελέτες κατέδειξαν ότι η οικονομική δραστηριότητα υπόκειται σε κυκλικές διακυμάνσεις μακράς (περίπου 50 ετών) , μεσαίας (9-10ετων) και μικρής διάρκειας (3,5 ετών) . Ο παράγωγος κύκλος να τον διαδέχεται ο λεγόμενος ναυτιλιακός κύκλος (με μια σχετική χρονική υστέρηση) και κατά συνέπεια να παρατηρούνται κυκλικές διακυμάνσεις στην ναυτιλιακή αγορά. Η δημιουργία ενός ναυτιλιακού κύκλου δημιουργείται σύμφωνα με τον Fayle (1933) είτε ως αποτέλεσμα του παγκόσμιου οικονομικού κύκλου είτε ως αποτέλεσμα τυχαίων εξωγενών γεγονότων όπως είναι πχ οι πολεμικές συρράξεις. Το επίπεδο των ναύλων αποτελεί το βασικό αλλά όχι το μοναδικό κριτήριο για την παρακολούθηση των

διακυμάνσεων στην ναυτιλιακή βιομηχανία. Οι κύριοι συντελεστές των ναυτιλιακών κύκλων είναι η προσφορά και η ζήτηση.

Ο ναυτιλιακός κύκλος χαρακτηρίζεται συνήθως από 4 φάσεις (Ύφεση – Ανάκαμψη- Κορύφωση-Κατάρρευση) αλλά λόγω ειδικών συνθηκών κάποιες άπαυτες πιθανό να μην εκδηλωθούν πχ η φάση της ανάκαμψης να μην ακολουθηθεί από την κορύφωση αλλά αντιθέτως από αυτή της ύφεσης.

**Ύφεση:** Η φάση αυτή χαρακτηρίζεται από χαμηλούς ναύλους και μείωση ή σταθεροποίηση της προσφοράς μέσω μείωση της ταχύτητας παροπλισμού ή και διάλυσης πλοίων πτωχεύσεων εταιριών και δραματική πτώση ή και ακυρώσεις παραγγελιών με πιθανό τελικό αποτέλεσμα τη μείωση της συνολικής χωρητικότητας.

**Ανάκαμψη:** Η φάση αυτή χαρακτηρίζεται από την σταδιακή αύξηση των ναύλων και συμπίπτει συνήθως με την βελτίωση της παγκόσμιας οικονομίας ή με γεωπολιτικές αλλαγές (ραγδαία εκβιομηχάνιση μεγάλων αναπτυσσόμενων χωρών) που οδηγούν σε σημαντική αύξηση του διεθνούς εμπορίου και στη δημιουργία νέων « θαλάσσιων οδών»

Η προσαρμογή της προσφοράς προς τη ζήτηση πραγματοποιείται αρχικά με αύξηση της ταχύτητας των πλοίων στην συνέχεια με την αξιοποίηση των παροπλισμένων σκάφων και τέλος με νέες ναυπηγήσεις.

**Κορύφωση:** Λόγω των ευνοϊκών συνθηκών που επικρατούν στην ναυλαγορά δημιουργούνται πολύ υψηλές προσδοκίες που οδηγούν σε σημαντική αύξηση των ναυπηγήσεων. Στην φάση αυτή αρχίζουν να εμφανίζονται τα πρώτα προβλήματα αφού η αύξηση της συνολικής χωρητικότητας (λόγω της εισόδου νέων και της μείωσης του αριθμού των πλοίων που οδηγούνται στα διαλυτήρια) οδηγεί την αγορά σε ισορροπία με σταθεροποίηση ή μικρή μείωση των ναύλων.

**Κατάρρευση:** Η εμφάνιση ενδείξεων υπερβάλλουσας προσφοράς ενδεχομένως σε συνδυασμό ( αλλά όχι απαραίτητα) με υποχώρηση της δραστηριότητας στην παγκόσμια οικονομία, οδηγούν αρχικά σε μείωση των ναύλων και στη συνέχεια λόγω μεταβολής των προσδοκιών σε κατάρρευση της αγοράς.

Η βιαιότητα της κατάρρευση θα εξαρτηθεί από το επίπεδο στο οποίο βρίσκονταν οι τιμές των ναύλων κατά την φάση της κορύφωσης, αφού όσο ψηλότερα ήταν τόσο μεγάλη και απότομη θα είναι η πτώση τους. Το σχεδιάγραμμα που ακολουθεί παρέχει μια απλοποιημένη διαγραμματική απεικόνιση ενός τυπικού ναυτιλιακού κύκλου:



### 3.6.3 Έντονες διακυμάνσεις και αστάθεια της αγοράς

Όπως ήδη αναφέρθηκε η ναυτιλία είναι μια βιομηχανία με υψηλό βαθμό κυκλικότητας. Ως εκ τούτου κατά τη διάρκεια της 3<sup>ης</sup> φάσης (κορύφωση) συσσωρεύεται ρευστότητα στις πλοιοκτήτριες εταιρίες και οι αξίες των πλοίων αυξάνονται ενώ κατά τη διάρκεια της 1<sup>ης</sup> φάσης (ύφεση) παρατηρούμε μείωση της ρευστότητας και των αξιών των πλοίων. Οι συνεχείς μεταβολές στην χρηματοροπή και την αξία των πλοίων αυξάνουν τον επαναλαμβανόμενο κίνδυνο δεδομένου ότι η αξιολόγηση της χρηματοδότησης γίνεται σε δεδομένη χρονική στιγμή ενώ η αποπληρωμή του δανείου πραγματοποιείται εντός ενός μέσου η μακροπρόθεσμου χρονικού διαστήματος. Στην διάρκεια του χρόνου αποπληρωμής οι τιμές ναύλων και οι αξίες των πλοίων μπορεί να μεταβληθούν αρκετά ώστε να οδηγηθούμε σε δάνειο υψηλού βαθμού μόχλευσης ή σε ένα δάνειο που δεν μπορεί να αποπληρωθεί από την κύρια πηγή εσόδων την πλοιοκτήτριας εταιρείας, ήτοι τα έσοδα από ναύλους.

### 3.6.4 Προσφορά- Ζήτηση- Ναύλοι

#### Το μοντέλο της ναυτιλιακής αγοράς

Οι πλοιοκτήτες έχουν δύο αρμοδιότητες. Πρώτον την διαχείριση και τη λειτουργία του στόλου τους μια αρμοδιότητα αρκετά σημαντική, αλλά όχι αυτή που κάνει τη διαφορά. Η άλλη είναι να βρίσκονται στο σωστό μέρος την κατάλληλη στιγμή ώστε να ρευστοποιούν τα κέρδη τους στο peak της αγοράς. Στο μεσοδιάστημα μερικών μηνών η αξία του στόλου τους μπορεί να παρουσιάζει διαφορές μέχρι και μερικών εκατομμυρίων δολαρίων.

Ο βασικός στόχος είναι να μπορεί ο κάθε πλοιοκτήτης να εκμεταλλευτεί σωστά τον κάθε κύκλο δηλαδή να αγοράσει φθηνά και να πουλήσει ακριβά. Αυτό εξαρτάται από την ικανότητα του καθένα να αναγνωρίσει και να προβλέψει την πορεία, δηλαδή τις μέγιστες και τις ελάχιστες τιμές των ναύλων. Ένας επενδυτής μπορεί να προβλέψει το peak της αγοράς, αλλά εάν συμβεί το ίδιο και από την πλευρά των ναυλωτών μικρή σημασία θα έχει αφού δε θα καταλήξουν σε συμφωνία μακράς περιόδου. Επίσης οι πλοιοκτήτες μπορεί να είναι έτοιμοι να αγοράσουν φθηνά πλοία, αλλά από την άλλη ποίος είναι έτοιμος να πουλήσει ζημιώνοντας τον εαυτό του. Οι καλύτερες ευκαιρίες παρουσιάζονται σε εκείνους που δύνανται να αντιληφθούν τότε οι άλλοι παίχτες στην αγορά έχουν άδικο.

Κάθε οικονομικός κύκλος είναι ξεχωριστός. Προκειμένου να κατανοήσουμε καλύτερα το τι συμβαίνει στη αγορά θα πρέπει να αναπτυχθεί μια θεωρία για το πώς λειτουργούν οι κύκλοι στην ναυλαγορά. Για να γίνει αυτό θα στηριχθούμε στο μοντέλο της προσφοράς και της ζήτησης.

#### Παράγοντες που επηρεάζουν την προσφορά και την ζήτηση

Τα οικονομικά στην ναυτιλία είναι πολύπλοκα όποτε θα πρέπει να τα αναλύσουμε στους σημαντικούς παράγοντες που την απαρτίζουν

Αναλυτικά όσο αφορά στην προσφορά και τη ζήτηση οι βασικοί παράγοντες είναι οι εξής:

## Ζήτηση

1. Η Παγκόσμια οικονομία
2. Θαλάσσιο εμπόριο προϊόντων
3. Περαιτότητα και μέσος χρόνος ταξιδιού
4. Αναπάντεχες κρίσεις
5. Κόστος μεταφορών

## Προσφορά

1. Παγκόσμιος Στόλος
2. Αποδοτικότητα στόλου
3. Παραγωγή ναυπηγείων
4. Scrapping και απώλειες
5. Έσοδα από τους ναύλους

## Ζήτηση

### 1. Η Παγκόσμια οικονομία

Αναμφισβήτητα η παγκόσμια οικονομία αποτελεί και τον πιο σημαντικό παράγοντα στην ζήτηση. Η παγκόσμια οικονομία παράγει ζήτηση στην αγορά ανάλογα με τις εισαγωγές πρώτων υλών για την βιομηχανία ή για το εμπόριο προϊόντων. Η σχέση μεταξύ του θαλάσσιου εμπορίου και της παγκόσμιας βιομηχανίας είναι άμεση. Δύο διαφορετικές πτυχές της παγκόσμιας οικονομίας μπορούν να επηρεάσουν εξίσου τη ζήτηση. Αυτές είναι οι επιχειρηματικοί κύκλοι και ο κύκλος εμπορίου. Οι επιχειρηματικοί κύκλοι βάζουν τα θεμέλια στον κύκλο της ναυλαγοράς.

### 2. Θαλάσσιο εμπόριο προϊόντων

Μια σημαντική αιτία της άμεσης μεταβλητότητας της ζήτησης είναι το εποχιακά προϊόντα τα οποία αποτελούν ένα τμήμα των ξηρών φορτίων, κυρίως τα αγροτικά προϊόντα που είναι επιρρεπή σε βίαιες κλιματικές μεταβολές και αναφέρονται ως εποχιακά, καθώς η περισυλλογή τους γίνεται σε συγκεκριμένη περίοδο κάθε έτος πχ σιτηρά και ζάχαρη. Το εμπόριο τους μπορεί να παρουσιάζει αύξηση μέχρι και 50% από το Σεπτέμβρη ως και το τέλος του έτους

### 3. Περαιτότητα και μέση διάρκεια ταξιδιού

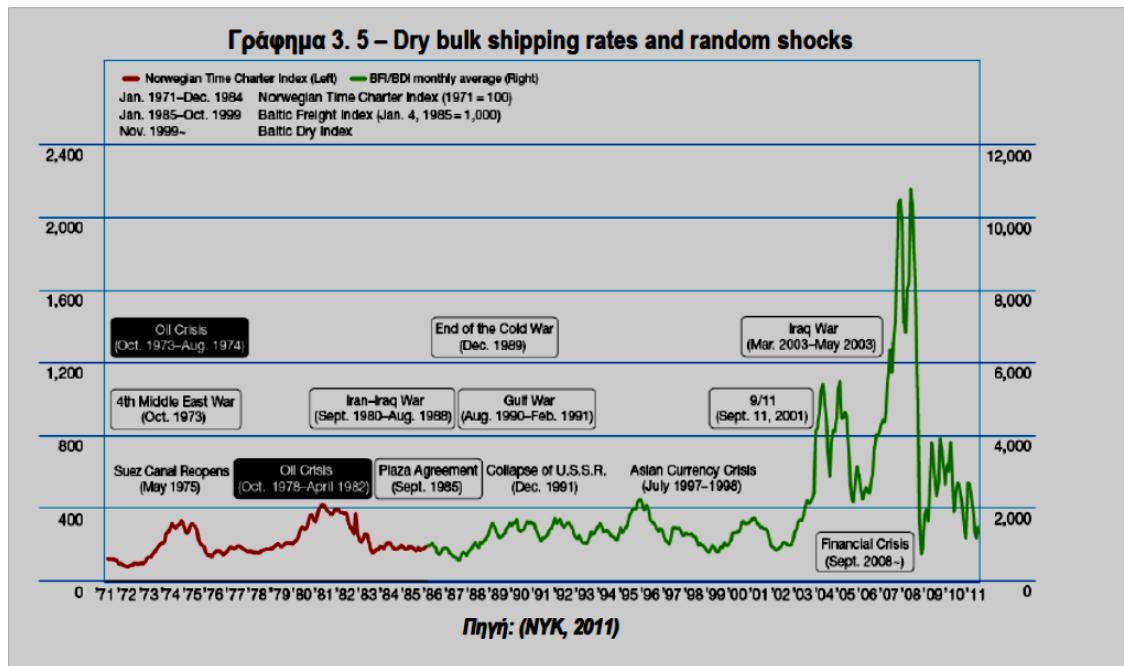
Η ζήτηση στη μεταφορά προϊόντων καθαρίζεται και από το χρονικό διάστημα που απαιτείται ώστε το προϊόν να φτάσει στο επιθυμητό προορισμό. Για να ληφθεί υπόψη συνήθως η ζήτηση μετριέται σε “ ton miles” που συνήθως είναι οι τόνοι του φορτίου πολλαπλασιασμένοι με τη μέση απόσταση από αυτό θα μεταφερθεί.

### 4. Αναπάντεχες κρίσεις

Σε αυτούς τους παράγοντες θα αναφέρουμε κυρίως κοινωνικοπολιτικές αλλαγές, καιρικές αλλαγές , πολέμους, νέες πηγές πρώτων υλών και αλλαγές στις τιμές των προϊόντων. Αυτά διαφέρουν από κύκλο σε κύκλο γιατί είναι μοναδικά και η επίδραση τους στην ναυτιλιακή αγορά συνήθως είναι ισχυρή.

### 5. Κόστος μεταφορών

Πλέον η έρευνα της οικονομικής θαλασσίων μεταφορών έχει επικεντρωθεί στην προσπάθεια μείωσης των λειτουργικών εξόδων των πλοίων. Οι πρώτες ύλες θα μεταφερθούν μόνο αν τα έξοδα του πλοίου αγγίξουν ένα επιτρεπτό επίπεδο ή αν μπορέσει να επιτευχθεί ένα σημαντικό κέρδος από την μεταφορά τους



## Προσφορά

Τα εμπορικά πλοία για να κατασκευαστούν χρειάζονται περίπου 2-3 χρόνια. Αυτό όμως δημιουργεί μια δυσκολία στην αγορά από το να αντιδράσει γρήγορα σε όποια ξαφνική αύξηση της ζήτησης. Από τη στιγμή που θα κατασκευαστούν τα πλοία έχουν μέσο όρο ζωής 15-30 χρόνια

Οι παράγοντες που επηρεάζουν την προσφορά είναι οι πλοιοκτήτες, οι ναυλωτές, οι τράπεζες που επενδύουν στην ναυτιλία και οι διάφορες αρχές και κλάσεις που εκδίδουν κανονισμούς ασφαλείας. Οι πλοιοκτήτες είναι οι βασικότεροι παράγοντες παραγγέλλοντας καινούργια πλοία αποσύροντας τα παλιά και αποφασίζοντας πότε και πόσο θα διαμορφώσουν το tonnage του στόλου τους. Οι ναυλωτές μπορούν να εξελιχτούν σε πλοιοκτήτες ή να οδηγήσουν άλλους πλοιοκτήτες σε time charters. Οι τράπεζες από την άλλη επηρεάζουν τις επενδύσεις και συνήθως αποτελούν το μοχλό πίεσης για τις διαλύσεις πλοίων σε μια χαμηλή αγορά. Τέλος οι αρχές επηρεάζουν την προσφορά μέσω της θέσπισης κανονισμών ασφαλείας ή περιβαλλοντολογικού χαρακτήρα, που επιδρούν στη μεταφορική ικανότητα των πλοίων. Για παράδειγμα ο κανονισμός 13G του IMO τον Δεκέμβριο του 2003 οδήγησε στην απόσυρση ενός μεγάλου αριθμού μονοπύθμενων tanker ως το 2010

### 1. Πανγκόσμιος Στόλος

Από παλιά οι παραγγελίες καινούργιων πλοίων ξεπερνούσε αυτά τα οποία οδηγούνταν για scrap με αποτέλεσμα την διαρκή αύξηση του παγκόσμιου στόλου και επίσης αν αναλογιστούμε πως ο μέσος όρος ζωής ενός πλοίου είναι τα 25 χρόνια αυτό γίνεται ακόμα που σαφέστερο.

Τα bulk carriers έκαναν την εμφάνιση τους στα τέλη της δεκαετίας του 50 και μεταξύ του 1963 και του 1996 ο στόλος των bulk carriers από 17 εκατ τόνους dwt έφτασε τους 237 εκτ τόνους dwt. Η χρήση των μεγάλων bulk carriers έπαιξε σημαντικό ρόλο



στην αύξηση της μεταφοράς του άνθρακα και του iron ore γιατί οι οικονομίες κλίμακας επέτρεψαν την εισαγωγή αυτών των προϊόντων με πολύ χαμηλό κόστος. Επίσης η αγορά των bulk carrier «κέρδισαν» στην πορεία κι άλλα φορτία όπως σιτηρά, ζάχαρη. Minor ores και παράγωγα χάλυβα τα οποία μέχρι τότε μεταφέρονταν από tweendeckers η με την μορφή έρματος από liners. Με το άνοιγμα της αγοράς το tonnage των bulk carriers εμφάνιζε συνεχή αύξηση μεταξύ της δεκαετίας του 60 και του 70 με ταυτόχρονη αύξηση του μεγέθους των πλοίων.

**Πίνακας 3. 1 – The world cargo fleet (m.dwt)**

	Size of fleet (m.dwt)				% growth rate per annum		
	1980	1990	2000	2007	1980-90	1990-2000	2000-2007
Bulk carriers	140,7	203,4	266,8	369,7	4%	3%	5%
Oil tankers	339,3	262,9	307	363,9	-3%	2%	2%
Combined carriers	47,4	30,3	14,9	9,4	-4%	-7%	-6%
Containerships	9,9	26,3	64,7	128	10%	9%	10%
MPP	8,5	16,8	19	23,6	7%	1%	3%
Reefer	5,8	7,4	8	7,3	3%	1%	-1%
Car carriers	1,9	4	5,7	8,7	8%	3%	6%
Ro-Ro	3,7	6,6	8,1	9,5	6%	2%	2%
LPG	5,1	6,9	10,2	11,9	3%	4%	2%
LNG	2,9	3,9	7,1	15,2	3%	6%	11%
Sub total	565,1	568,6	711,6	947,2	0%	2%	4%
General cargo			42,8	38,9			-1%
Grand total			754,4	986,1			4%

Πηγή: CRSL, *Shipping Review and Outlook*

## 2. Αποδοτικότητα στόλου

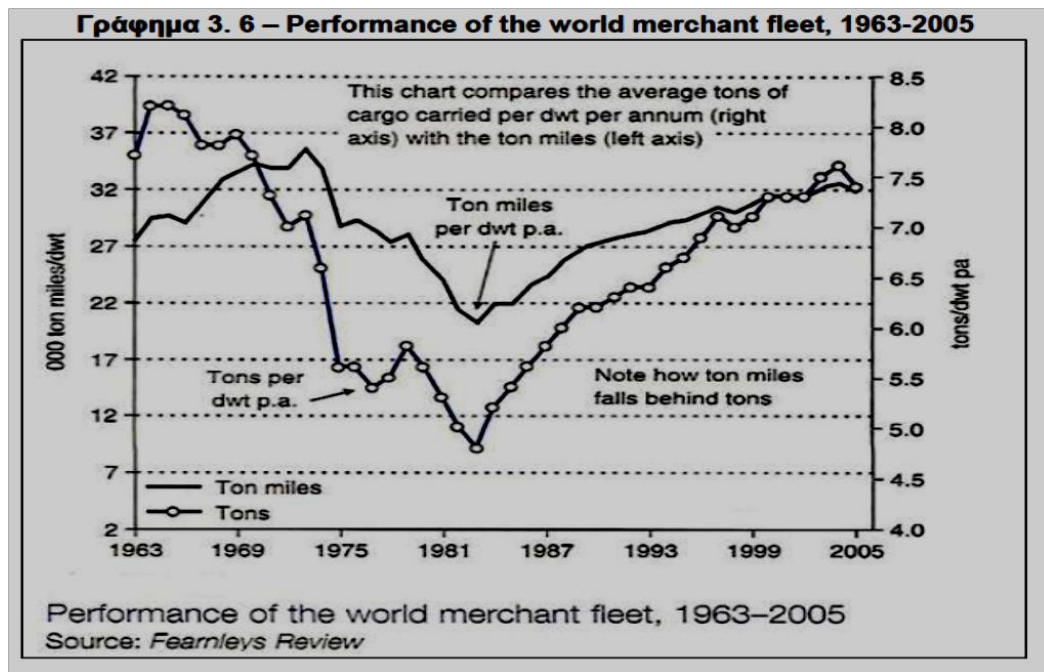
Παρόλο που ο όρος του στόλου σαν έννοια δεν είναι κάτι μεταβλητό η αποδοτικότητα του είναι κάτι ρευστό. Το Γράφημα 3.6 απεικονίζει τις μεταβολές αυτού του όρου τα τελευταία χρόνια. Για παράδειγμα η αποδοτικότητα εκπεφρασμένη σε εκατ μίλια/dwt αγγίζει μέγιστο 35.000 το 1973 αλλά ως το 1985 είχε φτάσει στα 22.000 Με άλλα λόγια η αποδοτικότητα έπεσε στο ένα τρίτο. Μετά από λίγα χρόνια βελτιώθηκε στα 32.000.

Η αποδοτικότητα σε tons/dwt δείχνει κάτι παρόμοιο. Με μέγιστο το 8 στις αρχές του 1960 έπεσε στα 4,6 το 1983 και μετά άγγιξε τα 7,5 το 2005. Οι έντονες μεταπτώσεις οφείλονται στη βαθιά ύφεση της δεκαετίας του 70 και του 80 όταν και τα πλοία ήταν πολύ φθηνά με αποτέλεσμα να μην αξιοποιούνται στο μέγιστο.

Το 1991 ένα πλοίο μετέφερε φορτίο μόνο 137 μέρες. Οι μέρες ballast υπολογίζονται στις 111 και των φορτοεκφορτώσεων στις 40 Οι υπόλοιπες μέρες του χρόνου συμπεριελάμβαναν ατυχήματα, επιδιορθώσεις, καθυστερήσεις, αναμονές κτλ

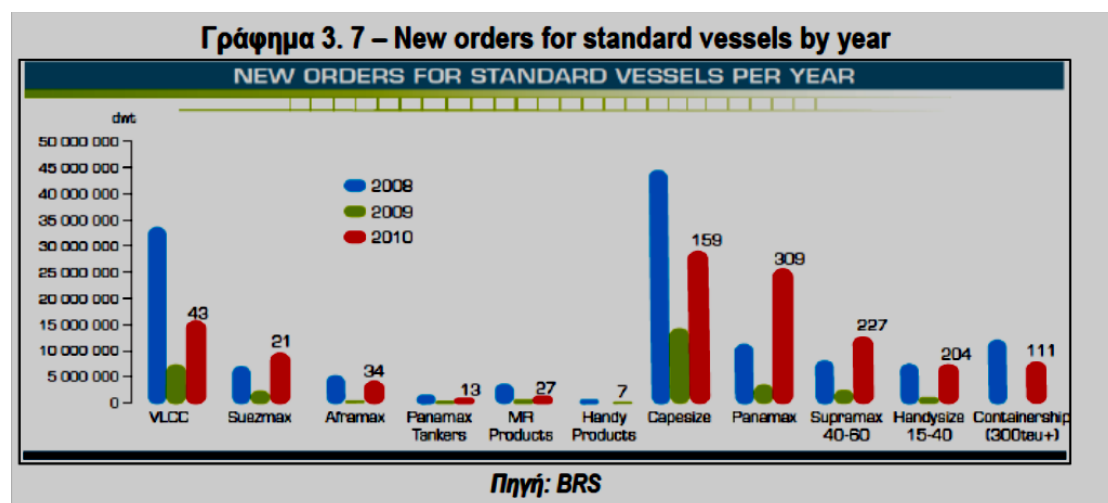


Η αποδοτικότητα μετρούμενη σε εκατ. μίλια/dwt εξαρτάται από την ταχύτητα το χρόνο του πλοίου στα λιμάνια, την αξιοποίηση του dwt και τις μέρες που αυτό είναι φορτωμένο



### 3. Παραγωγή ναυπηγείων

Η παραγωγή των ναυπηγείων διαδραματίζει ενεργό ρόλο στην διαδικασία προσαρμογής των στόλων που αναφέρθηκε παραπάνω. Κυρίως, το μέγεθος της κατασκευής πλοίων επηρεάζει και την ζήτηση. Η παραγωγή το 1974 υπολογίζεται στο 12% του παγκόσμιου στόλου, ενώ το 1996 έπεσε στο 4,7% ως το 2007 ανέβηκε στο 9%. Η επίδραση της παραγωγής των ναυπηγείων δεν είναι ακαριαία. Η ναυπήγηση πλοίων επιδρά μακροπρόθεσμα στην αγορά, λόγω και του χρονικού διαστήματος που μεσολαβεί και για την παράδοση τους.

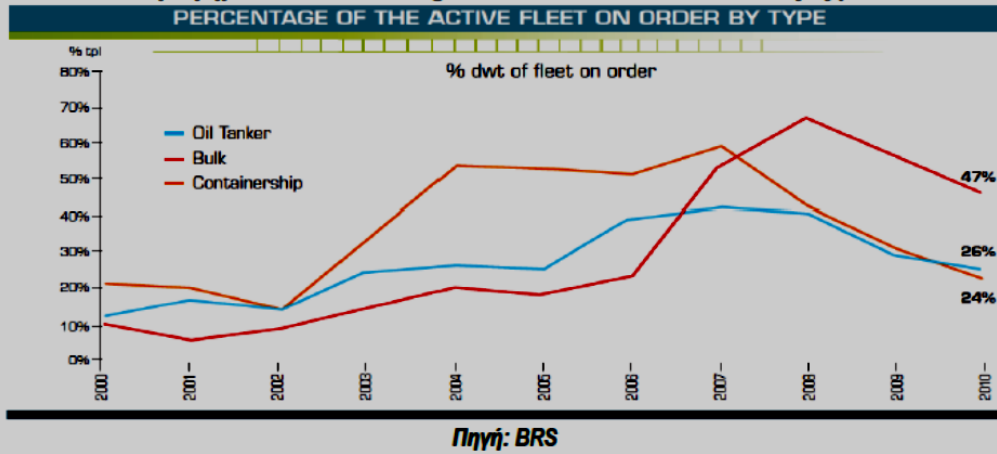


Οι παραγγελίες θα πρέπει να γίνονται βάσει της εκτιμώμενης ζήτησης και πολλές φορές τέτοιου είδους εκτιμήσεις έχουν αποδειχτεί λανθασμένες

Πίνακας 3. 3 – New orders by year

New orders by year	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
million dwt							
Tankers >25,000 dwt	39.1	28.5	74.2	47.4	55.9	11.5	32.1
Bulkers >15,000 dwt	34.3	28.2	42.7	165.6	88.2	20.4	79.0
Containerships >300 teu	23.3	23.1	20.8	43.4	13.4	0.1	9.3

Γράφημα 3. 8 – Percentage of the active fleet on order by type



Στην ναυπηγική βιομηχανία το τύπος του πλοίου που κατασκευάζεται είναι πολύ σημαντικός γιατί σε περιπτώσεις πολλά πλοία ίδιου τύπου που καθελκύονται την ίδια χρονική στιγμή επηρεάζουν δραματικά την αγορά.

#### 4. Scrapping και απώλειες

Ο ρυθμός ανάπτυξης του εμπορικού στόλου εξαρτάται από τις παραδόσεις νεότευκτων πλοίων, το scrapping άλλων και τις απώλειες από ατυχήματα. Κοινώς ο ρυθμός αυτός ορίζεται από τα δύο αυτές συνιστώσες. Η ισορροπία ανάμεσα σε αυτές τις δύο συνιστώσες άλλαξε δραματικά κατά τη διάρκεια του τέλους της δεκαετίας του 1970 όπως φαίνεται και από το Γράφημα 3.10 Το 1973 μόνο περίπου 5εκτ τόνοι dwt προορίζονταν για scrap σε σύγκριση με παραγγελίες 50 εκτ τόνων dwt με άμεσο αποτέλεσμα την ραγδαία αύξηση του στόλου. Το 1982 το scrapping ξεπέρασε τις παραδόσεις νέων πλοίων για πτώση φορά μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο με 30εκτ τόνους dwt σε σύγκριση με 26εκ τόνους dwt των παραδόσεων. Παρόλο που το scrapping ήταν κάτι δευτερεύουσας σημασίας το 1973 από το 1980 και μετά θεωρήθηκε εξίσου σημαντικός.

Το scrapping είναι καθοριστικός παράγοντας της αγοράς, αφού στην ουσία δείχνει πόσα πλοία αποσύρθηκαν, αλλά το ερώτημα στα πόσα χρόνια ένα πλοίο πρέπει να αποσύρεται είναι ένα αρκετά πολύπλοκο θέμα. Ο λόγος είναι πως το scrapping εξαρτάται από αρκετούς παράγοντες οι οποίοι ενδέχεται να έχουν ο καθένας διαφορετική επιρροή σε αυτό.

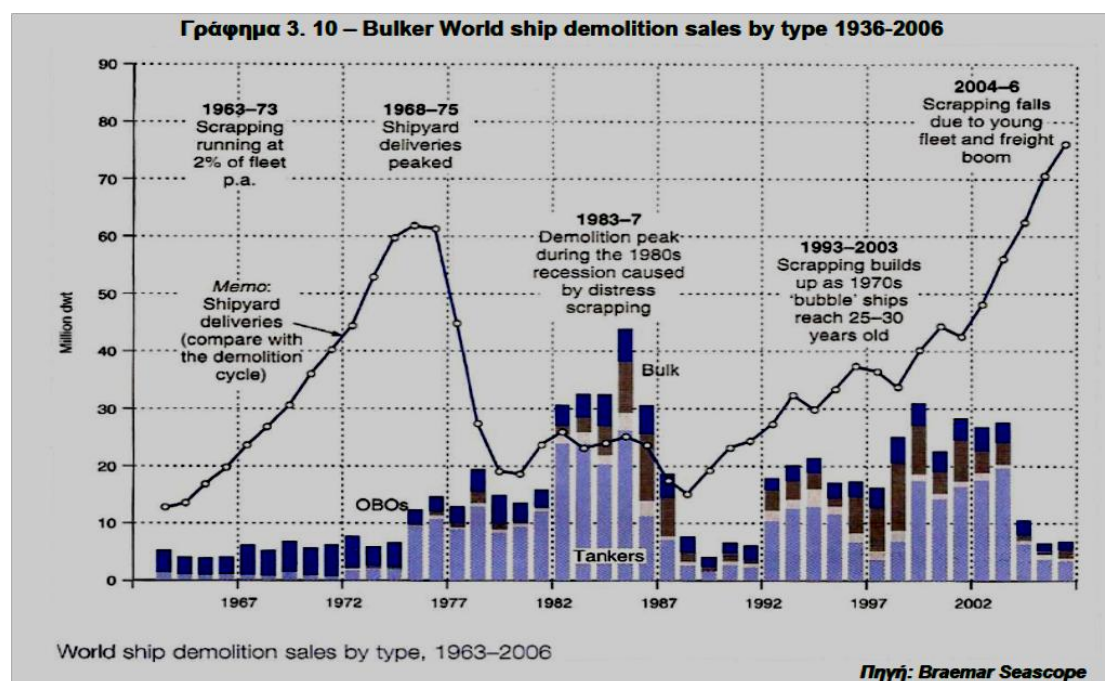
Οι βασικότεροι είναι η ηλικία του πλοίου, οι τεχνικοί κανόνες απόσυρσης να το πλοίο τηρεί τις βασικές αρχές όσο αφορά την ασφάλεια η τιμή του scrap, τα κέρδη που αποκομίζει η πλοιοκτήτρια εταιρία και οι προβλέψεις για την πορεία της αγοράς

Η ηλικία αποτελεί το βασικότερο γνώμονα στην διαμόρφωση της ποσότητας των πλοίων που προορίζονται για scrap καθώς όσο πιο παλιό είναι ένα πλοίο τόσο αυξάνονται τα έξοδα συντήρησης του. Οι πλοιοκτήτες παλαιών σκαφών αντιμετωπίζουν συνήθως μεγάλα κόστη και μεγαλύτερη περίοδο off hire από την συνηθισμένη, λόγω προβλεπόμενων και μη επισκευών.

Όσο η αγορά γίνεται πιο ανταγωνιστική τα πλοία τα οποία δεν παρουσιάζουν ευκαιρίες στους ναυλωτές παραγκωνίζονται.

Καθορισμένη ηλικία απόσυρσης των πλοίων δεν υπάρχει, καθώς η φθορά είναι κάτι ευρύτερο με αποτέλεσμα να παρατηρούμε από τη λίστα απόσυρσης πλοίων του Lloyds Demolition Register πλοία 60 και 70 χρονών να οδηγούνται για scrap από τη μια και tanker 10 χρονών από την άλλη

Το 2007 όταν 2016 πλοία πήγαν για scrap μέσος χρόνος ζωής τους ήταν 27 χρόνια για tankers και 32 χρόνια για πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου.



Σημαντικό παράγοντας στην απόφαση ενός πλοιοκτήτη να οδηγήσει το πλοίο του για scrap αποτελεί η τιμή του scrap. Τα πλοία αυτά πωλούνται σε ship breakers οι οποίοι με τη σειρά τους τα διαλύουν και πουλούν τα ελάσματα στις χαλυβουργίες. Η τιμή του scrap παρουσιάζει διακυμάνσεις ανάλογα με την προσφορά και την ζήτηση της αγοράς χάλυβα την συγκεκριμένη περίοδο

Μια περίοδος εκτεταμένου scrapping μπορεί να οδηγήσει ακόμα και σε πτώση της αγοράς scrap, αφού και η ζήτηση στην ναυτιλιακή αγορά είναι χαμηλή στην συγκεκριμένη περίοδο.

Τέλος η διάλυση ενός πλοίου αποτελεί μια επιχειρηματική απόφαση κατά την οποία ο πλοιοκτήτης έρχεται αντιμέτωπος με το δίλημμα να κρατήσει ένα μη αποδοτικό πλοίο και να το συντηρεί σε περίπτωση που ανέβει η αγορά ή να το οδηγήσει για scrap και να αποκομίσει τα αντίστοιχα χρήματα. Στην ουσία σε μια κατάσταση εκτόξευσης της

αγοράς προς τα πάνω τα κέρδη που θα αποκομίσει ο πλοιοκτήτης, ακόμα και με μία επιβαρυντική μεταβατική περίοδο είναι πολλαπλάσια από το να το οδηγήσει για scrap.

## **5. Απόδοση των ναύλων**

Η προσφορά στις θαλάσσιες μεταφορές επηρεάζεται από τις τιμές των ναύλων. Οι τιμές των ναύλων ως βασικότερος γνώμονα οδηγούν σε αποφάσεις διαμόρφωσης της μεταφορικής ικανότητας και ελαχιστοποίησης εξόδων και βελτίωσης των υπηρεσιων, καθίστωντας το κάθε πλοίο περισσότερο ανταγωνιστικό

### **3.7 Είδη ναύλων και συμβολαίων**

Η ναυλαγορά ξηρού φορτίου χαρακτηρίζεται από τις πιο δύσκολες σε σχέση με την περίπτωση των tanker για διάφορους λόγους. Υπάρχουν πολλές αγορές, οι αγορές αυτές είναι συσχετιζόμενες λόγω πολλαπλής χρήσης ενός συγκεκριμένου πλοίου ενώ υπάρχουν και τα OBOs που συνδέουν όλες αυτές τις αγορές με την ναυλαγορά tankers

Τα πιο πάνω στοιχεία έχουν ως συμπέρασμα όχι μόνο την απουσία σχεδόν ίδιου μοντέλου στη ναυλαγορά ξηρού φορτίου χύδην αλλά δεν έχει βρεθεί επίσης ούτε κάποιο ενιαίο τρόπο περιγραφής της αγοράς αντίστοιχος με το δείκτη WS της ναυλαγορά tankers.

#### **3.7.1 Charter parties**

Η ναύλωση (chartering) αποτελεί διμερή σύμβαση, δηλαδή συμφωνία δύο μερών κατά την οποία ο ένας των συμβαλλομένων, καλούμενος εκναυλωτής, που είναι ο πλοιοκτήτης, ή ο εφοπλιστής, ή ο αντιπρόσωπος αυτών π.χ. ο ναυτικός πράκτορας, αναλαμβάνει την υποχρέωση να διαθέσει στον έτερο συμβαλλόμενο, που λέγεται ναυλωτής, ή φορτωτής, συγκεκριμένο πλοίο, ολόκληρο, ή μέρος αυτού, για την πραγματοποίηση της μεταφοράς, ή ακόμα αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει για συγκεκριμένη χρονική περίοδο εμπορεύματα, εισπράττοντας για την υποχρέωση αυτή χρηματική αμοιβή, που λέγεται ναύλος.

Η ναύλωση αποδεικνύεται από το ναυλοσύμφωνο (charterparty), που μπορεί όμως να αντικατασταθεί από την φορτωτική (bill of lading), πράγμα που συνήθως γίνεται, ή με άλλο παραστατικό έγγραφο που να αποδεικνύει τη παραλαβή του προς φόρτωση εμπορεύματος.

Όταν το βασικό συμβόλαιο μεταφοράς είναι το ναυλοσύμφωνο, οι όροι του καθορίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών.

Η διάθεση μόνου του μέσου π.χ. του πλοίου χωρίς τον εξοπλισμό του και το πλήρωμα, δεν αποτελεί ναύλωση, αλλά μίσθωση πράγματος, οπότε στη περίπτωση αυτή δεν εφαρμόζονται οι περί ναυλώσεως διατάξεις.

Η ναύλωση του πλοίου σε τρίτους λέγεται υποναύλωση, όπου και αυτή διέπεται υπό τις περί ναυλώσεως διατάξεις

Δικαίωμα ναύλωσης έχει μόνο ο πλοιοκτήτης, εφοπλιστής, ή ο διαχειριστής συμπλοιοκτησίας.

Τέτοιο δικαίωμα δεν έχει ο Πλοίαρχος, εκτός αν ο ίδιος είναι και πλοιοκτήτης. Ως εντολοδόχος, όμως, των παραπάνω μπορεί να υπογράψει το σχετικό ναυλοσύμφωνο,

Δικαίωμα υπογραφής ναυλοσυμφώνου δεν έχει ο ναυτικός πράκτορας, ή ο ναυλομεσίτης.

### **3.7.2 Μορφές ναυλώσεων**

**1. Ναύλωση ανά ταξίδι.** Ένα ταξίδι, μία μεταφορά.

**2. Ναύλωση χρόνου- Χρονοναύλωση.** Μίσθωση του πλοίου μαζί με το υφιστάμενο πλήρωμα και τον εξοπλισμό του για συγκεκριμένο χρόνο.

**3. Μικτή ναύλωση** Πρόκειται για ναύλωση ανά ταξίδι μαζί με το υφιστάμενο πλήρωμα και τον εξοπλισμό του.

**4. Ναύλωση Ολική.** Πρόκειται για ναύλωση όλης της χωρητικότητας του πλοίου.

**5. Ναύλωση μερική.** Πρόκειται για ναύλωση μέρους της ολικής χωρητικότητας του πλοίου.

**6. Ναύλωση γυμνού πλοίου.** Στη περίπτωση αυτή ο ναυλωτής υποκαθιστά τον εκναυλωτή, επιλέγει ο ίδιος τον πλοίαρχο και το πλήρωμα και αναλαμβάνει και την ασφάλιση του πλοίου. Σε αντάλλαγμα καταβάλλει στον πλοιοκτήτη μίσθωμα όπως και στη χρονοναύλωση.

**7. Ναύλωση κατά αποκοπή** Πρόκειται για ναύλωση με καθορισμένο ναύλο, ανεξάρτητα της ποσότητας του προς μεταφορά φορτίου.

**8. Ναύλωση γραμμής** Με αυτόν τον τύπο ναυλώνονται τα πλοία γραμμής, που εκτελούν τακτικά συγκεκριμένη γραμμή και μεταφέρουν φορτία πολλών φορτωτών και παραληπτών.

### **ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ΣΥΝΗΘΕΙΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΠΑΝΩ ΕΙΝΑΙ**

**α.** Η χρονοναύλωση (time charter)

**β.** Η ναύλωση ανά ταξίδι (voyage charter)

**γ.** Η μικτή ναύλωση (mixed time charter)

**δ.** Η ναύλωση κατά παραχώρηση (demise charter ή bareboat charter)

**ε.** Η ναύλωση κατ' αποκοπή (lumpsum basis charter) .



### 3.8 Τι δείχνουν οι δείκτες της ναυλαγοράς σήμερα.

**Θετικό ήταν το πρόσημο στη ναυλαγορά για την πλειονότητα των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου**

#### **Capesize**

Σύμφωνα με ναυτιλιακές πηγές, υποτονικά κινήθηκε η αγορά στα πλοία τύπου Capesize στο ξεκίνημα της εβδομάδας που πέρασε, καθώς η κινητικότητα δεν ήταν επαρκής -κυρίως λόγω των Ασιατικών διακοπών- έτσι ώστε οι τιμές των ναύλων να οδηγηθούν σε υψηλότερα επίπεδα. Έτσι, ο δείκτης *Baltic Capesize Index (BCI)* την Παρασκευή (13/10/17) έκλεισε στις 2.871 μονάδες, μειωμένος κατά 58 μονάδες σε σχέση με το αντίστοιχο κλείσιμο της προηγούμενης εβδομάδας, ενώ παράλληλα, ο μέσος όρος στα πέντε βασικά ταξίδια χρονοναύλωσης διαμορφώθηκε στα \$20.047 ημερησίως, με συνολική εβδομαδιαία υποχώρηση της τάξεως των \$380.

Παρόλα αυτά, αυξημένη δραστηριότητα παρατηρήθηκε στη διαδρομή από τη Βραζιλία προς την Κίνα, καθώς έγιναν αναφορές για συμφωνίες στα μέσα της εβδομάδας από τους Βραζιλιάνους ναυλωτές Vale για συνολικά 15 πλοία προς φόρτωση από τη Βραζιλία. Πάραυτα, η τιμή στην παραπάνω διαδρομή δεν παρουσίασε κάποια σημαντική βελτίωση – αντίθετα, υποχώρησε πάνω από \$1, σε σχέση με την προηγούμενη εβδομάδα.

Ενδεικτικά, αναφέρθηκε συμφωνία στις αρχές της εβδομάδας για φορτίο 190.000 τόνων 10% από το Tubarao προς το Qingdao με ημερομηνίες 15-25 Νοεμβρίου στα \$17,75 ανά τόνο, ενώ αργότερα μέσα στην εβδομάδα, αναφέρθηκε αντίστοιχη συμφωνία για φορτίο 170.000 τόνων 10% με ημερομηνίες στις 10-20 Νοεμβρίου στα \$17,30 ανά τόνο. Στη διαδρομή από τη Δυτική Αυστραλία προς την Κίνα, οι τιμές των ναύλων σταδιακά ενισχύθηκαν κατά την διάρκεια της εβδομάδας με ενδεικτική τη συμφωνία για φορτίο 170.000 τόνων 10% από το Port Hedland προς το Qingdao με ημερομηνίες στις 22-25 Οκτωβρίου, όπου αναφέρεται ότι ολοκληρώθηκε στα \$8,20 ανά τόνο – αν και άλλες πηγές ισχυρίστηκαν ότι συμφωνήθηκε στα \$8,30 ανά τόνο.

Επιπροσθέτως, για φόρτωση από τη Νότιο Αφρική, αναφέρθηκε συμφωνία για φορτίο 170.000 τόνων 10% από το Saldanha Bay προς το Qingdao με ημερομηνίες στις αρχές Νοεμβρίου στα \$13,60 ανά τόνο. Τέλος, σε χρονοναύλωση, ενδεικτική ήταν η συμφωνία για πλοίο χωρητικότητας 171.000-dwt/κατασκευής 2003 με παράδοση στο CJK με ημερομηνίες στα μέσα Οκτωβρίου για ένα ταξίδι μέσω της Αυστραλίας και με επαναπαράδοση στη Βόρεια ή στη Νότια Κίνα, στα \$19.000 ημερησίως και \$18.500 ημερησίως αντίστοιχα.

#### **Panamax**

Σύμφωνα με τις ίδιες πηγές, παρά τους υποτονικούς ρυθμούς στο ξεκίνημα της εβδομάδας η αγορά του Ατλαντικού, στα πλοία τύπου Panamax η αγορά ήταν ενισχυμένη σημαντικά, με την κινητικότητα στον Βόρειο Ατλαντικό να έχει αυξηθεί και με αρκετά νέα φορτία από τον Κόλπο της Αμερικής, ειδικά με ημερομηνίες Νοεμβρίου. Επιπροσθέτως, έντονη δραστηριότητα παρατηρήθηκε και στην αγορά

των ανατολικών ακτών της Νοτίου Αμερικής με περιορισμένη την προσφορά σε τονάζ, ενώ αναφορές έγιναν για συμφωνίες σε κάποια πλοία από την Ινδία για ταξίδι μέσω των ανατολικών ακτών της Αμερικής και με επαναπαράδοση στην Ασία στα μεσαία με υψηλά επίπεδα των \$13.000 ημερησίως.

Στην αγορά του Ειρηνικού τώρα, η εβδομάδα ξεκίνησε σε θετικό κλίμα με νέα φορτία από την Ινδονησία, τον Βόρειο Ειρηνικό και την Ανατολική Αυστραλία. Επιπροσθέτως, δραστήρια ήταν η αγορά και στις χρονοναυλώσεις περιόδου με αναφορά σ' ένα πλοίο χωρητικότητας 77.000-dwt με παράδοση στην Ινδία για 5-8 μήνες στα \$13.000 ημερησίως και για ένα άλλο πλοίο χωρητικότητας 81.500-dwt με παράδοση στην Ιαπωνία για 5-7 μήνες στα \$14.000 ημερησίως. Άλλες ενδεικτικές συμφωνίες ήταν για πλοίο χωρητικότητας 83.000-dwt/κατασκευής 2013 με παράδοση στη Haldia για ένα ταξίδι με σιτηρά μέσω των ανατολικών ακτών της Νοτίου Αμερικής και του Κόλπου της Αμερικής με επαναπαράδοση στην περιοχή της Σιγκαπούρης-Ιαπωνίας στα \$14.250 ημερησίως και για πλοίο χωρητικότητας 78.000-dwt/κατασκευής 2016 με παράδοση στο CJK για ένα ταξίδι με φορτίο κάρβουνου μέσω των ανατολικών ακτών της Αυστραλίας και επαναπαράδοση στο Χονγκ Κονγκ στα \$15.000 ημερησίως.

### **Supramax/Handysize**

Θετικό ήταν το κλίμα της αγοράς μετά τις Ασιατικές διακοπές στα πλοία τύπου Supramax στον Ατλαντικό και την Ασία, με αυξημένη την κινητικότητα που είχε ως αποτέλεσμα και την ενίσχυση στις τιμές των ναύλων.

Στην αγορά του Ειρηνικού η αυξημένη δραστηριότητα σε διαδρομές από τη νοτιοανατολική Ασία και τον Βόρειο Ειρηνικό ώθησαν τις τιμές των ναύλων σε υψηλότερα επίπεδα. Έτσι, για παράδειγμα για ένα Supramax με παράδοση στην Σιγκαπούρη, η τιμή κυμάνθηκε στα μεσαία επίπεδα των \$14.000 με \$15.000 ημερησίως, ενώ για εκείνα που ήταν παραδοτέα στη Νότιο Κίνα, η τιμή κινήθηκε μεταξύ των \$11.000-12.000 ημερησίως για φορτία κάρβουνου προς την Κίνα. Επιπροσθέτως, βελτίωση παρουσίασαν και οι τιμές των ναύλων στα ταξίδια με φόρτωση από τον Βόρειο Ειρηνικό και την Αυστραλία.

Στην αγορά του Ατλαντικού, σημαντική ενίσχυση στις τιμές των ναύλων παρουσίασαν οι περιοχές του Κόλπου της Αμερικής και του Continent. Έτσι, αναφορά έγινε για συμφωνία σε πλοίο χωρητικότητας 57.000-dwt με φορτίο scrap από το Continent προς την Μεσόγειο στα \$14.000 ημερησίως, ενώ -στην ίδια διαδρομή- τα Ultramaxs διαπραγματεύονταν στα χαμηλά επίπεδα των \$20.000 ημερησίως. Άλλες ενδεικτικές συμφωνίες ήταν για πλοίο χωρητικότητας 63.400-dwt/κατασκευής 2012 με παράδοση στην Kandla σύντομα για ταξίδι με επαναπαράδοση στην Κίνα στα \$14.750 ημερησίως και για πλοίο χωρητικότητας 56.700-dwt/κατασκευής 2012 με παράδοση στο Quanzhou στα μέσα Οκτωβρίου για ταξίδι μέσω της Ινδονησίας και επαναπαράδοση στην Κίνα στα \$11.000 ημερησίως.

Στα πλοία τύπου **Handysize**, η αγορά συνέχισε να ενισχύεται στο Continent, την Μεσόγειο και την ανατολική Μεσόγειο. Στον αντίποδα, η αγορά του Κόλπου της Αμερικής ήταν πιο αδύναμη από εκείνη των ανατολικών ακτών της Νοτίου Αμερικής. Παρόλα αυτά, οι αναλυτές ήδη βλέπουν σημάδια βελτίωσης, κυρίως λόγω του εύλογου αριθμού νέων φορτίων σιτηρών.



Στην Ασία η εικόνα ήταν διαφορετική καθώς η αγορά παρουσίασε σημάδια ύφεσης και η προσφορά διαθέσιμου τονάζ στην περιοχή της Βόρειας Κίνας-Κορέας άρχισε να αυξάνεται, ενώ παράλληλα, η αγορά του Βόρειου Ειρηνικού ήταν υποτονική με περιορισμένο αριθμό φορτίων. Ενδεικτικές συμφωνίες που αναφέρθηκαν ήταν για πλοίο χωρητικότητας 39.000-dwt/κατασκευής 2015 με παράδοση στις ανατολικές ακτές του Μεξικού για ταξίδι μέσω των αμερικανικών ακτών προς το Continent στα \$11.750 ημερησίως και για πλοίο χωρητικότητας 38.800-dwt/κατασκευής 2015 με παράδοση στις ανατολικές ακτές της Νοτίου Αμερικής για ταξίδι προς το Μαρόκο στα \$17.000 ημερησίως.

### 3.8 Εξέλιξη του κλάδου μεταφοράς ξηρού φορτίου τα τελευταία χρόνια

. Στην τελευταία της έκθεση σχετικά με τον κλάδο μεταφοράς ξηρού φορτίου, η Drewry επισημαίνει ότι ο κλάδος θα επιστρέψει στην κερδοφορία μετά το 2016. Συγκεκριμένα αναφέρει ότι ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά του κλάδου είναι η «ευαισθησία» που έχει στις μεταβολές της ζήτησης (Demand), επισημαίνοντας ότι η αύξηση της ζήτησης πριν 7 χρόνια ήταν αυτή που απέφερε «εξωφρενικά» κέρδη, βοηθώντας έτσι τις εταιρείες να επιβιώσουν όλο αυτό το διάστημα που η αγορά υπό-αποδίδει. Συνεχίζοντας, επισημαίνει το αυτονόητο, δηλαδή ότι η ναυλαγορά βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα καθώς ο κλάδος στην παρούσα φάση είναι όμηρος της υπέρ-προσφοράς, εννοώντας ότι είναι “SupplyDriven”, σε μία χρονική στιγμή όμως που και η ζήτηση έχει αρχίσει και μειώνεται. Χαρακτηριστικά αναφέρει ότι η αναιμική ζήτηση θα είναι το κύριο χαρακτηριστικό της αγοράς το επόμενο διάστημα, ειδικότερα όσο αφορά τις εισαγωγές IronOre και Coal από την Κίνα οι οποίες εκτιμά ότι θα παρουσιάσουν πτωτικές τάσεις.

Αναφορικά με την προσφορά (Supply), η Drewry, εστιάζει στην αναμφισβήτητα ιδιαίτερα καλή πορεία στον κλάδο των διαλύσεων, το οποίο αποδίδεται στην χαμηλή ναυλαγορά έχοντας σαν αποτέλεσμα την μείωση του μέσου όρου ηλικίας των πλοίων που οδηγούνται προς διάλυση. Κλείνοντας την έκθεση, καταλήγει στο ίδιο συμπέρασμα με την έκθεση της Moody's που αναφέραμε την προηγούμενη εβδομάδα, ότι για το 2015 η ναυλαγορά δεν θα επιδείξει κάτι το συνταρακτικό λόγω της μεγάλης προσφοράς πλοίων, για το 2016 εκτιμά ότι θα υπάρξει μία μικρή βελτίωση στα έσοδα και το 2017 θα είναι η χρονιά που ο κλάδος θα επιστρέψει στην κερδοφορία.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ DIANA SHIPPING

#### **4.Ιστορική αναδρομή**

Η εταιρεία Diana άρχισε να διαχειρίζεται πλοία από το 1907 όταν η εταιρεία που δημιούργησε κατάφερε να ελέγχει σχεδόν όλο τον στόλο των ελληνικών επιβατηγών πλοίων που συνέδεαν τα ελληνικά νησιά με την ηπειρωτική χώρα.

Το 1972 ο Συμεών Παληός προχωρά στην σύσταση μια ομάδας εταιρειών που στοχεύουν στην διαχείριση πλοίων ξηρού φορτίου αλλά και πλοίων ψυγείων

Το 1986 διαμορφώθηκε η Diana Shipping Services S.A ή DSS η οποία μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1990 επικεντρώθηκε στην διαχείριση μεταχειρισμένων πλοίων. Το 1996 η εταιρεία στράφηκε σε κατασκευές καινούργιων πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου αλλά και εμπορευματοκιβωτίων από τα ναυπηγεία της Πολωνίας, της Νότιας Κορέας και της Κίνας

Η Diana Shipping Inc είναι η μητρική εταιρεία που συστάθηκε σύμφωνα με του νόμους της Λιβερίας το Μάρτιο του 1999 ως Diana Shipping Investment Corp. Το Φεβρουάριο του 2005 μετονομάστηκε σε Diana Shipping Inc και μεταφέρθηκε από την Δημοκρατία της Λιβερίας στα Marshall Island.

Η εταιρεία συμφερόντων του κ Παληού εισήχθη στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης (NYSE) το Μάρτιο του 2005 με την επωνυμία DSX. Η συγκεκριμένη ναυτιλιακή εταιρεία είναι ένας παγκόσμιος προμηθευτής ναυτιλιακών υπηρεσιών μεταφοράς με ειδίκευση στην κατοχή ξηρού φορτίου. Τα πλοία της εταιρείας απασχολούνται κυρίως με μακροχρόνιες χρονοναυλώσεις και ειδικεύονται στην μεταφορά ξηρού φορτίου συμπεριλαμβανομένων των βασικών εμπορευμάτων όπως σιδηρομετάλλευμα, άνθρακας, σιτάρι, και άλλα δια μέσου των θαλάσσιων διαδρομών σε όλη την υφήλιο.

Το Μάιο του 2015 η Diana Shipping Inc ανακοινώνει την ίδρυση μια νέας κοινής επιχείρησης με την Wilhelmsen ship Management. Ο στόλος της ναυτιλιακής εταιρείας διοικείται από την θυγατρική Diana Shipping Services S.A σε κοινοπραξία με ποσοστά 50/50 εταιρείας με την Wilhelmsen ship Management που ονομάζεται Diana Wilhelmsen Management Limited στην Κύπρο η οποία θα αρχικά θα διαχειρίζεται φορτηγά πλοία της Diana Shipping και αργότερα θα επεκταθεί και στην παροχή υπηρεσιών διαχείρισης πλοίων για λογαριασμό και τρίτων πλοιοκτητών είναι η Λεμεσός

Τέλος η Diana shipping Inc κατέχει ακόμα περίπου το 25,7% των μετοχών της Diana containership INC (NASDAQ: DCIX) η οποία είναι μια παγκόσμια πάροχος των ναυτιλιακών υπηρεσιών μεταφοράς μέσω της κυριότητας φορτηγών πλοίων Αυτή την στιγμή κατέχει και λειτουργεί δεκατρία πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (6 Post-Panamax 7 Panamax)

## 4.2 Ο Στόλος την Diana Shipping inc

22 Panamax Bulk Carriers				
	Name of Vessel	Size (dwt)	Year Built	Builder
1	Danae	75,106	2001	Samho Heavy Industries Co., Ltd.
2	Dione	75,172	2001	Samho Heavy Industries Co., Ltd.
3	Nirefs	75,311	2001	Samho Heavy Industries Co., Ltd.
4	Alcyon	75,247	2001	Samho Heavy Industries Co., Ltd.
5	Triton	75,336	2001	Samho Heavy Industries Co., Ltd.
6	Oceanis	75,211	2001	Samho Heavy Industries Co., Ltd.
7	Thetis	73,583	2004	Jiangnan Shipyard (Group) Co., Ltd.
8	Profefs	73,630	2004	Jiangnan Shipyard (Group) Co., Ltd.
9	Calipso	73,691	2005	Jiangnan Shipyard (Group) Co., Ltd.
10	Clio	73,691	2005	Jiangnan Shipyard (Group) Co., Ltd.
11	Naias	73,546	2006	Jiangnan Shipyard (Group) Co., Ltd.
12	Arethusa	73,593	2007	Jiangnan Shipyard (Group) Co., Ltd.
13	Erato	74,444	2004	Hudong-Zhongua Shipbuilding (Group) Co., Ltd.
14	Coronis	74,381	2006	Hudong-Zhongua Shipbuilding (Group) Co., Ltd.
15	Melia	76,225	2005	Tsuneishi Corp., Tadotsu
16	Artemis	76,942	2006	Namura Shipbuilding Co., Ltd.
17	Leto	81,297	2010	Universal Shipbuilding Corp.
18	Selina	75,700	2010	Jiangnan Shipyard (Group) Co., Ltd.
19	Maera	75,403	2013	Jiangnan Shipyard (Group) Co., Ltd.
20	Ismene	77,901	2013	Jiangnan Shipyard (Group) Co., Ltd.
21	Crystalia	77,525	2014	Jiangnan Shipyard (Group) Co., Ltd.
22	Atalandi	77,529	2014	Jiangnan Shipyard (Group) Co., Ltd.
5 Kamsarmax Bulk Carriers				
	Name of Vessel	Size (dwt)	Year Built	Builder
23	Maia	82,193	2009	Tsuneishi Shipbuilding Co., Ltd.
24	Myrsini	82,117	2010	Tsuneishi Shipbuilding Co., Ltd.
25	Medusa	82,194	2010	Tsuneishi Shipbuilding Co., Ltd.
26	Myrto	82,131	2013	Tsuneishi Shipbuilding Co., Ltd.
27	Astarte	81,513	2013	Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd.
5 Post-Panamax Bulk Carriers				
	Name of Vessel	Size (dwt)	Year Built	Builder
28	Alcmene	93,193	2010	Jiangsu New Yangzi Shipbuilding Co. Ltd.
29	Amphitrite	98,697	2012	Tsuneishi Group (Zhoushan) Shipbuilding Inc.
30	Polymnia	98,704	2012	Tsuneishi Group (Zhoushan) Shipbuilding Inc.
31	Electra	87,150	2013	Hudong-Zhongua Shipbuilding (Group) Co., Ltd.
32	Phaidra	87,146	2013	Hudong-Zhongua Shipbuilding (Group) Co., Ltd.
14 Capesize Bulk Carriers				
	Name of Vessel	Size (dwt)	Year Built	Builder
33	Norfolk	164,218	2002	China Shipbuilding Corp., Kaohsiung Yard
34	Aliki	180,235	2005	Imabari Shipbuilding, Saijo Shipyard
35	Baltimore	177,243	2005	Namura Shipbuilding Co., Ltd.
36	Salt Lake City	171,810	2005	Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. Ltd.
37	Sideris GS	174,186	2006	Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Co., Ltd.
38	Semirio	174,261	2007	Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Co., Ltd.
39	Boston	177,828	2007	Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Co., Ltd.
40	Houston	177,729	2009	Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Co., Ltd.*
41	New York	177,773	2010	Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Co., Ltd.
42	Seattle	179,362	2011	Hyundai Heavy Industries Co., Ltd.
43	P. S. Palios	179,134	2013	Hyundai Heavy Industries Co., Ltd.
44	G. P. Zafirakis	179,492	2014	Qingdao Beihai Shipbuilding Heavy Industry Co., Ltd.
45	Santa Barbara	179,426	2015	Qingdao Beihai Shipbuilding Heavy Industry Co., Ltd.
46	New Orleans	180,960	2015	Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Co., Ltd.
4 Newcastlemax Bulk Carriers				
	Name of Vessel	Size (dwt)	Year Built	Builder
47	Los Angeles	206,104	2012	Shanghai Jiangnan-Changxing Shipbuilding Co., Ltd.
48	Philadelphia	206,040	2012	Shanghai Jiangnan-Changxing Shipbuilding Co., Ltd.
49	San Francisco	208,006	2017	Jiangnan Shipyard (Group) Co., Ltd.
50	Newport News	208,021	2017	Jiangnan Shipyard (Group) Co., Ltd.

\*Built jointly with Shanghai Jiangnan-Changxing Shipbuilding Co., Ltd

Όπως βλέπουμε στο πιο πάνω πίνακα ο στόλος της Diana Shipping Inc εως και τον Δεκέμβριο του 2016 αποτελείται από 46 πλοία ξηρού φορτίου (2 Newcastlemax, 14 Capesize, 3 Post – Panamax, 4 Kamsarmax, και 23 Panamax) τα οποία τα κατέχει άμεσα ή έμμεσα μέσω θυγατρικών εταιρειών.

Η εταιρεία έχει υπό κατασκευή δύο πλοία που αναμένει να τα παραλάβει τον Ιανουάριο του 2017 Η συνολική-συνδυασμένη μεταφορική ικανότητα του στόλου της Diana Shipping Inc είναι περίπου 5,2εκατομ dwt με μέσο όρο ηλικίας των 7,58 χρόνια όταν ο μέσος όρος του κλάδου είναι περίπου 9,5 χρόνια.

Η Σημασία της ύπαρξης ενός νεότερου στόλου είναι ότι η εταιρεία μπορεί να μειώσει τις κεφαλαιακές δαπάνες της για μερικά χρόνια όπως και έχει κάνει και στο παρελθόν. Τα αρχαιότερα πλοία τείνουν να είναι λιγότερα αποδοτικά και έχουν αρκετά υψηλότερο κόστος συντήρησης. Ένα ακόμα μειονέκτημα των παλαιότερων πλοίων είναι ότι τα ποσοστά ασφάλισης φορτίου αυξάνονται λόγω της ηλικίας του πλοίου. Ακόμα είναι πολύ πιθανότερο οι ναυλωτές να προτιμήσουν ένα νεότερο πλοίο επειδή κρατά χαμηλό το κόστος και για αυτούς.

Επίσης το γεγονός ότι κατέχει σύγχρονο υψηλής ποιότητα στόλο φορτηγών πλοίων ξηρού φορτίου μειώνει το λειτουργικό κόστος βελτιώνει την ασφάλεια και προσφέρει στην εταιρεία ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για την εξασφάλιση ευνοϊκής χρονοαύλωσης. Διατηρεί την ποιότητα των πλοίων της πραγματοποιώντας τακτικές επιθεωρήσεις τόσο στο λιμάνι όσο και στην θάλασσα και υιοθετεί ολοκληρωμένο πρόγραμμα συντήρησης για κάθε πλοίο της.

Ο στόλος της Diana Shipping περιλαμβάνεται από 13 ομάδες αδερφών πλοίων κάτι το οποίο ενισχύει το δυναμικό παραγωγής εσόδων των πλοίων της εταιρείας παρέχοντας ευελιξία λειτουργίας και προγραμματισμού. Η ομοιόμορφη φύση των αδερφών πλοίων μας βελτιώνει την λειτουργία αποδοτικότητας επιτρέποντας στον διαχειριστή του στόλου να εφαρμόσει την τεχνικές του γνώσεις ενός σκάφους σε όλα τα σκάφη της ίδιας σειράς και να δημιουργήσει οικονομίες κλίμακας επιτρέποντας να υλοποιήσουμε εξοικονόμηση κόστους κατά την συντήρηση.

### 4.3 Τα δυνατά σημεία της εταιρείας και οι στόχοι της

Τα στοιχεία στα οποία η Diana Shipping βασίζεται και πιστεύει ότι της δίνουν μια υπεροχή έναντι των άλλων εταιρειών στο κλάδο της ναυτιλίας (ξηρού φορτίου) είναι τα ακόλουθα

#### Δυνατά σημεία

- Διαθέτει ένα σύγχρονο και υψηλής ποιότητας στόλο φορτηγών ξηρού φορτίου
- Αυτός ο στόλος περιλαμβάνει ομάδες πλοίων ίδιας κατηγορίας
- Το τμήμα management της Diana Shipping Inc θεωρείται ένα από τα πιο έμπειρα και σεβαστά στο κλάδο της ναυτιλίας
- Μπορεί να επωφεληθεί από την εμπειρία και τη φήμη της Diana Shipping Services S.A και τη σχέση που έχει με την Wilhelmsen Ship Management μέσω της σύστασης της Diana Wilhelmsen Management Limited σε κοινοπραξία
- Μπορεί να επωφεληθεί από τις σχέσεις που έχει με μέλη της ναυτιλίας και του οικονομικού κλάδου
- Έχει έναν ισχυρό ισολογισμό σε συνδυασμό με ένα χαμηλό επίπεδο χρέους

**Στόχοι :** Ο Κύριος στόχος της είναι να διαχειριστεί και να επεκτείνει το στόλο της με τέτοιο τρόπο ώστε να μπορέσει να ενισχύσει την αξία των μετοχών της. Για την επίτευξη αυτού του στόχου πρέπει να συνεχίσει τις εξαιρετικά εστιασμένες επιχειρηματικές στρατηγικές όπως :

- Την διατήρηση υψηλής ποιότητας του στόλου
- Την στρατηγική επέκταση του μεγέθους του στόλου της επιδιώκοντας την κατάλληλη ισορροπία των βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων χρονοναυλώσεων
- Την διατήρηση ενός ισχυρού ισολογισμού καθώς και την διατήρηση του χαμηλού κόστους
- Την αξιοποίηση της φήμης της σχετικά με την αξιοπιστία και την ασφάλεια της εταιρείας με απώτερο σκοπό την διατήρηση σχέσεων με διεθνείς ναυλωτές

#### **4.4 ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 012-2016**

##### **4.4.1 Συγκεντρωτικοί ισολογισμοί και καταστάσεις αποτελεσμάτων**

Σε αυτό το σημείο του κεφαλαίου θα εντοπίσουμε τις μεταβολές που εμφανίζονται στους ισολογισμούς της εταιρείας Diana Shipping για τα έτη 2012-2016. Στην συνέχεια θα προσπαθήσουμε να αιτιολογήσουμε τις μεταβολές αυτές.



**ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΙ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΕΤΗ 2012-2016**  
**DIANA SHIPPING INC**

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ						ΠΑΘΗΤΙΚΟ					
<u>ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</u>	2012	2013	2014	2015	2016	<u>ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ</u> <u>ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ</u>	2012	2013	2014	2015	2016
ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ/ΤΑΜΕΙΟ	446.624	240.633	218.901	193.218	121.142	ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΟ ΜΕΡΟΣ ΤΩΝ ΔΑΝΕΙΩΝ	45.032	46.532	78.734	40.984	65.072
ΠΕΛΑΤΕΣ/ΝΑΥΛΟΤΕΣ	6.590	701	6.383	4.512	5.903	ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ	6.993	7.409	9.702	8.963	9.572
ΟΦΕΙΛΕΣ ΑΠΟ ΣΥΝΔΕΜΕΝΑ ΜΕΡΗ	613	86	57	5.103	102	ΟΦΕΙΛΕΣ ΠΡΟΣ ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΑ ΜΕΡΗ	264	221	281	64	25
ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ	5.275	5.959	7.313	6.251	5.860	ΔΕΔΟΥΛΕΥΜΕΝΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ -ΜΕΤ ΛΟΓ ΠΑΘ	5.284	4.805	6.012	6.449	5.734
ΠΡΟΠΛΗΡΩΜΕΝΑ ΕΞΟΔΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ ΠΑΓΙΑ	4.834	4.489	5.580	5.929	5.309	ΑΝΑΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΕΞΟΔΑ	2.827	3.278	3.279	2.414	822
ΠΡΟΠΛΗΡΩΜΕΝΑ ΕΞΟΔΑ ΑΠΟ ΝΑΥΛΟΥΣ	3.050	0	0	0	0	ΔΙΚΑΙΗ ΑΞΙΑ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΩΝ	994	378	0	0	0
<b><u>ΣΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</u></b>	<b>466.986</b>	<b>251.868</b>	<b>238.234</b>	<b>215.013</b>	<b>138.316</b>	ΛΟΙΠΕΣ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	83	129	84	15	0
<b><u>ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</u></b>						<b><u>ΣΥΝΟΛΟ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ</u></b>	<b>61.477</b>	<b>62.752</b>	<b>98.092</b>	<b>58.889</b>	<b>78.225</b>
ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΕΣ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ- ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ	11.502	38.862	29.500	44.514	46.863	ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΑ ΔΑΝΕΙΑ	414.080	385.025	405.522	559.087	533.109
ΠΛΟΙΑ	1.515.370	1.686.590	1.807.654	1.947.992	1.987.419	ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΜΗ ΚΥΚΛΟΦ	821	812	1.282	623	740
ΑΣΩΜΑΤΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ ΠΟΛΥΕΤΟΥΣ ΑΠΟΣΒΕΣΗΣ	-304.232	-366.215	-434.521	-507.189	-583.507	ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ	0	0	0	0	0
<b><u>ΚΑΘΑΡΗ ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΩΝ</u></b>	<b>1.211.138</b>	<b>1.320.375</b>	<b>1.373.133</b>	<b>1.440.803</b>	<b>1.403.912</b>	<b><u>ΙΔΙΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ</u></b>					0
ΜΗΧ/ΤΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	22.774	22.826	23.887	23.489	23.114	ΠΡΟΝΟΜΙΟΥΧΕΣ ΜΕΤΟΧΕΣ	0	0	26	26	26
<b><u>ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΓΙΟΥ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ</u></b>	<b>1.245.414</b>	<b>1.382.063</b>	<b>1.426.520</b>	<b>1.508.806</b>	<b>1.473.889</b>	ΚΟΙΝΕΣ ΜΕΤΟΧΕΣ	822	828	819	826	847
<b><u>ΆΛΛΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΗ ΚΥΚΛΟΦ. ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ -ΛΟΙΠΑ ΠΑΓΙΑ</u></b>						ΚΕΦΑΛΑΙΟ					
ΟΦΕΙΛΕΣ ΑΠΟ ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΑ ΜΕΡΗ -ΜΗ ΚΥΚΛΟΦ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	0	50.233	50.866	43.750	45.417		918.007	926.204	971.280	976.880	985.171
ΛΟΙΠΑ ΜΗ ΚΥΚΛΟΦ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	0	793	0	0	0	ΣΥΣΣΩΡΕΥΜΕΝΑ ΛΟΙΠΑ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΞΟΔΑ (ΖΗΜΙΑ)	194	164	-747	269	185
ΑΝΑΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΕΞΟΔΑ	3.365	1.384	3.956	6.909	5.027	ΑΔΙΑΝΕΜΗΤΑ ΚΕΡΔΗ	347.401	326.196	310.818	240.336	70.360
ΠΡΟΠΛΗΡΩΜΕΝΑ ΕΞΟΔΑ ΑΠΟ ΝΑΥΛΟΥΣ ΜΗ ΚΥΚΛΟΦ.	2.303	0	0	0	0	<b><u>ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ</u></b>	<b>1.266.424</b>	<b>1.253.392</b>	<b>1.282.226</b>	<b>1.218.366</b>	<b>1.056.589</b>
ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΜΕΘΟΔΟΥ ΚΑΘΑΡΗ ΑΞΙΑΣ	24.734	15.640	67.546	62.487	6.014	<b><u>ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ</u></b>	<b>1.742.802</b>	<b>1.701.981</b>	<b>1.787.122</b>	<b>1.836.965</b>	<b>1.668.663</b>
<b><u>ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ</u></b>	<b>1.742.802</b>	<b>1.701.981</b>	<b>1.787.122</b>	<b>1.836.965</b>	<b>1.668.663</b>						

**ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΗΣ (2012-2016)**

<b><u>ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ</u></b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b><u>ΕΣΟΔΑ</u></b>	223.232	164.452	175.576	157.712	114.259
ΕΣΟΔΑ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗΣ	220.785	164.005	175.576	157.712	114.259
ΆΛΛΑ ΕΣΟΔΑ	2.447	447	0	0	0
<b><u>ΕΞΟΔΑ</u></b>	160.116	173.105	193.780	204.889	202.580
ΕΞΟΔΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ	8.274	8.119	10.665	15.528	13.826
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΠΛΟΙΩΝ	66.293	77.211	86.923	88.272	85.955
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΑΝΑΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΕΞΟΔΩΝ	62.010	64.741	70.503	76.333	81.578
ΕΞΟΔΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	24.913	23.724	26.217	25.335	25.510
ΕΞΟΔΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ	0	0	0	405	1.464
ΚΕΡΔΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΛΗΞΗ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ					-5.500
ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ	-1.374	-690	-528	-984	-253
<b><u>ΜΕΡΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ</u></b>	63.116	-8.653	-18.204	-47.177	-88.321
<b><u>ΆΛΛΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ/ΛΟΙΠΑ ΕΣΟΔΑ-ΕΞΟΔΑ</u></b>					
ΚΟΣΤΟΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ/ΧΡΕΩΣΤΙΚΟΙ ΤΟΚΟΙ ΚΑΙ ΣΥΝΑΦΗ ΕΞΟΔΑ	-7.618	-8.140	-8.427	-15.555	-21.949
ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ ΤΟΚΟΙ ΚΑΙ ΣΥΝΑΦΗ ΕΣΟΔΑ	1.432	1.800	3.627	3.152	2.410
ΕΙΣΟΔΗΜΑ (ΖΗΜΙΑ ΑΠΟ ΠΑΡΑΓΩΓΑ	-518	-118	68	0	0
ΕΙΣΟΔΗΜΑ (ΖΗΜΙΑ) ΑΠΟ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΕ ΚΑΘΑΡΑ ΘΕΣΗ	-1.773	-6.094	12.668	-5.133	-56.377
<b><u>ΣΥΝΟΛΟ ΛΟΙΠΩΝ ΕΣΟΔΩΝ- ΕΞΟΔΩΝ</u></b>	-8.477	-12.552	7.936	-17.536	-75.916
<b><u>ΟΛΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ</u></b>	54.639	-21.205	-10.268	-64.713	-164.237

#### 4.4.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟΥΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΥΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥΣ

Από τον παραπάνω συγκεντρωτικό ισολογισμό καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι:

- Τα **Διαθέσιμα/ Ταμεία** της επιχείρησης εμφανίζουν μια αισθητή πτώση. Συγκεκριμένα βλέπουμε ότι από το έτος 2012 έως το έτος 2016 παρουσιάζουν μια σημαντική μείωση ύψους ( 73%) Για να την συνεχόμενη αυτή πτώση ο βασικότερος λόγος είναι η πτώση των ναύλων στην αγορά των Bulk carriers τα τελευταία χρόνια
- Τα **Πάγια / Καθαρή αξία πλοίων** σε αντίθεση με τα ταμειακά της η εταιρεία παρατηρούμε ότι αυξάνει τα πάγια στοιχεία της. Το 2011 είχε πλοία υπό παραγγελία τα οποία παρέλαβε το 2012. Τα τελευταία χρόνια (2013-2016) προχώρησε σε παραγγελία νέων πλοίων αφού ο λογαριασμός προκαταβολές για πλοία υπό ναυπήγηση αυξήθηκε. Η εταιρεία εκμεταλλευόμενη τις χαμηλές τιμές των πλοίων προβαίνει σε αγορές.
- **Ασώματες ακινητοποιήσεις και έξοδα πολυετούς απόσβεσης** παράλληλα με την αύξηση των παγίων της εταιρείας παρατηρούμε αυτά τα πέντε έτη αυξάνεται με (αρνητικό πρόσημο) και ο λογαριασμός ασώματες ακινητοποιήσεις και έξοδα πολυετούς απόσβεσης. Αυτό συμβαίνει γιατί αυξήθηκαν τα πλοία που έθεσε σε λειτουργία προκαλώντας σταδιακή μείωση της αξίας των συγκεκριμένων περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης.
- **Επενδύσεις μεθόδους καθαρής αξίας** αυτό που παρατηρούμε είναι ότι τα έτη 2014 και 2015 εμφανίζουν μια σημαντική αύξηση σε ποσοστό 300% συγκριτικά με το προηγούμενο έτος. Η Diana Shipping Inc αγόρασε επιπλέον μετοχές αυξάνοντας την ιδιοκτησίας της στο μετοχικό κεφάλαιο της Diana Containerships κατέχοντας το 26,34% των μετοχών. Με αποτέλεσμα τέλος του 2014 να εμφανίζεται επένδυση στην Diana Containership αξίας 67.456\$ Αντίστοιχα στο κλείσιμο του 2015 η επένδυση που έκανε η Diana Shipping inc στην Diana Containership ανήλθε στα 62.376\$
- Στο παθητικό του ενοποιημένου ισολογισμού παρατηρούμε ότι ο **βραχυπρόθεσμος δανεισμός** της εταιρείας δεν είναι υψηλός και εταιρεία μπορεί με βάση τα ταμειακά της διαθέσιμα να διαχειριστεί με ευκολία αυτές τις υποχρεώσεις της προς το παρόν. Βεβαία το έτος 2014 εμφανίζεται μία αύξηση σε σχέση με τα υπόλοιπα έτη. Αυτό συμβαίνει διότι η Diana Shipping Inc στις 18/02/2005 εξασφάλισε πιστωτική διευκόλυνση (revolving credit facility) με την Royal Bank of Scotland και το 2014 ουσιαστικά αναχρηματοδότησε το δάνειο της.
- Ο **μακροπρόθεσμος δανεισμός** είναι άλλος ένας λογαριασμός που ξεχωρίζει στο παθητικό. Οι μεγάλες τιμές των δανείων αλλά και η αύξηση που εμφανίζεται το 2015 (37% συγκριτικά με το 2014) αλλά με το 2016

κυμαίνονται στα ίδια επίπεδα κάτι που οφείλεται στο γεγονός ότι η εταιρεία σύναψε δάνεια προκειμένου να χρηματοδοτήσει τις αγορές των πλοίων

- **Αδιανέμητα κέρδη** ή κέρδη εις νέον ή εσωτερικά κεφάλαια βλέπουμε ότι η εταιρεία από το 2012 και μετά έχει αρχίσει να χρησιμοποιεί τα αδιανέμητα κέρδη για την χρηματοδότηση νέων επενδύσεων φτάνοντας στο 2016 και η εταιρεία αν έχει χρησιμοποιήσει από το 2012-2016 το 80% των συνολικών εσωτερικών κεφαλαίων

#### 4.4.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΙΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΕΣ Κ.Α.Χ

- Στις συγκεντρωτικές καταστάσεις αποτελεσμάτων χρήσης παρατηρούμε ότι **τα έσοδα** από το 2012 μέχρι το 2016 έχουν μειωθεί κατακόρυφα. Πιο συγκεκριμένα το 2012 στο 2013 έχουμε μια μείωση -26,3% ,2013-2014 έχουμε μια μικρή αύξηση +6,8% , 2014-2015 έχουμε μία μείωση -10,2% και τέλος από το 2015-2016 έχουμε μια μείωση ύψους -27,5% .Επειδή ο κύριος φορέας εσόδων της εταιρείας είναι οι χρονονάυλων καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι τα συγκεκριμένα πέντε έτη τα έσοδα εμφάνισαν μείωση μεγαλύτερη του 50% και κύριος λόγος αυτής της πτώσης είναι η κρίση που έχει πλήξει την ναυλαγορά.
- **Τα λειτουργικά έξοδα** των πλοίων εμφανίζουν σε όλα τα έτη αύξηση. Αυτό συμβαίνει διότι η επιχείρηση τα τελευταία έτη έχει αγοράσει νέα πλοία. Μέσα στα λειτουργικά έξοδα των πλοίων ανήκουν οι αμοιβές του πληρώματος οι ασφάλειες, τα ανταλλακτικά και η συντήρηση των πλοίων που όπως είναι λογικό αυξάνονται με την αύξηση του στόλου της εταιρείας.
- **Κόστος χρηματοδότησης / χρωστικοί τόκοι και συναφή έξοδα** και σε αυτό το λογαριασμό παρατηρούμε μια σταδιακή αύξηση και ειδικότερα τα έτη 2015, 2016 και αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η εταιρεία δανείστηκε για να μπορέσει να υλοποιήσει τις αγορές των νέων πλοίων της.
- **Τέλος τα μερικά και ολικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης** μειώνονται δραματικά με την πάροδο των χρόνων. Το 2012 με βάση τα στοιχεία θεωρείται η καλύτερη χρονιά της εταιρείας τις τελευταίες πενταετίες. Από εκεί και πέρα τα επόμενα χρόνια βλέπουμε η εταιρεία να κλείνει με ζημία και αυτή η ζημία έχει αυξητική πορεία με το 2016 να εκτοξεύεται σε -164.237. Αυτό είναι αποτέλεσμα των χαμηλών εσόδων της επιχείρησης σε συνδυασμό με τις λάθος επενδυτικές κινήσεις σε περιόδους που η αγορά ήταν πτωτική και τα αυξανόμενα έξοδα όλο και περισσότερο.

#### 4.5 ΑΝΑΛΥΣΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΜΕ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ

Στο κεφάλαιο αυτό θα αναλύσουμε τις οικονομικές καταστάσεις της ναυτιλιακής εταιρείας Diana Shipping Inc για πέντε 5 οικονομικά έτη. Οι λογιστικές καταστάσεις που φαίνονται παραπάνω αποτελούν σημαντική πηγή πληροφοριών, παρέχουν όλα τα στοιχεία που χρειάζεται να γνωρίζει ο κάθε ενδιαφερόμενος για την οικονομική μονάδα έτσι ώστε να μπορεί να πάρει τις σωστές αποφάσεις.

Προκειμένου να προχωρήσουμε στην ερμηνεία και αξιολόγηση των στοιχείων των λογιστικών καταστάσεων απαιτείται μια βασική εξοικείωση με τις βασικές μεθόδους της χρηματοοικονομικής ανάλυσης. Ανάλογα με το ενδιαφέρον και τις επιδιώξεις των αναλυτών οι οποίοι μπορεί να είναι μέτοχοι πιστωτές κρατικές υπηρεσίες χρηματιστές κ.ο.κ το είδος της χρηματοοικονομικής ανάλυσης που απαιτείται διαφοροποιείται.

Μια από τις πλέον διαδεδομένες και χρήσιμες μεθόδους χρηματοοικονομικής ανάλυσης αποτελεί η χρήση αριθμοδεικτών. Οι αριθμοδείκτες αποτελούν σημαντικό εργαλείο στην ερμηνεία των οικονομικών στοιχείων των οικονομικών μονάδων. Λέγοντας αριθμοδείκτης εννοούμε την απλή σχέση ενός κονδυλίου του ισολογισμού ή της καταστάσεως αποτελεσμάτων χρήσεων ως προς ένα άλλο και εκφράζεται μέσα από μία απλή μαθηματική μορφή

Η ανάγκη να γίνεται άμεσα αντιληπτή τόσο η πραγματική αξία όσο και η σπουδαιότητα των απόλυτων μεγεθών είναι ο κύριος λόγος που οδήγησε στην συστηματική χρησιμοποίηση των αριθμοδεικτών

Για να έχει ένας αριθμοδείκτης αξία θα πρέπει να εκφράζει σχέσεις που παρουσιάζουν ενδιαφέρον , οικονομικό και μέσα από αυτούς μπορούμε να οδηγηθούμε σε συγκεκριμένα συμπεράσματα.

Ωστόσο εδώ θα πρέπει να διευκρινίσουμε ότι ο υπολογισμός και η παρουσίαση των διαφόρων αριθμοδεικτών αποτελεί ένα είδος ανάλυσης το οποίο πολλές φορές ενδέχεται να παρέχει μόνο ενδείξεις. Για αυτό το λόγο ένας μεμονωμένος αριθμοδείκτης δεν μπορεί να μας δώσει από μόνος του μια πλήρη εικόνα της οικονομικής κατάστασης της επιχείρησης και θα πρέπει να συγκρίνεται ή να συνδυάζεται με άλλους αντιπροσωπευτικούς ή πρότυπους αριθμοδείκτες

Τέτοια πρότυπα συγκρίσεων μπορεί να αποτελέσουν τα παρακάτω

- Αριθμοδείκτες που αφορούν παλαιότερα οικονομικά στοιχεία των λογιστικών καταστάσεων της συγκεκριμένης οικονομικής μονάδας
- Αριθμοδείκτες από ορισμένες ανταγωνίστριες οικονομικές μονάδες οι οποίες έχουν επιλεγεί κατάλληλα.
- Αριθμοδείκτες που αναφέρονται σε οικονομικά στοιχεία του κλάδου στο οποίο ανήκει η οικονομική μονάδα.
- Λογικά πρότυπο του εκάστοτε αναλυτή τα οποία στηρίζονται στην προσωπική του πείρα

Για την μελέτη αυτή επιλέξαμε να υπολογίσουμε είκοσι ένα (21) αριθμοδείκτες οι οποίοι θεωρούμε ότι είναι οι πιο σημαντικοί για την ορθή και πληρέστερη αποτίμηση τόσο της περιουσιακής συγκρότησης μια επιχείρησης όσο και για την σωστή αποτύπωση της πορείας της στο κλάδο της ναυτιλίας.

Οι αριθμοδείκτες που θα μελετήσουμε είναι οι εξής:

### ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ

<b>A/A</b>		<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>1</b>	Δείκτης Γενικής Ρευστότητας	7,46	3,94	2,36	3,46	1,70
<b>2</b>	Δείκτης Ειδικής Ρευστότητας	7,37	3,85	2,30	3,36	1,62
<b>3</b>	Αποθέματα x 360 ημέρες / καθαρές πωλήσεις	8,51	13,08	14,99	14,27	18,46
<b>4</b>	Λογαριασμοί απαιτήσεων x 360 ημέρες / καθαρές πωλήσεις	10,63	1,54	13,09	10,30	18,60
<b>5</b>	Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις x 360 ημέρες / Κόστος πωληθέντων	100,52	139,66	203,92	136,29	249,89
<b>6</b>	Δείκτης κυκλοφορίας μετρητών	0,50	0,68	0,80	0,82	0,94
<b>7</b>	Δείκτης κυκλοφορίας σύνολο ενεργητικού	0,13	0,10	0,10	0,09	0,07
<b>8</b>	Δείκτης κυκλοφορίας Καθαρού Κεφαλαίου κίνησης	0,55	0,86	1,25	1,01	2
<b>9</b>	Δείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας παγίων	0,18	0,12	0,12	0,10	0,08
<b>10</b>	Δείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας ιδίων κεφαλαίων	0,17	0,13	0,13	0,12	0,1
<b>11</b>	Δείκτης περιθωρίου μικτού κέρδους:	28,27%	-5,55%	-10,37%	-29,91%	-77,30%
<b>12</b>	Δείκτης περιθωρίου καθαρού κέρδους:	24,48%	-12,93%	-5,85%	-41,03%	-143,74%
<b>13</b>	Δείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων	4,00%	-2,00%	-1,00%	-5,00%	-16,00%
<b>14</b>	Δείκτης αποδοτικότητας ενεργητικού (ROA)	3,14%	-1,25%	-0,57%	-3,52%	-9,84%
<b>15</b>	Δείκτης κυκλοφορούντος ενεργητικού προς συνολικές υποχρεώσεις	1,12%	0,65%	0,58%	0,38%	0,25%
<b>16</b>	Δείκτης ιδίων κεφαλαίων προς συνολικά κεφάλαια %	0,72%	0,73%	0,71%	0,66%	0,63%
<b>17</b>	Δείκτης ξένα/ ίδια κεφάλαια %	38,00%	36,00%	39,00%	51,00%	58,00%
<b>18</b>	Δείκτης Ξένα/ Συνολικά κεφάλαια *100	27%	26%	28%	34%	37%
<b>19</b>	Δείκτης ιδίων κεφαλαίων προς πάγια	1,04	0,94	0,93	0,84	0,75



## ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ

### 4.5.1 Αριθμοδείκτες ρευστότητας

Προκείμενου να προσδιορίσουμε τη βραχυχρόνια οικονομική κατάσταση της επιχείρησης καθώς επίσης και την ικανότητα της τελευταίας να ανταποκρίνεται στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της χρησιμοποιεί τους αριθμοδείκτες ρευστότητας

- Αριθμοδείκτης γενικής ρευστότητας
- Αριθμοδείκτης ειδικής ρευστότητας

Οι αριθμοδείκτες ρευστότητας σκοπό έχουν να αποδώσουν την τρέχουσα οικονομική κατάσταση μια οικονομικής μονάδας οι οποία απασχολεί τόσο την διοίκηση της τελευταίας όσο και τους τρίτους ενδιαφερόμενους, που βρίσκονται εκτός της επιχείρησης αλλά που έμμεσα σχετίζονται με αυτήν. Για τη διοίκηση οι αριθμοδείκτες αυτοί δείχνουν τον τρόπο με τον οποίο απασχολούνται τα κεφάλαια κινήσεώς της, αν τα κεφάλαια είναι επαρκή σε σχέση με τις εργασίες της ή αν υπολείπονται από τα κανονικά όποτε υπάρχει πρόβλημα μετρητών και αδυναμία ρευστότητας που μακροπρόθεσμα οδήγησε σε αδυναμία εκπλήρωσης των υποχρεώσεων της, κάτι το οποίο άμεσα ενδιαφέρει ιδιαίτερα τόσο τους πιστωτές της όσο και τους προμηθευτές της.

#### Δείκτης γενικής ρευστότητας:

Σύνολο κυκλοφορούντος ενεργητικό + Μεταβατικοί λογαριασμοί ενεργητικού / Σύνολο βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων + Μεταβατικοί λογαριασμοί Παθητικού

<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>7,46</b>	<b>3,94</b>	<b>2,36</b>	<b>3,46</b>	<b>1,70</b>

Ο Δείκτης Γενικής Ρευστότητας είναι ο πλέον χρησιμοποιούμενος δείκτης και απεικονίζει την γενική ρευστότητα της οικονομικής μονάδας. Δείχνει το μέτρο της βραχυχρόνιας ρευστότητας της και το περιθώριο ασφαλείας που διατηρεί η διοίκηση της για να είναι σε θέση να αντιμετωπίσει μια ανεπιθύμητη εξέλιξη στην ροή του κεφαλαίου κίνησης. Απεικονίζει επίσης το βαθμό ασφαλείας βραχυχρόνιων πιστωτών. Η σημασία του αριθμοδείκτη αυτού είναι τεράστια όσον αφορά την απεικόνιση της πορείας της επιχείρησης. Όσο μεγαλύτερος είναι ο δείκτης γενικής ρευστότητας τόσο καλύτερη από πλευράς ρευστότητας είναι η θέση της συγκεκριμένης επιχείρησης.

Γενικά ένας αριθμοδείκτης γύρω στο 2 μπορεί πολλές φορές να θεωρηθεί ικανοποιητικός για μια βιομηχανική ή εμπορική επιχείρηση. Σαφώς όμως θα πρέπει να είναι μεγαλύτερος από την μονάδα, γιατί αυτό θα σημαίνει ότι η επιχείρηση είναι σε θέση με βάση το κυκλοφορούν ενεργητικό της να καλύπτει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις

Με την ανάλυση που πραγματοποιήσαμε στις παραπάνω χρονικές περιόδους από 2012-2016 καταλήξαμε ότι ο αριθμοδείκτης είναι ικανοποιητικός. Βεβαία μια

επιχείρηση κοινής ωφέλειας θα έχει διαφορετικό δείκτη γενικής ρευστότητας από μια βιομηχανική η εμπορική επιχείρηση. Πάντως σημαντική ένδειξη για επάρκεια ή όχι κεφαλαίων κινήσεως σε μια επιχείρηση αποτελεί η παρακολούθηση της πορείας του Α.Γ.Ρ για μια σειρά ετών. Ως εκ τούτου η βραχυπρόθεσμη φερεγγυότητα της οικονομικής μονάδας δεν θεωρείται ικανοποιητική αλλά παρατηρείται μια συνεχής πτωτική πορεία αυτού διαχρονικά το οποίο αποτελεί ένα είδος προμηνύματος το οποίο δεν θα πρέπει να αγνοηθεί Επίσης η σύγκριση αυτού με το μέσο όρο του κλάδου παρέχει ένδειξη για την θέση της επιχειρήσεως από απόψεως ρευστότητας

### Δείκτης Ειδικής Ρευστότητας:

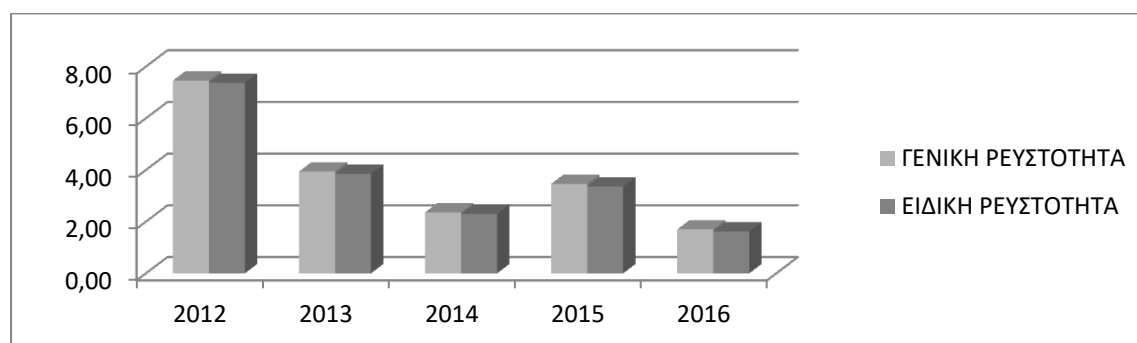
Σύνολο κυκλοφορούντος ενεργητικού- αποθέματα / βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις.

2012	2013	2014	2015	2016
7,37	3,85	2,30	3,36	1,62

Αποτελεί ένδειξη της ικανότητας μιας οικονομικής μονάδας να εξοφλεί τις τρέχουσες υποχρεώσεις της. Δείχνει πόσες φορές τα ταχέως ρευστοποιήσιμα στοιχεία ( απαιτήσεις χρεόγραφα, διαθέσιμα) της επιχείρησης καλύπτουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Ωστόσο αυτό που τον διαφοροποιεί από τον αριθμοδείκτη γενικής ρευστότητας είναι ότι ο συγκεκριμένος δεν περιλαμβάνει όσο στοιχεία δεν είναι άμεσα ρευστοποιήσιμα.

Ο δείκτης για να θεωρείται ικανοποιητικός πρέπει να είναι μεγαλύτερος ή ίσος της μονάδας. Όταν όμως είναι κατώτερο της μονάδας. Δείχνει ότι τα γρήγορα ρευστοποιήσιμα στοιχεία είναι ανεπαρκή για να καλύψουν τις τρέχουσες υποχρεώσεις και εξαρτάτε από τις μελλοντικές πωλήσεις για να εξασφαλίσει επαρκή ρευστότητα. Έτσι αν προβλέπεται κάποια μείωση των μελλοντικών πωλήσεων θα πρέπει να αναζητηθούν νέα κεφάλαια είτε με έκδοση νέων τίτλων μετοχών είτε με προσφυγή στο δανεισμό

Εδώ αυτό που παρατηρούμε είναι το ίδιο με το Δείκτη γενικής ρευστότητας ότι έχουμε μια συνεχόμενη πτωτική πορεία η οποία αν συνεχίσει έτσι και μετά το 2016 που βλέπουμε ότι ο δείκτης είναι λίγο πάνω από την μονάδα θα πρέπει η εταιρεία να προβεί στις ενέργειες που αναφέραμε παραπάνω για να μπορεί να καλύπτει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της.



Σε αντίθεση με τον αριθμοδείκτη της γενικής ρευστότητας στον αριθμοδείκτη της ειδικής ρευστότητας δεν χρησιμοποιούμε για τον υπολογισμό του τα αποθέματα αλλά χρησιμοποιούνται μόνο τα άμεσα ρευστοποιήσιμα στοιχεία και για το λόγο αυτό αποτελεί καλύτερη ένδειξη της ρευστότητας της επιχείρησης.

#### **4.5.2 Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας**

Εξίσου σημαντική για την οικονομική μονάδα είναι και η ανάλυση της κατάστασης αποτελεσμάτων χρήσης. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι όλες οι οικονομικές μονάδες έχουν σκοπό το κέρδος και συνέπεια οι ενδιαφερόμενοι δίνουν μεγάλη σημασία στο πόσο αποδοτική υπήρξε αυτή από απόψεως κερδών καθώς επίσης και ποιες είναι οι προοπτικές της για το μέλλον.

Η αποδοτικότητα της οικονομικής μονάδας αντανακλά την ικανότητα της τελευταίας να πραγματοποιεί κέρδη. Οι μέτοχοι ενδιαφέρονται να γνωρίζουν την αποδοτικότητα μιας επιχειρήσεως είτε για να επιλέξουν τι μετοχές της ως επένδυση είτε για να αποφασίσουν εάν θα διατηρήσουν στο χαρτοφυλάκιο τους καθώς αυξήσεις της αποδοτικότητας μιας επιχειρήσεως σχετίζονται με αυξήσεις σχετίζονται με αυξήσεις του πλούτου των μετοχών. Οι διάφοροι πιστωτές ενδιαφέρονται να γνωρίζουν την ικανότητα της επιχείρησης να εξυπηρετεί τις υποχρεώσεις της. Επίσης μια επιχείρηση μπορεί να χρησιμοποιεί δείκτες αποδοτικότητας στις φάσεις προγραμματισμού των διαφόρων επενδύσεων, ελέγχου και αμοιβές των υπευθύνων στελεχών

Οι κυριότεροι αριθμοδείκτες αποδοτικότητας

- Αριθμοδείκτης Περιθωρίου Καθαρού κέρδους
- Αριθμοδείκτης Περιθωρίου Μικτού Κέρδους
- Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων
- Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ενεργητικού

#### **Δείκτη Περιθωρίου Καθαρού Κέρδους**

Καθαρά Κέρδη εκμεταλλεύσεως/ Καθαρές πωλήσεις \*100

<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>24,48%</b>	<b>-12,93%</b>	<b>-5,85%</b>	<b>-41,03%</b>	<b>-143,74%</b>

Ο αριθμοδείκτης καθαρού περιθωρίου δείχνει το ποσοστό του καθαρού κέρδους που πετυχαίνει η οικονομική μονάδα από τις πωλήσεις της δηλαδή μας πληροφορεί για το κέρδος που έχει από τις λειτουργικές της δραστηριότητες. Είναι ένας ιδιαίτερα σημαντικός δείκτης καθώς μας δίνει μια εικόνα για την κερδοφορία της επιχείρησης. Όσο μεγαλύτερος είναι το καθαρό περιθώριο κέρδους τόσο πιο επικερδής είναι η επιχείρηση. Ωστόσο μια επιχείρηση μπορεί να είναι αποδοτική ακόμα και με μικρό περιθώριο κέρδους αρκεί να έχει υψηλή κυκλοφοριακή ταχύτητα συνολικών κεφαλαίων

Το επιθυμητό είναι ο δείκτης αυτός να είναι τουλάχιστον 10%

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα που βλέπουμε στον πίνακα καθαρού περιθωρίου κέρδους βλέπουμε ότι το έτος 2012 ήταν η μόνο χρονιά της τελευταία πενταετία που η εταιρεία είχε κερδοφορία τα επόμενα χρόνια παρουσίαζε μια συνεχόμενη κάμψη και μάλιστα αρνητική και το 2016 εκτοξεύτηκε στο -143,74% αυτό συμβαίνει γιατί τα έξοδα λειτουργίας παραμένουν σταθερά σε σχέση με τις πωλήσεις οπότε έχουμε ένα υψηλότερο κόστος εκμετάλλευσης.



#### Δείκτης περιθωρίου μικτού κέρδους:

Μικτά αποτελέσματα εκμετάλλευσης / Πωλήσεις αποθεμάτων & υπηρεσιών (Κύκλος εργασιών + Άλλα έσοδα εκμλησης) \* %

2012	2013	2014	2015	2016
28,27%	-5,55%	-10,37%	-29,91%	-77,30%

Το μικτό περιθώριο κέρδους είναι ο δείκτης ο οποίος συνδέει την λειτουργική αποτελεσματικότητα μιας επιχείρησης και την πολιτική των τιμών της. Απεικονίζει , το μικτό κέρδος της επιχείρησης για κάθε ένα ευρώ καθαρών πωλήσεων που πραγματοποιεί. Αποτελεί ένα σημαντικό μέτρο αξιολόγησης της αποδοτικότητας των επιχειρήσεων καθώς όσο υψηλότερος είναι ο δείκτης αυτός τόσο πιο εύκολα μπορεί μια επιχείρηση να αντιμετωπίσει μια αύξηση του κόστους των υπηρεσιών που πουλάει και κατ επέκταση να καλύψει λειτουργικά και άλλα έξοδα.

Επιθυμητή τιμή του δείκτη είναι να είναι γενικά μεγαλύτερο ή ίσο του 40% Στην εταιρεία που αναλύουμε βλέπουμε ότι το 2012% είχε ποσοστό 28,27% ήταν υψηλός οπότε η εταιρεία ήταν καλύτερη από απόψεως κερδών και μπορούσε να αντιμετωπίζει χωρίς δυσκολία την αύξηση του κόστους πωλήσεων υπηρεσιών της παρόλα αυτά το αποτέλεσμα να θεωρείτε χαμηλός με βάση το γενικό πρότυπο. Τα επόμενα χρόνια η κατάσταση χειροτέρευσε και σε αυτές τις περιπτώσεις η κάλυψη των λειτουργικών και άλλων εξόδων γίνεται με δυσχέρεια και το καθαρό κέρδος που μένει να μην είναι το αναμενόμενο. Παρέχει ένδειξη ότι η οικονομική μονάδα έχει

κάνει επενδύσεις που δεν δικαιολογούνται από τον όγκο των πωλήσεων της με αποτέλεσμα να έχει αυξημένο κόστος παραγωγής και γενικότερα η πολιτική της διοικήσεως της στον τομέα αγορών και πωλήσεων να μην είναι καθόλου καλή.



#### Δείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων :

Καθαρά αποτελέσματα εκμετάλλευσης προ τόκων / Σύνολο απασχολούμενων κεφαλαίων (σύνολο ιδίων κεφαλαίων + υποχρεώσεις) \* %

2012	2013	2014	2015	2016
4%	-2%	-1%	-5%	-16%

Ο δείκτης αυτός δείχνει , πόσο αποδοτικά χρησιμοποιεί η επιχείρηση τα κεφάλαια της για να δημιουργεί κέρδη. Ως εκ τούτου αποτελεί ενδεικτικό στοιχείο της αποτελεσματικότητας μιας επιχείρησης. Ένας χαμηλός δείκτης υποδηλώνει ότι η επιχείρηση χωλαίνει σε κάποιον τομέα είτε λόγω μη αποτελεσματικής διοίκησης είτε παραγωγικότητας ή υπερεπένδυσης. Αντίθετα ένας υψηλός δείκτης φανερώνει ευημερία στην επιχείρηση.

Στην συγκεκριμένη επιχείρηση αυτό που παρατηρούμε είναι ότι το 2012 η κατάσταση την επιχείρησης είναι οριακά υψηλή ενώ τα επόμενα χρόνια βλέπουμε να έχει μια αρνητική πορεία και το 2016 έφτασε στο -16% το οποίο οφείλετε στο γεγονός ότι η επιχείρηση έχει κάνει αγορές νέων πλοίων υπάρχει μια υπερεπένδυση λόγω της πτώσης των τιμών των πλοίων που ευνοούσε τις νέες αγορές.



### Δείκτης αποδοτικότητας ενεργητικού (ROA)

Καθαρά κέρδη εκμετάλλευσης / Σύνολο ενεργητικού

2012	2013	2014	2015	2016
3,14%	-1,25%	-0,57%	-3,52%	-9,84%

Ο αριθμοδείκτης αυτός μετρά την αποδοτικότητα των συνολικών περιουσιακών στοιχείων της οικονομικής μονάδας καθώς επίσης και των επι μέρους τμημάτων αυτής ενώ συγχρόνως αποτελεί είδος αξιολογήσεως και έλεγχου της διοικήσεως της

Ο υπολογισμός τους αριθμοδείκτη αποδοτικότητας του ενεργητικού μια επιχειρήσεως επιτρέπει:

Την σύγκριση μιας επιχειρήσεως με την αποδοτικότητα άλλων μορφών επενδύσεων καθώς και με την αποδοτικότητα άλλων επιχειρήσεων του ίδιου περίπου βαθμού κινδύνου. Η αποτελεσματικότητα λειτουργίας μια επιχειρήσεως δείχνει την ικανότητα της να μπορεί να επιζήσει οικονομικά και να προσελκύει κεφάλαια που προσφέρονται για επένδυση, ανταμείβοντας τα ανάλογα.

Στην συγκεκριμένη επιχείρηση το δείκτης είναι αρνητικός η αρνητική του πορεία ξεκινάει από το 2013-2016 αυτό σημαίνει πολλά από τα πλοία της εταιρείας μένουν αχρησιμοποίητα λόγω της πτώσης των ναύλων και της άσχημης κατάστασης που περνάει ο κλάδος των Bulk carriers τα τελευταία χρόνια γενικότερα.\





### 4.5.3 Αριθμοδείκτες δραστηριότητας

Με την χρήση των αριθμοδεικτών δραστηριότητας μπορούμε να προσδιορίσουμε σε ποιο βαθμό τα περιουσιακά στοιχεία μια επιχείρησης ( αποθέματα, απαιτήσεις,) μετατρέπονται σε ρευστά

Παρατηρώντας τα οικονομικά δεδομένα μια οικονομικής μονάδας μπορούμε να προχωρήσουμε σε κάποιες διαπιστώσεις οι οποίες μπορεί να έχουν σχέση για παράδειγμα με το ύψος των αποθεμάτων μια επιχείρησης. Ένα υψηλό για παράδειγμα ποσοστό αποθεμάτων στα κυκλοφοριακά στοιχεία της τελευταίας ενδέχεται να μαρτυρά ότι η διοίκηση της επιχείρησης επιλέγει μια μέτρια πολιτική αποθεμάτων. Βεβαίως κάτι τέτοιο μπορεί να οφείλεται και στη φύση των εργασιών της. Στην αντίθετη περίπτωση που η επιχείρηση διατηρεί ένα υψηλό ποσοστό ρευστών ή κρατικών χρεογράφων κάτι τέτοιο μπορεί να μαρτυρά ότι η οικονομική μονάδα ακολουθεί μια καλή πολιτική. Μια τέτοια κατάσταση ενδεχομένως να αυξάνει την πιστοληπτική της ικανότητα.

Οι σημαντικότεροι αριθμοδείκτες δραστηριότητα είναι οι εξής:

- Αριθμοδείκτης ταχύτητας βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων
- Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας αποθεμάτων
- Αριθμοδείκτης ταχύτητας εισπράξεων απαιτήσεων
- Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας του ενεργητικού
- Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας καθαρού κεφαλαίου κίνησης
- Αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας ιδίων κεφαλαίων
- Αριθμοδείκτης ταχύτητας παγίων

### Δείκτης ταχύτητας είσπραξης απαιτήσεων:

365μέρες / (Πωλήσεις αποθεμάτων & υπηρεσιών (Κύκλος εργασιών + Άλλα έσοδα εκμ\σης) / Μέσος όρος απαιτήσεων)

2012	2013	2014	2015	2016
10,63	1,54	13,09	10,30	18,60

Ο δείκτης αυτός μας δείχνει τον αριθμό των ημερών που μεσολαβούν μέχρι η επιχείρηση να εισπράξει τις απαιτήσεις της. Ο δείκτης αυτός καλό είναι να διατηρείται σε χαμηλά επίπεδα καθώς τα κεφάλαια που δεσμεύονται για τη χρηματοδότηση των πωλήσεων θα μπορούσαν εναλλακτικά να χρησιμοποιηθούν σε άλλες δραστηριότητες αποδοτικότερα (κόστος ευκαιρίας). Από την άλλη όσο υψηλότερος είναι ο δείκτης αυτός , ελλοχεύει ο κίνδυνος δημιουργίας επισφαλών απαιτήσεων.

Στη συγκεκριμένη επιχείρηση το υψηλότερο σημείο του δείκτη είναι το (18.60) το έτος 2016 και το χαμηλότερο σημείο του δείκτη είναι το έτος 2013. Με βάση τα παραπάνω αποτελέσματα συμπεραίνουμε ότι η βιομηχανία προσπαθεί να διατηρεί μια σταθερή πιστοδοτική πολιτική προς τους πελάτες της αφού οι αποκλίσεις της μια

χρονιάς από την άλλη δεν είναι μεγάλη . Βεβαία αξίζει να αναφέρουμε το γεγονός ότι το 2013 παρατηρείτε μια μείωση των ημερών. Αυτό συμβαίνει γιατί η διοίκηση αντιλαμβάνεται τους πιθανούς κινδύνους εισπράξεων των απαιτήσεων λόγω της συνεχόμενης οικονομικής αστάθειας της χώρας μας προσπαθώντας να αποφύγει την δημιουργία επισφαλών πελατών άλλα και την ανάγκη της επιχείρησης βελτίωσης των εισπράξεων της.

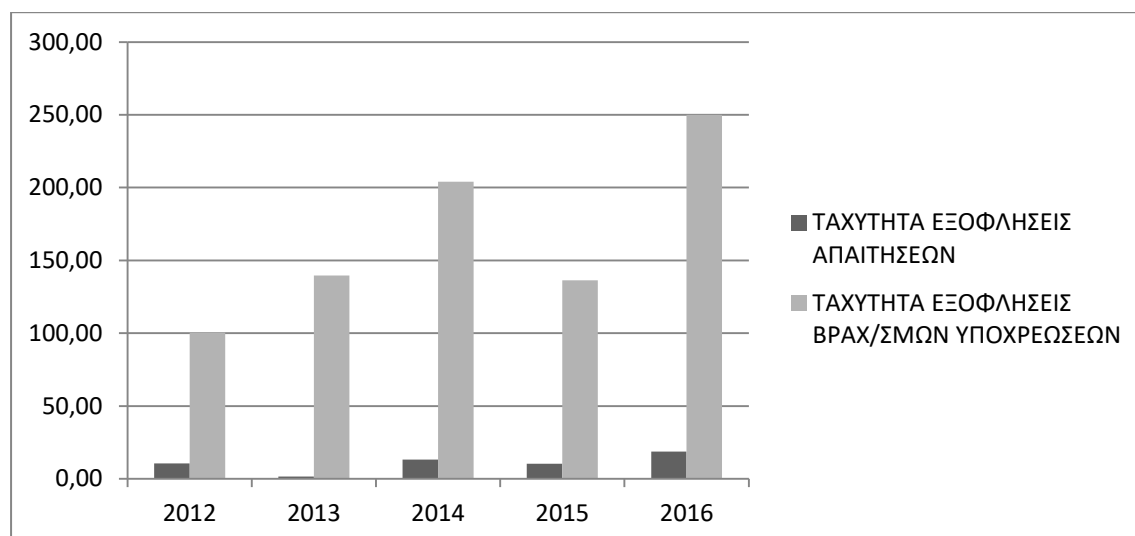
**Δείκτης ταχύτητας εξόφλησης βραχυχρόνιων υποχρεώσεων:**

365μέρες / (Κόστος πωλήσεων – Ενσωματωμένες αποσβέσεις / Μέσος όρος βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων)

2012	2013	2014	2015	2016
100,52	139,66	203,92	136,29	249,89

Ο δείκτης αυτός μας δείχνει τις ημέρες (μέση χρονική διάρκεια ) που απαιτούνται μέχρι η επιχείρηση να πληρώσει τις υποχρεώσεις της. Καλό είναι σε μία επιχείρηση το διάστημα αυτό να υπερβαίνει το διάστημα που χρειάζεται για να εισπράξει τις απαιτήσεις της. Στην συγκεκριμένη περίπτωση παρατηρούμε ότι από το 2014 η επιχείρηση καταφέρνει να αυξήσει την περίοδο πληρωμής των υποχρεώσεων και άλλη μια αύξηση παρατηρούμε το 2016 που διπλασιάζει το διάστημα πληρωμής των υποχρεώσεων της

Με βάση της παρατηρήσεις μας καταλήγουμε ότι η επιχείρηση διαχειρίζεται ικανοποιητικά την πληρωμή των υποχρεώσεων της. Διαπραγματεύεται να έχει προθεσμίες πληρωμής ανάλογα με την εισπρακτική της δύναμη



Ο Κάθετος άξονας είναι οι μέρες που κάνει η επιχείρηση να εξοφλήσει και αντίστοιχα να εισπράξει.

Με το παραπάνω διάγραμμα παρουσιάζουμε την μεγάλη διαφορά που υπάρχει ανάμεσα στις γρήγορη είσπραξη των απαιτήσεων και στην αργή εξόφληση των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της. Κάτι το οποίο την βοηθάει να διατηρεί τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις σε χαμηλά επίπεδα.

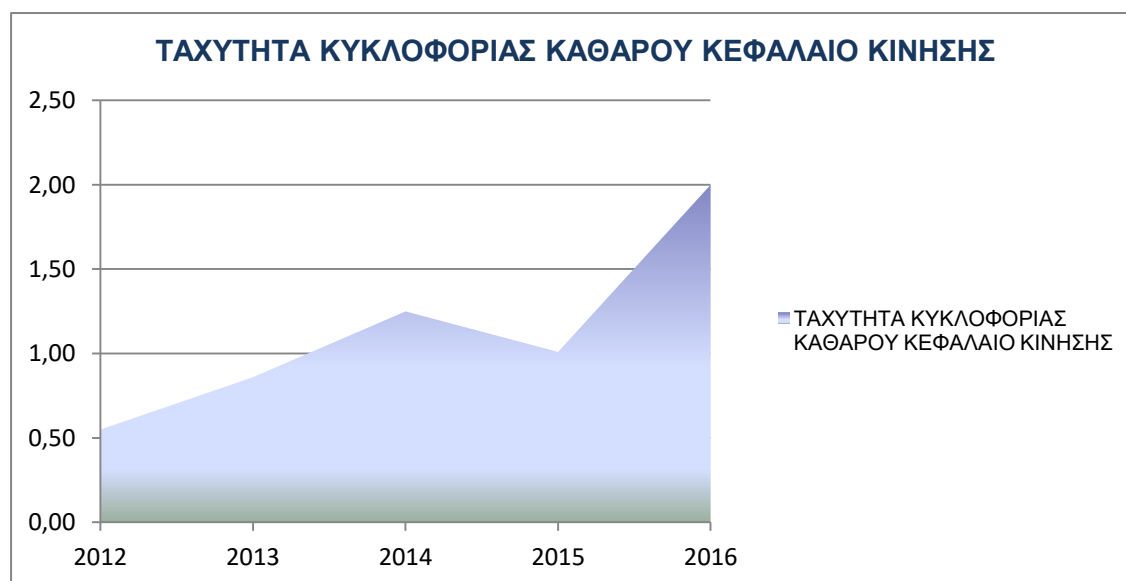
### Δείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας καθαρού κεφαλαίου κίνησης:

Πωλήσεις αποθεμάτων & υπηρεσιών (Κύκλος εργασιών + Άλλα έσοδα εκμλησης) /  
Καθαρό κεφάλαιο κίνησης (κυκλοφορούντος ενεργητικό/ βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις)

2012	2013	2014	2015	2016
0,55	0,86	1,25	1,01	2

Ο δείκτης αυτός δείχνει πόσα € καθαρών πωλήσεων πραγματοποιεί η επιχείρηση για κάθε € καθαρού κεφαλαίου κίνησης που δεν χρηματοδοτήθηκε από τους βραχυπρόθεσμους πιστωτές. Ένας υψηλός δείκτης είναι δυνατόν να αντικατοπτρίζει μια έλλειψη καθαρού κεφαλαίου κίνησης και χαμηλή κυκλοφοριακή ταχύτητα ανανέωσης των αποθεμάτων ή της ταχύτητας είσπραξης των απαιτήσεων. Μια χαμηλή τιμή του δείκτη είναι δυνατό να είναι αποτέλεσμα ενός πλεονάσματος του καθαρού κεφαλαίου κίνησης, τοποθετημένου σε προσωρινές επενδύσεις.

Στην τρέχουσα οικονομική μονάδα παρατηρούμε μια σταθερότητα του δείκτη σε χαμηλά επίπεδα τα οποία όμως βλέπουμε από το 2012-2016 να έχουν αυξητική πορεία



### Δείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας ενεργητικού:

Πωλήσεις αποθεμάτων & υπηρεσιών (Κύκλος εργασιών + Άλλα έσοδα εκμλησης) /  
Σύνολο ενεργητικού

2012	2013	2014	2015	2016
<b>0,13</b>	<b>0,10</b>	<b>0,10</b>	<b>0,09</b>	<b>0,07</b>

Ο αριθμοδείκτης αυτός μας δείχνει , τα έσοδα τα οποία δημιουργούνται στην επιχείρηση για κάθε ένα ευρώ που επενδύει στο ενεργητικό της. Ένας υψηλός δείκτης σημαίνει ότι η επιχείρηση χρησιμοποιεί εντατικά τα περιουσιακά της στοιχεία για την πραγματοποίηση των πωλήσεων της και κατ επέκταση η διοίκηση του ενεργητικού της αναφορικά με τις πωλήσεις της είναι αποτελεσματική. Αντίθετα ένας χαμηλός όμως δείκτης αποτελεί ένδειξη υποαπασχόλησης ή ύπαρξης κάποιας υπερεπένδυσης στα στοιχεία του ενεργητικού.

Στην επιχείρηση την οποία αναλύουμε διακρίνουμε ότι πτωτική η πορεία κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων κατά συνέπεια αυτό που συμπεραίνουμε είναι ότι διαχρονικά υπάρχει μια υποαπασχόλησης και καθώς και υπερεπένδυσης καθώς η επιχείρηση παρόλο την κάμψη της κλάδου συνεχίζει και κάνει αγορές νέων πλοίων.



### Δείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας ιδίων κεφαλαίων:

Πωλήσεις αποθεμάτων & υπηρεσιών (Κύκλος εργασιών + Άλλα έσοδα εκμλησης) /  
Ίδια

2012	2013	2014	2015	2016
<b>0,17</b>	<b>0,13</b>	<b>0,13</b>	<b>0,12</b>	<b>0,10</b>

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει το βαθμό χρησιμοποίησής των ιδίων κεφαλαίων της οικονομικής μονάδας σε σχέση με το ύψος των πωλήσεων της και απεικονίζει την ανακύκλωση των ιδίων κεφαλαίων κατά την διάρκεια της χρήσης

Η σχέση αυτή δείχνει πόσες φορές ρευστοποιούνται τα ίδια κεφάλαια μέσα σε μία χρήση και δίνει την ταχύτητα ανακύκλωσης αυτών. Ένας υψηλός αριθμοδείκτης μαρτυρά μια ευνοϊκή κατάσταση για την οικονομική μονάδα και αυτό γιατί πραγματοποιεί μεγάλες πωλήσεις με σχετικά μικρό ύψος ιδίων κεφαλαίων πράγμα που ενδέχεται να την οδηγήσει σε υψηλά κέρδη. Όμως από την άποψη της ασφάλειας όσο πιο μεγάλος είναι ο αριθμοδείκτης ταχύτητας ιδίων κεφαλαίων τόσο πιο δυσμενής είναι η θέση της οικονομικής μονάδας αφού λειτουργεί βασιζόμενη στον ξένο δανεισμό δηλαδή στα ξένα κεφάλαια

Στην εταιρεία παρατηρούμε ότι έχουμε ένα μικρό αριθμοδείκτη που σημαίνει μη εντατική εκμετάλλευση των ιδίων κεφαλαίων

#### Δείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας αποθεμάτων:

360 / (Πωλήσεις αποθεμάτων και υπηρεσιών / Μ Ο Αποθεμάτων)

2012	2013	2014	2015	2016
8,51	13,08	14,99	14,27	18,46

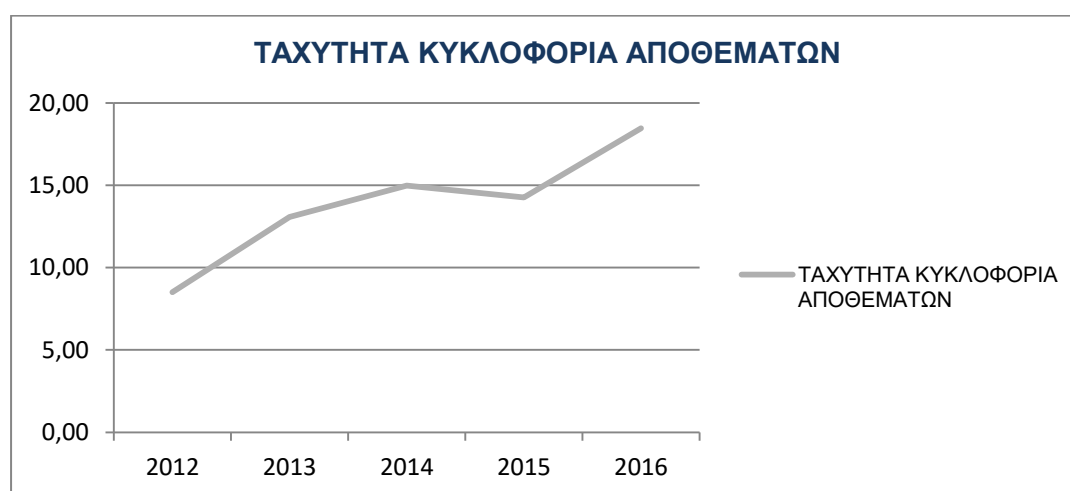
Αυτό ο δείκτης αποτελεί ένα ακόμα μέτρο των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης. Τη μεγάλη σημασία του αριθμοδείκτη για την διοίκηση της οικονομικής μονάδας μπορούμε να την συνοψίσουμε στα παρακάτω σημεία

1. Δείχνει πόσες φορές ανανεώθηκαν τα αποθέματα της οικονομικής μονάδας μέσα στη χρήση και το χρόνο που παρέμειναν σε αυτήν μέχρι να πουληθούν
2. Απεικονίζει το βαθμό ανακύκλωσης των αποθεμάτων κατά την διάρκεια της χρήσης, δηλαδή δείχνει τον αριθμό ημερών που απαιτούνται προκειμένου να ανανεωθούν τα αποθέματα της οικονομικής μονάδας
3. Παρακολουθείτε ο ορθός προγραμματισμός των παραγγελιών των αποθεμάτων και ελέγχεται αν υπάρχει υπεραποθεματοποίηση

Ανάλογα με τον κλάδο που ανήκει η οικονομική μονάδα και ανάλογα με τις συνθήκες με τις οποίες γίνονται η προμήθειες ή παραγωγή των αποθεμάτων επιθυμητών είναι ένα μέσο πρότυπο γύρω στο 10. Όσο μεγαλύτερος είναι ο

αριθμοδείκτης ταχύτητας αποθεμάτων τόσο πιο αποτελεσματικά λειτουργεί η οικονομική μονάδα.

Τώρα όσον αφορά την δίκη μας επιχείρηση και μετά την ανάλυση που κάναμε των πέντε αυτών ετών παρατηρούμε ότι το 2012 ήταν μικρότερος του 10 αλλά τα επόμενα χρόνια από το 2013-2016 ο δείκτης είναι ικανοποιητικός το οποίο ενδέχεται να μην συνδέεται με αναλογικά υψηλά κέρδη γιατί μπορεί να προέρχεται από αύξηση των πωλήσεων με συμπιεσμένες τιμές. Επίσης μπορεί να συνοδεύεται από μια δυσανάλογη αύξηση των εξόδων πώλησης και διαχείρισης.



#### Δείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας παγίων:

Πωλήσεις αποθεμάτων & υπηρεσιών (Κύκλος εργασιών + Άλλα έσοδα εκμλησης) /  
Πάγιο ενεργητικό

2012	2013	2014	2015	2016
0,18	0,12	0,12	0,10	0,08

Ο δείκτης αυτός παρουσιάζει τον βαθμό χρησιμοποίησης των πάγιων στοιχείων της επιχείρησης σε σχέση με τις πωλήσεις. Όσο υψηλότερος είναι ο δείκτης αυτός τόσο περισσότερα πάγια χρησιμοποιεί η εταιρεία σε σχέση με τις πωλήσεις. Αντίθετα όσο χαμηλότερος είναι ο δείκτης αυτός, τόσο λιγότερα πάγια χρησιμοποιεί η εταιρεία σε σχέση με αυτές, γεγονός που αποτελεί ένδειξη υπερεπένδυσης.

Από το 2012 διακρίνουμε ότι ο δείκτης βρίσκεται στο υψηλότερο σημείο του που σημαίνει ότι η επιχείρηση χρησιμοποιεί τα πάγια της ενώ από το 2013-2016 παρατηρούμε μια συνεχόμενη πτωτική πορεία η οποία μπορεί να οφείλεται στην



μείωση του βαθμού χρησιμοποίησις των παγίων που όπως προαναφέραμε πιθανώς να είναι ένδειξη υπερεπένδυση λόγω της μεγάλης μείωσης των ναύλων.

#### **4.5.4 Αριθμοδείκτες διάρθρωσεως κεφαλαίων και βιωσιμότητας**

Προκειμένου να αναλύσουμε την οικονομική κατάσταση μιας επιχείρησης σε μακροχρόνια κλίμακα θα πρέπει να αναλύσουμε την διάρθρωση των κεφαλαίων της. Λέγοντας διάρθρωση των κεφαλαίων μιας οικονομικής μονάδας εννοούμε τα διάφορα είδη και τις μορφές των κεφαλαίων που χρησιμοποιεί για την χρηματοδότηση της.

Έτσι έχουμε τα ίδια κεφάλαια ή αλλιώς τα μόνιμα κεφάλαια της επιχείρησης καθώς επίσης και τις βραχυπρόθεσμες μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Κάποιες από αυτές εξασφαλίζονται με την παροχή υποθήκης, προσημειώσεις ή ενεχύρου ενώ για κάποιες άλλες δεν παρέχεται καμία εμπράγματη ασφάλεια στους πιστωτές

Σύμφωνα λοιπόν με τα παραπάνω οι διάφορες μορφές δανειακών κεφαλαίων μιας οικονομικής μονάδας περιέχουν διαφορετικά ποσοστά κινδύνου για τους πιστωτές

Το ότι η διάρθρωση των κεφαλαίων μιας επιχείρησης παίζει πολύ σημαντικό ρόλο οφείλεται στο γεγονός ότι υπάρχει ουσιαστική διαφορά ανάμεσα στα ίδια κεφάλαια την οικονομικής μονάδας και στα ξένα δανειακά κεφάλαια.

Η διαφορά αυτή εστιάζεται στο γεγονός ότι τα ίδια κεφάλαια είναι αυτά που επωμίζονται τον επιχειρηματικό κίνδυνο που ενυπάρχει αναπόφευκτα σε κάθε επιχειρηματική μονάδα. Τα ίδια κεφάλαια δεν έχουν ορισμένο χρόνο επιστροφής, ούτε έχουν εξασφαλισμένη απόδοση. Επιπλέον θεωρούνται μόνιμα και επενδύονται κατά κανόνα, σε μακροχρόνιες επενδύσεις με αποτέλεσμα να περικλείουν μεγαλύτερο κίνδυνο.

Από την άλλη πλευρά τα δανειακά κεφάλαια πρέπει να εξοφληθούν προσαυξημένα από τους τόκους τους σε τακτά χρονικά διαστήματα και ανεξάρτητα από την οικονομική κατάσταση της επιχείρησης. Στην περίπτωση εκείνη που η επιχείρηση έχει υποστεί ζημία και δεν είναι σε θέση να εξοφλήσει τους πιστωτές της θα υποστεί ζημία στα ίδια κεφάλαια της

Για αυτό το λόγο όσο μεγαλύτερη είναι η αναλογία ετών ξένων κεφαλαίων στο σύνολο των κεφαλαίων μιας οικονομικής μονάδας τόσο περισσότερο χρεωμένη εμφανίζεται αυτή και τόσο μεγαλύτερες είναι οι σταθερές επιβαρύνσεις και υποχρεώσεις της για την εξόφληση τους. Υπάρχει δηλαδή πίεση στην οικονομική μονάδα για την πληρωμή φορών και την επιστροφή δανειακών κεφαλαίων, μόλις αυτά καταστούν ληξιπρόθεσμα

Σε αυτό το σημείο πρέπει να πούμε ότι η χρησιμοποίηση ξένων κεφαλαίων για την χρηματοδότηση νέων επενδύσεων παρουσιάζει πολλά πλεονεκτήματα σε σχέση με την έκδοση νέων τίτλων από αύξηση κεφαλαίου.

Σε περίπτωση μάλιστα που η απόδοση των νέων επενδύσεων είναι μεγαλύτερη από των τόκων των ξένων κεφαλαίων οι μέτοχοι ωφελούνται από τα αυξημένα κέρδη της επιχείρησης χωρίς να έχουν εισφέρει πρόσθετα δικά τους κεφάλαια. Το κέρδος αυτό αποκαλείται < trading on the equity >

Ένας επιπλέον λόγος για τη χρησιμοποίηση των ξένων κεφαλαίων είναι και η διατήρηση του ελέγχου από την πλευρά των μεγάλων μετόχων που συνήθως διοικούν μια επιχείρηση

Ωστόσο ο υπερδανεισμός μπορεί να αντιστρέψει τους ευνοϊκούς όρους για επίτευξη αυξημένων κερδών και κατά συνέπεια να θέσει σε κίνδυνο την επιχείρηση

Παρ' όλα αυτά είναι χρέος της κάθε επιχείρησης να επισημαίνει τις τυχόν ευκαιρίες υποκαθιστώντας τα υψηλού κόστους κεφάλαια με άλλα χαμηλότερου κόστους.

Για αυτό το λόγο θα πρέπει να μελετώνται και να αναλύονται τα γενικά χαρακτηριστικά του κλάδου στον οποίο ανήκει η οικονομική μονάδα καθώς επίσης και τα περιουσιακά της στοιχεία και η δυναμικότητα των κερδών της παράλληλα με τον βαθμό σταθερότητας τους στο μέλλον.

Πάντως θα πρέπει να τονιστεί ότι η κάθε οικονομική μονάδα έχει τη δική της άριστη διάρθρωση κεφαλαίων η οποία εξαρτάται από τους διάφορους παράγοντες που προαναφέρθηκαν.

Αυτό που ισχύει για το σύνολο των επιχειρηματικών μονάδων ωστόσο, είναι ότι η κάθε επιχείρηση ακολουθεί μια τέτοια πολιτική ως προς τη διάρθρωση των κεφαλαίων της ούτως ώστε να υπάρχει μια ισορροπία μεταξύ του αναλαμβανόμενου κινδύνου από την άσκηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και της προσδοκώμενης απ αυτήν αποδόσεων. Για να μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι μια οικονομική μονάδα έχει άριστη διάρθρωση κεφαλαίων της θα πρέπει να επιφέρει ισορροπία μεταξύ του αναλαμβανόμενου κινδύνου και της αποδόσεως της επιχειρήσεως και η οποία θα μεγιστοποιεί την τιμή των μετοχών της στην Αγορά ενώ παράλληλα θα ελαχιστοποιεί το κόστος των κεφαλαίων της. Δηλαδή πρόκειται για μεγιστοποίηση της αξίας της ή ελαχιστοποίησης του κόστους των κεφαλαίων της

Οι παράγοντες που επηρεάζουν τις αποφάσεις μιας οικονομικής μονάδας σε σχέση με τη διατήρηση μιας δεδομένης διάρθρωσης κεφαλαίων είναι οι εξής παρακάτω

- 1. Ο επιχειρηματικός κίνδυνος ο οποίος ενυπάρχει σε όλες τις οικονομικές δραστηριότητες και έχει άμεση σύνδεση με το είδος της κάθε οικονομική μονάδας. Όσο μεγαλύτερος είναι ο επιχειρηματικός κίνδυνος τόσο χαμηλότερος θα πρέπει να είναι ο αριθμοδείκτης της δανειακής επιβάρυνσης.**
- 2. Η ικανότητα της οικονομικής μονάδας να αντλεί κεφάλαια για αυτήν με επωφελείς όρους ακόμη και κάτω από δύσκολες συνθήκες**
- 3. Η θέση της οικονομικής μονάδας από άποψη φορολογίας. Ένας σημαντικός παράγοντας που οι οικονομικές μονάδες χρησιμοποιούν ξένα κεφάλαια είναι ότι οι τόκοι αφαιρούνται από τα κέρδη με αποτέλεσμα να μειώνεται το φορολογητέο πόσο και το κόστος δανεισμού αναλογία με το συντελεστή φορολογίας κάθε επιχείρησης**

Οι σημαντικότεροι αριθμοδείκτες βιωσιμότητας είναι οι εξής:

- Αριθμοδείκτης ιδίων κεφαλαίων προς συνολικά κεφάλαια
- Αριθμοδείκτης ξένων κεφαλαίων προς ίδια κεφάλαια
- Αριθμοδείκτης ιδίων κεφαλαίων προς πάγια
- Αριθμοδείκτης ξένων κεφαλαίων προς συνολικά κεφάλαια

#### Δείκτης ιδίων κεφαλαίων προς συνολικά κεφάλαια :

2012	2013	2014	2015	2016
72%	73%	71%	66%	63%

Δείχνει το ποσοστό του συνόλου των ενεργητικών στοιχείων μιας οικονομικής μονάδας που έχει χρηματοδοτηθεί από τους φορείς της. Επίσης δείχνει το βαθμό προστασίας των πιστωτών και της οικονομικής αυτάρκεια της. Τέλος δείχνει τη σύνθεση του παθητικού γενικά και το μέτρο της πιστωτικής της επιφάνειας. Είναι ένας σημαντικός αριθμοδείκτης γιατί εμφανίζει την οικονομική δύναμη μιας επιχείρησης και αντανακλά την μακροχρόνια ρευστότητας της.

Ένας υψηλός αριθμοδείκτης δεν αποτελεί απαραίτητα ένδειξη ότι η οικονομική μονάδα ακολουθεί και τον επωφελέστερο τρόπο χρηματοδότησης της.

Ένας χαμηλός αριθμοδείκτης αντίθετα αποτελεί ένδειξη μιας πιθανής επικίνδυνης κατάστασης που εμφανίζεται σε περιόδους με μειωμένες πωλήσεις όπου πιθανότατα να προκύψουν ζημίες

Πρότυπο δείκτη είναι από 51%-66%

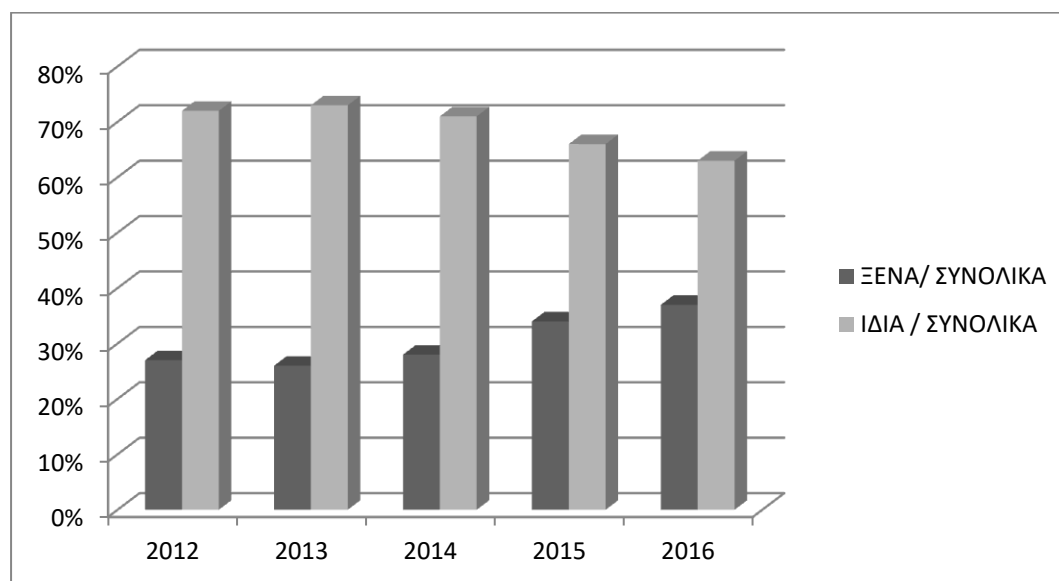
Στην παρούσα περίπτωση είναι ικανοποιητικός είναι ικανοποιητική μόνο τα έτη 2015 και 2016 τα προηγούμενα χρόνια ξεπερνούσε το 70%

#### Δείκτης ξένων κεφαλαίων / Συνολικά κεφάλαια :

2012	2013	2014	2015	2016
27%	26%	28%	34%	37%

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει το ποσοστό των περιουσιακών στοιχείων που έχει χρηματοδοτηθεί από τους πιστωτές της οικονομικής μονάδας βραχυχρόνιους και μακροχρόνιους.

Συνεπώς οι δυο παραπάνω αριθμοδείκτες δείχνου την σχέση των ιδίων κεφαλαίων και των δανειακών κεφαλαίων μεταξύ τους καθώς και το βαθμό προστασίας των πιστωτών της οικονομικής μονάδας.

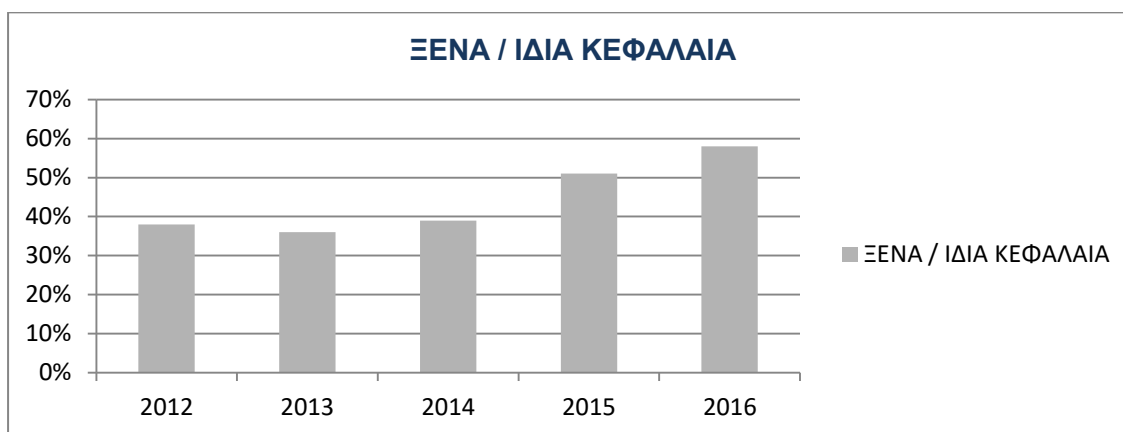


Συγκριτικά είναι εμφανή ότι η επιχείρηση είναι πολύ υψηλότερο το ποσοστό των ιδίων κεφαλαίων της επιχείρησης σε σχέση με ξένα κεφάλαια της αυτό δεν σημαίνει ότι η πολιτική που ακολουθεί είναι σωστή γιατί χρησιμοποιώντας τα ίδια κεφάλαια της σε μια περίοδο ύφεσης λόγω της πτώσεως των ναύλων άρα και μειώσεις των πωλήσεων καθώς και σε μια περίοδο που δανειοδοτήσεις είναι δύσκολες οι επιχείρηση θα βρεθεί σε δυσχερή θέση και θα προκύψουν ζημίες.

#### Δείκτης ξένων κεφαλαίων / ίδια κεφάλαια :

2012	2013	2014	2015	2016
38%	36%	39%	51%	58%

Ο αριθμοδείκτης αυτός χρησιμοποιείται για τον έλεγχο υπερδανεισμού μίας επιχείρησης και υποδηλώνει το αξιόχρεο μιας επιχείρησης. Όσο μεγαλύτερος της μονάδας είναι ο αριθμοδείκτης αυτός σημαίνει πως η επιχείρηση χρησιμοποιεί περισσότερα ξένα παρά ίδια κεφάλαια. Ως εκ τούτο τόσο μικρότερη είναι και η ασφάλεια που παρέχει στους πιστωτές της.



**Δείκτης ιδίων κεφαλαίων / Πάγια :**

2012	2013	2014	2015	2016
<b>1,04</b>	<b>0,94</b>	<b>0,93</b>	<b>0,84</b>	<b>0,75</b>

Με τον υπολογισμό του αριθμοδείκτη ιδίων προς πάγια κεφάλαια βρίσκουμε τον τρόπο που χρηματοδοτούνται οι πάγιες επενδύσεις μιας οικονομικής μονάδας

Όταν τα ίδια κεφάλαια μια οικονομικής μονάδας είναι μεγαλύτερα από το σύνολο των επενδύσεων σε πάγια τότε ένα μέρος των κεφαλαίων κίνησης προέρχεται από τους μετόχους της. Στην αντίθετη περίπτωση όταν δηλαδή είναι μικρότερα από το σύνολο των επενδύσεων σε πάγια τότε για τη χρηματοδότηση των παγίων στοιχείων της έχουνε χρησιμοποιηθεί και ξένα κεφάλαια , δανειακά.

Μέσα από την διαχρονική παρακολούθηση του συγκεκριμένου αριθμοδείκτη μπορούμε να καταλάβουμε την πολιτική που ακολουθεί η επιχείρηση ως προς τον τρόπο χρηματοδότησης των παγίων στοιχείων της

Η διαχρονική μεταβολή του αριθμοδείκτη ιδίων προς πάγια κεφάλαια μπορεί να οφείλεται στους παρακάτω λόγους

- Στην πώληση παγίων στοιχείων
- Στην αγορά παγίων στοιχείων
- Στην παρακράτηση κερδών, με τη μορφή αποθεματικών
- Στην εμφάνιση έκτακτων ζημιών
- Στην αύξηση κεφαλαίων με την έκδοση νέων τίτλων
- Στην διανομή μερισμάτων

#### 4.6 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΓΕΘΩΝ ΤΗΣ DIANA SHIPPING

Οι συγκριτικές χρηματοοικονομικές καταστάσεις ( comparative statements) καλούνται οι καταστάσεις που περιέχουν στοιχεία δύο ή περισσότερων χρήσεων και μπορούν να οδηγήσουν σε συμπεράσματα σχετικά με την τάση και τον ρυθμό των στοιχείων, σε διαχρονική βάση.

Μέσα από τις συγκριτικές χρηματοοικονομικές καταστάσεις γίνεται πιο εύκολο για τον οικονομικό αναλυτή να κατανοήσει τη φύση και τις τάσεις των τρεχουσών μεταβολών που επηρεάζουν την χρηματοοικονομική θέση μίας οικονομικής μονάδας. Είναι ευνόητο ότι για όσα περισσότερα έτη έχεις πληροφορίες οι οικονομικός αναλυτής σε τόσο πιο αξιόπιστα συμπεράσματα θα οδηγηθεί

Ωστόσο για να μπορούν να συγκριθούν τα διάφορα στοιχεία των λογιστικών καταστάσεων, θα πρέπει να τηρούνται κάποιες προϋποθέσεις αυτές είναι οι παρακάτω:

- Τα στοιχεία να είναι ταξινομημένα ομοιόμορφα για όλες τις περιόδους στις οποίες αναφέρονται
- Τα στοιχεία να είναι ενταγμένα στις ίδιες επιμέρους ομάδες
- Οι παραπάνω λογιστικές αρχές να τηρούνται σε όλη τη διάρκεια της υπό κρίση περιόδου
- Τυχόν μεταβολές στη φύση των εξεταζόμενων στοιχείων ή στις συνθήκες τους θα πρέπει να σημειώνονται

Μέσα από την κατάρτιση των συγκριτικών καταστάσεων μπορεί ο οικονομικός αναλυτής να αξιολογήσει τις μεταβολές των διάφορων λογιστικών στοιχείων καθώς επίσης και τις μεταβολές της χρηματοοικονομικής θέσης μιας επιχείρησης. Μία εκτενέστερη ανάλυση των συγκριτικών καταστάσεων ενδέχεται να οδηγήσει στον εντοπισμό των αιτιών που κρύβονται πίσω από τις παραπάνω μεταβολές

Ωστόσο στην περίπτωση που ο οικονομικός αναλυτής επιθυμεί να συγκρίνει τα στοιχεία και τις αντίστοιχες μεταβολές τους για μία σειρά ετών είναι καλύτερο ο υπολογισμός με τους αριθμοδείκτες τάσεως τους οποίους αναφέραμε νωρίτερα.

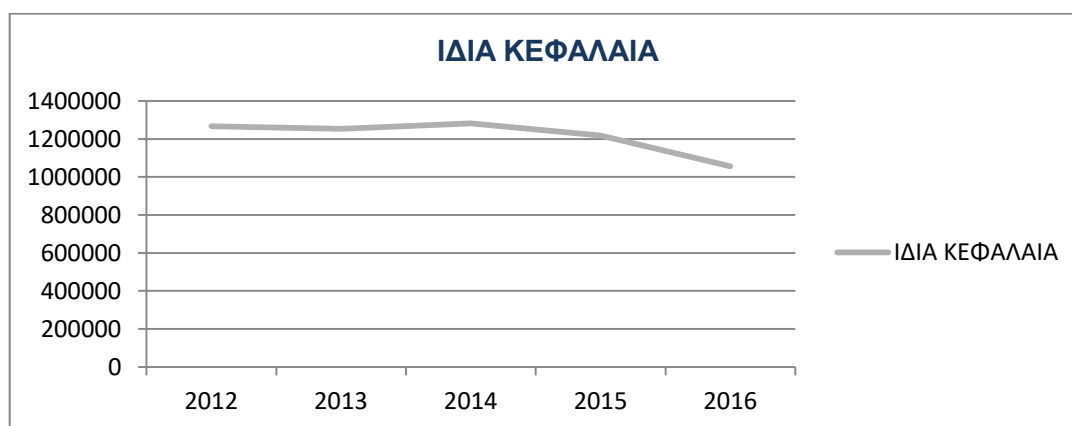
Να τονίσουμε σε αυτό το σημείο ότι οι συγκριτικές καταστάσεις δεν έχουν καμία αξία όταν τα στοιχεία που απεικονίζουν δεν είναι συγκρίσιμα μεταξύ τους και δεν τηρούνται οι γενικά παραδεκτές αρχές της λογιστικής. Επιπλέον δεν θα πρέπει να ξεχνά και το γεγονός ότι τα μεγέθη που παρουσιάζονται στις συγκριτικές καταστάσεις

εμφανίζουν αξίες σε νόμισμα διαφορετικής αγοραστικής δύναμης εξαιτίας του υπάρχοντος πληθωρισμού.

#### 4.6.1 Ίδια κεφάλαια

Τα ίδια κεφάλαια ανήκουν στο παθητικό ενός ισολογισμού. Η καθαρή θέση μια εταιρείας συνιστούν Το μετοχικό κεφάλαιο ( σε χρήμα και είδος ) που εισφέρουν οι φορείς στη επιχείρηση κατά την ίδρυση της ή και αργότερα κατά την διάρκεια την παραγωγικής της ζωής . Τα αποθεματικά κέρδη που δεν διανέμονται στους φορείς της επιχείρησης αλλά κρατούνται για την επένδυση νέων επιχειρηματικών κινήσεων από το τακτικό αποθεματικό που είναι ένα ποσοστό κεφαλαίου που η εταιρεία υποχρεούται να κρατάει σε περίπτωση χρηματοοικονομικού κινδύνου έτσι ώστε να καλύψει τη ζημία.

Το κύρια χαρακτηριστικά τους είναι ότι αποτελούν ένα μακροχρόνιο λογαριασμό γιατί η λήξη τους συμπίπτει με τη λήξη ζωής της επιχείρησης όποτε μπορούμε να προσδιορίσουμε και την βιωσιμότητα της. Δεν επιβαρύνουν την επιχείρηση με τόκους και αποφέρουν εισόδημα στους φορείς της επιχείρησης. Αυτό το εισόδημα είναι τα κέρδη που πραγματοποιεί η επιχείρηση σε δεδομένο χρονικό διάστημα

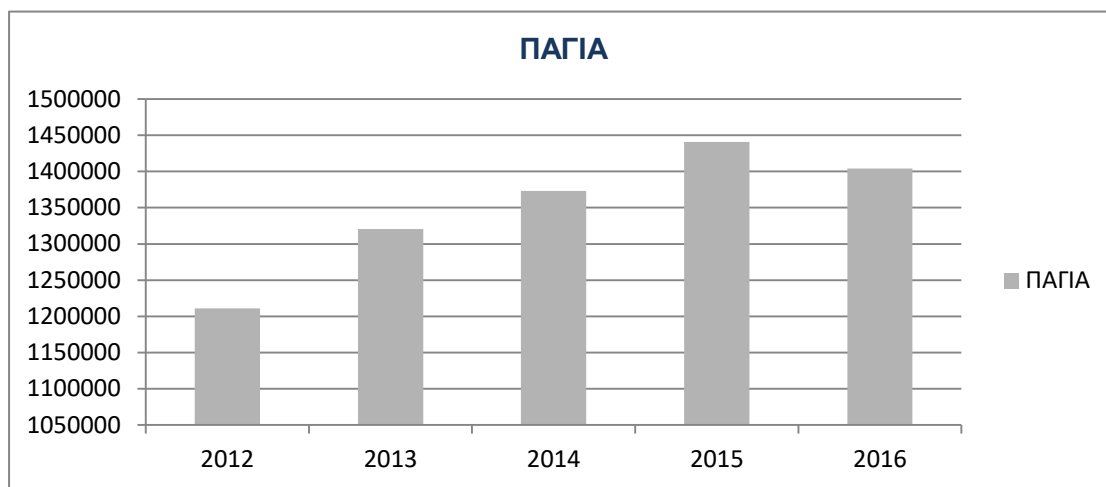


Στο διάγραμμα παρατηρούμε ότι τα ίδια κεφάλαια της εταιρείας παρουσιάζει μια καθοδική πορεία αυτό σημαίνει ότι αντλούν κεφάλαιο από τα ίδια κεφάλαια που είναι από τα βασικά στοιχεία στον ισολογισμό καθώς επίσης ένας από τους βασικότερους λόγους της μείωσης είναι η εμφάνιση συνεχόμενων ζημιών που παρουσιάζει η εταιρεία τα τελευταία χρόνια .



#### 4.6.2 Πάγια

Τα πάγια περιουσιακά στοιχεία είναι τα υλικά αγαθά της επιχείρησης και τα δικαιώματα που χαρακτηρίζουν και παραμένουν στην κατοχή ενός οικονομικού οργανισμού μακροχρόνια ή και με τη λήξη τους. Τα πάγια διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες τα ενσώματα πάγια που είναι υλικά αγαθά όπως στις ναυτιλιακές τα πλοία που της ανήκουν. Τέλος η Τρίτη κατηγορία είναι τα έξοδα πολυετούς απόσβεσης τα οποία επειδή εξυπηρετούν για ολόκληρο το διάστημα ζωής του οργανισμού δεν αποσβένονται την ίδια χρονιά χρήσης τους. Έτσι αποτελεί το αρχικό κεφάλαιο για την ίδρυση μια επιχείρησης.



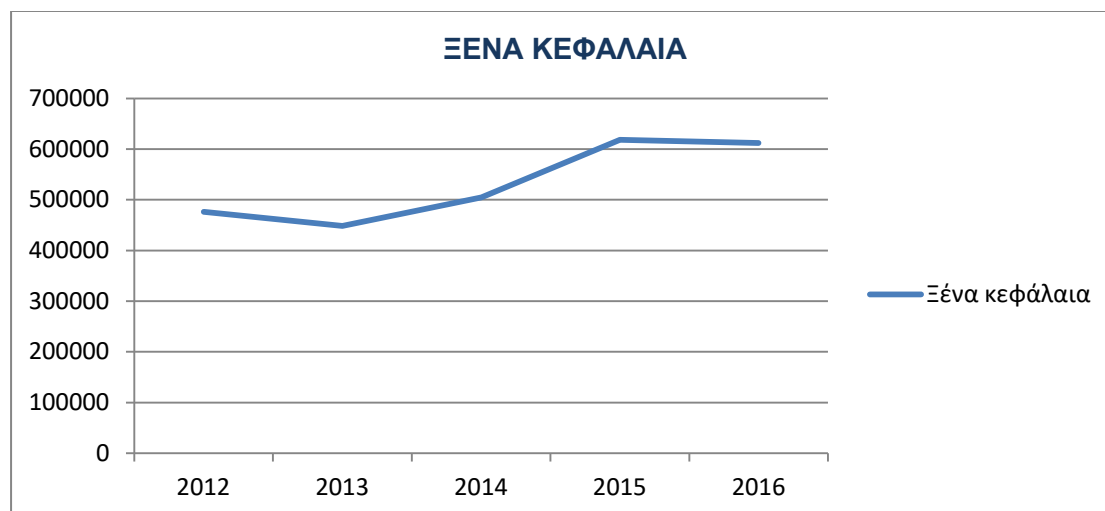
Αυτό που παρατηρούμε από το διάγραμμα των παγίων της εταιρείας είναι ότι τα τελευταία χρόνια έχει αυξητική πορεία. Αυτό υποδηλώνει ότι η εταιρεία δεν μειώνει τα πάγια της ώστε να αύξηση την ρευστότητα της αλλά αντιθέτως κάνει νέες αγορές καινούργιους караβιών εκμεταλλεόμενη τις χαμηλές τιμές της αγοράς και αυξάνοντας με το στόλο της. Παρόλα αυτά το 2016 παρατηρείτε μια μικρή πτώση

#### 4.6.3 Ξένα Κεφάλαια

Σε ένα οικονομικό οργανισμό για να μπορέσει να υπάρξει επιχειρηματική δραστηριότητα, χρειάζονται κεφάλαια που θα συμβάλουν στην έναρξη παραγωγικής διαδικασίας. Τα ξένα κεφάλαια είναι απαραίτητα για την εύρυθμη λειτουργία της επιχείρησης λόγω του ότι χωρίς αυτά δεν θα μπορούσε να υπάρξει χρηματοοικονομική μόχλευση.

Τα ξένα κεφάλαια θεωρούνται τα δάνεια που χορηγούν στην επιχείρηση τρίτοι. Οι πιστώσεις που χορηγούν τρίτοι ( προμηθευτές εργαζόμενοι, κλπ). Οι προκαταβολές

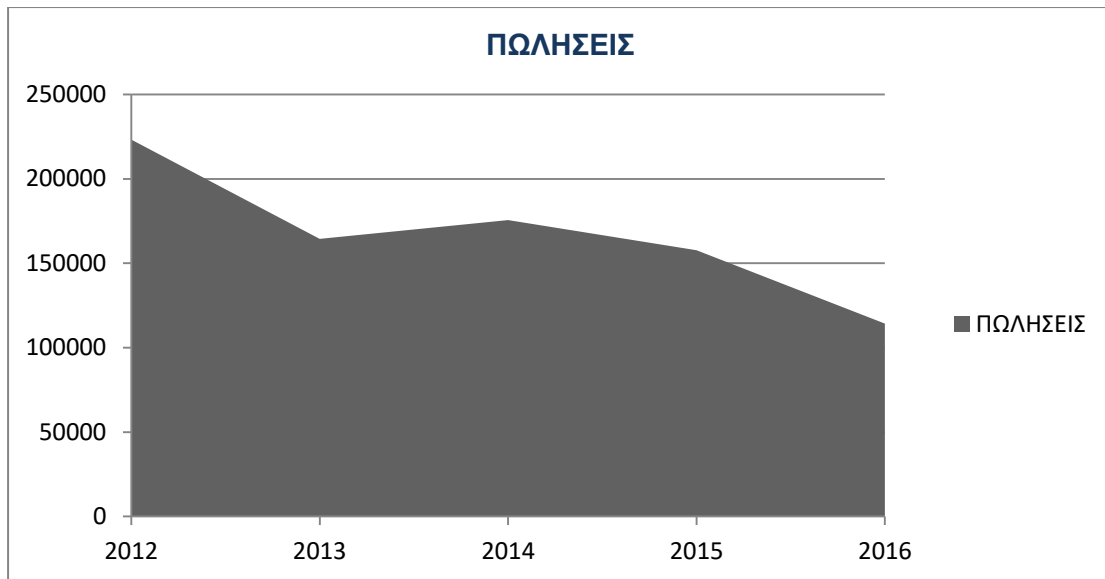
πελατών προς την επιχείρηση έναντι μελλοντικής αγοράς. Επίσης χωρίζονται σε δύο κατηγορίες σε μακροπρόθεσμα και βραχυπρόθεσμα



Όπως βλέπουμε στο παραπάνω διάγραμμα τα ξένα κεφάλαια στην εταιρεία δεν είναι είναι ιδιαίτερα ανεβασμένα. Παρόλα αυτά αυτό που παρατηρούμε είναι ότι τα χρόνια που η εταιρεία έκανε αγορές σε σχέση με τον πίνακα των παγίων της που είδαμε παραπάνω την ίδιες χρονικές περιόδους έχουμε και μια αύξηση των ξένων κεφαλαίων της όποτε συμπεραίνουμε ότι η χρηματοδότηση της για τις αγορές έγινε και με ξένα κεφάλαια. Αυτό δεν αποτελεί θετικό στοιχείο για την αποδοτικότητα της καθώς δείχνει ότι δεν εισρέουν ικανοποιητικά νέα κεφάλαια για την αξιοποίηση τους. Επίσης μπορεί να αποτελεί και πολιτική της εταιρείας για να μην χρησιμοποιεί τα ίδια κεφάλαια της τα οποία λόγω των ζημιολόγων περιόδων έχουν μειωθεί αρκετά.

#### 4.6.4 Πωλήσεις

Ο όρος πωλήσεις παρατηρείτε εντονότερα στις εμπορικές και τις βιομηχανικές επιχειρήσεις ενώ ο κύκλος εργασιών για τις κατασκευαστικές ή τις εταιρείες παροχής υπηρεσιών. Είναι η συνολική αξία των προϊόντων ή υπηρεσιών που προσφέρει μία επιχείρηση στην αγορά. Αποτελεί το βασικότερο στοιχείο για την διαδικασία αποτίμησης ενός οικονομικού οργανισμού όταν είναι εισηγμένος στο χρηματιστήριο για την εξαγωγή της δίκαιης τιμής των μετοχών του. Επίσης μέσω των πωλήσεων προκύπτουν τα κέρδη της επιχείρησης καθώς επίσης η αποδοτικότητα, δραστηριότητα και παραγωγικότητα σε έναν οικονομικό οργανισμό. Στο τομέα της ναυτιλίας πωλήσεις θεωρούνται οι ναυλώσεις που έχει κλείσει για την μεταφορά φορτίου.



Όπως παρουσιάζεται στο διάγραμμα η εταιρεία παρουσιάζει συνεχόμενες απώλειες πωλήσεων και αυτό της επηρεάζει την ρευστότητα της και γενικότερα την επηρεάζει την εικόνα της εταιρείας στις αγορές. Βέβαια πρέπει να σημειώσουμε ότι όπως αναφέραμε σε παραπάνω κεφάλαια στην ανάλυση του κλάδου των Bulk carrier είδαμε ότι όλος ο κλάδος του ξηρού φορτίου έχει αντιμετωπίσει μεγάλη κρίση. Βέβαια το ενθαρρυντικό είναι ότι σύμφωνα με τελευταίες μελέτες όλη αυτή η κατάσταση θα ανακάμπτει και είναι ένα θετικό μήνυμα για όσες εταιρείες δραστηριοποιούνται σε αυτό χώρο του ξηρού φορτίου αφού θα αυξηθούν οι ναύλοι και παράλληλα οι ναυλώσεις των πλοίων.

#### **4.6.5 Κυκλοφορούν ενεργητικό**

Ενεργητικό είναι το σύνολο των οικονομικών πόρων οι οποίοι ανήκουν σε μια επιχείρηση και έχουν χρηματική αξία ενώ αναμένεται να προσφέρει οικονομικά και οφέλη η εκμετάλλευσή τους. Στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού αποτελούν τα αποθέματα ενός οικονομικού οργανισμού τα οποία είναι η αξία των πρώτων υλών των έτοιμων προϊόντων οι λογαριασμοί εισπρακτέοι και τα διαθέσιμα που είτε είναι ταμειακά είτε καταθέσεις σε τραπεζικούς λογαριασμούς. Από το κυκλοφορούν ενεργητικό μπορούμε να δούμε κατά πόσο μια επιχείρηση έχει οικονομική δραστηριότητα δηλαδή από την αγορά στην παραγωγή και έπειτα στην πώληση.



Ο παραπάνω πίνακας μας δείχνει την πως διαμορφώθηκε το κυκλοφορούν ενεργητικό της επιχείρησης την τελευταία πενταετία αυτό που παρατηρούμε είναι ότι έχει μια συνεχόμενη πτωτική τάση. Ένας από τους παράγοντες που επηρεάζουν το κυκλοφορούν ενεργητικό της επιχείρησης είναι τα άμεσα ρευστοποιήσιμα περιουσιακά στοιχεία της επιχείρησης. Διαθέσιμα Αποθέματα Απαιτήσεις Όπως είδαμε από τον ισολογισμό τα διαθέσιμα της επιχείρησης έχουν μειωθεί πάνω από το 50% είναι λοιπόν ο βασικότερος παράγοντας που επηρεάζει στην συγκεκριμένη περίπτωση το κυκλοφορούν ενεργητικό της επιχείρησης μας Το κυκλοφορούν από την στιγμή που μειώνεται επηρεάζει και το κεφαλαίο κίνησης της επιχείρησης αφού πρέπει να διατηρείται σε υψηλότερα επίπεδα από τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις

#### **4.6.6 Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις**

Οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις είναι στοιχείο του παθητικού και εκεί ανήκουν όλοι οι λογαριασμοί που λήγουν άμεσα ή με άλλα λόγια εντός της επόμενης χρήσης. Είναι οι υποχρεώσεις που ένας οικονομικός οργανισμός έχει υποχρέωση να εξοφλήσει προς τρίτους όπως είναι οι προμηθευτές τα γραμμάτια πληρωτέα , τα βραχυπρόθεσμα τραπεζικά δάνεια οι υποχρεώσεις από φόρους και τέλη οι υποχρεώσεις σε ασφαλιστικούς οργανισμούς αμοιβές προσωπικού και τρίτων και διάφοροι πιστωτές.

Είναι όλα τα τρέχοντα έξοδα που μπορεί να έχει ένας οικονομικός οργανισμός που συντελούν στην λειτουργία του και τη βιωσιμότητα του σε περίπτωση που οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις είναι αναλογικά περισσότερες από άλλους

λογαριασμούς του ενεργητικού τότε η ρευστότητα του οργανισμού πλήττεται καθώς οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις εξοφλούνται μέσω των διαθεσίμων.

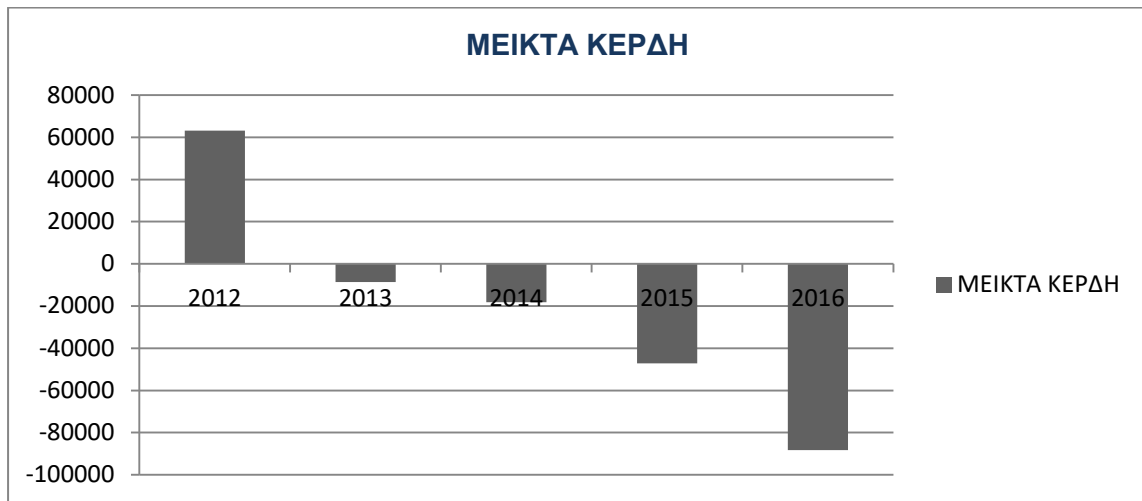


Στο διάγραμμα παρατηρούμε ότι το διάστημα 2012 -2013 οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις διατηρούνται στα ίδια επίπεδα. Όμως από το 2013-2014 παρουσιάζει μια αύξηση 64% αυτό σημαίνει ότι αυξήθηκαν οι υποχρεώσεις της σε τρίτους κάτι που μπορεί να επηρεάσει τη ρευστότητα και την κερδοφορία της. Ενώ το 2014-2015 έχουμε μια πτώση 60% αυτό είναι ένα θετικό κομμάτι στο διάγραμμα γιατί μειώνονται οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της επιχείρησης άρα κατά συνέπεια και μειωμένα λειτουργικά έξοδα. Το 2016 έχουμε μια μικρή αύξηση πάλι των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων ύψους 30%

#### **4.6.7 Μεικτό κέρδος**

Το μεικτό κέρδος ενός οικονομικού οργανισμού μπορούμε να το βρούμε στην κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης. Το μεικτό κέρδος προκύπτει όταν αφαιρέσουμε από τις πωλήσεις το κόστος πωληθέντων. Συγκεκριμένα σε μια ναυτιλιακή εταιρεία που έχει εμπορικά πλοία το κόστος πωληθέντων μπορούμε να πούμε ότι είναι τα καύσιμα που θα καταναλώσουν για την διεκπεραίωση του ταξιδιού το κόστος και οι μισθοί του πληρώματος ή πληρωμή των ρυμουλκών και του λιμένα που θα προσδέσουν.

Μέσω του μεικτού κέρδους ουσιαστικά βλέπουμε την αποδοτικότητα ενός οργανισμού σε σχέση με τους εξωγενείς και ενδογενείς παράγοντες. Στο μεικτό κέρδος δεν υπολογίζονται φόροι ή τόκοι αλλά ούτε και τυχόν αποσβέσεις, έτσι μπορούμε να έχουμε μια ξεκάθαρη εικόνα για την απόδοση που είχε ένας οργανισμός σε σχέση με το προϊόν ή την υπηρεσία που προσφέρει στην αγορά.



Με βάση τα αποτελέσματα της συγκριτικής κατάστασης αποτελεσμάτων χρήσης βλέπουμε ότι το μεικτό κέρδος της επιχείρησης από το 2013 είναι αρνητικό άρα η εταιρεία παρουσιάζει ζημίες. Επίσης τα μικτά κέρδη καθίστανται αρνητικά όταν το κόστος παραγωγής υπερβαίνει τις συνολικές πωλήσεις. Αυτό θα μπορούσε να αποτελεί ένδειξη της ανικανότητας μια επιχείρησης να ελέγχει το λειτουργικό της κόστος. Από την άλλη πλευρά θα μπορούσε να είναι η φυσική συνέπεια βιομηχανικών ή μακροοικονομικών δυσκολιών πέρα από τον έλεγχο της διοίκησης της εταιρείας.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ολοκληρώνοντας την διπλωματική μας εργασία βγάλαμε διάφορα συμπεράσματα και μέσα από την ανάλυση του κλάδου της Bulk ναυτιλίας αλλά και μέσα από υπαρκτά χρηματοοικονομικά μεγέθη της εταιρείας Diana Shipping Inc.

Οι εξελίξεις στην αγορά του ξηρού φορτίου θα συνεχίζονται να υφίσταται αφού είναι μια δραστήρια αγορά με πολλά χρόνια στο ενεργητικό της. Η ύφεση που έχει υποστεί τα τελευταία χρόνια και κυρίως από το 2009 και μετά το θαλάσσιο εμπόριο ξηρού φορτίου σε συνδυασμό με την υπερπροσφορά τονάζ στην αγορά οδήγησε τα ναύλα και τις αξίες των πλοίων σε ιστορικά για την εποχή χαμηλά επίπεδα. Παρότι τα ναύλα για τα μεγαλύτερα πλοία (>100.000 τόνων) ήταν εκείνα που αντιμετώπισαν και την μεγαλύτερη πίεση για εκτεταμένο χρονικό διάστημα η πολύ κακή ψυχολογία που επικράτησε γρήγορα επηρέασε και τα υπόλοιπα μεγέθη. Έτσι παρά το γεγονός ότι η ζήτηση στα μικρότερα μεγέθη δεν άλλαξε ιδιαίτερα τα ναύλα και για εκείνα οδηγήθηκαν σε χαμηλά εξίσου επίπεδα. Ως αποτέλεσμα όλα τα μεγέθη πλοίων ξηρού φορτίου παρέμειναν με κέρδη σε επίπεδα πολύ κάτω από τα λειτουργικά τους έξοδα (OPEX) από το τέλος του 2015 μέχρι και πολύ πρόσφατα ενώ σε κάποιες περιπτώσεις το break even δεν έχει ακόμη επιτευχθεί. Οι συνέπειες της χωρίς προηγούμενο χαμηλής ναυλαγοράς ναυλαγοράς δεν άργησαν να φανούν και στις υπόλοιπες αγορές με την δραστηριότητα στην αγορά νεότευκτων πλοίων αλλά και την αγορά των διαλύσεων να επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό αν και με εκ διαμέτρου διαφορετικά αποτελέσματα.

Σύμφωνα λοιπόν με τα παραπάνω μελετώντας και από χρηματοοικονομική πλευρά πως όλο αυτό είχε αντίκτυπο σε μια εταιρεία του κλάδου τον Bulk carriers όπως είναι η Diana shipping inc. Αναλύσαμε τις οικονομικές καταστάσεις τις εταιρείας τα τελευταία πέντε έτη.

Από την μελέτη που κάναμε συμπεραίνουμε το γεγονός ότι το υφεσιακό οικονομικό κλίμα που αναφέραμε παραπάνω και έχει επηρεάσει κάθε πτυχή της παγκόσμιας οικονομίας. Οι ναυτιλιακές εταιρείες αντιμετωπίζουν τεράστιες προκλήσεις που προκύπτουν από το αίσθημα αβεβαιότητας στην αγορά, τους ευμετάβλητους ναύλους και τον περιορισμό της χρηματοδότησης νέων δανείων. Για να βρεθεί λύση απαιτείτε σκληρές διαπραγματεύσεις μεταξύ πλοιοκτητών ναυλωτών ναυπηγείων και φυσικά τραπεζών καθώς μια λανθασμένη στρατηγική μπορεί να οδηγήσει στην πτώχευση.

Η ναυτιλιακή εταιρεία που μελετούμε είναι εντάσεως κεφαλαίου καθώς πρωταρχικό ρόλο παίζουν τα επενδυμένα κεφάλαια (αγορές πλοίων, μηχανημάτων, επισκευές και συντήρηση, ναύλοι) και αποτελείται από μεγάλο ποσοστό παγίων περιουσιακών στοιχείων.

Με βάση τους αριθμοδείκτες ρευστότητας της επιχείρησης παρατηρείται πως οι τιμές είναι ικανοποιητικές σε σχέση με τα επιθυμητά όρια. Παρόλα αυτά εμφανίζει σταδιακή μείωση των τιμών με την πάροδο των χρόνων. Οπότε καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η επιχείρηση έχει την δυνατότητα να εξοφλεί τις υποχρεώσεις της αλλά και τυχόν έκτακτα έξοδα όποτε προκύψουν



Σε αντίθετη θέση είναι η αριθμοδείκτης αποδοτικότητας της εταιρείας οι οποίοι δεν μας δίνουν ενθαρρυντικά στοιχεία για την παραγωγή ικανοποιητικού κέρδους εμφανίζει καθοδική πορεία και μάλιστα αρνητική πράγμα που οφείλεται στην πτώση της ναυλαγοράς όπως αναφέραμε παραπάνω

Αναλύοντας τους αριθμοδείκτες δραστηριότητας διαπιστώνουμε ότι η εταιρεία εισπράττει με καλύτερη συχνότητα συγκριτικά με την εξόφληση των υποχρεώσεων της. Ο αριθμοδείκτης κυκλοφοριακής ταχύτητας ενεργητικού δεν είναι ικανοποιητικός αυτό σημαίνει ότι η επιχείρηση δεν αξιοποιεί τα περιουσιακά της στοιχεία όπως θα έπρεπε άρα έχει πλοία που δεν τα εκμεταλλεύεται λόγω τις έλλειψης και μειώσεις των ναύλων. Τέλος όσον αφορά τους αριθμοδείκτες βιωσιμότητας της επιχείρηση καταλήγουμε στο εξής συμπέρασμα ότι η Diana shipping δεν έχει θέματα υπερδανεισμού κάτι που δίνει ασφάλεια στους πιστωτές της χρησιμοποιεί περισσότερο τα ίδια κεφάλαια της όμως αυτό πιθανόν να τις δημιουργήσει μακροχρόνια οικονομική ρευστότητα και να δεν θα μπορεί να καλύπτει τις υποχρεώσεις της. Δεν είναι τυχαίο ότι η εταιρεία έχει χαμηλά επίπεδα χρέους σε σχέση με ανταγωνίστριες εταιρείες.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- 1) Ίδρυμα οικονομικών και βιομηχανικών ερευνών « Συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία
- 2) Κλαδική μελέτη 21 ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ OIL & PRODUCTS TANKERS Έρευνα και σύνταξη Δρ Δαγκαλίδης Αθανάσιος ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
- 3) BIMCO
- 4) Μελέτη Boston Consulting Group « Εκτίμηση του αντίκτυπου της Ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία και κοινωνία»
- 5) United nations conference on trade and development UNCTAD 2016
- 6) Ένωσις ελλήνων εφοπλιστών « Ελληνική Ναυτιλία και Οικονομία 2017»
- 7) Capital.gr « Πως διαμορφώνονται οι τάσεις στις ναυλαγορές»
- 8) Naftermporiki.gr « Βελτίωση των ναυλαγορών αναμένει ο οίκος Clarkson's»
- 9) Euro2day.gr « Τι δείχνουν οι δείκτες για ναυλαγορά και παγκόσμια οικονομία»
- 10) Μελέτη Alpha bank « Το καλό σκαρί φουρτούνα δεν φαίνεται! »
- 11) Κάντζος Κ Ανάλυση χρηματοοικονομικών καταστάσεων Interbooks
- 12) Ελένη Θανοπούλου (2000) « Ελληνική και Διεθνής ναυτιλία» εκδοτής Αλεξάνδρα κ Βαβολίνη- Λασκαρίδη
- 13) Gregg Easterbook (1998) « Πέρα από τα ήρεμα ύδατα»
- 14) Ευή Η Πλωμαρίτου (2006) «Marketing Ναυτιλικών Επιχειρήσεων» εκδόσεις Σταμούλη
- 15) Αλεξάνδρος Μ Γουλιέλμος (2006) « Management Ναυτιλιακών επιχειρήσεων»
- 16) Clarksons Research Studies (1995) Bulk carriers register

## Ιστοσελίδες

- [www. Clarksons.net](http://www.Clarksons.net)
- [www. Bloomberg.com](http://www.Bloomberg.com)
- [www. Hellenicshippingnews.com](http://www.Hellenicshippingnews.com)
- [www. Carrierschartering.com](http://www.Carrierschartering.com)
- [www. Balticexchange.com](http://www.Balticexchange.com)
- [www. Dianashippingservices.com](http://www.Dianashippingservices.com)
- [www. Dianashippinginc.com](http://www.Dianashippinginc.com)
- [www. En.wikipedia.org/wiki/main page](http://www.En.wikipedia.org/wiki/main_page)
- [www. Euretirio.com](http://www.Euretirio.com)

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Πίνακας 1

DIANA SHIPPING INC. CONSOLIDATED BALANCE SHEETS December 31, 2012 and 2011 (Expressed in thousands of U.S. Dollars – except for share and per share data)		
	2012	2011
<b>ASSETS</b>		
<b>CURRENT ASSETS:</b>		
Cash and cash equivalents (Note 2(e))	\$ 446,624	\$ 416,674
Accounts receivable, trade (Note 2(f))	6,590	5,568
Due from a related party (Note 4)	613	263
Inventories (Note 2(g))	5,275	4,808
Prepaid expenses and other assets	4,834	2,320
Prepaid charter revenue (Note 8)	3,050	3,058
<b>Total current assets</b>	<b>466,986</b>	<b>432,691</b>
<b>FIXED ASSETS:</b>		
Advances for vessels under construction and acquisitions and other vessel costs (Note 5)	11,502	63,440
Vessels (Note 6)	1,515,370	1,292,237
Accumulated depreciation (Note 6)	(304,232)	(245,518)
<b>Vessels' net book value (Note 6)</b>	<b>1,211,138</b>	<b>1,046,719</b>
Property and equipment, net (Note 7)	22,774	21,659
<b>Total fixed assets</b>	<b>1,245,414</b>	<b>1,131,818</b>
<b>OTHER NON-CURRENT ASSETS:</b>		
Deferred charges, net (Notes 2(n) and 2(o))	3,365	4,769
Prepaid charter revenue, non-current (Note 8)	2,303	5,351
Investment in Diana Containerhips Inc. (Note 3)	24,734	29,842
<b>Total assets</b>	<b>\$ 1,742,802</b>	<b>\$ 1,604,471</b>
<b>LIABILITIES AND STOCKHOLDERS' EQUITY</b>		
<b>CURRENT LIABILITIES:</b>		
Current portion of long term debt (Note 9)	\$ 45,032	\$ 27,700
Accounts payable, trade and other	6,993	7,127
Due to related parties (Note 4)	264	226
Accrued liabilities	5,284	4,751
Deferred revenue (Note 10)	2,827	8,136
Fair value of derivative instruments, current portion (Note 17)	994	-
Other current liabilities	83	155
<b>Total current liabilities</b>	<b>61,477</b>	<b>48,095</b>
Long term debt, net of current portion and deferred financing costs (Note 9)	414,080	345,638
Other non-current liabilities	821	830
Fair value of derivative instruments, non-current portion (Note 17)	-	1,030
Commitments and contingencies (Note 11)	-	-
<b>STOCKHOLDERS' EQUITY:</b>		
Preferred stock, \$0.01 par value; 25,000,000 shares authorized, none issued	-	-
Common stock, \$0.01 par value; 200,000,000 shares authorized and 82,233,424 and 82,419,417 issued and outstanding at December 31, 2012 and 2011, respectively (Note 12)	822	824
Additional paid-in capital	918,007	915,404
Other comprehensive income / (loss) (Note 2(c))	194	(112)
Retained earnings	347,401	292,762
<b>Total stockholders' equity</b>	<b>1,266,424</b>	<b>1,208,878</b>
<b>Total liabilities and stockholders' equity</b>	<b>\$ 1,742,802</b>	<b>\$ 1,604,471</b>

The accompanying notes are an integral part of these consolidated financial statements.

## Πίνακας 2

DIANA SHIPPING INC. CONSOLIDATED BALANCE SHEETS December 31, 2013 and 2012 (Expressed in thousands of U.S. Dollars – except for share and per share data)		
	2013	2012
<b>ASSETS</b>		
<b>CURRENT ASSETS:</b>		
Cash and cash equivalents (Note 2(e))	\$ 240,633	\$ 446,624
Accounts receivable, trade (Note 2(f))	701	6,590
Due from related parties (Note 4)	86	613
Inventories (Note 2(g))	5,959	5,275
Prepaid expenses and other assets	4,489	4,834
Prepaid charter revenue (Notes 2(i) and 8)	-	3,050
<b>Total current assets</b>	<b>251,868</b>	<b>466,986</b>
<b>FIXED ASSETS:</b>		
Advances for vessels under construction and acquisitions and other vessel costs (Note 5)	38,862	11,502
Vessels (Note 6)	1,686,590	1,515,370
Accumulated depreciation (Note 6)	(366,215)	(304,232)
<b>Vessels' net book value (Note 6)</b>	<b>1,320,375</b>	<b>1,211,138</b>
Property and equipment, net (Note 7)	22,826	22,774
<b>Total fixed assets</b>	<b>1,382,063</b>	<b>1,245,414</b>
<b>OTHER NON-CURRENT ASSETS:</b>		
Due from related parties, non-current (Note 4)	50,233	-
Investment in Diana Containerships Inc. (Note 3)	15,640	24,734
Other non-current assets	793	-
Deferred charges, net	1,384	3,365
Prepaid charter revenue, non-current (Notes 2(i) and 8)	-	2,303
<b>Total assets</b>	<b>\$ 1,701,981</b>	<b>\$ 1,742,802</b>
<b>LIABILITIES AND STOCKHOLDERS' EQUITY</b>		
<b>CURRENT LIABILITIES:</b>		
Current portion of long-term debt (Note 9)	\$ 46,532	\$ 45,032
Accounts payable, trade and other	7,409	6,993
Due to related parties (Note 4)	221	264
Accrued liabilities	4,805	5,284
Deferred revenue	3,278	2,827
Fair value of derivative instruments (Note 16)	378	994
Other current liabilities	129	83
<b>Total current liabilities</b>	<b>62,752</b>	<b>61,477</b>
Long-term debt, net of current portion and deferred financing costs (Note 9)	385,025	414,080
Other non-current liabilities	812	821
Commitments and contingencies (Note 10)	-	-
<b>STOCKHOLDERS' EQUITY:</b>		
Preferred stock, \$0.01 par value; 25,000,000 shares authorized, none issued	-	-
Common stock, \$0.01 par value; 200,000,000 shares authorized and 82,841,370 and 82,233,424 issued and outstanding at December 31, 2013 and 2012, respectively (Note 11)	828	822
Additional paid-in capital	926,204	918,007
Other comprehensive income	164	194
Retained earnings	326,196	347,401
<b>Total stockholders' equity</b>	<b>1,253,392</b>	<b>1,266,424</b>
<b>Total liabilities and stockholders' equity</b>	<b>\$ 1,701,981</b>	<b>\$ 1,742,802</b>

The accompanying notes are an integral part of these consolidated financial statements.

### Πίνακας 3

DIANA SHIPPING INC. CONSOLIDATED BALANCE SHEETS December 31, 2014 and 2013 (Expressed in thousands of U.S. Dollars – except for share and per share data)		
	2014	2013
<b>ASSETS</b>		
<b>CURRENT ASSETS:</b>		
Cash and cash equivalents (Note 2(e))	\$ 218,901	\$ 240,633
Accounts receivable, trade (Note 2(f))	6,383	701
Due from related parties (Notes 2(g) and 4(b))	57	86
Inventories (Note 2(h))	7,313	5,959
Prepaid expenses and other assets	5,580	4,489
<b>Total current assets</b>	<b>238,234</b>	<b>251,868</b>
<b>FIXED ASSETS:</b>		
Advances for vessels under construction and acquisitions and other vessel costs (Note 5)	29,500	38,862
Vessels (Note 6)	1,807,654	1,686,590
Accumulated depreciation (Note 6)	(434,521)	(366,215)
<b>Vessels' net book value (Note 6)</b>	<b>1,373,133</b>	<b>1,320,375</b>
Property and equipment, net (Note 7)	23,887	22,826
<b>Total fixed assets</b>	<b>1,426,520</b>	<b>1,382,063</b>
<b>OTHER NON-CURRENT ASSETS:</b>		
Due from related parties, non-current (Notes 2(g) and 4(b))	50,866	50,233
Investment in Diana Containerships Inc. (Note 3)	67,546	15,640
Other non-current assets	-	793
Deferred charges, net	3,956	1,384
<b>Total assets</b>	<b>\$ 1,787,122</b>	<b>\$ 1,701,981</b>
<b>LIABILITIES AND STOCKHOLDERS' EQUITY</b>		
<b>CURRENT LIABILITIES:</b>		
Current portion of long-term debt, net of deferred financing costs, current (Note 9)	\$ 78,734	\$ 46,077
Accounts payable, trade and other	9,702	7,409
Due to related parties (Note 4)	281	221
Accrued liabilities	6,012	4,805
Deferred revenue	3,279	3,278
Fair value of derivative instruments (Note 16)	-	378
Other current liabilities	84	129
<b>Total current liabilities</b>	<b>98,092</b>	<b>62,297</b>
Long-term debt, net of current portion and deferred financing costs, non-current (Note 9)	405,522	385,480
Other non-current liabilities	1,282	812
Commitments and contingencies (Note 10)	-	-
<b>STOCKHOLDERS' EQUITY:</b>		
Preferred stock (Note 11(a))	26	-
Common stock, \$0.01 par value; 200,000,000 shares authorized and 81,859,821 and 82,841,370 issued and outstanding at 2014 and 2013, respectively (Note 11(b))	819	828
Additional paid-in capital	971,280	926,204
Accumulated other comprehensive income / (loss)	(747)	164
Retained earnings	310,848	326,196
<b>Total stockholders' equity</b>	<b>1,282,226</b>	<b>1,253,392</b>
<b>Total liabilities and stockholders' equity</b>	<b>\$ 1,787,122</b>	<b>\$ 1,701,981</b>

The accompanying notes are an integral part of these consolidated financial statements.



## Πίνακας 4

DIANA SHIPPING INC.			
CONSOLIDATED STATEMENTS OF OPERATIONS			
For the years ended December 31, 2014, 2013 and 2012			
(Expressed in thousands of U.S. Dollars – except for share and per share data)			
	2014	2013	2012
<b>REVENUES:</b>			
Time charter revenues	\$ 175,576	\$ 164,005	\$ 220,785
Other revenues (Note 4(b))	-	447	2,447
<b>EXPENSES:</b>			
Voyage expenses (Note 12)	10,665	8,119	8,274
Vessel operating expenses (Note 12)	86,923	77,211	66,293
Depreciation and amortization of deferred charges (Notes 2(m) and 2(n))	70,503	64,741	62,010
General and administrative expenses	26,217	23,724	24,913
Foreign currency gain	(528)	(690)	(1,374)
<b>Operating income / (loss)</b>	<b>\$ (18,204)</b>	<b>\$ (8,653)</b>	<b>\$ 63,116</b>
<b>OTHER INCOME / (EXPENSES):</b>			
Interest and finance costs (Note 13)	(8,427)	(8,140)	(7,618)
Interest and other income (Note 4(b))	3,627	1,800	1,432
Income / (loss) from derivative instruments (Note 16)	68	(118)	(518)
Income / (loss) from investment in Diana Containerships Inc. (Note 3)	12,668	(6,094)	(1,773)
<b>Total other income / (expenses), net</b>	<b>\$ 7,936</b>	<b>\$ (12,552)</b>	<b>\$ (8,477)</b>
<b>Net income / (loss)</b>	<b>\$ (10,268)</b>	<b>\$ (21,205)</b>	<b>\$ 54,639</b>
Dividends on series B preferred shares (Notes 11(a) and 14)	(5,080)	-	-
<b>Net income / (loss) attributed to common stockholders</b>	<b>\$ (15,348)</b>	<b>\$ (21,205)</b>	<b>\$ 54,639</b>
<b>Earnings / (loss) per common share, basic and diluted</b> (Note 14)	<b>\$ (0.19)</b>	<b>\$ (0.26)</b>	<b>\$ 0.67</b>
<b>Weighted average number of common shares, basic and diluted</b> (Note 14)	<b>81,292,290</b>	<b>81,328,390</b>	<b>81,083,485</b>

DIANA SHIPPING INC.			
CONSOLIDATED STATEMENTS OF COMPREHENSIVE INCOME / (LOSS)			
For the years ended December 31, 2014, 2013 and 2012			
(Expressed in thousands of U.S. Dollars)			
	2014	2013	2012
<b>Net income / (loss)</b>	<b>\$ (10,268)</b>	<b>\$ (21,205)</b>	<b>\$ 54,639</b>
Other comprehensive income / (loss) (Actuarial gain / (loss))	(911)	(30)	306
<b>Comprehensive income / (loss)</b>	<b>\$ (11,179)</b>	<b>\$ (21,235)</b>	<b>\$ 54,945</b>

The accompanying notes are an integral part of these consolidated financial statements.



Πίνακας 5

<b>DIANA SHIPPING INC.</b> <b>CONSOLIDATED BALANCE SHEETS</b> December 31, 2016 and 2015 (Expressed in thousands of U.S. Dollars – except for share and per share data)		
	2016	2015
<b>ASSETS</b>		
<b>CURRENT ASSETS:</b>		
Cash and cash equivalents (Note 2(e))	\$ 98,142	\$ 171,718
Accounts receivable, trade (Note 2(f))	5,903	4,512
Due from related parties (Notes 2(g) and 4(b))	102	5,103
Inventories (Note 2(h))	5,860	6,251
Prepaid expenses and other assets	5,309	5,929
<b>Total current assets</b>	<b>115,316</b>	<b>193,513</b>
<b>FIXED ASSETS:</b>		
Advances for vessels under construction and acquisitions and other vessel costs (Note 5)	46,863	44,514
Vessels (Note 5)	1,967,419	1,947,992
Accumulated depreciation (Note 5)	(563,507)	(507,189)
<b>Vessels' net book value (Note 6)</b>	<b>1,403,912</b>	<b>1,440,803</b>
Property and equipment, net (Note 7)	23,114	23,489
<b>Total fixed assets</b>	<b>1,473,889</b>	<b>1,508,806</b>
<b>OTHER NON-CURRENT ASSETS:</b>		
Compensating cash balance (Notes 2(e) and 8)	23,000	21,500
Due from related parties, non-current (Notes 2(g) and 4(b))	45,417	43,750
Equity method investments (Note 3)	6,014	62,487
Deferred charges, net (Notes 2(m) and 2(n))	5,027	6,909
<b>Total assets</b>	<b>\$ 1,668,663</b>	<b>\$ 1,836,965</b>
<b>LIABILITIES AND STOCKHOLDERS' EQUITY</b>		
<b>CURRENT LIABILITIES:</b>		
Current portion of long-term debt, net of deferred financing costs, current (Note 8)	\$ 65,072	\$ 40,984
Accounts payable, trade and other	6,572	8,963
Due to related parties (Note 4)	25	64
Accrued liabilities	5,734	6,449
Deferred revenue	822	2,414
Other current liabilities	-	15
<b>Total current liabilities</b>	<b>78,225</b>	<b>58,889</b>
Long-term debt, net of current portion and deferred financing costs, non-current (Note 8)	533,109	559,087
Other non-current liabilities	740	623
Commitments and contingencies (Note 9)	-	-
<b>STOCKHOLDERS' EQUITY:</b>		
Preferred stock (Note 10(a))	25	25
Common stock, \$0.01 par value; 200,000,000 shares authorized and 84,696,017 and 82,545,017 issued and outstanding at December 31, 2016 and 2015, respectively (Note 10(b))	847	825
Additional paid-in capital	985,171	976,880
Accumulated other comprehensive income	185	269
Retained earnings	70,360	240,366
<b>Total stockholders' equity</b>	<b>1,056,589</b>	<b>1,218,366</b>
<b>Total liabilities and stockholders' equity</b>	<b>\$ 1,668,663</b>	<b>\$ 1,836,965</b>

Πίνακας 6

<b>DIANA SHIPPING INC.</b>			
<b>CONSOLIDATED STATEMENTS OF OPERATIONS</b>			
For the year ended December 31, 2016, 2015 and 2014			
(Expressed in thousands of U.S. Dollars – except for share and per share data)			
	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>REVENUES:</b>			
Time charter revenues	\$ 114,259	\$ 157,712	\$ 175,576
<b>EXPENSES:</b>			
Boysage expenses	13,826	15,528	10,665
Vessel operating expenses	85,955	88,272	86,923
Depreciation and amortization of deferred charges Notes 2(f) and 2(m))	81,578	76,333	70,503
General and administrative expenses	25,510	25,335	26,217
Management fees to related party (Notes 3(b) and 4(d))	1,454	405	-
Gain on contract termination (Note 9(b))	(5,500)	-	-
Foreign currency gain	(253)	(984)	(528)
<b>Operating loss</b>	<b>\$ (88,321)</b>	<b>\$ (47,177)</b>	<b>\$ (18,204)</b>
<b>OTHER INCOME / (EXPENSES):</b>			
Interest and finance costs (Note 11)	(21,949)	(15,555)	(8,427)
Interest and other income (Note 4(b))	2,410	3,152	3,627
Gain from derivative instruments (Note 14)	-	-	6E
Gain/(loss) from equity method investments (Note 3)	(56,377)	(5,133)	12,66E
<b>Total other income/(expenses), net</b>	<b>\$ (75,916)</b>	<b>\$ (17,536)</b>	<b>\$ 7,93E</b>
<b>Net loss</b>	<b>\$ (164,237)</b>	<b>\$ (64,713)</b>	<b>\$ (10,268)</b>
Dividends on series B preferred shares (Notes 10(a) and 12)	(5,769)	(5,769)	(5,080)
<b>Net loss attributed to common stockholders</b>	<b>\$ (170,006)</b>	<b>\$ (70,482)</b>	<b>\$ 15,348)</b>
<b>Loss per common share, basic and diluted (Note 12)</b>	<b>\$ (2.11)</b>	<b>\$ (0.89)</b>	<b>\$ (0.19)</b>
<b>Weighted average number of common shares, basic and diluted (Note 12)</b>	<b>80,441,517</b>	<b>79,518,009</b>	<b>81,292,290</b>

<b>DIANA SHIPPING INC.</b>			
<b>CONSOLIDATED STATEMENTS OF COMPREHENSIVE LOSS</b>			
For the year ended December 31, 2016, 2015 and 2014			
(Expressed in thousands of U.S. Dollars)			
	<b>2016</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Net loss</b>	<b>\$ (164,237)</b>	<b>\$ (64,713)</b>	<b>\$ (10,268)</b>
Other comprehensive income/(loss) (Actuarial gain/(loss))	(84)	1,016	(911)
<b>Comprehensive loss</b>	<b>\$ (164,321)</b>	<b>\$ (63,697)</b>	<b>\$ (11,179)</b>

The accompanying notes are an integral part of these consolidated financial statements.