

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ: ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ: **Executive MBA**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

«Αναδιοργάνωση του ναυπηγικού / επισκευαστικού κλάδου, μετατροπή της Ομόρρυθμης εταιρείας σε Ανώνυμη εταιρεία, συγχώνευση και εισαγωγή στο χρηματιστήριο»

Κωνσταντίνος Αναστασάκος

Πειραιάς 2019

Παράρτημα Β: Βεβαίωση Εκπόνησης Διπλωματικής Εργασίας



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΓΙΑ ΣΤΕΛΕΧΗ

ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

(περιλαμβάνεται ως ξεχωριστή (δεύτερη) σελίδα στο σώμα της διπλωματικής εργασίας)

«Δηλώνω υπεύθυνα ότι η διπλωματική εργασία για τη λήψη του μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών, του Πανεπιστημίου Πειραιώς, στη Διοίκηση Επιχειρήσεων για Στελέχη : E-MBA» με τίτλο

Αναδιοργάνωση των Διημερίων/Επικοινωνιών Κλάδου Μεταποίησης
της Ομορφωτικής Κλίμακας σε Ανεξάρτητη Επιχείρηση Ζητήματα και Πόρους στο Χρηματοπιστό

έχει συγγραφεί από εμένα αποκλειστικά και στο σύνολό της. Δεν έχει υποβληθεί ούτε έχει εγκριθεί στο πλαίσιο κάποιου άλλου μεταπτυχιακού προγράμματος ή προπτυχιακού τίτλου σπουδών, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό, ούτε είναι εργασία ή τμήμα εργασίας ακαδημαϊκού ή επαγγελματικού χαρακτήρα.

Δηλώνω επίσης υπεύθυνα ότι οι πηγές στις οποίες ανέτρεξα για την εκπόνηση της συγκεκριμένης εργασίας, αναφέρονται στο σύνολό τους, κάνοντας πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

Υπογραφή Μεταπτυχιακού Φοιτητή/ τριας.....

Όνοματεπώνυμο.....

Ημερομηνία.....

Αφιερώσεις

Αφιερώνω την συγκεκριμένη πτυχιακή εργασία στους γονείς μου και στον θείο μου που ήταν δίπλα μου όλα αυτά τα χρόνια έμπρακτα με την υποστήριξη τους

Ευχαριστίες

Ευχαριστώ πολύ τον καθηγητή μου Νικόλαο Τσαγκαράκη για την πολύτιμη υποστήριξη του, τις υποδείξεις του και το πολύ καλό κλίμα συνεργασίας που διαμόρφωσε, συμβάλλοντας τα μέγιστα για την εκπόνηση της διπλωματικής μου εργασίας.

Περιεχόμενα

Αφιέρωσεις-Ευχαριστίες	3
Κεφάλαιο 1:Εισαγωγή	Error! Bookmark not defined.
Κεφάλαιο 2: Ο ναυπηγικός και επισκευαστικός κλάδος της Ελλάδας.....	9
2.1 Ελληνικός Ναυπηγικός κλάδος	Error! Bookmark not defined.
2.2 Το ναυπηγείο και οι πρώτες χώρες στην ναυπήγηση πλοίων.....	10
2.3 Ιστορικά στοιχεία για τα ελληνικά ναυπηγεία.....	12
2.4 Δραστηριότητες, εγκαταστάσεις και υποδομές ενός ναυπηγείου	13
2.5 Ανάλυση των μεγαλύτερων ελληνικών ναυπηγείων	16
2.5.1 Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά.....	16
2.5.2 Ναυπηγεία Ελευσίνας	18
2.5.3 Ναυπηγείο Νεώριο Σύρου ’’	20
2.5.4 Τα προβλήματα και οι λόγοι που τα ελληνικά ναυπηγεία παρουσιάζουν έλλειψη ανταγωνιστικότητας.....	22
Κεφάλαιο 3: Η ομόρρυθμη εταιρεία	25
3.1 Ποιος είναι ο ορισμός της ομόρρυθμης εταιρείας.....	25

3.2 Η σύσταση της ομόρρυθμης εταιρείας.....	26
3.3 Κατάρτιση σύμβασης δημιουργίας ομόρρυθμης εταιρείας.....	26
3.4 Το καταστατικό της ομόρρυθμης εταιρείας	27
3.5 Η έδρα της ομόρρυθμης εταιρείας.....	29
3.6 Οι εισφορές των εταίρων της ομόρρυθμης εταιρείας	29
3.7 Η δημοσιότητα της ομόρρυθμης εταιρείας	30
2.8 Απόκτηση εταιρικής ιδιότητας, εισαγωγή και έξοδος εταίρου	32
3.9 Διαχείριση και εκπροσώπηση της ομόρρυθμης εταιρείας.....	34
3.10 Δικαιώματα και υποχρεώσεις των ομόρρυθμων εταίρων.....	34
3.11 Μετατροπή ομόρρυθμης εταιρείας	36
3.12 Συγχώνευση ομόρρυθμης εταιρείας.....	38
3.13 Λύση και εκκαθάριση της ομόρρυθμης εταιρείας	38
Κεφάλαιο 4: Η ανώνυμη εταιρεία	40
4.1 Ποιος είναι ο ορισμός της ανώνυμης εταιρείας.....	40
4.2 Η ίδρυση της ανώνυμης εταιρείας	41
4.3 Η έγκριση του καταστατικού λειτουργίας της ανώνυμης εταιρείας	43
4.4 Επιπλέον διαδικασίες μετά τα βήματα ίδρυσης.....	45
4.5 Ελαττωματική ίδρυση ανώνυμης εταιρείας και ακυρότητα της	45
4.6 Διαχωρισμός Ανώνυμων Εταιρειών.....	46
Κεφάλαιο 5: Μετατροπή ΟΕ σε ΑΕ, συγχώνευση και εισαγωγή Ανώνυμης εταιρείας στο χρηματιστήριο.....	48
5.1 Μετατροπή.....	48
5.2 Συγχώνευση	49
5.3 Εισαγωγή ανώνυμης εταιρείας στο χρηματιστήριο	49
Κεφάλαιο 6: Ανάλυση της χρηματιστηριακής πορείας των μεγαλύτερων ελληνικών εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών	53
6.1 Εισαγωγή.....	53
6.2 Ανάλυση χρηματιστηριακών δεικτών και εταιρειών που συμμετέχουν στην εμπειρική ανάλυση	55
NASDAQ Composite Index	55
NYSE Composite Index	57
Dow Jones Global Shipping	59
6.3 Ανάλυση των δέκα (10) μεγαλύτερων ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών που είναι Ανώνυμες Εταιρείες και διαπραγματεύονται στο χρηματιστήριο	61
6.3.1 Product Partners L.P	61
6.3.2 Danaos Corporation	63

6.3.3 Costamare Inc.	64
6.3.4 Diana Shipping Inc.	65
6.3.5 DryShips, Inc.	66
6.3.6 Dynagas LNG Partners LP	67
6.3.7 EuroDry Ltd	68
6.3.8 Euroseas Ltd.	69
6.3.9 Globus Maritime Ltd	70
6.3.10 Navios Maritime Acquisition Corporation	71
6.4 Υπολογισμός εμπειρικών ευρημάτων για τις δέκα (10) μεγαλύτερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες	72
6.4.1 Θεωρητική ανάλυση	73
6.4.2 Εμπειρικά ευρήματα	82
Κεφάλαιο 7: Συμπεράσματα εμπειρικών ευρημάτων	104
Κεφάλαιο 8: Συμπεράσματα διπλωματικής εργασίας	106
Βιβλιογραφία	110
Ελληνική	110
Ξενόγλωσση	Error! Bookmark not defined.
Διαδικτυακές πηγές	114

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.

Στο Κεφάλαιο αυτό, αναφέρονται συνοπτικά, τα σημεία ανάλυσης της Μεταπτυχιακής εργασίας, ο τρόπος προσέγγισης και ανάλυσης των δεδομένων, οι φορείς προς εξέταση και τα συμπεράσματα.

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονείται για την απόκτηση του μεταπτυχιακού διπλώματος στη Διοίκηση Επιχειρήσεων για Στελέχη (Executive MBA) του τμήματος Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Στόχος της εργασίας είναι η ανάλυση και η παρουσίαση της πορείας του ναυπηγικού / επισκευαστικού κλάδου της χώρας μας, σε συνδυασμό με τον τρόπο που μπορεί μια Ομόρρυθμη εταιρεία να μετατραπεί σε Ανώνυμη και να εισαχθεί σε μια χρηματιστηριακή αγορά.

Έμπνευση για την επιλογή του συγκεκριμένου θέματος αποτέλεσε το γεγονός πως η επαγγελματική ενασχόληση από μων από το στενό οικογενειακό μου περιβάλλον ήταν στον ναυπηγικό και ναυτιλιακό τομέα και ήρθα σε άμεση επαφή με

την εξέλιξη και ανέλιξη που είχε μια μικρή οικογενειακή ναυτιλιακή επιχείρηση του κλάδου και εισήχθη στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης ως ανώνυμη εταιρεία.

Αναλυτικότερα η διπλωματική εργασία στο κεφάλαιό ένα (1) αναλύει την εξέλιξη του ναυπηγικού και επισκευαστικού κλάδου της χώρας μας με έμφαση στην ανάλυση των μεγαλύτερων ελληνικών ναυπηγείων, καταγράφοντας τόσο τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν σήμερα, όσο και τις λύσεις που θα μπορούσαν να τα οδηγήσουν να εξελιχθούν σε ανταγωνιστικές ναυπηγικές αλλά και επισκευαστικές μονάδες σε σχέση με γειτονικές και άλλες χώρες.

Επίσης στα κεφάλαια δύο (2) και τρία (3) καλύπτεται πλήρως η έννοια της ομόρρυθμης και ανώνυμης εταιρείας, των χαρακτηριστικών που έχουν και των απαραίτητων διαδικασιών που χρειάζονται να ακολουθηθούν για την δημιουργία τους. Ακόμη στο κεφάλαιο τέσσερα (4) καταγράφονται τα βήματα που είναι απαραίτητα προκειμένου μια ομόρρυθμη να μετατραπεί σε ανώνυμη εταιρεία καθώς και εκείνα που πρέπει να γίνουν για να εισαχθεί σε μια χρηματιστηριακή αγορά.

Ενώ τέλος στο κεφάλαιο πέντε (5) επειδή ο ναυπηγικός και ταυτοχρόνως επισκευαστικός κλάδος στην Ελλάδα δεν παρουσιάζει ιδιαίτερα μεγάλη εξέλιξη αλλά είναι πολύ αδρανής την τελευταία δεκαετία, μέσω μιας εμπειρικής και στατιστικής συμβολής, πραγματοποιείται η ανάλυση της χρηματιστηριακής πορείας που έχουν ακολουθήσει από το 2018 έως τον Ιούλιο του 2019 οι δέκα (10) μεγαλύτερες ανώνυμες Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες που προφανώς είναι και εισηγμένες. Σκοπός της ανάλυσης αυτής είναι η διεξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με την απόδοση της προαναφερθείσας περιόδου, την μέση απόδοση, την ελάχιστη απόδοση, την μέγιστη απόδοση, την τυπική απόκλιση και τον συντελεστή συσχέτισης που είχαν οι εταιρείες CAPITAL PRODUCT PARTNERS, COSTAMARE, DANAOS, DIANA SHIPPING, DRYSHIPS, DYNAGAS LNG PARTNERS UNIT, EURODRY, EUROSEAS, GLOBUS MARITIME, και NAVIOS MARITIME ACQ. Η σύγκριση αυτή πραγματοποιείται τόσο σε σχέση με τους χρηματιστηριακούς δείκτες που ανήκουν και διαπραγματεύονται, δηλαδή τον NASDAQ και τον New York Stock Exchange όσο και με τον Dow Jones Global Shipping Index, ο οποίος αποτελεί μια αντιπροσωπευτική εικόνα της πορείας που ακολουθεί ολόκληρη η ναυτιλιακή χρηματιστηριακή αγορά παγκοσμίως.

Να αναφέρουμε πως για τους σκοπούς της ανάλυσης αντλήθηκαν οι ημερήσιες τιμές κλεισίματος και των δέκα (10) εταιρειών αλλά και των χρηματιστηριακών δεικτών που προαναφέρθηκαν από την βάση δεδομένων Thomson Reuters EIKON Datastream. Ενώ για τους υπολογισμούς των στατιστικών

και εμπειρικών αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε το υπολογιστικό πρόγραμμα Microsoft excel 2016 και το οικονομετρικό πακέτο E-views 9.

Τέλος, στο τελευταίο μέρος της διπλωματικής εργασίας βρίσκεται το κεφάλαιο των συμπερασμάτων, αλλά και εκείνο της βιβλιογραφίας που χρησιμοποιήθηκε προκειμένου να εκπονηθεί η παρούσα εργασία.

Κεφάλαιο 2.

Στο Κεφάλαιο (2), γίνεται εκτενή αναφορά στην ύπαρξη του Ναυπηγικού και Επισκευαστικού κλάδου της Ελλάδας, στην εξέλιξη των Ελληνικών Ναυπηγείων, στις βασικότερες Ναυπηγικές χώρες και στις δραστηριότητες ενός Ναυπηγείου

2.1 Ελληνικός Ναυπηγικός κλάδος

Γεγονός είναι πως οι δύο βασικοί πυλώνες της Ναυπηγικής επιστήμης παγκοσμίως είναι η ναυτιλία και η ναυπηγία. Λόγο γεωγραφικής θέσης η χώρα μας διέθετε από το μακρινό παρελθόν ισχυρή ναυτιλία με την ανάπτυξη του εμπορίου να είναι διαρκής και την ενασχόληση των ανθρώπων με αυτήν συνεχόμενη.

Παρόλο που υφίσταται αυτή η μακροχρόνια σύνδεση μεταξύ ναυτιλίας και Ελλάδος, το αντίθετο ισχύει για την Ελληνική ναυπηγία. Πολλοί λίγοι έως ελάχιστοι είναι οι Έλληνες πλοιοκτήτες αλλά και οι ξένοι που κατασκευάζουν-ναυπηγούν τα πλοία τους στην χώρα μας. Ακόμα και για τις επισκευές αυτών προτιμώνται διάφορα άλλα ναυπηγεία στον κόσμο με ιδιαίτερα εκείνα των Ασιατικών χωρών και εκείνων στην Άπω ανατολή.

Δυστυχώς ιδιαίτερα μετά την μεταπολίτευση η βαριά βιομηχανία της χώρας μας δεν αναπτύχθηκε και συρρικνώθηκε, με τον ναυπηγικό κλάδο να αποτελεί από

τους λίγους που έχουν εναπομείνει ζωντανοί. Παρόλα αυτά δεν υπάρχει ιδιαίτερη θέληση και βοήθεια από την πολιτεία με αποτέλεσμα να κοντεύει να εκλείψει και αυτός.

Για τον λόγο αυτό στο σημείο αυτό της διπλωματικής εργασίας θα πραγματοποιηθεί ανάλυση των ελληνικών ναυπηγείων, αλλά και των ναυπηγοεπισκευαστικών χώρων που διαθέτει η χώρα μας. Σκοπός του κεφαλαίου είναι η πραγματοποίηση μιας ανασκόπησης της εξέλιξης του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου στην Ελλάδα από το παρελθόν μέχρι σήμερα με έμφαση στα μεγαλύτερα ελληνικά ναυπηγεία. Καταγράφονται ποιες είναι οι χώρες με την μεγαλύτερη ναυπήγηση πλοίων παγκοσμίως, αναλύονται τα προβλήματα που αντιμετώπισαν τα εγχώρια ναυπηγεία καθώς και ποιοι είναι οι λόγοι που ακολούθησαν φθίνουσα πορεία σε σχέση με εκείνα του εξωτερικού, εκλείποντάς ανταγωνιστικότητας. Ενώ τέλος παρατίθενται μια σειρά προτάσεων που θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην μελλοντική εξέλιξη τους.

2.2 Το Ναυπηγείο και οι πρώτες χώρες στην ναυπήγηση πλοίων

Η έννοια ναυπηγείο (shipyard) συνδέεται με έναν χώρο ή μια μονάδα που μπορεί να ανήκει στο κράτος με άμεσο ή έμμεσο τρόπο, ή σε μια ιδιωτική επιχείρηση με κύριο αντικείμενο λειτουργίας την ναυπήγηση-κατασκευή, επισκευή, μετασκευή ή συντήρηση πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος.¹ Αναλυτικότερα, τα ναυπηγεία αποτελούν μια μονάδα βαριάς βιομηχανίας λόγω κυρίως της μεγάλης τους εξειδίκευσης στην τεχνολογία και στην επεξεργασία υλικών.

Γεγονός είναι πως πολλά ναυπηγεία αναλαμβάνουν και διάφορες άλλες εργασίες εκτός από την ναυπήγηση πλοίων. Τέτοιες εργασίες είναι η διαχείριση σιδηροκατασκευών μεγάλου όγκου, βάρους και διαστάσεων τα οποία χρησιμοποιούνται στην βαριά βιομηχανία. Για τον λόγο αυτό δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις που ένα ναυπηγείο μπορεί να ασχολείται και με πολιτικά έργα, όπως για παράδειγμα προκατασκευή τμημάτων γεφυρών, κατασκευή βαγονιών τρένων, κλπ.

¹ Wikipedia.org, Ναυπηγείο

χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι και η κατασκευή του επιταχυντή νετρονίων της Πύλου. Παρόλα αυτά υπάρχουν όμως και ναυπηγεία μικρών σκαφών τα οποία δεν διαθέτουν τις παραπάνω ικανότητες και αποκλειστικό τους αντικείμενο είναι η κατασκευή μικρών πλοίων – σκαφών από ξύλο ή πλαστικό με σκοπούς αναψυχής. Φυσικά ορισμένα ναυπηγεία στον κόσμο είναι εξειδικευμένα σε ορισμένες κατασκευές όπως στην κατασκευή πολεμικών πλοίων.

Παρακάτω στον Πίνακα 1 παρουσιάζονται οι κορυφαίες χώρες και οι κύριες κατηγορίες των πλοίων που κατασκευάστηκαν το 2017. Οι τέσσερις κορυφαίες χώρες στην ναυπήγηση πλοίων είναι με συνολικό ποσοστό 93,5% από την συνολική παγκόσμια παραγωγή και είναι η Δημοκρατία της Κορέας, η Κίνα, οι Φιλιππίνες και η Ιαπωνία. Η Δημοκρατία της Κίνας είχε το μεγαλύτερο μερίδιο, με ποσοστό 35,91%.

Πίνακας 1: Οι χώρες με την μεγαλύτερη ναυπήγηση πλοίων ανά κατηγορία το 2017

	Κίνα	Ιαπωνία	Δημοκρατία της Κορέας	Φιλιππίνες	Υπόλοιπος Κόσμος	Σύνολο Κόσμου
Πλοία πετρελαίου (Oil Tankers)	5.330	1.835	10.859	472	1.213	19.709
Πλοία Χύδην Φορτίου (Bulk Carriers)	11.982	7.713	640	480	236	21.052
Γενικού Φορτίου (General Cargo)	588	186	75	-	233	1.082
Πλοία Εμπορευματοκιβωτίων (Container Ships)	3.105	1.408	5.873	974	451	11.813
Πλοία Αερίου (Gas Carriers)	708	439	3.973	52	12	5.185
Πλοία Χημικών (Chemical Tankers)	654	531	6	-	137	1.329
Offshore	409	145	473	0	647	1.675

Πλοία Μεταφοράς επιβατών (Ferries and Passenger Ships)	166	197	-	1	1.174	1.537
Άλλου Είδους Πλοία	395	482	609	-	121	1.607
Σύνολο	23.339	12.937	22.509	1.980	4.224	64.989

Πηγή: United Nations Conference on Trade and Development-UNCTAD, 2018

2.3 Ιστορικά στοιχεία για τα Ελληνικά Ναυπηγεία

Η Ναυπηγική Βιομηχανία (N.B.) στην Ελλάδα, όπως και στο εξωτερικό, είναι ο τομέας της βιομηχανίας που ασχολείται με την κατασκευή, επισκευή και συντήρηση μεταλλικών κυρίως πλοίων, πλωτών μέσων, καθώς και μεγάλων μεταλλικών κατασκευών ξηράς (δεξαμενών αποθήκευσης υγρών καυσίμων, μεταλλικών γέφυρων κ.λ.π.)

Στην Ελλάδα υπάρχουν πολλά μικρά ναυπηγεία κυρίως για κατασκευή μικρών σκαφών αλλά και μεγαλύτερου μεγέθους που μπορούν να εξυπηρετήσουν την κατασκευή μεγάλων πλοίων. Να αναφερθεί πως τα πρώτα ελληνικά ναυπηγεία εμφανίστηκαν στη χώρα μας το 1956 στην περιοχή του Περάματος. Είχε υπογραφεί σύμβαση μεταξύ του ελληνικού Δημοσίου και του Σταύρου Νιάρχου για την ίδρυση της εταιρείας «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.» τα οποία σήμερα είναι τα λεγόμενα ναυπηγεία Σκαραμαγκά.

Η βιομηχανοποίηση της χώρας μας, ιδιαίτερα μετά το 1960 έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη και την οικονομική αναδιάρθρωση του ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου. Ιδιαίτερα την περίοδο της δικτατορίας, η άνοδος του διεθνούς εμπορίου και της ναυπηγικής βιομηχανίας αναπτύχθηκαν με ιδιαίτερα

γρήγορους ρυθμούς και ιδρύονται τα «ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ Α.Ε.» (1968 – Ανδρεάδης), τα «ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΧΑΛΚΙΔΟΣ Α.Ε.» (1971 – Καρράς) και το «ΝΕΩΡΙΟΝ – ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.» (1972 – Γουλανδρής). Η ανάπτυξη των ναυπηγείων δημιούργησε πολλές θέσεις απασχόλησης που σύμφωνα με στοιχεία αναφέρετε πως μόνο η Ναυπηγοεπισκευαστική Βάση Σκαραμαγκά έφτασε να απασχολεί 8.000 εργαζομένους.

Αυτό που είναι ιδιαίτερα άξιο παρατήρησης είναι πως τα μεγάλα ναυπηγεία ιδρύθηκαν από ιδιώτες αλλά σιγά σιγά πέρασαν στον έλεγχο του δημοσίου, και κατόπιν λόγω μακροχρόνιας και διαρκούς κρίσης ένα – ένα επανήλθαν σε ιδιωτικό καθεστώς.

Τέλος σήμερα υπάρχουν και αρκετά μικρομεσαία ναυπηγεία που ανήκουν σε ιδιώτες και η ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα τους αναπτύσσεται σε όλη την Ελλάδα αλλά η ναυπηγική βιομηχανία κυρίως επικεντρώνεται στην περιοχή Πειραιά, του Περάματος, της Σαλαμίνας και της Ελευσίνας. Μερικά από αυτά είναι το Παναγιώτης Δελλής Ε.Π.Ε (Πέραμα), το Kreta Mare (Χανιά), το Παλαιούδης Ν & ΣΙΑ ΑΕ (Πέραμα), το Ομίλος Σπανόπουλου Νέα Ελληνικά Ναυπηγεία ΑΕ (Σαλαμίνα), το LAMDA SHIPYARDS MARINE (Ελευσίνα) κλπ.

Εν συνεχεία παρακάτω παρατίθενται πληροφορίες για τις εγκαταστάσεις και τις υποδομές που υπάρχουν σε μια ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα, αλλά και για τα τρία μεγαλύτερα ελληνικά ναυπηγεία της Ελλάδος, την εξέλιξη τους τα τελευταία χρόνια αλλά και την εικόνα που αυτά παρουσιάζουν σήμερα. Τα ναυπηγεία που αναλύονται είναι τα Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, τα Ναυπηγεία Ελευσίνας και το Νεώριο Σύρου.

2.4 Δραστηριότητες, εγκαταστάσεις και υποδομές ενός Ναυπηγείου

Στην Ελλάδα κατά κύριο λόγο οι εργασίες ναυπήγησης πλοίων πραγματοποιούνται στα καρνάγια του Πειραιά. Οι κύριες εργασίες που πραγματοποιούνται στα ναυπηγεία εκτός από την κατασκευή ενός πλοίου, είναι η χρήση μεγάλων αποβάθρων και δεξαμενών που χρησιμοποιούνται για την επιθεώρηση, την επισκευή και την μετασκευή των πλοίων. Ακόμη, μια από τις εργασίες που πραγματοποιούνται σε μεγάλα ναυπηγεία κυρίως στις χώρες που βρίσκονται στην Άπω Ανατολή και της Ασία είναι το λεγόμενο scrapping δηλαδή η διάλυση- αποσύνθεση του πλοίου και η μετατροπή του σε ελάσματα και

μορφοσιδήρους ώστε τα υλικά αυτά να χρησιμοποιηθούν σε άλλους τομείς της βιομηχανίας. Για το 2018, η Ινδία αποτελεί την χώρα που γίνεται η μεγαλύτερη διάλυση πλοίων, με το Μπαγκλαντές και το Πακιστάν να ακολουθούν.

Όπως προαναφέραμε και προηγουμένως, σε ένα ναυπηγείο μπορούν να πραγματοποιούνται μη σχετικές εργασίες με την κατασκευή ενός πλοίου. οι εργασίες εντός ενός ναυπηγείου περιλαμβάνουν κυρίως τις ακόλουθες:²

- Συγκόλληση και μεταλλουργία
- Δομικές κατασκευές
- Υδραυλικές εργασίες
- Ηλεκτρικές εργασίες
- Ξυλουργικές εργασίες
- Επιθεώρηση και έλεγχος της ποιότητας
- Εποπτεία και επιτήρηση
- Θαλάσσια επιθεώρηση
- Μηχανολογικές εργασίες
- Ναυτική αρχιτεκτονική/σχεδίαση

Όσον αφορά τις εγκαταστάσεις των ναυπηγείων, αυτές μπορεί να είναι ανοιχτού χώρου ή σκεπασμένες, ανάλογα τις εργασίες που εκτελούνται ή και τις κλιματολογικές συνθήκες που μπορεί να επικρατούν. Οι κυριότεροι και ταυτόχρονα οι βασικότεροι χώροι ενός ναυπηγείου, είναι ο χώρος των ελασμάτων, των μορφοδοκών και των σωλήνων για συγκόλληση. Επίσης υπάρχουν οι χώροι προκατασκευής, όπου τα ελάσματα συγκροτούνται σε μεγάλα προκατασκευασμένα μέρη του πλοίου, οι χώροι ανέγερσης, όπως δεξαμενές και κλίνες όπου το πλοίο υπόκειται στην τελική του συναρμολόγηση και καθέλκυση, οι ενδιάμεσοι χώροι μεταφοράς και αποθήκευσης των προαναφερθέντων και οι κινητοί χώροι μεγάλης ανυψωτικής ικανότητας.

Γεγονός είναι πως στην σημερινή εποχή που η τεχνολογία και η αυτοματοποίηση των εργασιών έχει εξελιχθεί πάρα πολύ, τα σύγχρονα ναυπηγεία είναι ιδιαίτερα αυτοματοποιημένα με την χρήση των ρομπότ στις εργασίες να είναι συνεχής. Επίσης η εξέλιξη της τεχνολογίας έχει οδηγήσει στην χρήση τηλεκατευθυνόμενων γερανών, μηχανών CNC κλπ.

² Chakraborty S., Different Jobs in a Shipyard & Shipbuilding Industry

Τέλος οι υποδομές ενός ναυπηγείου περιλαμβάνουν εκτός από τις πλωτές δεξαμενές, εγκατεστημένους μεγάλους πλωτούς γερανούς και μηχανήματα. Όσον αφορά τον τεχνολογικό εξοπλισμό και τα μέσα μεγάλης αξίας, αξίζει να αναφερθούν δύο τύπων τεχνολογικά ανεπτυγμένα μηχανήματα. Ο λόγος είναι για το Syncrolift (Εικόνα 1) και το Travelift (Εικόνα 2).

Το syncrolift είναι μια πλωτή εξέδρα η οποία βυθίζεται προκειμένου να ανεβεί πάνω το σκάφος ή πλοίο προς επισκευή. Εφόσον το σκάφος ή πλοίο δεθεί, η εξέδρα ανυψώνεται, βγαίνει εκτός θάλασσας και κυλάει πάνω σε ράγες που είναι τοποθετημένες μέσα στο χώρο του ναυπηγείου. Με αυτό τον τρόπο το σκάφος ή πλοίο βγαίνει στη στεριά και μπορεί να επισκευαστεί ή να κατασκευαστεί στο χώρο του ναυπηγείου ο οποίος είναι αδέσμευτος χρησιμοποιώντας έτσι πολύ αποδοτικά τους χώρους του ναυπηγείου. Αυτό το σύστημα έχει ικανότητα ανέλκυσης και καθέλκυσης πλοίων, mega yachts κκπ.

Το travelift είναι ένα σύστημα το οποίο κυλάει πάνω σε μια ράμπα και αφού βυθιστεί, οι ιμάντες του αγκαλιάζουν το σκάφος και το βγάζουν στην επιφάνεια. Αυτό αυτομάτως δίνει την δυνατότητα κατασκευής και επισκευής μεγάλων πλοίων, σκαφών αναψυχής και αλιευτικών.

Εικόνα 1: Η πλωτή εξέδρα Syncrolift που χρησιμεύει στην επισκευή και κατασκευή ενός πλοίου



Εικόνα 2: Το σύστημα Travelift που χρησιμεύει για την ανύψωση ενός πλοίου



2.5 Ανάλυση των μεγαλύτερων Ελληνικών Ναυπηγείων

Στο σημείο αυτό της διπλωματικής εργασίας ακολουθούν πληροφορίες για τα μεγαλύτερα ελληνικά ναυπηγεία που δραστηριοποιούνται στην κατασκευή πλοίων. Τα κυριότερα ναυπηγεία που βρίσκονται σε λειτουργία σήμερα είναι τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά, τα ναυπηγεία Ελευσίνας, που και τα δύο βρίσκονται στην Αττική, και το ναυπηγείο του Νεώριου που είναι στην Σύρο.³

2.5.1 Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά

Τα ναυπηγεία Σκαραμαγκά αποτελούν τις παλαιότερες, μεγαλύτερες και πιο σύγχρονες ναυπηγικές εγκαταστάσεις που βρίσκονται στην χώρα μας. Βρίσκονται στην περιοχή του Σκαραμαγκά στα δυτικά του νομού Αττικής, στον όρμο του Σκαραμαγκά. Παλαιότερα όταν δημιουργήθηκαν ήταν ιδιόκτητα και κατόπιν μεταβιβάστηκαν στην κυριότητα του ελληνικού δημοσίου, ενώ σήμερα ελέγχονται από την κρατική ναυπηγική βιομηχανία του Abu Dhabi Mar που βρίσκεται στο Άμπου

³shipyards.gr, Country Greece

Ντάμπι. Η συγκεκριμένη εταιρεία κατέχει το 75,1% του μετοχικού κεφαλαίου των ναυπηγείων, ενώ η γερμανική ThyssenKrupp είναι ιδιοκτήτρια του 24,9%.

Η ίδρυση τους έγινε το 1958 από τον εφοπλιστή Σταύρο Νιάρχο, με σκοπό την κατασκευή και συντήρηση των πλοίων του, αλλά και τις μετασκευές των μεταχειρισμένων πλοίων που η ναυτιλιακή αγόραζε. Τα ναυπηγεία γνώρισαν μεγάλη περίοδο ακμής την δεκαετία του 1970, ενώ το 1985 τα ναυπηγεία εθνικοποιήθηκαν. Η κρίση που επηρέασε την Ελληνική βιομηχανία είχε άμεσο αντίκτυπο και στα ναυπηγεία, τα οποία προσπάθησαν να επιβιώσουν κυρίως με την παραγωγή φρεγατών του Πολεμικού Ναυτικού συνεργαζόμενα με τα γερμανικά Blohm+Voss. Ακολούθησε η ιδιωτικοποίηση τους κατά 50% από την αγγλική Brown & Root, ενώ αργότερα αγοράζονται από την γερμανική HDW και όταν η τελευταία πουλήθηκε στον όμιλο χάλυβα Thyssen το 2005, τα ναυπηγεία θα ακολουθησαν και αυτά.⁴ Η δύσκολη όμως κατάσταση στην ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία, φέρνει στην επιφάνεια το 2006 φήμες για την πώληση των ναυπηγείων σε κάποιον ασιατικό όμιλο βαριάς βιομηχανίας. Τον Οκτώβριο του 2009 ανακοινώθηκε η απόφαση αποχώρησης της ThyssenKrupp από τα Ναυπηγεία.

Ένα σημαντικό γεγονός είναι πως το 2008 παρόλο που τα ναυπηγεία ήταν ιδιωτικοποιημένα, εξακολουθούσαν να λαμβάνουν παράνομα κρατικές επιδοτήσεις δημιουργώντας αθέμιτο ανταγωνισμό. Αυτό είχε ως επακόλουθο να πραγματοποιηθεί καταγγελία στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τον Ιούνιο του 2008 επιβλήθηκε πρόστιμο που σήμερα ανέρχεται στα 539 εκατομμύρια ευρώ το οποίο είναι ανέφικτο να πληρωθεί. Για το λόγο αυτό η ελληνική κυβέρνηση προκειμένου να αποφύγει το οριστικό κλείσιμο των ναυπηγείων, πρότεινε στην Ευρωπαϊκή Ένωση το Ναυπηγείο του Σκαραμαγκά να το πουλήσει ή να αχρηστεύσει τον εξοπλισμό που διέθετε και χρησιμοποιούσε για εργασίες σε εμπορικά πλοία Ελλήνων και Διεθνών πελατών και για τα επόμενα 15 χρόνια να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για κατασκευή και επισκευή πολεμικών πλοίων του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού. Ουσιαστικά λοιπόν θα έχει ως πηγή εσόδων χρήματα που θα προέρχονται από το ελληνικό κράτος.^{5, 6}

Στα τέλη του 2009, η ιδιοκτήτρια εταιρεία ανακοίνωσε την πρόθεσή της να πουλήσει τα ναυπηγεία, εξαιτίας της μειωμένης κερδοφορίας τους. Πέντε εταιρείες,

⁴ thyssenkrupp.com, Seite nicht gefunden

⁵ Κορωναίου Π., Ναυπηγεία Σκαραμαγκά: η περιπέτεια αρχίζει το 1998

⁶ oakke.gr, απαξιώνουν τα ελληνικά ναυπηγεία

μεταξύ των οποίων και μια ελληνική, εκδήλωσαν ενδιαφέρον, με τα ναυπηγεία τελικά να καταλήγουν στην Abu Dhabi Mar από τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα. Η συμφωνία για τη μεταβίβαση των Ναυπηγείων στην Abu Dhabi Mar υπογράφηκε στις 18 Μαρτίου 2010 και ολοκληρώνεται το Σεπτέμβρη του ίδιου έτους με την αναγνώριση της οφειλής περί τα 1,3 δισ. ευρώ του ελληνικού Δημοσίου προς τα ναυπηγεία

Το 2011, οι εργασίες ναυπήγησης των υποβρυχίων του Ελληνικού πολεμικού ναυτικού διακόπτονται. Τα ναυπηγεία επικαλούνται μη καταβολή των προβλεπόμενων πληρωμών και ύστερα από μια σειρά δικαστικών διαμαχών τα επόμενα χρόνια, τον Οκτώβριο του 2013 διακόπτουν κάθε λειτουργία τους. Σήμερα ο ρόλος των ναυπηγείων είναι πολλαπλός. Εκτός από τα έργα νέων κατασκευών, επισκευών και μετασκευών, έχουν αναλάβει και την κατασκευή βαγονιών συρμών του ΟΣΕ και του Μετρό και άλλων μεγάλων μεταλλικών κατασκευών στην Ελλάδα. Οι υπεύθυνοι των ναυπηγείων δηλώνουν ότι διαθέτουν τις εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό ακόμα και για την παραγωγή αεροσκαφών.

Από την αρχή της ίδρυσης τους τα Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά έχουν εκτελέσει εργασίες σε πάνω από 9.000 πλοία, μεταξύ των οποίων είναι:

- Πλοία του 6ου Αμερικανικού Στόλου
- Πλοία του Πολεμικού Ναυτικού της Ελλάδας όπως Φρεγάτες τύπου MEKO 200HN
- Υποβρύχια τύπου 209
- Υποβρύχια τύπου 214
- Πλοία της εταιρείας Superfast Ferries

Το τελευταίο μεγάλο επίτευγμα των Ελληνικών Ναυπηγείων Σκαραμαγκά είναι η εξ αρχής κατασκευή του Επιβατηγού / Οχηματαγωγού πλοίου Νήσος Μύκονος που ανήκει σε ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρεία.

2.5.2 Ναυπηγεία Ελευσίνας ⁷

Τα Ναυπηγεία Ελευσίνας βρίσκονται στην Αττική και πιο συγκεκριμένα στον κόλπο της Ελευσίνας. Καταλαμβάνουν έκταση 250.000 τμ. ενώ αναλυτικότερα οι βιομηχανικές τους εγκαταστάσεις καλύπτουν 37.800 τμ, οι αποθηκευτικοί τους χώροι 9.800 τμ και τα κτήρια διοικητικών υπηρεσιών τους 9.800 τμ.

⁷wikipedia.org, Ναυπηγεία Ελευσίνας

Στις εγκαταστάσεις των Ναυπηγείων Ελευσίνας, περιλαμβάνονται τρεις πλωτές δεξαμενές, ενώ διαθέτει δίκτυα για την τροφοδοσία των πλοίων με ηλεκτρικό ρεύμα (380 V και 450 V), νερό, οξυγόνο, πεπιεσμένο αέρα, προπάνιο αλλά και τηλεπικοινωνιακές και άλλες υπηρεσίες. Το τμήμα ναυπηγήσεων έχει εξοπλισμό νεότερης τεχνολογίας αλλά και χώρο για νέες ναυπηγήσεις πολεμικών πλοίων.

Τα Ναυπηγεία Ελευσίνας απασχολούν συνολικά 940 εργαζόμενους από τους οποίους οι 112 είναι ενταγμένοι σε διοικητικές, επιτελικές υπηρεσίες και οι υπόλοιποι στις καθαρά παραγωγικές υπηρεσίες. Η απασχόληση δεν είναι μικρότερη των 900 ατόμων, ενώ έφτανε κατά περιόδους και ανάλογα με τις απαιτήσεις των εργασιών και τα 2000 άτομα. Πολύ σημαντικό ρόλο είχε η επιμόρφωση του προσωπικού, καθώς τα ναυπηγεία Ελευσίνας μαζί με το Κ.Ε.Κ. Νεωρίου, υλοποιούν σε ετήσια βάση εκπαιδευτικά προγράμματα για την αναβάθμιση των δεξιοτήτων ομάδων του προσωπικού αναλόγως των απαιτήσεων του παραγωγικού προγραμματισμού.

Να αναφέρουμε πως τα έσοδα των ναυπηγείων το 2014 ήταν €8.732,98 εκατομμύρια, ενώ τα έξοδα του ίδιου έτους ήταν -9.402,41.

Ιστορικά, τα ναυπηγεία ιδρύθηκαν το 1968 από τον Ανδρέα Ανδρεάδη πρόεδρο της Εμπορικής Τράπεζας της οποίας ήταν θυγατρική εταιρεία. Τα ναυπηγεία γνώρισαν πολύ μεγάλη ανάπτυξη ιδιαίτερα την δεκαετία του 1970, ενώ από τα πιο σημαντικά γεγονότα στην ιστορία τους είναι το 1997 η εφαρμογή ενός ευρύ επενδυτικού προγράμματος για σημαντικές επενδύσεις αναβάθμισης, αλλά και διασφάλισης των εγκαταστάσεων, καθώς και εξέλιξης μηχανημάτων του ναυπηγείου όπως πλωτές δεξαμενές, γερανοί, μηχανήματα μηχανουργείου κλπ. Επίσης το 2001 τα Ναυπηγεία Ελευσίνας ανέλαβαν δύο προγράμματα του πολεμικού ναυτικού για ναυπήγηση πολεμικών πλοίων.

Το συνολικό κόστος επενδύσεων από το 1997 έως σήμερα ξεπερνάει τα 49 εκατομμύρια ευρώ σε ιστορικές τιμές και ασχολούνται κυρίως με τις παρακάτω εργασίες:

- Κατασκευές νέων πλοίων μήκους έως 200 μέτρα
- Μετασκευές / πλωτών μέσων εξόρυξης πετρελαίου, mega yachts, κρουαζιερόπλοιων κλπ.
- Επισκευές πλοίων
- Βιομηχανικές κατασκευές

Ενδεικτικά να αναφέρουμε μερικές από τις ναυπηγήσεις που έχουν πραγματοποιήσει, όπως η κατασκευή του πλοίου ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ που ανήκει σε

ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρεία, διάφορα σκάφη Δίωξης λαθρεμπορίου, επιβατικά οχηματαγωγά ανοιχτού τύπου πλοία, πλοία του πολεμικού Ναυτικού καθώς και η Δέλτα Βερενίκη που είναι μια εξειδικευμένη τριγωνική αυτοπρωθούμενη πλατφόρμα.

2.5.3 Ναυπηγείο Νεώριο Σύρου^{8, 9, 10}

Το ναυπηγείο του Νεώριου βρίσκεται στην Ερμούπολη της Σύρου, νησί των Κυκλάδων. Η λειτουργία του χρονολογείται από το 1861 και είναι ένα από τα παλαιότερα μηχανουργεία της Ελλάδας με ειδίκευση προφανώς στην επισκευή και στην κατασκευή πλοίων.

Η πρώτη αναβάθρα για την ανέλκυση πλοίων ήταν κατασκευασμένη από ξύλο και χρονολογείται πως κατασκευάστηκε το 1857 από τον Χιώτη ναυπηγό Νικόλαο Παγίδα. Εκτός από εγκαταστάσεις ναυπήγησης πλοίων, περιελάβανε τμήματα μηχανουργείου, λεβητοποιείου και χυτηρίου. Γεγονός είναι πως στα πρώτα χρόνια λειτουργίας του το ναυπηγείο κατασκεύαζε και μικρές ατμομηχανές, αντλίες, λέβητες, πιεστήρια, ακόμα και μικρά ραβδωτά κανόνια τα οποία χρησιμοποιήθηκαν στην Κρητική Επανάσταση του 1866-1869.

Το ναυπηγείο του Νεώριου είναι εκείνο που κατασκεύασε το πρώτο μεταλλικό εμπορικό πλοίο στην Ελλάδα το 1892 αλλά και το δεύτερο το 1903-1904 με σχέδια του ναυπηγού Αλέξανδρου Κρυστάλλη που καταγόταν από την Σύρο. Στην συνέχεια το 1926 το ναυπηγείο επισκεύασε δύο αντιτορπιλικά του Πολεμικού Ναυτικού, ενώ μέχρι το 1968 το ναυπηγείο άλλαξε πολλά χέρια και πέρασε από διαδοχικές φάσεις ακμής και παρακμής μέχρι να έρθουν οι Ανδριώτες εφοπλιστές αδελφοί Γουλανδρή (Γιάννης, Αλέξανδρος και Λεωνίδας) που αγόρασαν την εταιρεία. Τα αδέλφια υπερδιπλασίασαν την επιφάνεια των εγκαταστάσεων και έφεραν τις δύο πρώτες πλωτές δεξαμενές "ΒΙΟΛΑΝΤΩ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ" και "ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ", που υπάρχουν μέχρι και σήμερα. Επίσης στις εγκαταστάσεις του ναυπηγείου, ενσωμάτωσαν την γραμμή παραγωγής της Βρετανικής εταιρείας Ενφιλντ που παρήγαγε ηλεκτρικά αυτοκίνητα που σχεδιάζονταν τόσο από Έλληνες όσο και από βρετανούς σχεδιαστές. Στην εταιρεία αυτή τα αδέλφια Γουλανδρή ήταν ιδιοκτήτες και δημιούργησαν μία νέα εταιρεία με την ονομασία «Ένφιλντ-Νεώριον Ε.Π.Ε.»

⁸ Κωστιάκη Ν, Το Νεώριο Σύρου μέσα από τις ιστορίες του ανθρώπου που ήταν «η ψυχή» του Ναυπηγείου

⁹ Τσιμπλάκη Α. , Τα σχέδια Ξενοκώστα για επαναλειτουργία των ναυπηγείων στο Νεώριο Σύρου

¹⁰ monopnews.gr, Βυθίστηκε η κεντρική δεξαμενή του Νεωρίου Σύρου

Το 1979 οι αδελφοί Γουλανδρή εγκαταλείπουν την επιχείρηση εξαιτίας των συνθηκών που είχαν δημιουργηθεί από την οικονομική κρίση της εποχής σε όλο τον βιομηχανικό κλάδο τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Ευρώπη. Τα ναυπηγεία ήρθαν στον έλεγχο των τραπεζών και του κράτους, που ανέθεσαν την διαχείρισή τους στην αγγλική εταιρεία Arpledore. Μέχρι το 1992 το Νεώριο παραμένει υπό τον έλεγχο των τραπεζών και η κυβέρνηση Μητσοτάκη αποφασίζει το κλείσιμο του στο πλαίσιο των ιδιωτικοποιήσεων που προωθούσε, όπου το 1994 αγοράστηκε και άρχισε να λειτουργεί και πάλι με την ονομασία «Νεώριον Νέα Α.Ε.» την οποία διατηρεί μέχρι σήμερα από τον Όμιλο Ταβουλάρη. Ο ίδιος όμιλος το 1997 προέβη στην αγορά και των ναυπηγείων της Ελευσίνας.

Αναλυτικότερα, όσον αφορά το σημερινό εργατικό δυναμικό, το ναυπηγείο απασχολεί σε μόνιμη βάση εξειδικευμένους τεχνίτες, τεχνικούς, μηχανικούς, στελέχη και υπαλλήλους, ενώ περιστασιακά προσλαμβάνει έκτακτο προσωπικό ανάλογα με τις ανάγκες της παραγωγής. Λόγω όμως των μεγάλων οικονομικών προβλημάτων τα τελευταία χρόνια που έχουν πλήξει ολόκληρη την χώρα και προφανώς τον ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο έχουν μείνει ελάχιστοι υπάλληλοι, οι οποίοι προσπαθούν να στηρίξουν τη βιομηχανία από άλλο ένα κλείσιμο της. Δυστυχώς ο ανταγωνισμός είναι ιδιαίτερα υψηλός, με τα ναυπηγεία της Τουρκίας και της Μάλτας να δυσκολεύουν την επιβίωση της ελληνικής αυτής επιχείρησης. Θετικό βέβαια γεγονός είναι πως το έτος 2018 ο όμιλος "ONEX Shipyards" συμφερόντων Πάνου Ξενοκώστα είχε επιδείξει έντονο επενδυτικό ενδιαφέρον για πλήρη επαναλειτουργία του Ναυπηγείου.

Τέλος στο σημείο αυτό ακολουθούν μερικές πληροφορίες σχετικές με τις εγκαταστάσεις και τα τμήματα του ναυπηγείου όπως έχουν σήμερα. Αρχικά το ναυπηγείο έχει χερσαίες εγκαταστάσεις οι οποίες αποτελούνται τόσο από εργοστάσια όσο και από εργαστήρια. Αναλυτικότερα διαθέτει Σχεδιαστήριο, Ξυλουργείο, Χυτήριο, Καμινευτήριο, Ελαφρύ Μηχανουργείο, Λεβητοποιείο, Βαρύ Μηχανουργείο, Ελαφρύ Ελασματοουργείο, Βαρύ Ελασματοουργείο, Ηλεκτρολογείο, Χημείο, Εργαλειοδοτήριο, Σωληνουργείο. Επίσης έχει τμήματα Ηλεκτροσυγκολλητών, Φλογοχειριστών, Προμηθειών, Αμμοβολιστών, Υφαλοχρωματιστών, Αρμαδόρων, Προπελάδων, Εφαρμοστών, Χειριστών ανυψωτικών μηχανημάτων. Διαθέτει σταθμούς Παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας (εξοπλισμένος με πέντε γεννήτριες) και Αεροσυμπιεστών. Επιπρόσθετα έχει μονάδες Αφαλάτωσης θαλασσινού νερού (με την μέθοδο της αντίστροφης όσμωσης) και επεξεργασίας χημικών αποβλήτων.

2.5.4 Τα προβλήματα και οι λόγοι που τα ελληνικά ναυπηγία παρουσιάζουν έλλειψη ανταγωνιστικότητας

Γεγονός είναι πως υπάρχουν διάφοροι λόγοι για τους οποίους ο ελληνικός ναυπηγικός κλάδος παρουσιάζει έλλειψη ανταγωνιστικότητας σε σχέση με την παγκόσμια ναυπηγική δραστηριότητα. Ύστερα από βιβλιογραφική επισκόπηση και εκτενή έρευνα είμαστε σε θέση να παρουσιάσουμε κάποιους από τους λόγους που εμπόδισαν την Ελληνική ναυπηγική βιομηχανία να εξελιχθεί.

1) Τα χαμηλά επίπεδα παραγωγικότητας

Γεγονός είναι πως η χαμηλή παραγωγικότητα των ελληνικών ναυπηγείων παρατηρείται τόσο στις μεγάλες ναυπηγικές μονάδες όσο και σε εκείνες μικρότερης δυναμικότητας. Η έλλειψη προγραμματισμού, οργάνωσης, management και γενικότερα οι σοβαρές ελλείψεις στην οργανωτική δομή εμπόδισαν την εξέλιξη και την βιωσιμότητα των ναυπηγείων. Όλα τα παραπάνω σε συνδυασμό με την έλλειψη σύγχρονων τεχνολογιών παραγωγής, εξειδικευμένου και ενημερωμένου επιστημονικού εργατικού δυναμικού οδήγησαν στην φθίνουσα πορεία των ελληνικών ναυπηγείων.

2) Ο ξεπερασμένος μηχανολογικός εξοπλισμός

Ο εξοπλισμός στα μεγάλα ελληνικά ναυπηγεία είναι πολύ παλαιάς και χαμηλής απόδοσης ενώ η επισκευή και συντήρησή του χρειάζεται σε τακτά χρονικά διαστήματα και με πολυέξοδες δαπάνες. Λύση θα ήταν η αντικατάσταση του σε συνδυασμό με την δημιουργία υποδομών.

3) Προβλήματα διοίκησης

Οι διοικήσεις των μεγάλων ναυπηγικών μονάδων στην Ελλάδα, δεν ήταν σε θέση να δώσουν όραμα. Οι συχνές αλλαγές διοικήσεων επέφεραν αλλαγές των οργανογραμμάτων των επιχειρήσεων με φυγή ικανού και έμπειρου προσωπικού και πρόσληψη πιθανώς ακατάλληλων ατόμων.

2.5.5 Προτάσεις μελλοντικής εξέλιξης των Ελληνικών Ναυπηγείων

Η έλλειψη κρατικής στρατηγικής πολιτικής για την ναυπηγική βιομηχανία στην Ελλάδα είναι ιδιαίτερα εμφανής. Καμία κυβέρνηση μετά την μεταπολίτευση δεν προέβλεψε, ούτε συνέβαλε, στην δημιουργία και στον προγραμματισμό ισχυρών

ναυπηγικών μονάδων για την χώρα μας. Παρόλο που οι ναυπηγικές μονάδες πέρασαν στον κρατικό έλεγχο, αποδείχθηκε πως η διαχείριση τους ήταν ανεπαρκής. Δημιουργήθηκαν ερωτήματα γύρω από τον προγραμματισμό που ακολουθούνταν, την διαχείριση αλλά και τις προοπτικές γύρω από αυτές. Την ίδια στιγμή μετά την δεκαετία του 70, αναπτύχθηκε, με έντονους ρυθμούς η ναυπηγική βιομηχανία στις χώρες της Ασίας και γενικότερα της Άπω Ανατολής π.χ. στην Κορέα και στην Κίνα καθώς ο συνδυασμός υψηλής παραγωγικότητας, χαμηλού εργατικού κόστους και σημαντικών κρατικών οικονομικών ενισχύσεων οδήγησαν στην ανάπτυξη του κλάδου.

Όπως έχει ήδη γίνει κατανοητό, η σημερινή κατάσταση της ναυπηγικής βιομηχανίας στη χώρα μας είναι σε δραματικά επίπεδα. Η ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών ναυπηγείων είναι σε χαμηλό βαθμό όχι μόνο στις ναυπηγήσεις πλοίων αλλά ακόμα και στον τομέα των επισκευών. Τα τελευταία χρόνια οι μοναδικές ναυπηγήσεις πλοίων γίνονται κυρίως από το Ελληνικό πολεμικό ναυτικό. Η επιβίωση και η βιωσιμότητα όμως για τα ελληνικά ναυπηγεία δεν μπορεί να έλθει με μοναδικό πελάτη το Πολεμικό Ναυτικό αλλά χρειάζεται η προσέλκυση επενδύσεων και κινήτρων επιλογής της χώρας μας.

Χρόνο με το χρόνο παρατηρείται πως μειώνεται η ανταγωνιστικότητα τους καθώς χώρες όπως η Ιταλία, η Μάλτα, η Ισπανία αλλά και η Τουρκία η οποία έχει μπει δυνατά στο «παιχνίδι», κερδίζουν μερίδια αγοράς. Οι χώρες αυτές συνδυάζουν το χαμηλό λειτουργικό και εργατικό κόστος τα οποία εκλείπουν στην χώρα μας.

Για να μπορέσει η Ελλάδα να αναπτύξει την ανταγωνιστική της θέση και να δημιουργήσει πρόσφορο έδαφος για την προσέλκυση επενδυτών καταγράφονται οι ακόλουθες προτάσεις. Αρχικά οι ίδιοι οι Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι κατέχουν πολύ μεγάλο μέρος του παγκόσμιου στόλου, οφείλουν να πραγματοποιούν όλες τις παραγγελίες και επισκευές τους σε ελληνικά ναυπηγεία. Για να γίνει αυτό πρέπει το ελληνικό κράτος να στηρίξει την προσπάθεια αυτή μέσω κατάλληλων κινήτρων. Ακόμη απαιτείται η υιοθέτηση συγκεκριμένων στρατηγικών επιλογών και η υλοποίηση σημαντικών μέτρων αναδιάρθρωσης και εκσυγχρονισμού του τρόπου και των μέσων σχεδίασης και παραγωγής πλοίων. Επίσης πρέπει να αναζητηθούν από οργανισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατάλληλες επιχορηγήσεις και χρηματοδοτήσεις για τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων, εισάγοντας νέες αυτοματοποιημένες διαδικασίες και ρομπότ σε πολλές ναυπηγικές δραστηριότητες.

Να εκμεταλλευτούμε την γεωγραφική θέση της χώρας μας και τις ευνοϊκές καιρικές συνθήκες που επικρατούν για την προσέλκυση πελατών. Επιπροσθέτως να

εξελίξουμε το ήδη υπάρχον Νομοθετικό πλαίσιο, αλλά και με σωστό μίγμα marketing να διευρυνθεί το πεδίο αγοράς. Τέλος να πραγματοποιηθεί η υλοποίηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων για την προσέλκυση προσωπικού όσο και να δοθεί έμφαση στις διαδικασίες κατασκευής και στην εξασφάλιση υψηλής ποιότητας σε όλα τα τμήματα κατασκευής και επισκευής του πλοίου.

Κεφάλαιο 3:

Στο Κεφάλαιο (3), αναλύεται η ύπαρξη της Ομόρρυθμης Εταιρείας (Ο.Ε.), τα βήματα σύστασης της, ο ρόλος των Εταίρων και ο τρόπος μετατροπής σε άλλη Εταιρική μορφή.

3.1 Ποιος είναι ο ορισμός της Ομόρρυθμης Εταιρείας (Ο.Ε.)

Η ομόρρυθμη εταιρεία (general partnership) αποτελεί έναν από τους πιο γνωστούς και πιο παλιούς τύπους προσωπικής εμπορικής εταιρείας και ανήκει στην κατηγορία προσωπικών εμπορικών εταιρειών. Ο νόμος 4072/2012 ορίζει την σύσταση, την λύση και την εκκαθάριση της εταιρείας, ενώ ο ακριβής ορισμός της εταιρείας δίνεται από το άρθρο 249 παρ.1 του νόμου που κατά τον οποίο ομόρρυθμη εταιρεία είναι εκείνη που με νομική προσωπικότητα επιδιώκει εμπορικό σκοπό και όλοι οι εταίροι της ευθύνονται απεριόριστα και εξ ολοκλήρου. Το «απεριόριστα» σημαίνει ότι οι ομόρρυθμοι εταίροι ευθύνονται με ολόκληρη την περιουσία τους, ενώ το «εξ ολοκλήρου» σημαίνει αλληλέγγυα ευθύνη μεταξύ όλων των εταίρων.

Να διευκρινίσουμε πως αν μια εταιρεία ασκεί εμπορική δραστηριότητα, ενώ ο αναφερόμενος στο καταστατικό της σκοπός δεν ορίζεται ως εμπορικός, τότε η εταιρεία θεωρείται ομόρρυθμη. Προσωρινή παύση της λειτουργίας της εταιρείας δεν συνεπάγεται με την απώλεια της ιδιότητας της ως εμπορικής. Στην περίπτωση μόνο της οριστικής παύσης των εμπορικών πράξεων επιφέρεται και η απώλεια της ιδιότητας της.^{11 12 13}

Αναλυτικότερα γίνεται κατανοητό πως η ομόρρυθμη εταιρεία αποτελεί μια εταιρεία που οι εταίροι της έχουν προσωπικό δεσμό με τον εταιρικό σκοπό αυτής. Όπως ορίζει ο Αστικός κώδικας (ΑΚ), η ομόρρυθμη εταιρεία έχει τόσο υποχρεώσεις όσο και δικαιώματα. Αυτό σημαίνει πως η ομόρρυθμη εταιρεία έχει την δικιά της περιουσία, η οποία είναι ανεξάρτητη από την περιουσία των εταίρων.

¹¹ Βλ. Ν.Ρόκα, Εμπορικές Εταιρείες, 2008, σελ.47-48, Αλεξανδρίδου, Δίκαιο εμπορικών εταιρειών, Προσωπικές εταιρείες 2007, σελ.41 επ., Σινανιώτη Μαρουδίη, ο.π. σελ.177, Σωτηρόπουλο, εις ΔικΠε, τόμος 1, 2001, Έννοια, χαρακτηριστικά και οικονομική σημασία της ο.ε., αριθ. 5

¹² Βλ. Αλεξανδρίδου, ο.π., σελ.78, Σωτηρόπουλο, ο.π., αρ.5

¹³ Βλ. Παμπούκη, Εισηγήσεις Εμπορικού Δικαίου, σελ. 117

3.2 Η σύσταση της Ομόρρυθμης Εταιρείας (Ο.Ε.)

Για να μπορέσει να συσταθεί μία Ομόρρυθμη Εταιρεία πρέπει από τη μία πλευρά να συμφωνήσουν δύο ή περισσότερα πρόσωπα είτε είναι φυσικά είτε είναι νομικά και από την άλλη να καταχωρηθεί η υποβολή αυτή στο ΓΕΜΗ. Τα πρόσωπα αυτά έχουν αμοιβαία υποχρέωση τον κοινό εμπορικό σκοπό και την διενέργεια εμπορικών πράξεων. Ουσιαστικά έτσι τηρείται η δημοσιότητα της εταιρείας κατά την οποία αποκτά νομική προσωπικότητα σύμφωνα με το άρθρο 251 παράγραφος 2.¹⁴

Η ευθύνη των ομόρρυθμων εταίρων μπορεί να είναι απεριόριστη ή μη περιορίσιμη (άρθρο 258 παρ 1 ω.4072/2012).¹⁵ Προφανώς όπως ορίζεται από τον Αστικό Κώδικα δεν μπορεί ένα ανήλικο άτομο να συμμετέχει στην κατάρτιση της εταιρικής σύμβασης παρά μόνο εάν εκπροσωπείται από νόμιμο αντιπρόσωπο και αυτός αποκτά την ιδιότητα του ομόρρυθμου εταίρου χωρίς όμως να έχει την ιδιότητα του εμπόρου.¹⁶

Γίνεται σαφές πως κατά τη σύσταση ομόρρυθμης εταιρείας μπορεί να είναι εταίροι και νομικά πρόσωπα στα οποία ο νόμος αναγνωρίζει την εμπορική ικανότητα. Ο εμπορικός σκοπός της εταιρείας μπορεί να είναι όχι μόνο ένας αλλά και περισσότεροι αρκεί να τηρούνται οι προϋποθέσεις σύμφωνα με τις οποίες έχει συσταθεί η Ομόρρυθμη Εταιρεία.

3.3 Κατάρτιση σύμβασης δημιουργίας Ομόρρυθμης Εταιρείας (Ο.Ε.)

Η σύμβαση με την οποία συνίσταται Ομόρρυθμη Εταιρεία πρέπει να καταρτίζεται εγγράφως και να κατατίθεται ενώπιον της Υπηρεσίας Μιας Στάσης σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 του νόμου 3853 / 2010. Ενώ το έγγραφο

¹⁴ Για την έννοια και λειτουργία του Handelsregister στην Γερμανία βλ. Canaris, Handelsrecht 23. Aulf., σελ. 54 επ. Βλ. επίσης Σινανιώτη, Ο θεσμός του Εμπορικού Μητρώου και τα αποτελέσματα της καταχωρίσεως του άρθρου 62 του σχεδίου εμπορικού κώδικα, Αρμ 1988,207 επ.

¹⁵ Βλ. Αλεξάνδριδου, ο.π., σελ.81, Ψυχομάνη, εις ΔικΠΕ, τόμος 1, 2001, Η σύσταση της α.ε., αριθμ.5

¹⁶ Βλ. Αντωνόπουλο, ο.π., σελ.79

που περιέχει τους βασικούς όρους λειτουργίας της ομόρρυθμης εταιρείας καλείται καταστατικό.¹⁷

Πολύ σημαντικό είναι το ζήτημα της παράλειψης του εγγράφου για την σύσταση της εταιρείας. Η σημερινή νομοθετική πρόβλεψη δέχεται ρητά τον συστατικό και όχι τον αποδεικτικό χαρακτήρα της εταιρείας, όπως αυτή καταχωρήθηκε στο ΓΕΜΗ με βάση τις ομόρρυθμες εταιρείες. (Άρθρο 15 παρ.1 ν.3419/2005)¹⁸. Για το λόγο αυτό πρέπει να γίνει δεκτό ότι η έλλειψη εγγράφου δεν καθιστά άκυρη την εταιρεία αλλά αδύνατη την δημοσίευση της και συνεπώς επέρχονται οι συνέπειες της έλλειψης δημοσιότητας για τις ομόρρυθμες εταιρείες. Σε αυτή την περίπτωση η εταιρεία μπορεί να αποδειχθεί με κάθε νόμιμο αποδεικτικό μέσο αλλά και με μάρτυρες.¹⁹

Ο νομοθέτης ασχολήθηκε με το προαναφερθέν ζήτημα της αδημοσίευτης ομόρρυθμης εταιρείας και σύμφωνα με το νόμο 4072 / 2012 ορίζεται πως αν η εταιρεία αρχίσει την εμπορική της δραστηριότητα πριν την καταχώριση στο ΓΕΜΗ ευθύνονται όλοι οι εταίροι απεριόριστα και εις ολόκληρων και οι συναλλαγές που συνάπτονται μεταξύ ενός τρίτου ή έστω ενός εταίρου δεσμεύουν την εταιρεία ακόμα κι αν οι εταίροι είχαν συμφωνήσει μεταξύ τους ότι η εκπροσώπηση της εταιρείας θα ασκείται από περισσότερους ή απ' όλους τους εταίρους.²⁰

3.4 Το καταστατικό της Ομόρρυθμης Εταιρείας (Ο.Ε.)

Σύμφωνα με το άρθρο 259 παράγραφος 1 του νόμου 4072 / 2012 γίνεται αναφορά στο ελάχιστο περιεχόμενο του καταστατικού της ομόρρυθμης εταιρείας. Τα ελάχιστα στοιχεία που καταχωρίζονται στο ΓΕΜΗ είναι το όνομα και η κατοικία των εταίρων, η εταιρική επωνυμία, η έδρα και ο σκοπός της εταιρείας καθώς και ο εκπρόσωπος της.

¹⁷ Βλ. Ψυχομάνη, εις ΔικΠε, ό.π., αριθμ.9

¹⁸ Σε αντίθεση με την νομολογία, για παράδειγμα βλ.ΑΠ 1252/78 ΕΕμοΔ 1979,561, ΠολΠρΑθ 960/77 ΕΕμπΔ 1978,206,ΕφΑθ 320/75 ΕΕμπΔ 1975,569

¹⁹ Βλ. Αντωνόπουλο, ό.π., σελ 80

²⁰ Έτσι αφενός εξυπηρετούνται οι εμπορικές συναλλαγές, αφετέρου εναρμονίζεται το ουσιαστικό και το δικονομικό δίκαιο αφού η ΚΠολΔ 62 εδ. Β' αναγνωρίζει στις ενώσεις προσώπων την ικανότητα του διάδικου, βλ. και Αιτιολογική έκθεση του ν.4072/2012, σελ.66

Αναλυτικότερα, όπως έχει ήδη αναφερθεί οι εταίροι πρέπει να είναι δύο ή περισσότεροι για την σύσταση της εταιρείας, ενώ στο καταστατικό πρέπει να περιέχεται η ιδιόχειρή υπογραφή του καθενός ως σημείο απόδειξης της εγκυρότητας του εγγράφου σύστασης της εταιρείας κατά την ΑΚ 160.

Όσον αφορά την επωνυμία δηλαδή το όνομα με το οποίο το νομικό πρόσωπο εμφανίζεται και πραγματοποιεί συναλλαγές μπορεί να σχηματίζεται είτε από το όνομα ενός ή περισσότερων εταιρειών είτε από το αντικείμενο της επιχείρησης είτε από άλλες διατάξεις με την προσθήκη των λέξεων Ομόρρυθμη Εταιρεία ολογράφως είμαι την συντόμευση Ο.Ε. (άρθρο 250 παρ1). Μέχρι πολύ πρόσφατα ίσχυε πως οι εταίροι μιας εταιρείας ήταν υποχρεωμένοι να σχηματίζουν την επωνυμία της από τα ονόματα τους, ενώ πλέον μπορούν να την σχηματίζουν και από το αντικείμενο της επιχείρησης από άλλες ενδείξεις σύμφωνα με το αντικείμενο δραστηριοποίησης της. Είναι προφανές πως οι εταίροι εκείνοι που επιλέγουν να μην αναγράφεται το όνομα τους στην επωνυμία της επιχείρησης έχουν τα ίδια ακριβώς δικαιώματα και υποχρεώσεις με εκείνους των οποίων τα ονόματα αποτελούν την επωνυμία της εταιρείας. Με βάση την αρχή της διάρκειας η εταιρεία μπορεί να συνεχίσει να λειτουργεί με την ίδια επωνυμία ανεξάρτητα από το εάν το πρόσωπο του οποίου το όνομα αναγράφεται στην Ομόρρυθμη Εταιρεία έχει πεθάνει ή έχει αποχωρήσει, αρκεί φυσικά να υπάρχει συγκατάθεση του ή των κληρονόμων του για τη διατήρηση της επωνυμίας σύμφωνα με τις προβλέψεις του άρθρου 250 παράγραφος 2.

Να αναφερθεί επίσης πως εάν οποιοσδήποτε τρίτος συναλλάσσεται με την εταιρεία και έχει οποιαδήποτε αξίωση εναντίον της και κινηθεί μέσω δικαστικής οδού, τότε μπορεί να έχει αξιώσεις τόσο εναντίον της ίδιας της ομόρρυθμης εταιρείας όσο και οποιουδήποτε γνωρίζει ότι είναι ομόρρυθμος εταίρος της.²¹

Στο καταστατικό μπορεί να είναι προσδιορισμένος ο χρόνος διάρκειας ζωής της εταιρείας χωρίς αυτό να σημαίνει ότι μία αναφορά του χρόνου διάρκειας της δημιουργεί οποιοδήποτε ακυρότητα σε αυτήν. Εάν για παράδειγμα δεν προσδιορίζεται ο χρόνος διάρκειας ζωής της σημαίνει πως είναι αόριστος σύμφωνα με τις διατάξεις του ΑΚ 765,766,767.

Να αναφερθεί πως συνήθως ο χρόνος διάρκειας της εταιρείας είναι συγκεκριμένος δηλαδή προσδιορίζεται η ημερομηνία και το έτος που θα λειτουργεί.

²¹ Βλ. Ν. Ρόκα ό.π., σελ.131

Πολλές φορές αυτό συνάδει με κάποιο συγκεκριμένο μελλοντικό γεγονός που μπορεί να λάβει χώρα.²²

3.5 Η έδρα της Ομόρρυθμης Εταιρείας (Ο.Ε.)

Η έδρα της εταιρείας πρέπει να εμπεριέχει την πόλη που βρίσκεται, την οδό, τον αριθμό και σύμφωνα με την επιλογή των εταίρων τον τόπο εμπορικής και γενικής επιχειρηματικής δραστηριότητας της εταιρείας. Ο προσδιορισμός των παραπάνω στοιχείων είναι απαραίτητος για τον έλεγχο και την εκπλήρωση των φορολογικών υποχρεώσεων της ομόρρυθμης εταιρείας απέναντι στην φορολογική αρχή, στις τράπεζες στα φυσικά και νομικά πρόσωπα καθώς και για την επίδοση κάθε φύσεως δικογράφων και γενικά εγγράφων προς το νομικό πρόσωπο της εταιρείας.

Να διευκρινίσουμε πως ο τόπος στον οποίο γίνεται η διαχείριση των εταιρικών υποθέσεων, δηλαδή το μέρος όπου λαμβάνονται οι εταιρικές αποφάσεις για την επιδίωξη του εταιρικού σκοπού της εταιρείας δεν είναι απαραίτητο να συμπίπτει με την ειδική εμπορική κατοικία των διαχειριστών εταίρων της εταιρείας. Αυτό συμβαίνει γιατί η άσκηση της εμπορίας από την πλευρά της ομόρρυθμης εταιρείας είναι εκείνη που προσδίδει την εμπορική ιδιότητα και στους εταίρους.²³

3.6 Οι εισφορές των Εταίρων της Ομόρρυθμης Εταιρείας (Ο.Ε.)

Ένα από τα βασικότερα χαρακτηριστικά που διέπουν μία ομόρρυθμη εταιρεία είναι η υποχρέωση που έχουν οι εταίροι της να καταβάλουν εισφορές προκειμένου να επιτευχθεί ο κοινός σκοπός της εταιρείας. Η υποχρέωση καταβολής εισφοράς από τους μετόχους αποτελεί ένα ουσιαστικό στοιχείο της εταιρικής σύμβασης.

Η εισφορά του κάθε εταίρου μπορεί να είναι ετεροειδείς, καθώς να είναι και παροχή χρημάτων, πάσης φύσεως πραγμάτων, κινητών ή ακινήτων, άυλων αγαθών όπως τεχνογνωσία, πελατεία, δικαιώματα σε επωνυμία, σήμα κλπ,²⁴

²² Βλ. Κ. Παμπούκη, Σημειώσεις δικαίου ομόρρυθμης εταιρείας, 1992, σελ.83

²³ Αντίθετος ο Ψυχομανής εις ΔικΠΕ, ό.π., αριθμ. 36

²⁴ Βλ. Ν.Ρόκα, ό.π., σελ. 46, σχετικά με την φύση των εισφορών, καθώς επίσης και Αντωνόπουλο, ό.π., σελ.136

Φυσικά γίνεται κατανοητό και είναι αυτονόητο ότι στην περίπτωση που κάποιος εταίρος συνεισφέρει με κάποιο περιουσιακό στοιχείο στην ομόρρυθμη εταιρεία, όπως για παράδειγμα με ένα ακίνητο, πρέπει να ακολουθείται και το απαραίτητο συμβολαιογραφικό έγγραφο για αυτό.

Οι εισφορές των ομόρρυθμων εταιρειών δε χρειάζεται να είναι ίσες μεταξύ τους ή ανάλογες προς την συμμετοχή των εταίρων στα κέρδη και στην ζημιές της εταιρείας.²⁵

Τέλος όλες οι εισφορές που μπορεί να βρίσκονται στην Ομόρρυθμη Εταιρεία πρέπει να μην απαγορεύονται από το καταστατικό της.

3.7 Η δημοσιότητα της Ομόρρυθμης Εταιρείας (Ο.Ε.)

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει για να αποκτήσει μία Ομόρρυθμη Εταιρεία νομική προσωπικότητα πρέπει να καταχωρηθεί στο ΓΕΜΗ σύμφωνα με το άρθρο 251 παράγραφος 2 του νόμου 4072 / 2012. Έτσι για την σύσταση της εταιρείας οι συμβαλλόμενοι ενώπιον της Υπηρεσίας Μιας Στάσης δηλαδή της αρμόδιας υπηρεσίας του ΓΕΜΗ προβαίνουν στις παρακάτω ενέργειες σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 του νόμου 3853 / 2010.

- A.** Καταθέτουν το συμφωνητικό σύστασης της εταιρείας.
- B.** Υποβάλουν υπογεγραμμένη την αίτηση καταχώριση στο ΓΕΜΗ.
- Γ.** Υποβάλουν αίτηση για την καταχώριση της επωνυμίας στο οικείο επιμελητήριο και για την εγγραφή της εταιρείας ως μέλος σε αυτό.
- Δ.** Καταβάλουν το γραμμάτιο του κόστους σύστασης της εταιρείας.
- E.** Υποβάλουν δήλωση για τον φόρο συγκέντρωσης κεφαλαίου και εξοφλούν άμεσα το φόρο που αναλογεί.
- Στ.** Υποβάλουν το μισθωτήριο συμβόλαιο ή τον τίτλο κυριότητας ή την υπεύθυνη δήλωση δωρεάν παροχής του χώρου για εγκατάστασης της εταιρείας.
- Z.** Υποβάλουν και συμπληρώνουν τα απαραίτητα έντυπα για τη χορήγηση αριθμού φορολογικού μητρώου και την εγγραφή των εταίρων και διαχειριστών στους οικείους ασφαλιστικούς οργανισμούς κοινωνικής ασφάλισης.

²⁵ Έτσι e contrario και κατ' αποτέλεσμα. Βλ. Γεωργιάδης Α., Σταθόπουλος Μ. ΑΚ ΙV, άρθρο 741, αριθμ.24, σελ.8

Μετά την ολοκλήρωση των παρακάτω προαναφερθέν ενεργειών, την ίδια ημέρα ή το αργότερο την επόμενη εργάσιμη ημέρα, η Υπηρεσία Μιας Στάσης, υποχρεούνται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 του νόμου 3853 / 2010 να προβεί στα ακόλουθα.

A. Να προβεί σε έλεγχο των αιτήσεων καταχωρώντας το συμφωνητικό σύστασης ως προς την νομιμοποίηση του αιτούντος και την πληρότητα των στοιχείων των εγγράφων που αυτός υπέβαλε.

B. Να προβεί μέσω της πρόσβασης τα ηλεκτρονικά αρχεία του ΓΕΜΗ σε προ έλεγχο της επωνυμίας και του διακριτικού τίτλου και στην χορήγηση προέγκρισης χρήσης αυτών. Εφόσον η προτεινόμενη επωνυμία ή ο διακριτικός τίτλος προσκρούει σε προγενέστερη καταχώρηση, η Υπηρεσία Μιας Στάσης ενημερώνει τους ενδιαφερόμενους και μετά από συνεννόηση μαζί τους προβαίνει σε τροποποίηση και προωθεί την σχετική αίτηση στο αρμόδιο επιμελητήριο.

Γ. Να προβεί στην είσπραξη του γραμματίου ενιαίου κόστους σύστασης εταιρείας και του φόρου συγκέντρωσης κεφαλαίου καθώς και στην χορήγηση σχετικής απόδειξης καταβολής του γραμματίου ενιαίου κόστους σύστασης εταιρείας και του φόρου συγκέντρωσης κεφαλαίου.

Δ. Να μεριμνήσει για την χορήγηση ΑΦΜ στους εταίρους όπου απαιτείται καθώς και για την έκδοση των απαιτούμενων πιστοποιητικών ασφάλισης και φορολογικής ενημερότητας

Ε. Με την επιφύλαξη του άρθρου 5 παράγραφος 3 του νόμου 3853/2010 να μεριμνήσει για την καταχώριση και εγγραφή της εταιρείας στην υπηρεσία ή στο τμήμα ΓΕΜΗ του άρθρου 2 του νόμου 3419/2005 όπως αυτός τροποποιήθηκε με το άρθρο 13 του νόμου 3853/2010 και για τη χορήγηση αριθμού ΓΕΜΗ και κωδικού αριθμού καταχώρησης που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 7 του νόμου 3419/2005 όπως αυτός τροποποιήθηκε με το άρθρο 13 νόμου 3853/2010.

Στ. Να μεριμνήσει μέσω πρόσβασης στα ηλεκτρονικά αρχεία στην έκδοση ΑΦΜ της εταιρείας καθώς και στην εγγραφή της εταιρείας στους οικείους οργανισμούς κοινωνικής ασφάλισης καθώς και προβαίνει στην εγγραφή της εταιρείας στο αρμόδιο επιμελητήριο.

Να επισημάνουμε πως στην περίπτωση που κατά την διάρκεια της καταχώρησης της σύστασης της εταιρείας, τα απαραίτητα έγγραφα και δικαιολογητικά δεν πληρούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις, οι ενδιαφερόμενοι καλούνται μέσω τηλεομοιότυπου ή ηλεκτρονικού ταχυδρομείου να προβούν στις απαραίτητες διορθώσεις μέσα σε δύο εργάσιμες ημέρες ή εφόσον δικαιολογείται από τις περιστάσεις σε 10 εργάσιμες ημέρες από τη λήψη της σχετικής πρόσκλησης. Σε περίπτωση που παρέλθει η προθεσμία η σύσταση της εταιρείας δεν καταχωρείται στο ΓΕΜΗ και το γραμμάτιο ενιαίου κόστους σύστασης εταιρείας και ο φόρος συγκέντρωσης κεφαλαίου που καταβλήθηκαν επιστρέφονται ολόκληρα ή εν μέρει σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 του νόμου 3853 / 2010.

Με την ολοκλήρωση της διαδικασίας η Υπηρεσία Μιας Στάσης χορηγεί βεβαίωση στην οποία αναγράφονται οι ενέργειες οι οποίες πραγματοποιήθηκαν καθώς και τι αποτελέσματα είχαν. Η Υπηρεσία Μιας Στάσης, οφείλει να διαβιβάσει ηλεκτρονικά ή με τηλεομοιότυπο την βεβαίωση ολοκλήρωσης της διαδικασίας σύστασης της εταιρείας και εντός 15 εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία σύστασης της τον πλήρη φυσικό φάκελο αυτής στο τμήμα ΓΕΜΗ ή στον κατά τόπο με βάση την έδρα της εταιρείας αρμόδια υπηρεσία ΓΕΜΗ.

Από την καταχώριση της το ΓΕΜΗ η εταιρεία αποκτά νομική προσωπικότητα σύμφωνα με το άρθρο 251 νόμο 4072 / 2012 δηλαδή όπως έχει ήδη προαναφερθεί η καταχώριση έχει συστατικό χαρακτήρα και η καταχώριση στο ΓΕΜΗ υπερισχύει οποιοδήποτε άλλης καταχώριση στα βιβλία προσωπικών εταιρειών.

3.8 Απόκτηση Εταιρικής ιδιότητας, εισαγωγή και έξοδος Εταίρου

Με τον όρο εταιρική ιδιότητα νοείται το σύνολο των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που δημιουργεί η έννομη σχέση η οποία συνδέει κάθε έτερο με το νομικό πρόσωπο της ομόρρυθμης εταιρείας. Η εταιρική ιδιότητα αποκτάται με τη συμμετοχή και μόνο του εταίρου κατά τη σύναψη της εταιρικής σύμβασης κατά τη σύσταση δηλαδή της εταιρείας.

Αφότου έχει συσταθεί η εταιρεία είναι δυνατή η απόκτηση της εταιρικής ιδιότητας με βάση την σύμβαση που καταρτίζεται ανάμεσα στον έτερο και την εταιρεία φυσικά μόνο εάν το καταστατικό επιτρέπει την μεταγενέστερη απόκτηση αυτής της ιδιότητας και εφόσον έχει παρθεί η απόφαση από όλους τους εταίρους. Η

τροποποίηση του εταιρικού καταστατικού πρέπει να καταχωρηθεί στο ΓΕΜΗ για να αποδεικνύεται η είσοδος του νέου εταίρου με κάθε νόμιμο αποδεικτικό μέσο.²⁶

Σύμφωνα με το νόμο 4072 / 2012 στο άρθρο 256 ορίζεται ότι η εταιρική συμμετοχή μπορεί να μεταβιβάζεται ολικά ή μερικά εάν αυτό φυσικά προβλέπεται στην εταιρική σύμβαση ή συναινούν προς αυτό όλοι οι εταίροι.²⁷ Η εταιρική συμμετοχή σε Ομόρρυθμη Εταιρεία είναι μεταβιβάσιμη όχι μόνο σε περίπτωση θανάτου αλλά και εν ζωή κάποιου εταίρου. Η μεταβίβαση της εταιρικής συμμετοχής αποτελεί εκπονητική δικαιοπραξία και συντελείται με βάση το δίκαιο της εκχώρησης. Στις περιπτώσεις μεταβίβασης της εταιρικής ιδιότητας και εξόδου του εταίρου είναι δυνατόν να έρθει στην θέση του κάποιος άλλος ή άλλα πρόσωπα. Το κυριότερο όμως θέμα που προκύπτει είναι εκείνο της ευθύνης του νεοεισερχόμενου εταίρου. Για τον λόγο αυτό σε αυτό το σημείο έρχεται ο νέος νόμος 4072 / 2012 ο οποίος ορίζει ότι ο εταίρος που εισέρχεται στην εταιρεία ευθύνεται απεριόριστα και εις ολόκληρων και για τα υπάρχοντα πριν από την είσοδο του εταιρικά χρέη. Να αναφερθεί πως ο νέος εταίρος αποκτά τα ίδια δικαιώματα με τα δικαιώματα των παλαιών εταίρων και έχει τις ίδιες υποχρεώσεις.²⁸

Η απώλεια της εταιρικής ιδιότητας παύει να ισχύει μόνο όταν επέρχεται η διαγραφή της εταιρείας από το ΓΕΜΗ όπως προβλέπεται από το άρθρο 2868 παράγραφος 1 του νόμου 4072 / 2012. Σε περίπτωση εξόδου κάποιου εταίρου η εταιρική ιδιότητα παύει να υφίσταται γενικά όπως αυτό προβλέπεται από την εταιρική σύμβαση αλλά και σε περίπτωση του θανάτου ή πτώχευσης του εταίρου.

Ακόμη έξοδος εταίρου μπορεί να πραγματοποιηθεί ανάλογα με το αν η Ομόρρυθμη Εταιρεία είναι ορισμένου ή αορίστου χρόνου.²⁹

Όσον αφορά τον εξερχόμενο από την εταιρεία εταίρο, έχει αξίωση κατά της εταιρείας για καταβολή της πλήρους αξίας της συμμετοχής του δηλαδή των αντικειμένων που έχεις φέρει στην εταιρεία όπως αυτό ορίζεται από το άρθρο 264 παράγραφος 2, ενώ εάν το δικαστήριο κρίνει ότι δε συντρέχει λόγος, ο εξερχόμενος εταίρος δεν έχει αξίωση καταβολής της αξίας της συμμετοχής του. Στην περίπτωση που οι εταίροι δε συμφωνήσουν ως προς την αξία της συμμετοχής του εξερχόμενου, η αξία πρέπει να καταβληθεί όπως ορίζεται από το Μονομελές Πρωτοδικείο της

²⁶ Βλ. ΕφΘεσ 1470/1955 Αρμ 1995,1302 και ΕφΘεσ 1066/94 Αρμ 48,560

²⁷ Βλ. Αιτιολογική έκθεση του ν.4072/2012 σελ.67

²⁸ Βλ. Αντωνόπουλο, ό.π., σελ. 118 και Ν.Ρόκα, ό. π., σελ.97

²⁹ Βλ. Αιτιολογική έκθεση του ν.4072/2012 σελ.67

έδρας της εταιρείας, το οποίο θα δικάσει την υπόθεση. Εάν η εταιρική περιουσία δεν επαρκεί για την κάλυψη των χρεών της εταιρείας ο εξερχόμενος υποχρεούνται να τα καλύψει κατά τον λόγω της συμμετοχής του στις ζημιές σύμφωνα με το άρθρο 264 παράγραφος 3.

3.9 Διαχείριση και εκπροσώπηση της Ομόρρυθμης Εταιρείας (Ο.Ε.)

Σύμφωνα με το άρθρο 254 του νόμου 4072 / 2012 το δικαίωμα διαχείρισης αλλά και την υποχρέωση στην Ομόρρυθμη Εταιρεία έχουν όλοι οι εταίροι εκτός αν προβλέπεται κάτι διαφορετικό στην εταιρική σύμβαση. Σε πολλές περιπτώσεις στις οποίες απαιτείται ταχύτητα και ευελιξία μπορεί να υπάρξει ατομική διαχείριση της εταιρείας από κάποιον εταίρο, ο οποίος ενεργεί και συναλλάσσεται στο όνομα της εταιρείας αλλά και για λογαριασμό της.³⁰

Στην περίπτωση που ένας από τους υπόλοιπους εταίρους δεν συμφωνεί με την ενέργεια μίας πράξης τότε ο διαχειριστής οφείλει να μην την πραγματοποιήσει.

Σύμφωνα με το άρθρο 252 του νόμου 4072 / 2012 ορίζεται πως οι σχέσεις των εταίρων ρυθμίζονται από την εταιρική σύμβαση και ο κάθε εταίρος έχει την δικιά του ευθύνη. Φυσικά και κατά τη διάρκεια λήψης των αποφάσεων απαιτείται συμφωνία όλων των εταίρων ή εφόσον έχει συμφωνηθεί μπορεί να πραγματοποιηθεί και η λήψη αποφάσεων σύμφωνα με την πλειοψηφία.

3.10 Δικαιώματα και υποχρεώσεις των Ομόρρυθμων Εταίρων

Πρωταρχικό δικαίωμα των εταίρων είναι η συμμετοχή στην λήψη αποφάσεων σε θέματα που αφορούν την εταιρία. Ο κάθε εταίρος πρέπει να ενημερώνεται λεπτομερώς για όσα σχετίζονται με την εταιρεία, να εκφράζει την γνώμη του ελεύθερα και φυσικά να έχει το δικαίωμα να ψηφίζει. Τα δικαιώματα αυτά δεν μπορούν να περιοριστούν καθώς πηγάζουν από την ίδια την εταιρική ιδιότητα όπως ορίζεται από το άρθρο 253 παράγραφος 1 του νόμου 4072/2012.

³⁰ Κατά την διατύπωση του παλαιότερου νόμου «υπό την εταιρικήν επωνυμίαν»

Κάθε εταίρος έχει το δικαίωμα να ψηφίζει στην γενική συνέλευση των εταίρων συμμετέχοντας στην λήψη αποφάσεων που αφορούν την εταιρία. Το δικαίωμα αυτό δεν μπορεί να αποκλειστεί και όπως αναφέραμε και προηγουμένως οι αποφάσεις λαμβάνονται ομόφωνα εκτός αν προβλέπεται στο καταστατικό η λήψη απόφασης με πλειοψηφία.

Σύμφωνα με την ΑΚ755 κάθε εταίρος έχει δικαίωμα να πληροφορείται αυτοπροσώπως για την πορεία των εταιρικών υποθέσεων να προβαίνει στον έλεγχο των βιβλίων και των εγγράφων της εταιρείας, καθώς και να καταρτίζει περίληψη σχετικά με την περιουσιακή κατάσταση της εταιρείας.³¹

Ο λόγος που ορίζονται τα παραπάνω, είναι για να προστατεύονται τα συμφέροντα της εταιρείας αλλά και των εταίρων και να υπάρχει καλύτερη διαχείριση των υποθέσεων που αφορούν την εταιρία. Σε περίπτωση που κάποιος διαχειριστής έχει αναλάβει τα καθήκοντά κάποιου εταίρου τότε έχει το δικαίωμα να ζητάει τις σχετικές πληροφορίες που αφορούν την εξέλιξη των εταιρικών υποθέσεων οι οποίες εμπíπτουν στα δικαιώματα του εταίρου που εκπροσωπεί.

Όσον αφορά το δικαίωμα συμμετοχής των εταίρων στα κέρδη και στην ζημιά της εταιρείας, σύμφωνα με το νέο νόμο 4072 / 2012 με το άρθρο 255, οι εταίροι συμμετέχουν στα κέρδη και στις ζημίες της εταιρείας ανάλογα με το ποσό της εισφοράς τους. Μόνο μετά από αντίθετη συμφωνία συμμετέχουν κατά ίσα μέρη. Να επισημάνουμε πως απαγορεύεται ο πλήρης αποκλεισμός κάποιου εταίρου από την συμμετοχή του στα κέρδη και στις ζημίες της εταιρείας. Μόνο εάν έχει επέλθει κάποια συμφωνία με άλλου είδους ωφέλειας προς αυτόν.^{32,33}

Τέλος η βασικότερη υποχρέωση των ομόρρυθμων εταίρων είναι η καταβολή εισφοράς σύμφωνα με το άρθρο 249 παράγραφος 2 του νόμου 4072 / 2012, ΑΚ 741,742,744. Η εισφορά αποτελεί το βασικό στοιχείο της εταιρείας και είναι απαραίτητη για την συμμετοχή κάποιου εταίρου στην εταιρεία. Όπως αναφέραμε και προηγουμένως εισφορά δεν είναι απαραίτητο να έχει υλική μορφή αλλά μπορεί να είναι και άυλη. Να αναφέρουμε πως ο εταίρος είναι υποχρεωμένος να απέχει από οποιαδήποτε πράξη η οποία αντιτίθεται στον εταιρικό σκοπό σύστασης της ομόρρυθμης εταιρείας.

³¹ Βλ. Μαρίνο εις ΔικΠΕ, ό.π., αριθ.53

³² Βλ. Λιακόπουλο, στον ΑΚ Γεωργιάδη- Σταθόπουλο, 1982, άρθρα 753-764, αριθμ. 2

³³ Βλ. Αντωνόπουλο, ό.π., σελ.152, Ν.Ρόκα, ό.π., σελ.152, Ν.Ρόκα, ό.π., σελ.62, Λιακόπουλο, ό.π., άρθρα 763-764

3.11 Μετατροπή Ομόρρυθμης Εταιρείας (Ο.Ε.) σε Νέο Τύπο (Α.Ε.,Ε.Π.Ε)

Η μετατροπή της ομόρρυθμης εταιρείας είναι ο μετασχηματισμός του νομικού τύπου της εταιρείας ο οποίος επέρχεται με την τροποποίηση του καταστατικού της. Ο μετασχηματισμός αυτός διακρίνεται σε δύο είδη. Πρώτον στον καταχρηστικό μετασχηματισμό ο οποίος συνδέεται με την λύση και εκκαθάριση της ομόρρυθμης εταιρείας και την ίδρυση άλλης εταιρείας νέου τύπου στη θέση της. Και δεύτερον ο κατά κυριολεξία μετασχηματισμός κατά τον οποίον μεταβάλλεται ο νομικός τύπος της ομόρρυθμης εταιρείας και τροποποιείται το καταστατικό της αφού βεβαίως πρώτα έχουν συμφωνήσει οι εταίροι της.

Αναλυτικότερα ο μετασχηματισμός της ομόρρυθμης εταιρείας σε ετερόρρυθμη εταιρεία μπορεί να πραγματοποιηθεί χωρίς ειδική νομοθετική πρόβλεψη επειδή δεν προσβάλλονται τα συμφέροντα τρίτων, όπως περιγράφεται στο Άρθρο 15 παράγραφος 1 περ. γ' νομός 3419 / 2005.³⁴

Η Ομόρρυθμη Εταιρεία ή η ετερόρρυθμη εταιρεία μπορεί να μετατραπεί σε εταιρεία περιορισμένης ευθύνης σύμφωνα με το άρθρο 53 του νόμου 3190 / 1955. Τα βήματα που πρέπει να ακολουθηθούν είναι πρώτον η ομόφωνη απόφαση των μελών της ομόρρυθμης εταιρείας εφόσον δεν προβλέπεται διαφορετικά στο καταστατικό, δεύτερον η απόφαση αυτή πρέπει περιλαμβάνει συμβολαιογραφικό έγγραφο και να περιέχει το ελάχιστο περιεχόμενο καταστατικού της ΕΠΕ σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 του νόμου 3190 / 1955. Τρίτον να γίνει αποτίμηση της περιουσίας της ομόρρυθμης εταιρείας όπως προβλέπεται από το άρθρο 5 του νόμου 3190 / 1955 δηλαδή κατά το άρθρο 9 του νόμου περί ανώνυμης εταιρίας. Και τέταρτον να τηρηθούν οι διατυπώσεις δημοσιότητας όπως ορίζονται από τα άρθρα 13 παράγραφος 2Α και 15 παράγραφος 1 περ. Β και 16 παράγραφος 1 περ. Α έως Γ του νόμου 34 109 / 2005 που σύμφωνα με αυτά ολοκληρώνει την μετατροπή. Να αναφέρουμε πως η επωνυμία της εταιρείας που μετατρέπεται σε ΕΠΕ μπορεί να διατηρηθεί αρκεί να προστεθούν οι λέξεις εταιρεία περιορισμένης ευθύνης όπως ορίζεται από το άρθρο 53 παράγραφος 3 του νόμου 3190 / 1955.

³⁴ Βλ. Αλεξανδρίδου, ό.π., σελ. 224-225, Αντωνόπουλο, ό.π., σελ.105 αρ.4, Κ. Παμπούκη, Δίκαιο Εμπορικών Εταιριών. Γενικών Μέρους, 1979, σελ.129

Όσον αφορά την μετατροπή μίας ομόρρυθμης εταιρίας σε ανώνυμη εταιρεία αυτό πραγματοποιείται υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις όπως ορίστηκαν στο άρθρο 17 του νόμου 2339 / 1995.³⁵

Πρώτον από την ομόφωνη απόφαση των εταίρων εφόσον δεν προβλέπεται διαφορετικά στο καταστατικό της. Δεύτερον η απόφαση αυτή πρέπει να περιβληθεί τον τύπο του συμβολαιογραφικού εγγράφου και να περιέχει το ελάχιστο περιεχόμενο του καταστατικού της ανώνυμης εταιρίας. Τρίτον να πραγματοποιηθεί αποτίμηση της εταιρικής περιουσίας από την επιτροπή του άρθρου εννέα του νόμου 2190 / 1920. Τέταρτον να εγκριθεί η απόφαση από την διοίκηση και πέμπτο να τηρηθούν οι διατυπώσεις δημοσιότητας σύμφωνα με το άρθρο 7B παράγραφος ένα του νόμου 2190 / 1920 και των άρθρων 42επ. εμπΝ με προφανώς την καταχώριση στο ΓΕΜΗ για να πραγματοποιηθεί η μετατροπή.³⁶

Να επισημάνουμε πως ο κάθε εταίρος λαμβάνει μετοχές της Ανώνυμης Εταιρείας ανάλογα με την αξία που έχει η συμμετοχή του στην Ομόρρυθμη Εταιρεία. Η επωνυμία της ανώνυμης εταιρείας που μετατρέπεται μπορεί να διατηρηθεί όπως και στην περίπτωση μετατροπής σε ΕΠΕ ενώ οι ομόρρυθμοι εταίροι εξακολουθούν να ευθύνονται και να έχουν δικαιώματα αλλά και εταιρικές υποχρεώσεις μέχρι την μετατροπή και ολοκλήρωση της εγγραφής της εταιρείας σε ανώνυμη στο ΓΕΜΗ.³⁷ Ενώ τέλος να επισημάνουμε πως είναι δυνατή και η μετατροπή μιας ομόρρυθμης ή ετερόρρυθμης εταιρείας σε συνεταιρισμό περιορισμένης ή απεριόριστης ευθύνης.³⁸

³⁵ ΕφΘεσ 1845/2008, ΕπισκΕΔ 2008, με παρατ. Παμπούκη, 1208 επ.

³⁶ Η δημοσίευση στο τεύχος ανώνυμων εταιριών έχει για την ανώνυμη εταιρία βεβαιωτική λειτουργία, ενώ με την δημοσίευση στον διαδικτυακό τόπο του Γ.Ε.Μ.Η. ο μετασχηματισμός της εταιρίας αντιτάσσεται έναντι των τρίτων

³⁷ Η ευθύνη αυτή διαρκεί επί πέντε χρόνια από τη συντέλεση της καταχώρισης της αε στο ΓΕΜΗ, καθώς έχει τα ίδια χαρακτηριστικά που είχε πριν τον μετασχηματισμό και εφαρμόζεται αναλόγως η 64ΕμοΝ, βλ. και Αντωνόπουλο, ό.π.,σελ.109

³⁸ Βλ. Αντωνόπουλο, ό.π., σελ.109

3.12 Συγχώνευση Ομόρρυθμης Εταιρείας (Ο.Ε.) με άλλη Εταιρεία μεγαλύτερου μεγέθους

Με την έννοια συγχώνευση νοείται η συνένωση δύο ή περισσότερων ομόρρυθμων εταιρειών σε μία με την κατάρτιση μεταξύ τους συμβάσης. Υπάρχουν τρεις τρόποι για να πραγματοποιηθεί.

A. Με τη δημιουργία μιας νέας εταιρείας στην οποία οργανώνεται νέο καταστατικό και απαρτίζεται από μέλη και περιουσιακά στοιχεία των εταιρειών που ενώνονται.³⁹

B. Με απορρόφηση όταν δηλαδή συμφωνείται η ενσωμάτωση της μίας στην άλλη εταιρεία αλλά και των λειτουργιών που διακατέχουν αυτήν.

Γ. Με εξαγορά, δηλαδή όταν μία εταιρεία εξαγοράζει την άλλη και προφανώς λαμβάνει τα περιουσιακά της στοιχεία ενώ τα μέλη της εξαγοραζόμενης αποζημιώνονται και χάνουν την εταιρική τους ιδιότητα.

Για να πραγματοποιηθεί μία από τις παραπάνω κατηγορίες συγχώνευσης πρέπει η απόφαση να ληφθεί ομόφωνα από όλα τα μέλη της ομόρρυθμης εταιρείας εκτός φυσικά εάν ορίζεται κάτι διαφορετικό στο καταστατικό της αλλά και φυσικά οι συμβάσεις συγχώνευσης να υποβληθούν στην δημοσιότητα κατά το νόμο 3853 / 2010.

3.13 Λύση και εκκαθάριση της Ομόρρυθμης Εταιρείας (Ο.Ε.)

Οι κυριότεροι λόγοι λύσης της ομόρρυθμης εταιρείας σύμφωνα με το νόμο 4072 / 2012 στο άρθρο 259 παράγραφος 1 αναφέρονται συνοπτικά στην συνέχεια. Αρχικά εάν έχει επέλθει ο χρόνος διάρκειας της ομόρρυθμης εταιρείας όπως αυτός είχε οριστεί όταν δημιουργήθηκε.⁴⁰ Επίσης με την ομόφωνη απόφαση των εταίρων σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 του νόμου 3419 / 2005.⁴¹ Ακόμη εάν κηρυχθεί η Ομόρρυθμη Εταιρεία σε κατάσταση πτώχευσης και τέλος με δικαστική απόφαση ύστερα από αίτησή εφόσον υπάρχει σπουδαίος λόγος. Για παράδειγμα

³⁹ Βλ. Κ. Παμπούκη, ό.π., σελ. 141, Αντωνόπουλο, ό.π., σελ. 111

⁴⁰ Βλ. και Αντωνόπουλο, ό.π., σελ. 224

⁴¹ Βλ. και Αντωνόπουλο, ό.π., σελ. 228

σημαντικός λόγος λύσης της ομόρρυθμης εταιρείας είναι ο θάνατος κάποιου εταίρου αλλά και η καταγγελία της εταιρείας.

Να επισημάνουμε πως η λύση της ομόρρυθμης εταιρείας δεν ισοδυναμεί και με την εξαφάνιση της καθώς διαθέτει νομική προσωπικότητα. Στην θεωρία και στην νομολογία υποστηρίζεται μάλιστα ότι είναι δυνατή η αναβίωση της ομόρρυθμης εταιρείας υπό ορισμένες προϋποθέσεις με ανάλογη εφαρμογή του άρθρου 47 Α παράγραφος 4 του κ. ν.2190 / 1920.⁴² Αμέσως μετά τη λύση της εταιρείας ακολουθεί η εκκαθάριση της με σκοπό την ικανοποίηση όλων των εταιρικών δανειστών, την εξόφληση των εταιρικών χρεών και στη συνέχεια την απόδοση των εισφορών στους εταίρους.⁴³

⁴² Βλ. Μαστροκώστα, Η πτώχευση του εταίρου εκκαθάριση ομόρρυθμης εταιρείας, 1995 σελ. 25 επ., Μητρούλη, Η πτώχευσις της ομόρρυθμου εταιρείας, 1958 ΕφΠατρ 323/2008, ΕπισκΕΔ2008 με παρατ. Κ. Παμπούκη

⁴³ ΕφΑΘ 1127/2011, ΔΕΕ 2011,1030επ.

Κεφάλαιο 4.

Στο Κεφάλαιο (4), αναφερόμαστε στην σύσταση και τα χαρακτηριστικά της Ανώνυμης Εταιρείας (Α.Ε.), στο σκοπό λειτουργίας και στον διαχωρισμό μεταξύ των Α.Ε.

4.1 Ορισμός της Ανώνυμης Εταιρείας (Α.Ε.)

Η ανώνυμη εταιρεία (Limited company by Shares) αποτελεί μία κεφαλαιουχική εταιρεία που έχει νομική προσωπικότητα στην οποία η εταιρική ιδιότητα αφενός μεν δεν συνεπάγεται προσωπική ευθύνη του φορέα της για τις υποχρεώσεις της εταιρείας αφετέρου δεν μπορεί να ενσωματώνεται σε μετοχές ευχερώς μεταβιβαζόμενες οι οποίες παριστάνουν τμήματα του εταιρικού κεφαλαίου.⁴⁴ Από το νόμο η ανώνυμη εταιρεία ορίζεται ως εμπορική ακόμα και αν ο σκοπός λειτουργίας της δεν είναι εμπορικός ενώ οι πράξεις της κατά την κρατούσα γνώμη είναι πάντα εμπορικές.⁴⁵

Η ανώνυμη εταιρεία αποτελεί η ένωση προσώπων που επιδιώκει κερδοσκοπικό σκοπό και η οργάνωση και λειτουργία της δεν ταυτίζεται αλλά και δεν επηρεάζεται από τους εταίρους της σαν πρόσωπα. Τα πρόσωπα των εταίρων δεν έχουν σημασία καθώς η καταβολή της εισφοράς τους είναι αυτή που μετράει, ενώ υπάρχει και η περίπτωση να γίνουν μέτοχοι πρόσωπα τα οποία έχουν αντίθετα συμφέροντα από την εταιρία.

Νομικά η ιδιότητα της ανώνυμης εταιρείας κατοχυρώνεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 του κ ν 2190 / 1920 και ως εταιρεία πρέπει να τηρεί εμπορικά βιβλία και να έχει πτωχευτική ικανότητα. Η Νομική προσωπικότητα της ανώνυμης εταιρείας αποκτάται όταν καταχωρηθεί στο ΓΕΜΗ και λήγει με το πέρας της εκκαθάρισης της.

Σε αντίθεση με την Ομόρρυθμη Εταιρεία οι μέτοχοί της με τη συμμετοχή τους σε αυτήν δεν αποκτούν εμπορική ιδιότητα.⁴⁶ Η ανώνυμη εταιρεία ως νομική

⁴⁴ Εφθρακ 290/2001, ΔΕΕ 2002, 189 επ.

⁴⁵ Βλ. Αλεξανδρίδου, Δίκαιο εμπορικών εταιριών, Κεφαλαιουχικές Εταιρίες, ήδη τεύχος Β, Γ έκδοση, 2009, σελ.4 Ν.Ρόκα, Εμπορικές Εταιρίες, 2008, σελ.16

⁴⁶ ΠολΠρΑθ 4555/1995 ΕΕμπΔ 1995, 490, ΕφΘες 1188/1995 ΔΕΕ 1996, 373. Εξαίρεση, πρέπει να δεχθούμε για τον μοναδικό ή κυρίαρχο μέτοχο ο οποίος προβαίνει σε κατάχρηση της νομικής προσωπικότητας της εταιρείας, ώστε να εφαρμοσθεί η θεωρία της άρσης της αυτοτέλειας του νομικού προσώπου Βλ. Αντωνόπουλο, ό.π., σελ.6, Σωτηρόπουλο, παρατηρήσεις υπό την ΑΠ 5/1996 ΔΕΕ 1996, 935, Αλεπάκο, Παρατηρήσεις υπό την ίδια απόφαση, ΕΕμπΔ 1996, 360, Παμπούκη, Σημείωμα υπό την ίδια απόφαση, ΕπισκΕΔ 1996, 815

προσωπικότητα είναι εντελώς διαχωρισμένη όσον αφορά την περιουσία της από εκείνη των μετοχών της γεγονός που δίνει αποκλειστική ευθύνη του νομικού προσώπου της ανώνυμης εταιρίας για τα εταιρικά χρέη και τον αντίστοιχο αποκλεισμό της ευθύνης των μετοχών. Το συγκεκριμένο γεγονός είναι αυτό που αποτελεί τη βασική διαφορά μεταξύ κεφαλαιουχικών και προσωπικών εταιρειών.

4.2 Η ίδρυση της Ανώνυμης Εταιρείας (Α.Ε.)

Για να μπορέσει να ιδρυθεί μία ανώνυμη εταιρεία πρέπει να υπάρξει σύμβαση μεταξύ δύο ή περισσότερων νομικών ή φυσικών προσώπων τα οποία θα αποτελέσουν τους ιδρυτές της ανώνυμης εταιρίας. Παρόλα αυτά όμως με το νόμο 3604 / 2007 επιτρέπεται πλέον και ίδρυση ανώνυμης εταιρίας από ένα μόνο πρόσωπο. Να αναφερθεί πως η σύμβαση αυτή αποτελεί ταυτόχρονα και το καταστατικό της ανώνυμης εταιρίας και πρέπει να είναι υπογεγραμμένο από τα νομικά ή φυσικά πρόσωπα που αποτελούν τους ιδρυτές ή τον ιδρυτή της ανώνυμης εταιρίας σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 περ.α' κ.ν. 2190/1920. Η τροποποίηση του καταστατικού είναι δυνατή μόνον ύστερα από απόφαση της Γενικής Συνέλευση της και έγκριση της από το διευθυντή εμπορίου του υπουργείου ανάπτυξης.

Τα στοιχεία όμως που πρέπει να αναφέρονται και να αναγράφονται στο καταστατικό είναι τα ακόλουθα:

A. Η επωνυμία της εταιρείας.

Η εταιρική επωνυμία σχηματίζεται υποχρεωτικά από το είδος της επιχείρησης την οποία ασκεί. Δεν αποκλείεται όμως να περιλαμβάνεται και το ονοματεπώνυμο του ιδρυτή ή κάποιου άλλου φυσικού προσώπου στο οποίο θα ακολουθούν οι λέξεις Ανώνυμη Εταιρεία ή σε συντόμηση ΑΕ. Η επωνυμία της μπορεί να εκφράζεται και σε ξένη γλώσσα σε ακριβή μετάφραση ή σε λατινικά γράμματα. Η γενική συνέλευση εάν το αποφασίσει μπορεί να μεταβάλει την επωνυμία της Ανώνυμης Εταιρίας.

B. Ο σκοπός λειτουργίας της ανώνυμης εταιρίας.

Στο σκοπό λειτουργίας της ανώνυμης εταιρίας περιλαμβάνεται τόσο το αντικείμενο των δραστηριοτήτων της όσο και το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα αυτών.

Με βάση όμως στο νομό στον σκοπό αναφέρεται το είδος της δραστηριότητας που ασκεί η εταιρεία.

Γ. Η έδρα που βρίσκεται η Ανώνυμη Εταιρεία.

Σύμφωνα με το άρθρο 6, η έδρα της ανώνυμης εταιρείας αποτελεί ο δήμος ή η κοινότητα της ελληνικής επικράτειας όπου ασκείται η διοίκηση της εταιρείας. Η εταιρεία λοιπόν δεν είναι απαραίτητο να συνάδει με τον τόπο στον οποίο βρίσκονται οι εγκαταστάσεις της αλλά σε κάθε περίπτωση υπάρχει μόνο μία έδρα για την ανώνυμη εταιρεία. Η έδρα μπορεί να αλλάξει παρά μόνον εάν το αποφασίσει η γενική συνέλευση των μετόχων με τη συνήθη απαρτία και πλειοψηφία. Ενώ σύμφωνα με τα άρθρα 29,31 για να μπορέσει να μεταφερθεί η έδρα της εταιρείας στο εξωτερικό απαιτείται η απόφαση της γενικής συνέλευσης με αυξημένη απαρτία και πλειοψηφία.

Δ. Η διάρκεια της Ανώνυμης Εταιρείας.

Σε γενικές γραμμές η ανώνυμη εταιρεία είναι περιορισμένης χρονικής διάρκειας όπως αυτό ορίζεται στο καταστατικό της. Η γενική συνέλευση όμως μπορεί να αποφασίσει παράταση της διάρκειας της ή ακόμα και την πρόωρη λύση της.(Άρθρο 29,31)

Ε. Επιπλέον στοιχεία του καταστατικού της.

Στο καταστατικό της πρέπει να αναφέρονται κάποια συγκεκριμένα στοιχεία όπως για παράδειγμα το ύψος και ο τρόπος καταβολής του μετοχικού κεφαλαίου, ο αριθμός των μετοχών, η ονομαστική αξία των μετοχών, το είδος των μετοχών δηλαδή εάν είναι ονομαστικές ή ανώνυμες, εάν υπάρχουνε προνομιούχες κλπ.

Να επισημάνουμε πως στοιχεία όπως η επωνυμία, ο σκοπός και φυσικά η διάρκεια που είπαμε προηγουμένως πρέπει να περιλαμβάνονται υποχρεωτικά στο καταστατικό λειτουργίας της ανώνυμης εταιρείας. Ακόμη στο καταστατικό πρέπει να περιλαμβάνονται διατάξεις που αφορούν την μετατροπή ονομαστικών μετοχών σε ανώνυμες και το αντίστροφο, τις αρμοδιότητες του διοικητικού συμβουλίου και της γενικής συνέλευσης των μετόχων, των δικαιωμάτων των μετόχων, στοιχείων γύρω

από την διάθεση των κερδών, αλλά και πληροφορίες σχετικά με την λύση της εταιρείας και την εκκαθάριση της.

Σύμφωνα λοιπόν με το νόμο 3604 / 2007 το καταστατικό πρέπει να περιέχει στοιχεία που αφορούν τόσο τα φυσικά ή τα νομικά πρόσωπα που υπέγραψαν το ίδιο το καταστατικό της εταιρείας, το συνολικό ποσό που αφορά τις δαπάνες που απαιτήθηκαν για την σύσταση της εταιρείας καθώς και διάφορα άλλα στοιχεία.

4.3 Η έγκριση του καταστατικού λειτουργίας της Ανώνυμης Εταιρίας (Α.Ε.)

Για την σύσταση της ανώνυμης εταιρίας ο συμβαλλόμενος ή οι συμβαλλόμενοι ιδρυτές της πρέπει να προβούν στις ακόλουθες ενέργειες προκειμένου σύμφωνα με το νόμο 3853 / 2010 να δηλωθεί στην Υπηρεσία Μιας Στάσης η ανώνυμη εταιρεία. Οι ενέργειες που πρέπει να ακολουθηθούν περιγράφονται παρακάτω:

A. Να υπογραφεί το συμβολαιογραφικό έγγραφο σύστασης της εταιρείας σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ. Ν.2190 / 1920

B. Να υποβληθεί υπογεγραμμένη αίτηση καταχώριση στο ΓΕΜΗ

Γ. Να υποβληθεί η αίτηση για την κατοχύρωση της επωνυμίας στο αντίστοιχο επιμελητήριο ή εγγραφή της εταιρείας ως μέλους σε αυτό

Δ. Να καταβληθεί το γραμμάτιο Αινείου κόστους σύστασης εταιρείας

E. Να υποβληθεί δήλωση για τον φόρο συγκέντρωσης κεφαλαίου και εξόφλησης άμεσα του φόρου αυτού που αναλογεί

Στ. Να υποβληθεί το μισθωτήριο συμβόλαιο ή ο τίτλος κυριότητας, υπεύθυνη δήλωση δωρεάν παραχώρησης του χώρου εγκατάστασης της εταιρείας.

Z. Να υποβληθούν οι απαραίτητες αιτήσεις και να συμπληρωθούν τα απαραίτητα έντυπα για την χορήγηση αριθμού φορολογικού μητρώου ΑΦΜ για την εγγραφή των μελών του διοικητικού συμβουλίου στους οικείους ασφαλιστικούς οργανισμούς κοινωνικής ασφάλισης.

Από την πλευρά της η Υπηρεσία Μιας Στάσης υποχρεούται αυθημερόν ή το αργότερο την επόμενη εργάσιμη ημέρα μετά την ολοκλήρωση των ενεργειών που

προβλέπονται στο άρθρο 7 παράγραφος 1 αλλά και παράγραφος 2 του νόμου 3853 / 2010 να προβεί στις ακόλουθες ενέργειες:

A. Να ελέγξει την αίτηση καταχώρησης ως προς την νομιμοποίηση του αιτούντος και την πληρότητα των στοιχείων των εγγράφων που αυτός υποβάλει.

B. Να προβεί μέσω των ηλεκτρονικών αρχείων του ΓΕΜΗ σε προ έλεγχο της επωνυμίας και στην χορήγηση προέγκρισης χρήσης της. Στην περίπτωση όμως που η επωνυμία έχει ήδη χρησιμοποιηθεί, η Υπηρεσία Μίας Στάσης ενημερώνει τους ενδιαφερόμενους και ύστερα από συνεννόηση μαζί τους προβαίνει σε τροποποίηση της επωνυμίας.

Γ. Η Υπηρεσία εισπράττει το γραμμάτιο για το κόστος της σύστασης εταιρείας και του φόρου συγκέντρωσης κεφαλαίου, καθώς και την σχετική απόδειξη καταβολής του γραμματίου ενιαίου κόστους σύστασης εταιρείας και του φόρου συγκέντρωσης κεφαλαίου.

Δ. Μεριμνάει για τη χορήγηση ΑΦΜ στους εταίρους καθώς και για το απαιτούμενο πιστοποιητικό για να εξασφαλίσει και την απαραίτητη φορολογική ενημερότητα που απαιτείται

Ε. Είναι υπεύθυνη για την καταχώριση και εγγραφή της εταιρείας στην υπηρεσία ή στο τμήμα ΓΕΜΗ

Στ. Συντάσσει και αποστέλλει το σχέδιο ανακοίνωσης για την ανωτέρω καταχώριση στην αρμόδια υπηρεσία του ΓΕΜΗ.

Ζ. Μεριμνάει για την έκδοση ΑΦΜ της εταιρείας καθώς και για την εγγραφή της εταιρείας και των μελών του διοικητικού συμβουλίου στους οικείους οργανισμούς κοινωνικής ασφάλισης.

Η. Προβαίνει στην εγγραφή της εταιρείας στο αρμόδιο επιμελητήριο.

Στην περίπτωση που προκύψει ότι η αίτηση ή τα δικαιολογητικά δεν πληρούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις της νομοθεσίας οι ενδιαφερόμενοι καλούνται να αποστείλουν είτε με τηλεμοιότυπο είτε με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο τα σωστά και να προβούν εγγράφως στις αναγκαίες διευκρινίσεις και στις απαραίτητες διορθώσεις μέσα σε δύο εργάσιμες ημέρες ή εφόσον δικαιολογείται σε δέκα (10) εργάσιμες ημέρες από τη λήψη της σχετικής πρόσκλησης. Σε περίπτωση που επέλθει η προθεσμία η σύσταση της εταιρείας δεν καταχωρείτε στο ΓΕΜΗ και το γραμμάτιο νέου κόστους σύστασης εταιρείας και ο φόρος συγκέντρωσης κεφαλαίου που καταβλήθηκαν επιστρέφονται εκτός του γραμματίου κόστους σύστασης εταιρείας.

4.4 Επιπλέον διαδικασίες μετά τα βήματα ίδρυσης της Ανώνυμης Εταιρείας (Α.Ε.)

Αφού λοιπόν ολοκληρωθούν οι διαδικασίες τόσο από την πλευρά του ιδρυτή, από την πλευρά της υπηρεσίας για την σύσταση της ανώνυμης εταιρείας η Υπηρεσία Μιας Στάσης καταχωρεί ηλεκτρονικά με αυτόματο τρόπο τα στοιχεία της εταιρείας καθώς και το καταστατικό αυτής στην βάση δεδομένων του ΓΕΜΗ. Η εταιρεία αποκτά κωδικό καταχώρησης και έχει νομική προσωπικότητα (άρθρο 15 παρ.1 περ.α.ν.3419/2005) ⁴⁷

Επόμενη ενέργεια είναι η δημοσίευση στο τεύχος ανωνύμων εταιριών και ΕΠΕ – ΓΕΜΗ έτσι ώστε να ανακοινωθεί η εγγραφή της ιδρυτικής πράξης και το καταστατικό της καθώς και η άδειά σύστασής της εταιρείας.

4.5 Ελαττωματική ίδρυση Ανώνυμης Εταιρείας (Α.Ε.) και ακυρότητα της

Το πρώτο βήμα για να υπάρξει ανώνυμη εταιρεία, είναι προφανώς να καταχωρηθεί στο ΓΕΜΗ. Αφού λοιπόν έχει καταχωρηθεί στο ΓΕΜΗ, για να κηρυχθεί άκυρη η εταιρεία, γίνεται με δικαστική απόφαση μόνο στις περιπτώσεις μη τήρησης των διατάξεων των σχετικών με την εταιρική επωνυμία και το σκοπό της εταιρείας. Επίσης όταν δεν έχει δοθεί από την διοίκηση άδεια συστάσεως και δεν έχει προηγηθεί έγκριση του καταστατικού αλλά και όπου κατά το νόμο απαιτείται. Φυσικά η ανώνυμη εταιρεία κηρύσσεται άκυρη εφόσον ο σκοπός που επιδιώκεται με την σύσταση της είναι παράνομος ή αντίκειται στην δημόσια τάξη.

Να επισημάνουμε πως η ανώνυμη εταιρεία κηρύσσεται άκυρη με την έκδοση δικαστικής απόφασης ύστερα από αγωγή οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον, η οποία μπορεί να ασκηθεί εντός διετίας από την καταχώριση της εταιρείας στο ΓΕΜΗ. Η συγκεκριμένη δικαστική απόφαση δεν επηρεάζει την εγκυρότητα των μέχρι τότε υποχρεώσεων και απαιτήσεων της εταιρείας καθώς δεν διαθέτει αναδρομική ενέργεια. Η δικαστική αυτή απόφαση υποβάλλεται στη δημοσιότητα δηλαδή δημοσιεύεται στο τεύχος ΑΕ και ΕΠΕ – ΓΕΜΗ της εφημερίδας της κυβερνήσεως και

⁴⁷ ΕφΑθ 1514/2011,ΔΕΕ 2011,904 επ.

δεν απαλλάσσει τους μετόχους από την υποχρέωσή τους να καταβάλουν το κεφάλαιο που ανέλαβαν και το οποίο δεν έχουν ακόμα καταβάλει στην έκταση που αυτό είναι αναγκαίο για την εκπλήρωση του σκοπού της εκκαθάρισης.

Τέλος να αναφέρουμε πως σύμφωνα με τις νέες ρυθμίσεις του νόμου 3604 / 2007 καθιερώθηκε και η ευθύνη των ιδρυτών ή του ιδρυτή για αποζημίωση έναντι της εταιρείας και των καλόπιστων τρίτων από την κήρυξη της ακυρότητας της εταιρείας εφόσον αυτοί γνώριζαν, ή όφειλαν να γνωρίζουν τις σχετικές πλημμέλειες.⁴⁸

4.6 Διαχωρισμός Ανώνυμων Εταιρειών (Α.Ε.)

Ο λόγος που ουσιαστικά καθιερώθηκε ο θεσμός της ανώνυμης εταιρείας είναι για να εξυπηρετηθούν οι μεγάλες επιχειρήσεις. Είναι γεγονός πως στην σημερινή εποχή έγινε ευρέως γνωστός και υιοθετήθηκε ο συγκεκριμένος τύπος εταιρείας ακόμα και σε περιπτώσεις που δεν ανταποκρίνονται πλήρως στον ορισμό της ανώνυμης εταιρείας αυτό κάθε αυτό. Σε αυτές τις περιπτώσεις πρόκειται για ανώνυμες εταιρείες στις οποίες περιλαμβάνονται οι μικρές οικογενειακές επιχειρήσεις που προβαίνουν στην σύσταση ανωνύμων εταιριών των οποίων οι μέτοχοι συνδέονται με συγγενικές σχέσεις.⁴⁹

Επίσης με τα άρθρα 4α παρ. 1 περ. γ και παρ. 1 που είχε συγγενικές σχέσεις, προβλέπεται ότι η ανώνυμη εταιρεία μπορεί να ιδρυθεί από ένα ή περισσότερα πρόσωπα και να καταστεί μονοπρόσωπη με την συγκέντρωση όλων των μετοχών σε ένα πρόσωπο.

Να αναφερθεί πως υπάρχει διάκριση ανάμεσα στις ανώνυμες εταιρείες των οποίων οι μετοχές έχουν εισαχθεί στο χρηματιστήριο και σε εκείνες που δεν έχουν εισαχθεί. Αυτό έχει πολύ σημαντικό ρόλο στην κρατική εποπτεία που υπάγονται οι εισηγμένες εταιρίες, στις ευθύνες που έχουν απέναντι στο επενδυτικό κοινό αλλά και στις υποχρεώσεις που πρέπει να τηρούν απέναντι στους μετόχους αλλά και στην

⁴⁸ Βλ. Αλεξανδρίδου, ό.π., σελ.16, Νισυραίο εις ΔικΑΕ, τόμος 1, 2002, Ο θεσμός της αε γενικά, αριθμ.42

⁴⁹ Βλ. Τουντόπουλο, Ευθύνη των ιδρυτών για πλημμέλειες κατά την ίδρυση της ανώνυμης εταιρείας-Σκέψεις σχετικά με το άρθρο 2 παρ. 3 του ν.2190/1920, ΕπισκευΕΔ 2008, σελ.339 επ.

τήρηση κανόνων εταιρικής διακυβέρνησης (νόμος 3016/2002), δημοσιότητας και αδειοδότησης τους από τις αρχές.

Κεφάλαιο 5.

Στο παρακάτω Κεφάλαιο, αναλύεται η Μετατροπή Ο.Ε. σε Α.Ε., οι τρόποι συγχώνευσης, οι προϋποθέσεις εισαγωγή Ανώνυμης εταιρείας στο χρηματιστήριο.

5.1 Ορισμός Μετατροπής, Βήματα και Κανονισμοί για την Μετατροπή Ο.Ε. σε Α.Ε

Όταν αναφερόμαστε στην έννοια μετατροπή ουσιαστικά γίνεται η αναφορά στην μεταβολή του νομικού τύπου της εταιρείας χωρίς να λάβει χώρα η εκκαθάριση της και η ίδρυση νέου νομικού προσώπου. Ουσιαστικά επειδή το νομικό πρόσωπο της εταιρείας δεν υφίσταται κάποια μεταβολή δεν απαιτείται και η μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων και των εταιρικών χρεών. Παρακάτω ακολουθεί η διαδικασία μετατροπής της ομόρρυθμης εταιρείας σε Ανώνυμη Εταιρεία.^{50 51}

Σύμφωνα με την παρ.2 του άρθρου 67 του κ.ν. 2190/1920, η απόφαση για την μετατροπή μιας ομόρρυθμης εταιρείας σε Ανώνυμη Εταιρεία λαμβάνεται ομόφωνα από όλους τους εταίρους εφόσον δεν υφίσταται κάποιος περιορισμός στο καταστατικό λειτουργίας της εταιρείας. Εκτός από τις διατυπώσεις δημοσιότητας του άρθρου 7β ν.2190/20, πρέπει να τηρηθούν και οι διατυπώσεις των άρθρων 42,43 και 44 ΕμπΝ, όπως ισχύουν και εφαρμόζονται. Μετά τον ν.4072/2012 (ΦΕΚ Α' 86/11.4.2012), ορθότερο είναι να γίνει δεκτό ότι απαιτείται τήρηση των διατυπώσεων δημοσιότητας του άρθρου 251 Ν.4072 / 2012 (για την ΟΕ), δηλαδή καταχώριση στο ΓΕΜΗ. Αν δεν ολοκληρωθούν όλες οι διατυπώσεις από το νόμο, δεν υπάρχει εκ μετατροπής Ανώνυμη Εταιρεία και η εταιρεία εξακολουθεί να είναι ομόρρυθμη.⁵²

Η επωνυμία της μετατραπέιας εταιρείας μπορεί να διατηρηθεί, σε συνδυασμό όμως με τις ρυθμίσεις του άρθρου 5, κατά το οποίο αναφέρεται πως οι εταίροι εξακολουθούν να ευθύνονται εις ολόκληρόν και απειροελάχιστα και απεριόριστα και μετά την μετατροπή της ΟΕ σε ΑΕ για τις υποχρεώσεις που ανελήφθησαν μέχρι την ολοκλήρωση των διατυπώσεων δημοσιότητας, εκτός αν οι δανειστές της εταιρείας καταθέσουν εγγράφως στην μετατροπή.⁵³

⁵⁰ ΣτΕ 341/87, ΕΕμπΔ 1989,432

⁵¹ Βλ. Αλεξανδρίδου, ό.π., σελ.290

⁵² Βλ. γνμδ ΝΣΚ 422/98, ΔΕΕ 1999,301

⁵³ Βλ. Σινανιώτη-Μαρούδη, σελ370

5.2 Ορισμός Συγχώνευσης Ανώνυμων Επιχειρήσεων,

Ο ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων και οι διεθνής δραστηριότητα πολλών από αυτών και ιδιαίτερα μεγάλων επιχειρήσεων που έχουν εμπορική δραστηριότητα τόσο σε τοπικό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο δημιούργησαν την ανάγκη ύπαρξης μεγάλων επιχειρήσεων. Ένας από τους τρόπους που επιτυγχάνεται αυτό είναι η συγχώνευση εταιρειών.

Το κεφάλαιο 11 του νόμου 2190 / 20 που περιλαμβάνει τα άρθρα 68 έως 80 αφορά την συγχώνευση των ανωνύμων εταιριών, ενώ με το νόμο 3604 / 2007 επέρχονται ορισμένες τροποποιήσεις οι οποίες διευκολύνουν την διαδικασία συγχώνευσης των ανωνύμων εταιριών.

Όμως αναλυτικότερα να αναφέρουμε πως σύμφωνα με τον όρο συγχώνευση νοείται η μεταβίβαση του ενεργητικού και παθητικού μίας ή περισσοτέρων εταιριών σε μία ήδη υφιστάμενη εταιρεία ή σε μία εταιρεία η οποία θα συσταθεί. Δηλαδή σύμφωνα με το νόμο προβλέπονται δύο είδη συγχώνευσης. Η συγχώνευση με απορρόφηση και η συγχώνευση με την σύσταση νέας εταιρείας. (άρθρο 68 παρ.1)

5.3 Εισαγωγή Ανώνυμης Εταιρείας στο χρηματιστήριο

Εισαγωγή μίας ανώνυμης εταιρίας σε μια χρηματιστηριακή αγορά ουσιαστικά συνεπάγεται από την αλλαγή της δομής της εταιρείας από μίας ιδιωτικής μορφής εταιρεία σε μία δημόσιας μορφής εταιρεία η οποία αντλεί κεφάλαια από το ευρύ επενδυτικό κοινό.

Για την εύρυθμη και αποτελεσματική λειτουργία των εισηγμένων εταιριών και της προστασίας του επενδυτικού κοινού δηλαδή των μετόχων από τους κινδύνους της εισηγμένης εταιρείας όπως είναι η μεταβλητότητα των τιμών των μετοχών της, δημιουργήθηκε η ανάγκη διαχωρισμού των ανωνύμων εταιριών σε εισηγμένες και μη εισηγμένες.⁵⁴

Οι ρυθμίσεις για τις εισηγμένες ανώνυμες εταιρείες διακρίνονται σε αυτές που είναι αμιγώς εταιρικού δικαίου οι οποίες αφορούν την αντιμετώπιση διοικητικών και

⁵⁴ Βλ. Αυγητίδη, ό.π., σελ.70 επ.

λειτουργικών αναγκών και σε εκείνες που άπτονται του δικαίου της κεφαλαιαγοράς. Ο Κ. Ν.2190 / 1920, όπως αναμορφώθηκε και τροποποιήθηκε από το νόμο 3604 / 2007 ακολουθεί τις προδιαγραφές της κοινοτικής οδηγίας και ορίζει ως εισηγμένες μόνο εκείνες τις ανώνυμες εταιρείες των οποίων οι μετοχές έχουν εισαχθεί στο χρηματιστήριο. Η εποπτεία των ανωνύμων εταιριών δεν εξαφανίζεται αλλά εξακολουθεί να υφίσταται αν και μειωμένης της έκτασης που ορίζει ο νόμος καθώς διατηρείται σε μεγάλο βαθμό το σύστημα της διοικητικής εποπτείας. Η εποπτεία αυτή πραγματοποιείται τόσο από το υπουργείο ανάπτυξης όσο και από την επιτροπή κεφαλαιαγοράς προς τις ανώνυμες εταιρείες που είναι εισηγμένες.

Η τήρηση όλων των ακόλουθων προϋποθέσεων τόσο από την πλευρά της εκδότριας εταιρείας όσο και από την φύση των ιδίων των μετοχών κρίνεται ιδιαίτερα σημαντική για την εισαγωγή στο χρηματιστήριο καθώς έτσι διασφαλίζεται η αξιοπιστία, η κερδοφορία και οι προοπτικές της εταιρείας απέναντι στους επενδυτές. Παρακάτω ακολουθούν οι προϋποθέσεις που πρέπει να τηρούνται για την εισαγωγή μετοχών σε οργανωμένη αγορά δηλαδή την εισαγωγή της στο χρηματιστήριο. Οι προϋποθέσεις αυτές να αναφέρουμε πως διακρίνονται σε εκείνες που αφορούν τον εκδότη των μετοχών δηλαδή την ανώνυμη εταιρεία και σε εκείνες που αφορούν το ίδιο το αντικείμενο εισαγωγής δηλαδή τις μετοχές.

A. Προϋποθέσεις εισαγωγής για τον εκδότη των μετοχών δηλαδή την ανώνυμη εταιρεία

Οι προϋποθέσεις για την εισαγωγή των μετοχών σε μία οργανωμένη χρηματιστηριακή αγορά ορίζονται από το νόμο 3371 / 2005. Η πρώτη προϋπόθεση είναι η τήρηση της νομιμότητας στην ίδρυση και στην καταστατική λειτουργία της εταιρείας. Δηλαδή η νομική κατάσταση της εταιρείας πρέπει να είναι σύμφωνη με τους νόμους και τους κανονισμούς που διέπουν την λειτουργία της.

Επίσης επόμενη προϋπόθεση είναι το ύψος των ιδίων κεφαλαίων του εκδότη το οποίο πρέπει να είναι τουλάχιστον 3 εκατομμύρια ευρώ τόσο σε ενοποιημένη όσο και σε ατομική βάση. Επόμενη προϋπόθεση για την εισαγωγή μετοχών εταιρείας είναι η δημοσίευση των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων για τρεις τουλάχιστον οικονομικής χρήσης οι οποίες πρέπει να είναι ελεγχόμενες από ορκωτό ελεγκτή. Στην περίπτωση που ισχύουν ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις τότε πρέπει να είναι

ελεγμένες από ορκωτό ελεγκτή τόσο οι καταστάσεις αυτές όσο και οι καταστάσεις των εταιρειών φυσικά που περιλαμβάνονται στην ενοποίηση.⁵⁵

Ακόμη εκτός από τις παραπάνω προϋποθέσεις έχει οριστεί από το ίδιο το Χρηματιστήριο Αθηνών, το οποίο αποτελεί σήμερα το μόνο χρηματιστήριο διαπραγμάτευση στην Ελλάδα, ότι οι ανώνυμες εταιρείες πρέπει να παρουσιάζουν κερδοφορία στις συναλλαγές τους. Το διοικητικό συμβούλιο του χρηματιστηρίου είναι αρμόδιο να ελέγχει εάν καλύπτονται οι προϋποθέσεις που έχουν τεθεί για την καταλληλόλητα και την αξιοπιστία των μετοχών του εκδότη και είναι σε θέση να απορρίπτει την αίτηση του εάν κρίνει πως αυτό είναι αντίθετο με τα συμφέροντα των επενδυτών.⁵⁶

Ενώ τέλος προβλέπεται και η εφαρμογή του νόμου 3016 / 2002 που σχετίζεται με τους κανόνες εταιρικής διακυβέρνησης των ανωνύμων εταιριών που εισάγουν ή έχουν εισάγει μετοχές ή άλλες κινητές αξίες τους σε οργανωμένη χρηματιστηριακή αγορά,⁵⁷ Οι κανόνες αυτοί της εταιρικής διακυβέρνησης συνδέονται με τις υποχρεώσεις της κάθε εισηγμένης εταιρείας να ακολουθεί ορθολογική και αποτελεσματική εσωτερική δομή και οργάνωση με τα κατάλληλα συστήματα εσωτερικού και εξωτερικού ελέγχου.

B. Προϋποθέσεις σχετικές με το αντικείμενο της αίτησης αγωγής δηλαδή τις μετοχές

Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 του νόμου 3371 / 2005 οι μετοχές θα πρέπει να είναι ελεύθερα διαπραγματεύσιμες και να μην υπάρχει δηλαδή δέσμευση για την διαπραγμάτευση τους προκειμένου να διενεργούνται συναλλαγές τόσο με ασφάλεια όσο και με ταχύτητα. Ωστόσο να επισημανθεί πως προβλέπεται μερική απαγόρευση μεταβίβασης μετοχών για το χρονικό διάστημα που ακολουθεί αμέσως μετά την εισαγωγή τους στο χρηματιστήριο με στόχο την προστασία των επενδυτών.

Από τον κανονισμό του χρηματιστηρίου αλλά κι από τον προαναφερθέντα νόμο βασική προϋπόθεση αποτελεί η διασπορά των μετοχών της εταιρείας που ζητάει την εισαγωγή της στην χρηματιστηριακή αγορά που είναι προς διαπραγμάτευση, έτσι ώστε να μπορούν να κατανεμηθούν στο ευρύ επενδυτικό

⁵⁵ Βλ. Αυγητίδη, ο.π., σελ.53 επ.

⁵⁶ Βλ. Ρόκα, ό.π. σελ.492 επ.

⁵⁷ Βλ. Αυγητίδη, ό.π., σελ.53 και 103 επ.

κοινό.

Ακόμη προβλέπει την εισαγωγή μίας εταιρείας ύστερα από δημόσια εγγραφή, ορίζοντας ότι στην περίπτωση αυτή εισαγωγή θα πρέπει να πραγματοποιηθεί μετά τη λήξη της περιόδου, κατά τη διάρκεια της οποίας είναι δυνατή η υποβολή αιτήσεως συμμετοχής στην δημόσια εγγραφή. Επίσης οι μετοχές που αποτελούν αντικείμενο της δημόσιας εγγραφής θα πρέπει να είναι πλήρως αποπληρωμένες (άρθρο 4 παρ.2 εδ.α').

Κεφάλαιο 6.

Στο Κεφάλαιο (6) παραθέεται η ανάλυση της χρηματιστηριακής πορείας των μεγαλύτερων Ελληνικών εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών, σε αναφορά με τους Χρηματιστηριακούς Δείκτες του κλάδου.

6.1 Χρηματοοικονομική Ανάλυση

Επειδή ο ναυπηγοεπισκευαστικός κλάδος στην Ελλάδα όπως αναλύθηκε στο Κεφάλαιο 2 της διπλωματικής εργασίας σε αντίθεση με χώρες του εξωτερικού όπως ενδεικτικά είναι η Τουρκία, η Ιαπωνία και η Κίνα, παρουσιάζει πολλά προβλήματα τόσο επιβίωσης όσο και ανάπτυξης με αποτέλεσμα η προσέγγιση μιας εμπειρικής ανάλυσης του κλάδου να αποτελεί ένα δύσκολο σημείο για την διεξαγωγή σχετικών ευρημάτων.

Για τον λόγο αυτό παρακάτω παρατίθεται μια στατιστική και εμπειρική ανάλυση που αφορά την χρηματιστηριακή πορεία που ακολούθησαν οι δέκα (10) μεγαλύτερες εισηγμένες ανώνυμες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες από τις 31/12/2017 έως τις 26/7/2019. Οι μεγαλύτερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες σύμφωνα με την επίσημη ηλεκτρονική σελίδα του NASDAQ.com τον Ιούλιο του 2019 είναι η CAPITAL PRODUCT PARTNERS, η COSTAMARE, η DANAOS, η DIANA SHIPPING, η DRYSHIPS, η DYNAGAS LNG PARTNERS UNIT, η EURODRY, η EUROSEAS, η GLOBUS MARITIME, και η NAVIOS MARITIME ACQ.

Στόχος λοιπόν της ανάλυσης αυτής είναι να αποτυπωθεί και να καταγραφεί μέσω στατιστικών μεθόδων η πορεία που ακολούθησαν στο πρόσφατο παρελθόν οι εταιρείες αυτές και να διαμορφωθεί μια αντιπροσωπευτική εικόνα για το πρόσφατο παρελθοντικό διάστημα. Η ανάλυση αυτή πραγματοποιείται τόσο σε σχέση με τον δείκτη που αποτελεί σημείο αναφοράς για αυτές (Benchmark), όσο και με τον παγκόσμιο δείκτη Dow Jones Global Shipping Index ο οποίος αποτυπώνει μια αντιπροσωπευτική εικόνα που ακολουθεί ολόκληρος ο ναυτιλιακός κλάδος σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η συμβολή μου στην διπλωματική εργασία είναι πως για πρώτη φορά πραγματοποιείται η ανάλυση και εκτίμηση παρόμοιων εμπειρικών ευρημάτων, καθώς υπολογίζεται η απόδοση, η μέση απόδοση, η ελάχιστη απόδοση, η μέγιστη απόδοση, η τυπική απόκλιση και ο συντελεστή συσχέτιση για την περίοδο από τις 31/12/2017 έως τις 26/7/2019 με στόχο την σύγκριση της πορείας που ακολούθησαν,

αλλά και του επικινδυνότητας τους και τον βαθμό της παράλληλης «κίνησης» που μπορεί να παρουσιάζουν οι εν λόγω εταιρείες με τον δείκτη που αποτελεί Benchmark για αυτές αλλά και με τον Dow Jones Global Shipping Index.

Προτού όμως περάσουμε στην θεωρητική αλλά και εμπειρική ανάλυση των προαναφερθέντων, στον ακόλουθο πίνακα (Πίνακας 2.) παρουσιάζονται οι κορυφαίες είκοσι (20) χώρες που έχουν στην κατοχή τους τα περισσότερα πλοία.

Πίνακας 2: Οι κορυφαίες πλοιοκτήτριες χώρες παγκοσμίως (κατάταξη με βάση Dead-weight tonnage της κάθε χώρας- περιοχής)

Κατάταξη (deadweight tonnage)	Χώρα ή Περιοχή	Αριθμός Πλοίων	Dead-weight tonnage	Συνολική Αξία (εκατομμύρια δολάρια)
1	Ελλάδα	4.199	308.836.933	72.538
2	Ιαπωνία	3.901	223.855.788	77.898
3	Κίνα	5.206	165.429.859	65.044
4	Γερμανία	3.090	112.028.306	38.412
5	Σιγκαπούρη	2.599	104.414.424	39.193
6	Χονγκ Κόνγκ (Κίνα)	1.532	93.629.750	25.769
7	Δημοκρατία της Κορέας	1.656	80.976.874	20.928
8	ΗΠΑ	2.104	67.100.538	96.182
9	Νορβηγία	1.842	51.824.489	58.445
10	Ηνωμένο Βασίλειο	1.360	51.150.767	40.671
11	Βερμούδες	440	48.059.392	19.691
12	Ταϊβάν	926	46.864.949	10.857
13	Δανία	920	36.355.509	18.694
14	Μονακό	338	31.629.834	7.903
15	Τουρκία	1.563	27.732.948	9.055
16	Ελβετία	405	23.688.303	8.458
17	Βέλγιο	263	23.550.024	6.505
18	Ινδία	986	22.665.452	6.938
19	Ρωσία	1.707	22.050.283	9.081
20	Ιταλία	768	20.609.725	23.184
	Συνολικός Κόσμος	50.155	1.847.630.894	828.618

Πηγή: United Nations Conference on Trade and Development-UNCTAD, 2017

Όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε από τον παραπάνω πίνακα οι Έλληνες πλοιοκτήτες για το έτος 2018, αλλά και σύμφωνα με έρευνα που πραγματοποιήθηκε, διαχρονικά τα τελευταία χρόνια έχουν το μεγαλύτερο σε αριθμό στόλο πλοίων. Το

γεγονός αυτό μας οδηγεί στο συμπέρασμα πως οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες κατέχουν ένα ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην παγκόσμια ναυτιλία.

Στην συνέχεια της εργασίας, σε πρώτο στάδιο ακολουθεί μία περιγραφική ανάλυση για κάθε μία εταιρεία που συμμετέχει στην ανάλυση αλλά και για τους χρηματιστηριακούς δείκτες που θα χρησιμοποιηθούν για τους συγκριτικούς σκοπούς, ενώ στην συνέχεια σε δεύτερο στάδιο ακολουθούν τα στατιστικά και εμπειρικά ευρήματα της ανάλυσης και η σύγκριση των ναυτιλιακών εταιρειών με τους δείκτες καθώς και τα συμπεράσματα που διεγείρονται από αυτήν.

6.2 Ανάλυση χρηματιστηριακών δεικτών και εταιρειών που συμμετέχουν στην εμπειρική ανάλυση

- **NASDAQ Composite Index**^{58 59 60}

Ο χρηματιστηριακός δείκτης NASDAQ που η ονομασία αυτή προέρχεται από τα αρχικά των λέξεων National Association of Securities Dealers Automated Quotation δημιουργήθηκε το 1971 και συγκεκριμένα στις 5 Φεβρουαρίου και είχε ως βάση τις 100 μονάδες με 50 εταιρείες να περιλαμβάνονται σε αυτόν.

Σήμερα ο δείκτης έχει στην σύνθεση του περισσότερες από 4.000 Αμερικάνικες μετοχές αλλά και περίπου 200 ξένης προέλευσης και η στάθμιση του είναι με βάση την χρηματιστηριακή αξία των εταιρειών που περιλαμβάνονται σε αυτόν. Δηλαδή η αξία του δείκτη ισούται με το άθροισμα της συνολικής αξίας όλων των μεριδίων κάθε εταιρείας, πολλαπλασιασμένα με την τιμή κλεισίματος τους την κάθε ημέρα. Το σύνολο αυτό προσαρμόζεται μέσω κατάλληλης διαδικασίας και διαίρεσης ανάλογα με την βαρύτητα που έχει κάθε εταιρεία για να συντεθεί ο δείκτης. Ο δείκτης υπολογίζεται συνεχώς καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας διαπραγμάτευσης. ([investopedia.com/NASDAQ composite](http://investopedia.com/NASDAQ-composite)).

Ο NASDAQ μαζί με τον χρηματιστηριακό δείκτη Dow Jones Industrial Average και τον χρηματιστηριακό δείκτη S&P 500 ανήκουν στους δείκτες που ακολουθούνται περισσότερο στην χρηματιστηριακή αγορά των ΗΠΑ. Πιο συγκεκριμένα ο NASDAQ Composite δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στις εταιρείες

⁵⁸ Wikipedia, NASDAQ

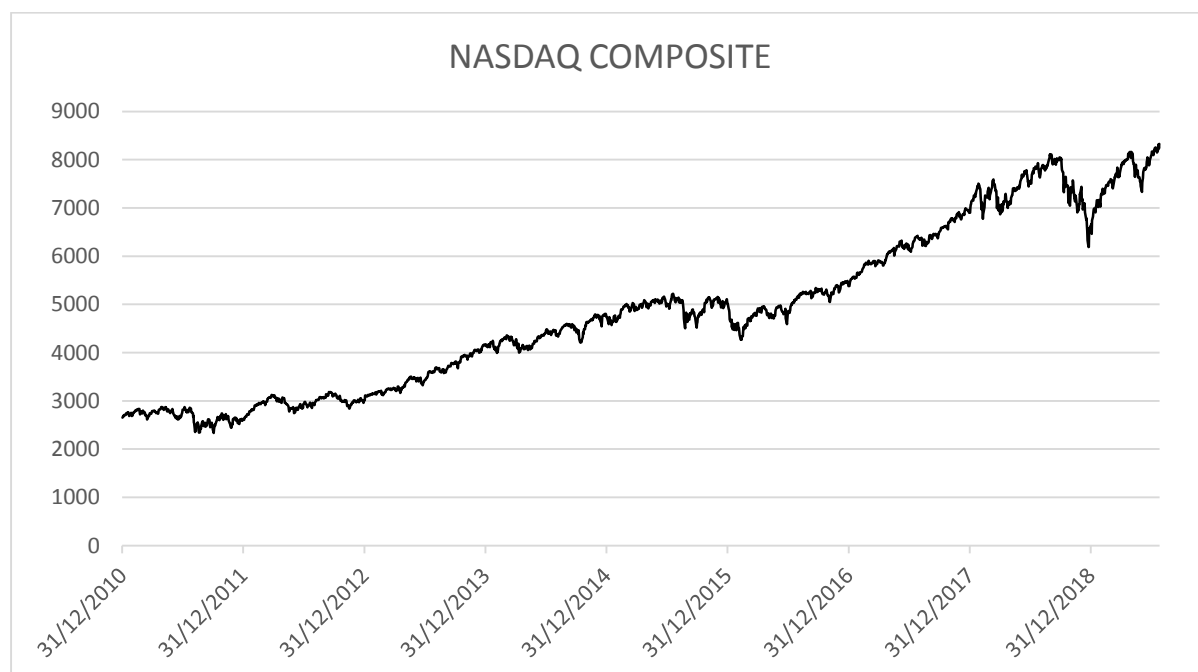
⁵⁹ Investopedia, NASDAQ

⁶⁰ business.nasdaq.com

τεχνολογίας και πληροφοριών, καθώς στις 9 Μάιου του 2018 το ποσοστό τους ήταν 46,40%, με τις εταιρείες παροχής καταναλωτικών υπηρεσιών να ακολουθούν με 20,16%, τις εταιρείες υγειονομικής περίθαλψης με 10,86%, τις εταιρείες χρηματοοικονομικών υπηρεσιών με 8,59%, τις εταιρείες βιομηχανίας με 6,32%, τις εταιρείες καταναλωτικών αγαθών με 5,49%, τις εταιρείες πετρελαίου και φυσικού αερίου με ποσοστό 0,71%, τις εταιρείες τηλεπικοινωνιών με 0,70%, τις εταιρείες υλικών με 0,47% και τις εταιρείες υπηρεσιών κοινής ωφέλειας με 0,30%.

Κάποιες από τις γνωστότερες εταιρείες που περιλαμβάνονται στον δείκτη είναι η Amazon, η Apple, η Microsoft, η Intel, η Facebook A, η Netflix, η Starbucks, κλπ. Στο διάγραμμα 5.2.1 που ακολουθεί παρουσιάζεται η πορεία του δείκτη από 31/12/2010 μέχρι τις 26/7/2019

Διάγραμμα (1): Η πορεία του δείκτη NASDAQ Composite από τις 31/12/2010 μέχρι τις 26/7/2019 (ημερήσια δεδομένα)



Πηγή: Datastream

- **NYSE Composite Index**^{61 62 63}

Ο χρηματιστηριακός δείκτης NYSE (New York Stock Exchange) που το πλήρες όνομα του είναι NYSE Composite Index δημιουργήθηκε το 1966 και έχει ως ημερομηνία βάσης την 31 Δεκεμβρίου του 1965 και τιμή βάσης τις 50 μονάδες. Τον Ιανουάριο του 2003 έγινε αναπροσδιορισμός του δείκτη στις 5.000 μονάδες ενώ στις 26/7/2019 ξεπερνούσε τις 13.000 μονάδες. Σήμερα περιλαμβάνει πάνω από 2.000 μετοχές που είναι εισηγμένες στο χρημαστήριο της Νέας Υόρκης, εκ των οποίων πάνω από τις 1600 είναι Αμερικάνικες εταιρείες και περίπου οι 360 είναι ξένης προέλευσης. (nyse.com/publication)

Ο δείκτης αποτελεί επενδυτική επιλογή για τους επενδυτές παγκοσμίως καθώς τα δύο μεγαλύτερα οφέλη του είναι η «ποιότητά» των τίτλων που περιλαμβάνει διότι για την εισαγωγή κάποιας μετοχής τηρούνται αυστηρές προδιαγραφές για την επιλογή της και δεύτερον η παγκόσμια επιλογή μετοχικών τίτλων και όχι μόνο αμερικάνικων προσφέροντας παγκόσμια διαφοροποίηση. Οι εταιρείες εκτός Αμερικής που είναι εισηγμένες στο NYSE έχουν την έδρα τους σε 38 διαφορετικές χώρες, με τους περισσότερους ξένους εκδότες να είναι από τον Καναδά, την Κίνα, το Ηνωμένο Βασίλειο, την Ιαπωνία και το Μεξικό. (investopedia.com/ NYSE composite)

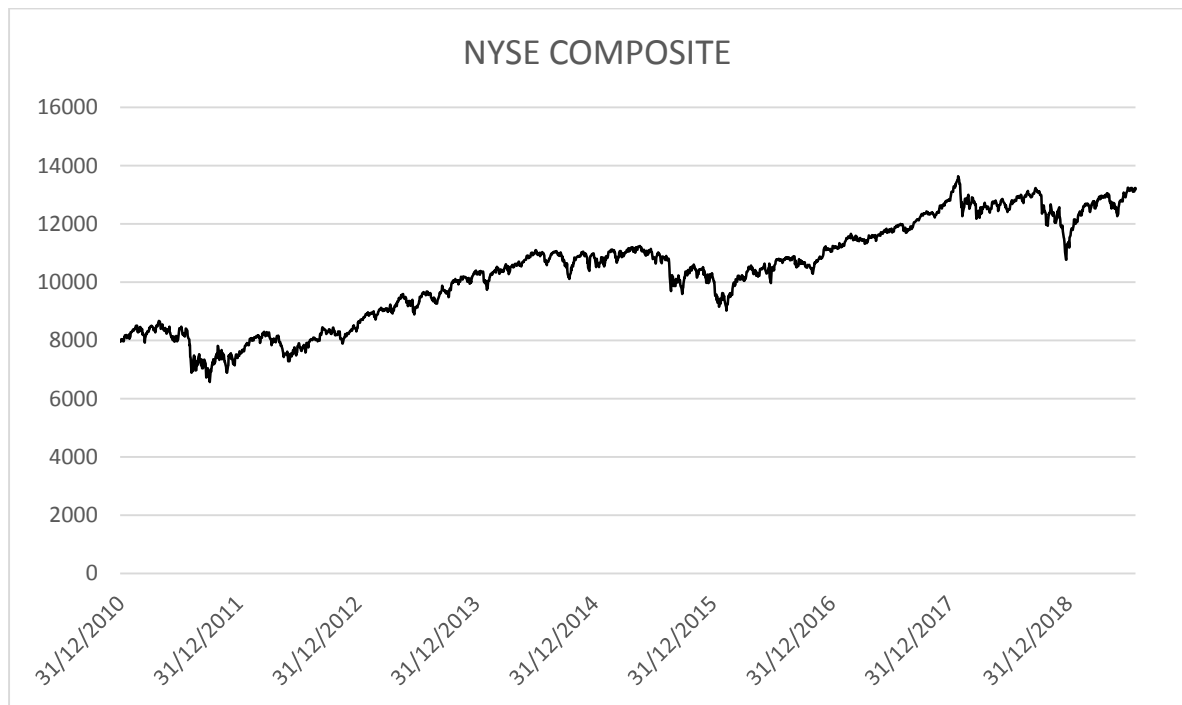
Εκτός από τον βασικό δείκτη, υπάρχουν και άλλοι υποδείκτες του NYSE, όπως είναι ο δείκτης βιομηχανικών εταιρειών (NYSE Industrials), ο δείκτης μεταφορών (NYSE Transportation), ο δείκτης χρηματοοικονομικών (NYSE Financial), ο δείκτης υπηρεσιών (NYSE Utilities) (wikipedia.org/ NYSE Composite) Στο διάγραμμα 2. που ακολουθεί παρουσιάζεται η πορεία του δείκτη από 31/12/2010 μέχρι τις 26/7/2019

⁶¹ Wikipedia, NYSE

⁶² Investopedia, NYSE

⁶³ nyse.com/publication

Διάγραμμα (2): Η πορεία του δείκτη NYSE από τις 31/12/2010 μέχρι τις 26/7/2019 (ημερήσια δεδομένα)



Πηγή: Datastream

- **Dow Jones Global Shipping** ^{64 65 66 67}

Ο χρηματιστηριακός δείκτης Dow Jones Global Shipping έχει αναπτυχθεί από την εταιρεία παροχής υπηρεσιών χρηματιστηριακών δεικτών αλλά και χρηματοοικονομικών υπηρεσιών Dow Jones (www.djindexes.com) και αποτελεί παγκόσμιο δείκτη αναφοράς (Benchmark) της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Ο δείκτης ξεκίνησε στις 27 Ιουλίου του 2011 και συντίθεται από 25 κορυφαίες εταιρείες που πληρώνουν μερίσματα στον παγκόσμιο κλάδο της ναυτιλίας και σταθμίζεται με βάση την χρηματιστηριακή κεφαλαιοποίηση των εταιρειών που περιλαμβάνονται σε αυτόν και υπολογίζεται σε αμερικάνικα δολάρια (USD\$) αλλά σε ευρώ (€).

Για την πραγματοποίηση της σύνθεσης του δείκτη λαμβάνονται υπόψιν όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες που ασχολούνται στον κλάδο παγκοσμίως, οι οποίες κυρίως μεταφέρουν εμπορεύματα, υλικά, αγαθά αλλά εξαιρούνται εκείνες που ασχολούνται αποκλειστικά με τη μεταφορά επιβατών, ενώ ο δείκτης αναθεωρείται κάθε χρόνο τον Ιούνιο.

Αναλυτικότερα, παρακολουθούνται σε παγκόσμιο επίπεδο όλες οι μετοχές που περιλαμβάνονται στους δείκτες S&P Dow Jones από τους κλάδους της ναυτιλίας που σχετίζονται με το πετρέλαιο και φυσικό αέριο, τις θαλάσσιες μεταφορές, την ναυτιλία, την αποθήκευση και την μεταφορά πετρελαίου και φυσικού αερίου, οι οποίοι ανήκουν σε ανεπτυγμένες χρηματιστηριακές αγορές.

Βασικό προφανώς κριτήριο για την επιλογή των μετοχικών τίτλων του δείκτη είναι οι εξεταζόμενες εταιρείες του ευρύτερου ναυτιλιακού κλάδου, να πληρώνουν μερίσματα, να έχουν μια ελάχιστη χρηματιστηριακή κεφαλαιοποίηση τα 150 εκατομμύρια δολάρια και ο μέσος ημερήσιος όγκος συναλλαγών για διάστημα τριών μηνών να είναι τα 2 εκατομμύρια δολάρια.

Στο διάγραμμα 3. που ακολουθεί παρουσιάζεται η πορεία του δείκτη από 31/12/2010 μέχρι τις 26/7/2019

⁶⁴ finance.yahoo.com, Dow Jones Global Shipping Index

⁶⁵ us.spindices.com, Dow Jones Global Shipping Index Consultation Results

⁶⁶ us.spindices.com, Dow Jones Global Shipping Index Description

⁶⁷ wikipedia.org, Dow Jones Global Shipping Index Description

Διάγραμμα (3) : Η πορεία του δείκτη Dow Jones Global Shipping από τις 31/12/2010 μέχρι τις 26/7/2019 (ημερήσια δεδομένα)



Πηγή: Datastream

6.3 Ανάλυση των δέκα (10) μεγαλύτερων Ελληνικών Ναυτιλιακών Εταιρειών που είναι Ανώνυμες Εταιρείες και διαπραγματεύονται στο Χρηματιστήριο

Στο σημείο αυτό του Κεφαλαίου 6, ακολουθεί η αναλυτική καταγραφή και των δέκα (10) μεγαλύτερων Ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών. Δίνονται ιστορικές πληροφορίες για την κάθε εταιρεία, την κύρια δραστηριότητα της, ενώ μέσω διαγραμμάτων γίνεται κατανοητή στον αναγνώστη η εξέλιξη της πορείας της τιμής κλεισίματος τους το διάστημα 31/12/2017 έως 26/7/2019.

6.3.1 Capital Product Partners L.P^{68 69 70}



Διάγραμμα (4): Η πορεία της τιμής της μετοχής της Capital Product Partners L.P. την περίοδο 31/12/2010 έως 26/7/2019 (Ημερήσια στοιχεία)



Πηγή: Datastream

⁶⁸Worldscope, Capital Product Partners L.P.

⁶⁹ capitalpplp.com, about us

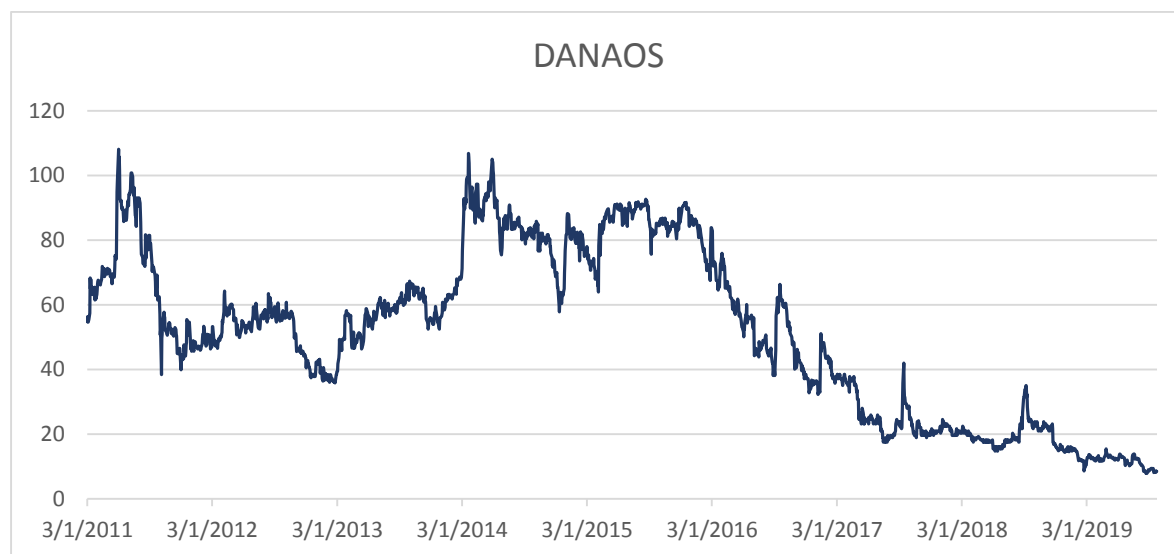
⁷⁰ wikipedia.org, Evangelos Marinakis

Η εταιρεία Capital Product Partners L.P. είναι μια διεθνής εταιρεία ιδιοκτήτρια δεξαμενόπλοιων, μεταφοράς εμπορευμάτων και πλοίων ξηρού φορτίου. Ιδιοκτήτης της είναι ο εφοπλιστής Ευάγγελος Μαρινάκης. Ο στόλος της Εταιρείας απαρτίζεται από 36 πλοία υψηλών προδιαγραφών, με μέση ηλικία περίπου 7,1 έτη (στοιχεία 31/5/2019). Από τις 31 Δεκεμβρίου 2016, ο στόλος της περιλάμβανε τέσσερα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου Suezmax, 21 πετρελαιοφόρα μεσαίας κλίμακας, 10 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων rañamax και ένα φορτηγό πλοίο Capesize. Τα πλοία της Εταιρείας είναι σε θέση να μεταφέρουν μια σειρά φορτίων, συμπεριλαμβανομένου του αργού πετρελαίου, εξευγενισμένα προϊόντα πετρελαίου, όπως βενζίνη, ντίζελ, καύσιμο πετρέλαιο και αεριωθούμενο καύσιμο, βρώσιμα έλαια και ορισμένα χημικά προϊόντα όπως η αιθανόλη, καθώς και ξηρό φορτίο και εμπορευματοκιβώτια. Τα πιο γνωστά δεξαμενόπλοια της εταιρείας είναι ο Έκτορας, ο Αίολος, ο Αγησίλαος, ο Ακέραιος, ο Απόστολος, ο Μιλτιάδης 2, ο Αγαμέμνωνας και το Hyundai Platinum. Η μετοχή της εταιρείας διαπραγματεύεται στο χρηματιστήριο του NASDAQ

6.3.2 Danaos Corporation ^{71 72 73}



Διάγραμμα (5): Η πορεία της τιμής της μετοχής της Danaos Corporation την περίοδο 31/12/2010 έως 26/7/2019 (Ημερήσια στοιχεία)



Πηγή: Datastream

Η εταιρεία Danaos Corporation ιδρύθηκε το 1972 και είναι μια διεθνής εταιρεία χαρτοφυλακίου και διεθνής ιδιοκτήτης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, που ναυλώνει τα πλοία της σε άλλες εταιρίες. Η κύρια δραστηριότητα της Εταιρείας είναι η απόκτηση και λειτουργία πλοίων, μέσω της εκμετάλλευσης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η εταιρεία διαθέτει στόλο άνω των 50 πλοίων εμπορευματοκιβωτίων που συγκεντρώνουν περίπου 329.590 TEUs (twenty-foot equivalent units). Αναλυτικότερα ο στόλος περιλαμβάνει 53 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που χρονοναυλώνονται καθώς και δύο πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων εκτελούν ναύλωση bareboat. Επίσης στην εταιρεία Danaos Corporation ανήκει και η Gemini Shipholdings Corporation (Gemini) που διαθέτει περίπου τέσσερα επιπλέον πλοία εμπορευματοκιβωτίων συνολικής χωρητικότητας άνω των 24.000 TEU. Η μετοχή της εταιρείας διαπραγματεύεται στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.

⁷¹Worldscope, Danaos Corporation

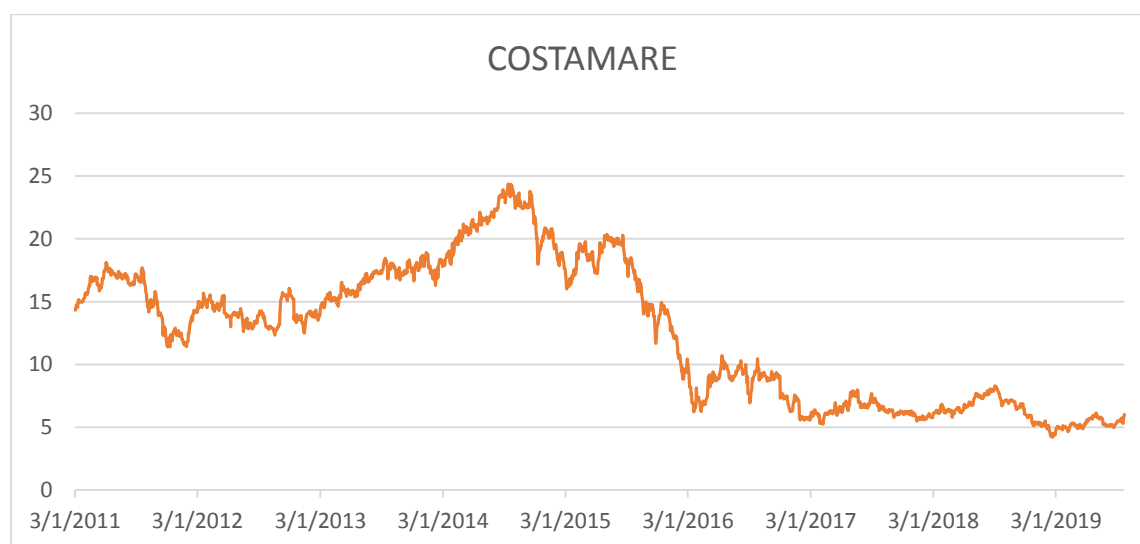
⁷² Danaos.com, about danaos

⁷³ wikipedia.org, Danaos Corporation

6.3.3 Costamare Inc. ^{74 75 76}



Διάγραμμα (6): Η πορεία της τιμής της μετοχής της Costamare Inc. την περίοδο 31/12/2010 έως 26/7/2019 (Ημερήσια στοιχεία)



Πηγή: Datastream

Η εταιρεία Costamare Inc. είναι διεθνής εταιρεία χαρτοφυλακίου που κατά κύριο λόγο είχε πλοία εμπορευματοκιβωτίων. Η εταιρεία ασχολείται με τη ναύλωση των πλοίων της σε διάφορες εταιρίες τακτικών γραμμών. Η εταιρεία παρέχει υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών σε ολόκληρο τον κόσμο με τη ναύλωση πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε ναυλωτές υπό μακροπρόθεσμες, μεσοπρόθεσμες και βραχυπρόθεσμες χρεώσεις. Από τις 10 Μαρτίου 2017, η εταιρεία έχει στόλο 69 πλοίων εμπορευματοκιβωτίων συνολικής χωρητικότητας περίπου 456.000 TEU (twenty-foot equivalent units), ενώ περιμένει να της παραδοθούν πέντε νέα που έχουν ήδη παραγγελθεί. Μερικά από τα πλοία που περιλαμβάνονται στην εταιρεία είναι το Cosco Guangzhou, το Titan, το Cosco Yantian, το Valor, το Valiant και το Maersk Kobe. Επίσης η εταιρεία Costamare Inc. έχει θυγατρικές την Adele Shipping Co, την Bastian Shipping Co, την Cadence Shipping Co, την Jodie Shipping Co. και την Kayley Shipping Co. Η μετοχή της εταιρείας διαπραγματεύεται στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.

⁷⁴Worldscope,

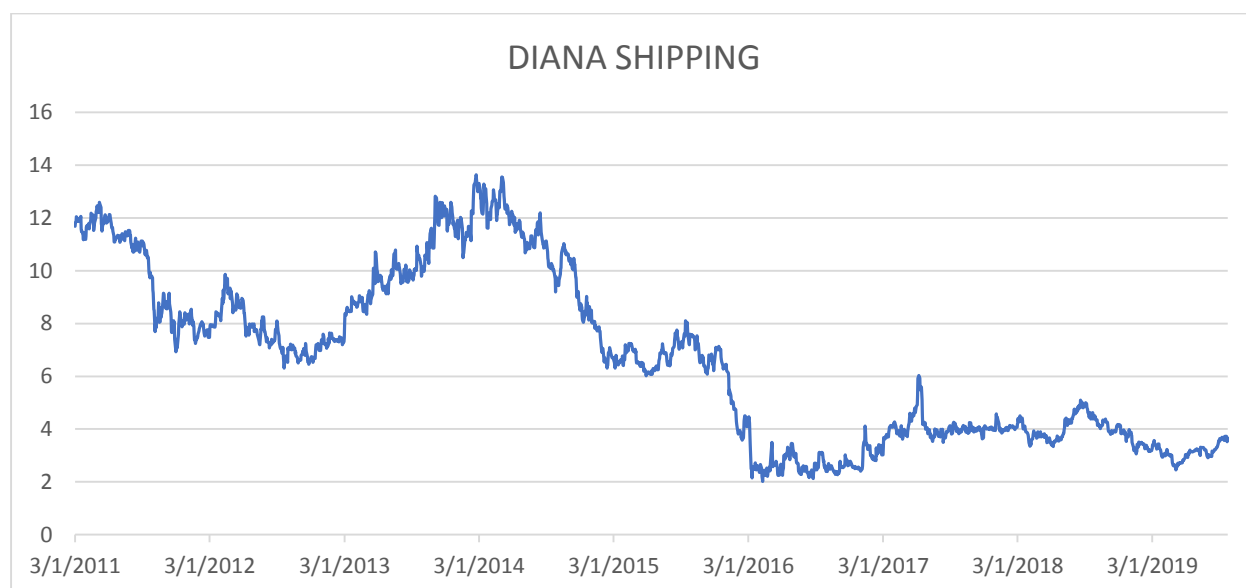
⁷⁵ Costamare Inc., global fleet

⁷⁶ wikipedia.org, Costamare Inc.

6.3.4 Diana Shipping Inc. ^{77 78 79}



Διάγραμμα (7) : Η πορεία της τιμής της μετοχής της Diana Shipping Inc. την περίοδο 31/12/2010 έως 26/7/2019 (Ημερήσια στοιχεία)



Πηγή: Datastream

Η εταιρεία Diana Shipping Inc. είναι μια εταιρεία χαρτοφυλακίου που παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς φορτίων με την εταιρεία να εξειδικεύεται στην ιδιοκτησία πλοίων ξηρού φορτίου χύδην. Ο στόλος της εταιρείας απαρτίζεται από 48 πλοία ξηρού φορτίου χύδην, εκ των οποίων τα τέσσερα είναι τύπου Newcastlemax, τα δεκατέσσερα Capesize, τα δέκα Post-Panamax και Kamsarmax και τα είκοσι Panamax. Από τις 14 Νοεμβρίου 2018, ο στόλος της Εταιρείας συμπεριλαμβάνει και τα πλοία Danae, Dione, Nirefs, Thetis, Protefs, Calipso, Clio, Erato, Coronis, Melite, Leto, Artemis, Selina, Atalandi, Maia, Medusa, Norfolk, Aliko, Semirio, Boston Seattle, Santa Barbara, New Orleans, Los Angeles, San Francisco και Newport News. Η ικανότητα μεταφοράς του συνολικού στόλου της εταιρείας εκτιμάται πως είναι περίπου 5,4 εκατομμύρια dwt (Dead Weight Tonnage) με σταθμισμένο μέσο όρο

⁷⁷Worldscope, Diana Shipping Inc

⁷⁸ Diana Shipping Inc, about us

⁷⁹ Bloomberg.com, Diana Shipping Inc

ηλικίας πλοίων τα 9,32 έτη. Τέλος η μετοχή της εταιρείας διαπραγματεύεται στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.

6.3.5 DryShips, Inc. ^{80 81 82 83}



Διάγραμμα (8): Η πορεία της τιμής της μετοχής της DryShips, Inc. την περίοδο 31/12/2010 έως 26/7/2019 (Ημερήσια στοιχεία)



Πηγή: Datastream

Η DryShips, Inc. είναι μια εταιρεία χαρτοφυλακίου που κατέχει πλοία ξηρού φορτίου και πλοία υποστήριξης ανοικτής θάλασσας. Εταιρεία λειτουργεί μέσω δύο τμημάτων: του φορέα ξηρού φορτίου και της υπεράκτιας υποστήριξης. Όσον αφορά το πρώτο τμήμα, λειτουργεί ως προμηθευτής υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευμάτων ξηρού φορτίου για τις βιομηχανίες χάλυβα, ηλεκτρικής ενέργειας, κατασκευών και γεωργικών ειδών διατροφής. Ενώ για το τμήμα υπεράκτιας υποστήριξης η εταιρεία λειτουργεί ως πάροχος υπηρεσιών υποστήριξης ανοικτής θάλασσας στην παγκόσμια υπεράκτια ενεργειακή βιομηχανία. Η εταιρεία διαθέτει ένα στόλο περίπου 20 πλοίων

⁸⁰Worldscope, DryShips, Inc

⁸¹ DryShips.com, the fleet

⁸² wikipedia.org, DryShips, Inc

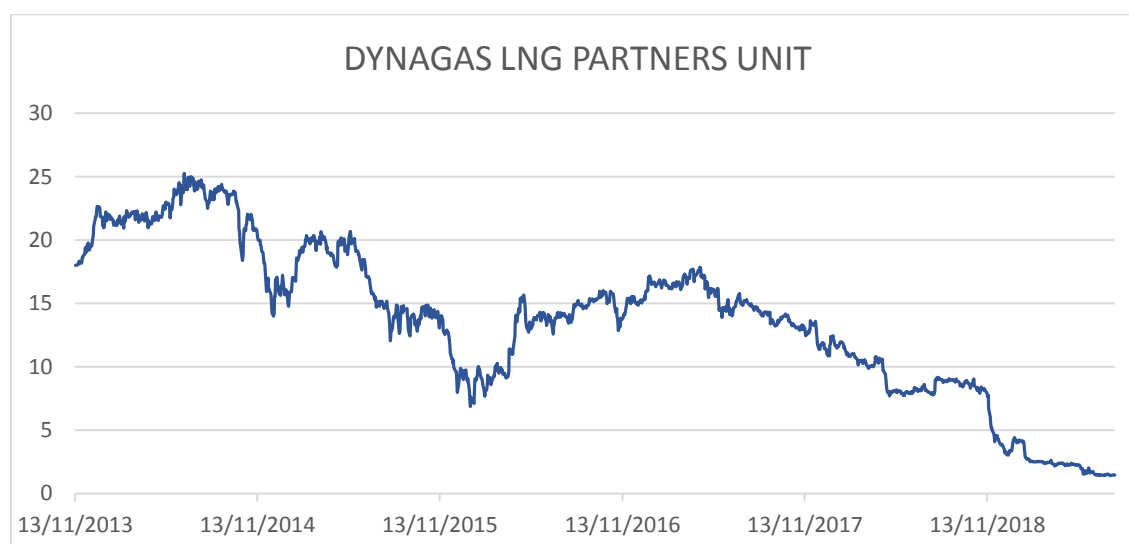
⁸³ wikipedia.org, DryShips, Inc

ξηρού φορτίου Panamax, τα οποία έχουν συνδυασμένη χωρητικότητα νεκρού βάρους (dwt) περίπου 1,5 εκατομμύριο και μέση ηλικία περίπου τα 10 έτη. Επίσης έχει έξι ανοικτά οχηματαγωγά πλοία, δύο πλατφόρμες προμήθειών και τέσσερα πλοία ανάκτησης πετρελαιοκηλίδας. Τέλος η μετοχή της εταιρείας διαπραγματεύεται στο χρηματιστήριο του NASDAQ.

6.3.6 Dynagas LNG Partners LP ^{84 85 86}



Διάγραμμα (9): Η πορεία της τιμής της μετοχής της Dynagas LNG Partners LP. την περίοδο 31/12/2010 έως 26/7/2019 (Ημερήσια στοιχεία)



Πηγή: Datastream

Η Dynagas LNG Partners LP είναι μια ναυτιλιακή εταιρεία η οποία επικεντρώνεται στην ιδιοκτησία και τη λειτουργία πλοίων υγρού φυσικού αερίου (LNG). Τα πλοία της Εταιρείας ναυλώνονται με πολυετείς συμβάσεις με διεθνείς εταιρείες ενέργειας. Την 31η Δεκεμβρίου 2016, η Εταιρεία είχε και εκμεταλλευότανε ένα στόλο έξι πλοίων LNG. Τα πλοία του στόλου της εταιρείας έχουν μέση ηλικία 6,6 έτη και οι συμβάσεις ναύλωσης των πλοίων είναι από τις πολύ γνωστές εταιρείες Shell, Gazprom, Statoil και Yamal. Τα σημαντικότερα πλοία της εταιρείας είναι το

⁸⁴Worldscope, Dynagas LNG Partners LP

⁸⁵ Dynagas, Welcome to Dynagas LNG Partners LP

⁸⁶ wikipedia.org, George Prokopiou

Initial Fleet, to the Clean Energy, to the Ob River και to the Amur River. Ενώ από το 2013 προστέθηκαν και το Arctic Aurora, το Yenisei River και το Lena River. Τέλος η μετοχή της εταιρείας διαπραγματεύεται στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.

6.3.7 EuroDry Ltd ^{87 88 89}



Διάγραμμα (10): Η πορεία της τιμής της μετοχής της EuroDry Ltd. την περίοδο 31/5/2018 έως 26/7/2019 (Ημερήσια στοιχεία)



Πηγή: Datastream

Η EuroDry Ltd είναι μια ελληνική εταιρεία που δραστηριοποιείται στις αγορές ξηρού φορτίου. Οι δραστηριότητες της εταιρείας διοικούνται από την Eurobulk Ltd και την Eurobulk (Far East) Ltd. Inc, που είναι συνδεδεμένες εταιρείες μεταξύ τους. Οι δυο αυτές εταιρείες είναι υπεύθυνες για την καθημερινή εμπορική και τεχνική διαχείριση και λειτουργία των πλοίων. Η EuroDry Ltd ναυλώνει τα πλοία της τόσο με βραχυχρόνιες όσο και με μακροχρόνιες συμβάσεις. Η εταιρεία διαθέτει στόλο περισσότερων από πέντε πλοίων, συμπεριλαμβανομένων πλοίων ξηρού φορτίου

⁸⁷Worldscope, EuroDry Ltd

⁸⁸ EuroDry.gr, company information

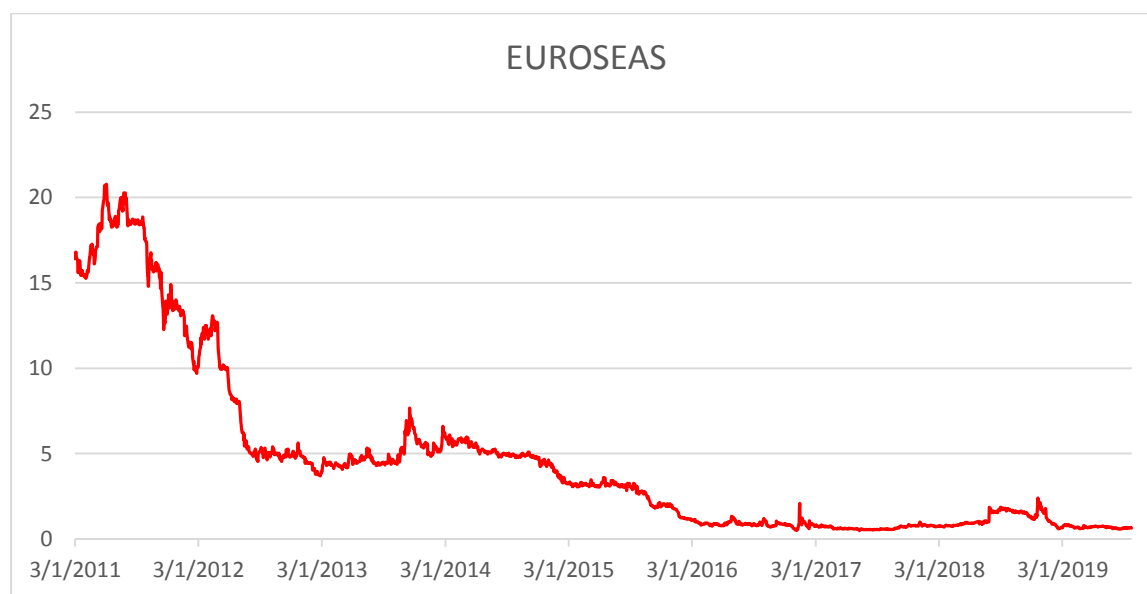
⁸⁹ Bloomberg.com, EuroDry Ltd

τύπου Kamsarmax, ξηρού φορτίου τύπου Panamax και πλοίων τύπου Ultramax drybulk. Η συνολική χωρητικότητα όλων των πλοίων της εταιρείας εκτιμάται πως είναι 400.000 τόνους σε νεκρό βάρος (dwt). Η EuroDry Ltd έχει ως κυριότερες θυγατρικές εταιρείες την Kamsarmax One Shipping Ltd, την Kamsarmax Two Shipping Ltd και την Eirini Shipping Ltd. Τέλος η μετοχή της εταιρείας διαπραγματεύεται στο χρηματιστήριο του NASDAQ.

6.3.8 Euroseas Ltd. ^{90 91 92}



Διάγραμμα (11): Η πορεία της τιμής της μετοχής της Euroseas Ltd. την περίοδο 31/12/2010 έως 26/7/2019 (Ημερήσια στοιχεία)



Πηγή: Datastream

Η Euroseas Ltd. είναι ναυτιλιακή εταιρεία που διαχειρίζεται και έχει υπό την ιδιοκτησία της πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και χύδην ξηρού φορτίου. Διαχειριστής της εταιρείας είναι η Eurobulk Ltd που είναι υπεύθυνη για τον έλεγχο των δραστηριοτήτων της εταιρείας. Η εταιρεία κατέχει επίσης και εκμεταλλεύεται ξηρά

⁹⁰Worldscope, Euroseas Ltd.

⁹¹ Euroseas Ltd..gr, overview

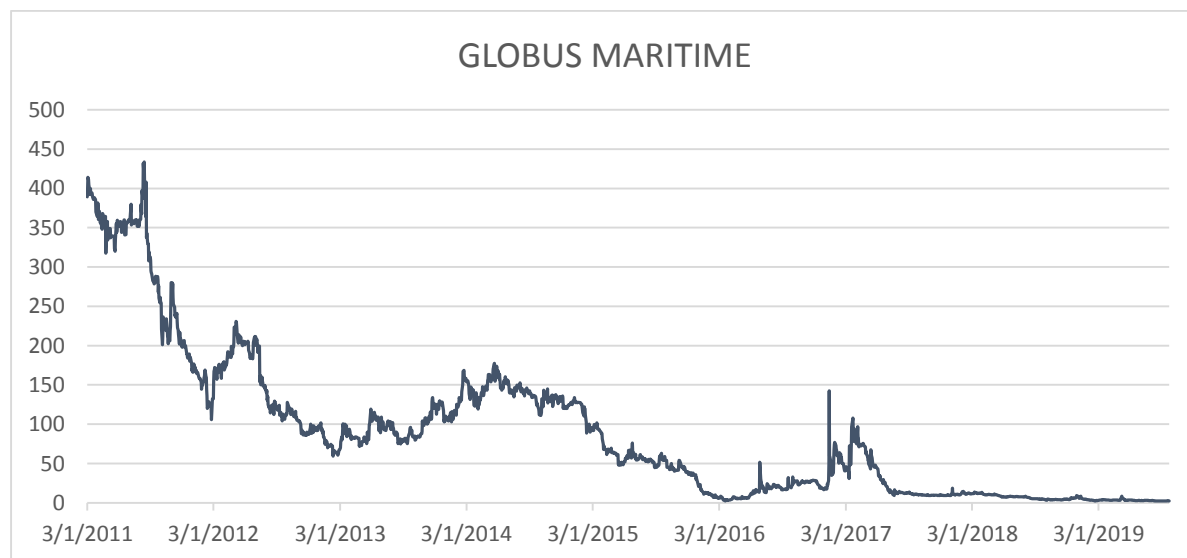
⁹² wikipedia.org, Euroseas Ltd.

φορτηγά μεταφοράς χύδην φορτίου, τα οποία μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες, όπως σιδηρομεταλλεύματα, άνθρακες και σιτηρά, καθώς και μικρές ποσότητες, όπως βωξίτη, φωσφορικά άλατα και λιπάσματα. Η εταιρεία διαθέτει στόλο 12 πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των πλοίων ξηρού φορτίου τύπου Kamsarmax, Panamax και Handymax drybulk. Τα πέντε πλοία ξηρού φορτίου της εταιρείας έχουν συνολική χωρητικότητα φορτίου 351.272 τόνους σε νεκρό βάρος (dwt), ενώ τα επτά πλοία εμπορευματοκιβωτίων έχουν χωρητικότητα φορτίου 11.828 TEUs (twenty-foot equivalent units). Τέλος η μετοχή της εταιρείας διαπραγματεύεται στο χρηματιστήριο του NASDAQ.

6.3.9 Globus Maritime Ltd ^{93 94 95}



Διάγραμμα (12): Η πορεία της τιμής της μετοχής της Globus Maritime Ltd. την περίοδο 31/12/2010 έως 26/7/2019 (Ημερήσια στοιχεία)



Πηγή: Datastream

Η Globus Maritime Ltd. είναι μια ναυτιλιακή εταιρεία ξηρού φορτίου, που ασχολείται κυρίως με την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών σε παγκόσμιο

⁹³Worldscope, Globus Maritime Ltd

⁹⁴ Globus Maritime Ltd, welcome to Globus Maritime Ltd

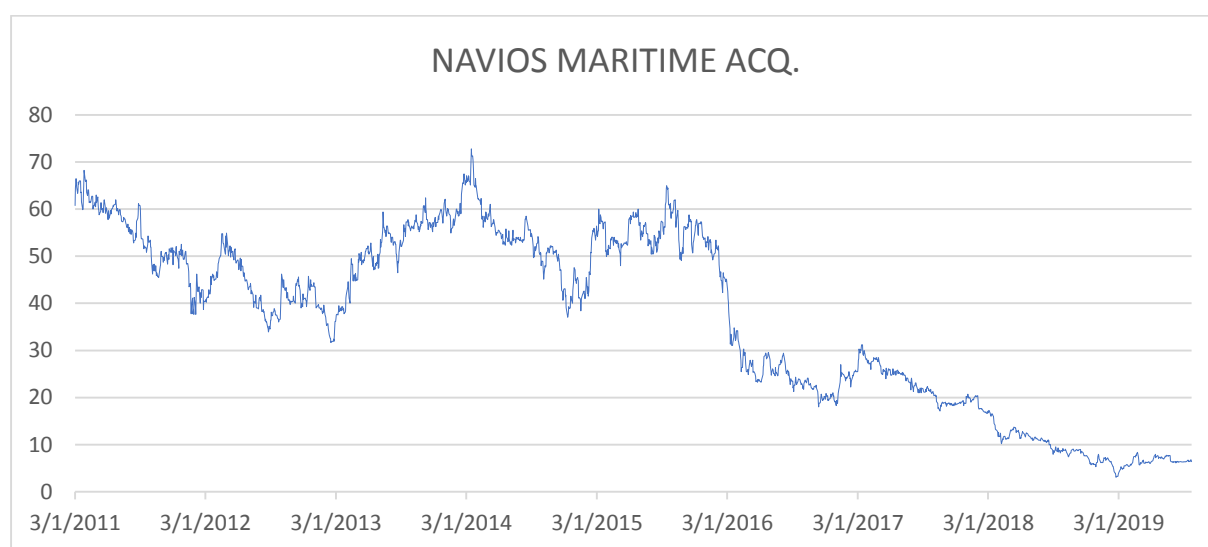
⁹⁵ bloomberg.com, Globus Maritime Ltd

επίπεδο. Από τις 22 Μαρτίου 2016, η εταιρεία διαθέτει πέντε σύγχρονα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, ένα πλοίο τύπου Panamax και τέσσερα πλοία τύπου Supramax με σταθμισμένο μέσο όρο ηλικίας περίπου τα 8,1 έτη και συνολική χωρητικότητα 300,571 τόνους σε νεκρό βάρος (dwt). Επίσης διαθέτει και έξι σύγχρονα πλοία χύδην ξηρού φορτίου, ένα τύπου Kanasamax, ένα τύπου Panamax και τέσσερα τύπου Supramex. Τέλος η μετοχή της εταιρείας διαπραγματεύεται στο χρηματιστήριο του NASDAQ.

6.3.10 Navios Maritime Acquisition Corporation ^{96 97 98 99}



Διάγραμμα (13): Η πορεία της τιμής της μετοχής της Navios Maritime Acquisition Corporation την περίοδο 31/12/2010 έως 26/7/2019 (Ημερήσια στοιχεία)



Πηγή: Datastream

Η Navios Maritime Acquisition Corporation είναι μια διεθνής ναυτιλιακή εταιρεία που δραστηριοποιείται στον κλάδο κυρίως με σύγχρονα πλοία αργού πετρελαίου, εξευγενισμένων πετρελαιοειδών και χημικών δεξαμενόπλοιων. Η εταιρεία πραγματοποιεί θαλάσσιες μεταφορές σε όλο τον κόσμο μέσω ναύλωσης των πλοίων της από παγκόσμιες πετρελαϊκές εταιρείες, διυλιστήρια αλλά και

⁹⁶Worldscope, Navios Maritime Acquisition Corporation

⁹⁷ Navios Acquisition.com, Company profile

⁹⁸ wikipedia.org, Navios Maritime Acquisition Corporation

⁹⁹ Bloomberg.com, Navios Maritime Acquisition Corporation

διαχειριστές πλοίων. Οι συμβάσεις αυτές είναι είτε βραχυπρόθεσμες, είτε μεσοπρόθεσμες είτε μακροπρόθεσμες σε διάρκεια μίσθωσης. Ο στόλος της εταιρείας περιλαμβάνει περίπου 38 δεξαμενόπλοια διπλού κύτους, συγκεντρώνοντας περίπου 4.000.000 τόνους σε νεκρό βάρος (dwt). Ο στόλος περιλαμβάνει περίπου οκτώ πολύ μεγάλα δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου (VLCC) και πάνω από οκτώ δεξαμενόπλοια Long Range 1 (LR1), περίπου 18 δεξαμενόπλοια Medium Range 2 (MR2) και πάνω από 4 δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων, τα οποία μεταφέρουν προϊόντα εξευγενισμένου πετρελαίου και χύδην υγρές χημικές ουσίες. Τέλος η μετοχή της εταιρείας διαπραγματεύεται στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.

6.4 Υπολογισμός εμπειρικών ευρημάτων για τις δέκα (10) μεγαλύτερες Ελληνικές ναυτιλιακές Εταιρείες

Το συγκεκριμένο κεφάλαιο στοχεύει στην ανάλυση της χρηματιστηριακής πορείας που ακολούθησαν οι δέκα (10) μεγαλύτερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες από τις 31/12/2017 μέχρι και τις 26/7/2019 και η σύγκριση της με τον χρηματιστηριακό δείκτη που διαπραγματεύονται αλλά και με τον δείκτη Dow Jones Global Shipping Index. Για τους σκοπούς της ανάλυσης συλλέχθηκαν οι ημερήσιες τιμές κλεισίματος από την βάση δεδομένων Datastream.

Οι εταιρείες που συμμετέχουν στην ανάλυση είναι η CAPITAL PRODUCT PARTNERS, η COSTAMARE, η DANAOS, η DIANA SHIPPING, η DRYSHIPS, η DYNAGAS LNG PARTNERS UNIT, η EURODRY, η EUROSEAS, η GLOBUS MARITIME, και η NAVIOS MARITIME ACQ. ενώ οι χρηματιστηριακοί δείκτες είναι τόσο ο New York Composite και ο NASDAQ όσο και ο Dow Jones Global Shipping Index. Να αναφερθεί πως μόνο για την εταιρεία EURODRY τα εμπειρικά ευρήματα υπολογίζονται για την περίοδο 31/5/2018 έως 26/7/2019 καθώς η εταιρεία άρχισε εκείνη την ημερομηνία να διαπραγματεύεται στο χρηματιστήριο του NASDAQ.

Τα εμπειρικά ευρήματα που υπολογίζονται αποτελούν και την συμβολή μου στην διπλωματική εργασία, καθώς πραγματοποιείται για πρώτη φορά μια παρόμοια ανάλυση καθώς υπολογίζεται η απλή απόδοση του προαναφερθέντος διαστήματος, η μέση ημερήσια απόδοση, η ελάχιστη ημερήσια απόδοση, η μέγιστη ημερήσια απόδοση, η ημερήσια τυπική απόκλιση, και ο συντελεστής συσχέτισης τόσο σε σχέση με τον δείκτη που ανήκουν όσο και με τον Dow Jones Global Shipping Index. Μέσω αυτής της ανάλυσης αποσκοπούμε να προσεγγίσουμε τον βαθμό επικινδυνότητας τους αλλά και τον βαθμό της παράλληλης «κίνησης» που μπορεί να

παρουσιάζουν οι εν λόγω εταιρείες σε σχέση και στις δύο περιπτώσεις με την χρηματιστηριακή αγορά που διαπραγματεύονται.

Στην συνέχεια σε πρώτο στάδιο παρουσιάζεται με θεωρητικό τρόπο ο υπολογισμός της απόδοσης, της τυπικής απόκλισης και του συντελεστής συσχέτισης, καθώς και πια η χρησιμότητα γνώσης τους από την επενδυτική πλευρά. Ενώ σε δεύτερο στάδιο παρουσιάζονται τα εμπειρικά ευρήματα της ανάλυσης και τα συμπεράσματα που διεγείρονται από αυτά.

6.4.1 Θεωρητική ανάλυση

Πως υπολογίζεται η απόδοση ενός περιουσιακού στοιχείου¹⁰⁰

Ο πιο απλός τρόπος για να μπορέσει ένας επενδυτής να συγκρίνει την πορεία μιας επένδυσης και να συγκρίνει εναλλακτικές επενδύσεις μεταξύ τους όπως είναι οι μετοχές, τα Αμοιβαία Κεφάλαια, ο χρυσός κλπ, είναι μέσω του υπολογισμού της απόδοσης. Η απόδοση αναφέρεται σε ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και εκφράζεται ως ένα επί τις εκατό ποσοστό της αρχικής και της τελικής αξίας που είχε η επένδυση αυτή. Να αναφέρουμε πως οι αποδόσεις μπορούν να πάρουν τιμές είτε θετικές, είτε αρνητικές είτε μηδέν και κατ' επέκταση ανάλογα με το επενδυόμενο χρηματικό ποσό προσδιορίζονται τα κέρδη ή οι ζημιές που αποκομίζει ένας επενδυτής.

Επιπρόσθετα, πρέπει να λαμβάνεται υπόψιν από τους επενδυτές εάν μέσα στο χρονικό διάστημα που διακράτησαν παραδείγματος χάριν μια μετοχή δόθηκαν μερίσματα προς αυτούς.

Παρακάτω παρουσιάζεται ο τρόπος με τον οποίο υπολογίζεται η απόδοση για μια μετοχή.

$$\text{Απόδοση}_{i,t} = \frac{\text{Τιμή}_{i,t} - \text{Τιμή}_{i,t-1}}{\text{Τιμή}_{i,t-1}} + \frac{\text{Μέρισμα}_{it}}{\text{Τιμή}_{i,t-1}} \quad (\text{Σχέση 1})$$

Όπου:

- $\text{Απόδοση}_{i,t}$ είναι η απόδοση που είχε η μετοχή i το χρονικό διάστημα t

¹⁰⁰ Κιντής Α., Στατιστικές και οικονομετρικές μέθοδοι

- Τιμή_{it} είναι η τιμή που είχε η μετοχή i το χρονικό διάστημα t
- Τιμή_{it-1} είναι η τιμή που είχε η μετοχή i το χρονικό διάστημα t-1
- Μέρισμα_{it} είναι το ή τα μερίσματα της μετοχής που αποδόθηκαν μεταξύ του διαστήματος t-1 και t

Τι εκφράζει η διακύμανση και η τυπική απόκλιση ¹⁰¹

Ο βαθμός επικινδυνότητας ενός προς επένδυση περιουσιακού στοιχείου είναι πάρα πολύ σημαντικός στο πλαίσιο λήψης αποφάσεων για τους επενδυτές. Η κάθε επένδυση εμπεριέχει κίνδυνο, και ανάλογα με το επενδυτικό προφίλ του κάθε επενδυτή, ο πιο απλός τρόπος για να εξετάσει τον βαθμό επικινδυνότητας του είναι μέσω της διακύμανσης - διασποράς (Variance) ή μέσω της τυπικής απόκλισης (Standard deviation) των αποδόσεων της επένδυσης για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Έτσι ο επενδυτής μπορεί εύκολα να διαπιστώσει κατά πόσο η επένδυση αυτή συμβαδίζει με τις επενδυτικές προτιμήσεις του, δηλαδή εάν είναι ριψοκίνδυνος (Risk Lover) ή συντηρητικός (Risk Averse).

Αναλυτικότερα, η διακύμανση ή διασπορά είναι ένα μέτρο που μας βοηθάει να διαπιστώσουμε σύμφωνα με την καμπύλη της κανονικής κατανομής για το πως κινούνται τα δεδομένα δηλαδή τι διασπορά έχουν σε αυτήν. Ο τύπος της διακύμανσης ή διασποράς παρουσιάζεται στην σχέση 2.

$$\sigma^2 = \frac{\sum_{i=1}^n (X_i - \bar{X}_i)^2}{n-1} \quad (\text{Σχέση 2})$$

Όπου:

- σ^2 είναι η διακύμανση ή διασπορά
- $\sum_{i=1}^n$ είναι το άθροισμα των παρατηρήσεων από i=1 μέχρι n
- $(X_i - \bar{X}_i)^2$ είναι η τιμή της μεταβλητής i μείον την μέση τιμή της εξεταζόμενης μεταβλητής και η διαφορά τους υψωμένη στο τετράγωνο
- n - 1 είναι το δείγμα μας μείον μία παρατήρηση

Παρόλα αυτά όμως από τους επενδυτές συνηθίζεται να χρησιμοποιείται το μέτρο της τυπικής απόκλισης για τον υπολογισμό της επικινδυνότητας μιας

¹⁰¹ Aczel A., Sounderprandian Y, Στατιστική σκέψη στον κόσμο των επιχειρήσεων

επένδυσης, καθώς προσεγγίζεται η μεταβλητότητά σε απόλυτους όρους απαλλαγμένη από μονάδες μέτρησης. Η διακύμανση μπορεί να είναι μια αξιόπιστη παράμετρος υπολογισμού της διασποράς, αλλά έχει το μειονέκτημα ότι ενσωματώνει τις μονάδες με τις οποίες εκφράζονται οι εξεταζόμενες παρατηρήσεις που χρησιμοποιούνται καθώς, παραδείγματος χάριν οι παρατηρήσεις μπορεί να εκφράζονται σε ποσοστά, σε δολάρια, σε κιλά κλπ.

Ουσιαστικά η τυπική απόκλιση (Standard deviation) αποτελεί ένα μέτρο υπολογισμού σε απόλυτους όρους της απόκλισης των ημερήσιων, εβδομαδιαίων, μηνιαίων, ετήσιων μεταβολών της καθαρής τιμής της επένδυσης από την μέση απόδοση της για δεδομένο χρονικό διάστημα.

Ο υπολογισμός της τυπικής απόκλισης προκύπτει από τον τύπο της διακύμανσης και ισούται με:

$$\sigma = \sqrt{\sigma^2} \quad (\text{Σχέση 3})$$

Όπου:

- σ^2 είναι η διακύμανση- διασπορά

Όσο μεγαλύτερη είναι η τιμή της τυπικής απόκλισης ενός περιουσιακού στοιχείου, τόσο μεγαλύτερος είναι και ο κίνδυνος που αναλαμβάνει ο επενδυτής. Παραδείγματος χάριν, εάν ένας επενδυτής έχει να επιλέξει μεταξύ δύο επενδύσεων που έχουν την ίδια απόδοση και την ίδια τυπική απόκλιση, προφανώς το ίδιο υπό εξέταση χρονικό διάστημα, τότε ο επενδυτής θα επιλέξει εκείνο το περιουσιακό στοιχείο με την μικρότερη τυπική απόκλιση. Ουσιαστικά μια χαμηλή τιμή για την τυπική απόκλιση δείχνει ότι τα δεδομένα που αναλύουμε τείνουν να είναι κοντά στο μέσο όρο του συνόλου τους, ενώ μία υψηλή τιμή στην τυπική απόκλιση δείχνει ότι τα στοιχεία αποκλίνουν σε σχέση με τον μέσο όρο τους.

Ο Συντελεστής συσχέτισης (correlation) και η χρησιμότητά του^{102 103}

Ο συντελεστής συσχέτισης είναι ένα μέτρο που δείχνει στους επενδυτές πόσο καλά διαφοροποιημένο είναι ένα χαρτοφυλάκιο. Για τον λόγο αυτό όταν οι επενδυτές εξετάζουν διαφορετικές επενδύσεις, πρέπει να εξετάζουν την συσχέτιση που μπορεί να παρουσιάζουν αυτές μεταξύ τους.

Πιο συγκεκριμένα, ο συντελεστής συσχέτισης είναι μια στατιστική που μετράει τον βαθμό παράλληλης κίνησης δυο μεταβλητών, όπως είναι για παράδειγμα οι αποδόσεις δύο μετοχών. Το εύρος των τιμών της μεταβλητής αυτής μπορεί να πάρει τιμές μεταξύ του διαστήματος -1 και 1. Ο συντελεστής συσχέτισης κοντά στη μονάδα (+1) υποδηλώνει ισχυρή, παράλληλη και ομόρροπη κίνηση μεταξύ των εξεταζόμενων μεταβλητών, ενώ τιμή του συντελεστή κοντά στο -1, δείχνει ισχυρή, παράλληλη, αλλά αντίθετης κατεύθυνσης κίνηση. Τέλος, τιμές του ρ κοντά στο μηδέν, υποδηλώνουν ότι οι δύο υπό εξέταση μεταβλητές κινούνται ανεξάρτητα η μία από την άλλη. Οι επενδυτές που επιθυμούν τα οφέλη της διαφοροποίησης αναζητούν επενδύσεις με υψηλές αναμενόμενες αποδόσεις οι οποίες συσχετίζονται αρνητικά (Φίλιππας Ν., 2005).

Ο συντελεστής γραμμικής συσχέτισης μεταξύ δυο οποιοδήποτε μεταβλητών X και Y υπολογίζεται από την παρακάτω σχέση:

$$\rho_{XY} = \frac{\text{cov}(X, Y)}{\sigma_X \sigma_Y}$$

όπου

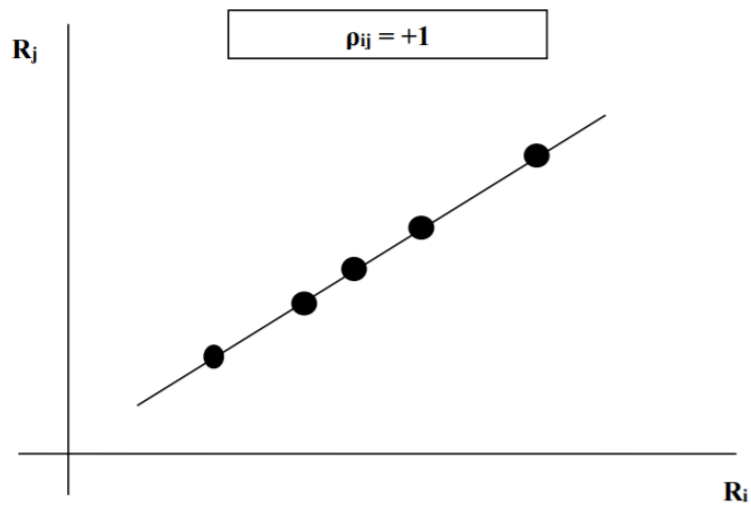
- $\rho(X, Y)$ ο συντελεστής συσχέτισης των μεταβλητών X, Y
- $\text{cov}(X, Y)$ η συνδιακύμανση των μεταβλητών X, Y
- και σ_X, σ_Y η τυπική απόκλιση των μεταβλητών X και Y αντίστοιχα

¹⁰² Φίλιππας Ν., Επενδύσεις

¹⁰³ Διακογινης Γ., Σύγχρονη Θεωρία Χαρτοφυλακίου: Ανάλυση και Εφαρμογές

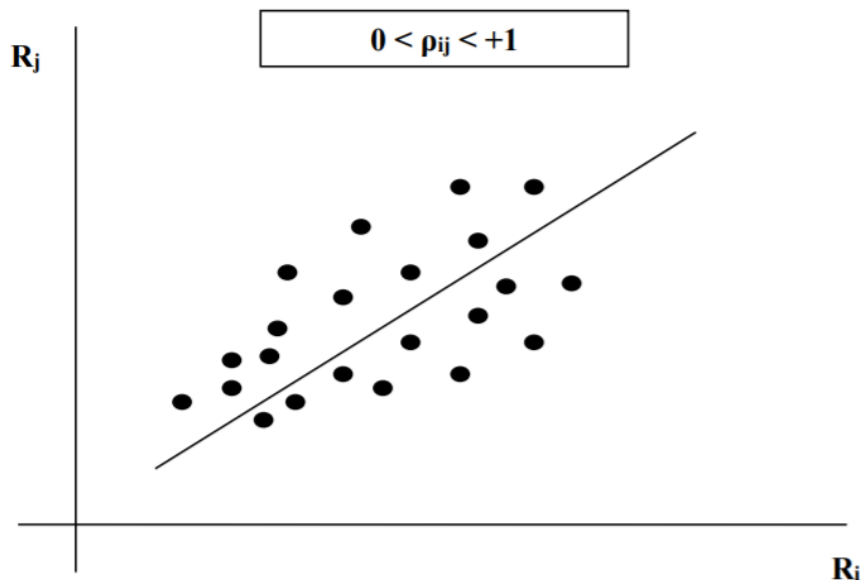
- Εάν ο συντελεστής συσχέτισης $\rho_{ij} = +1$: τότε η επένδυση i και η επένδυση j κινούνται ακριβώς με ίδιο τρόπο και παρουσιάζουν τέλεια θετική συσχέτιση. Ο επενδυτής πρέπει να διαλέξει μια εκ των δυο, καθώς οι αποδόσεις των μετοχών κινούνται ως προς την ίδια κατεύθυνση με πολύ ισχυρή σχέση, είτε σε ανοδικές είτε σε καθοδικές περιόδους. Όλα τα ζεύγη αποδόσεων βρίσκονται πάνω στη ίδια ευθεία όπως στο διάγραμμα που ακολουθεί.

Διάγραμμα (14):



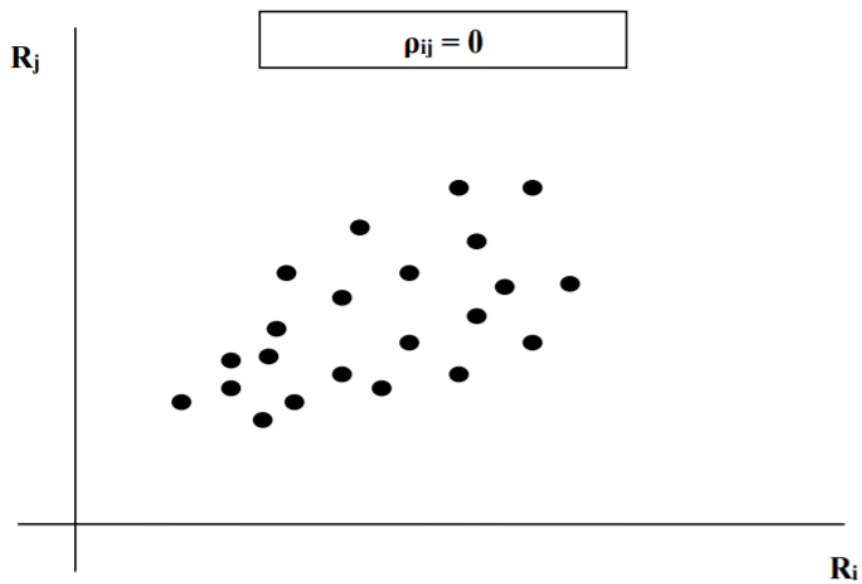
- Εάν ο συντελεστής συσχέτισης είναι ανάμεσα στο $0 < \rho_{ij} < +1$, στην συγκεκριμένη περίπτωση έχουμε θετική συσχέτιση, με τις αποδόσεις των μετοχών να κινούνται ως προς την ίδια κατεύθυνση, τόσο σε ανοδικές όσο και σε καθοδικές περιόδους. Να αναφερθεί πως όσο πιο κοντά στο μηδέν εκτιμηθεί ο συντελεστής συσχέτισης τόσο μικρότερος είναι και ο κίνδυνος του χαρτοφυλακίου που περιέχει τις μετοχές i και j . Όλα τα ζεύγη αποδόσεων βρίσκονται πάνω ή κάτω από την ευθεία όπως φαίνεται στο διάγραμμα που έπεται στην συνέχεια.

Διάγραμμα (15):



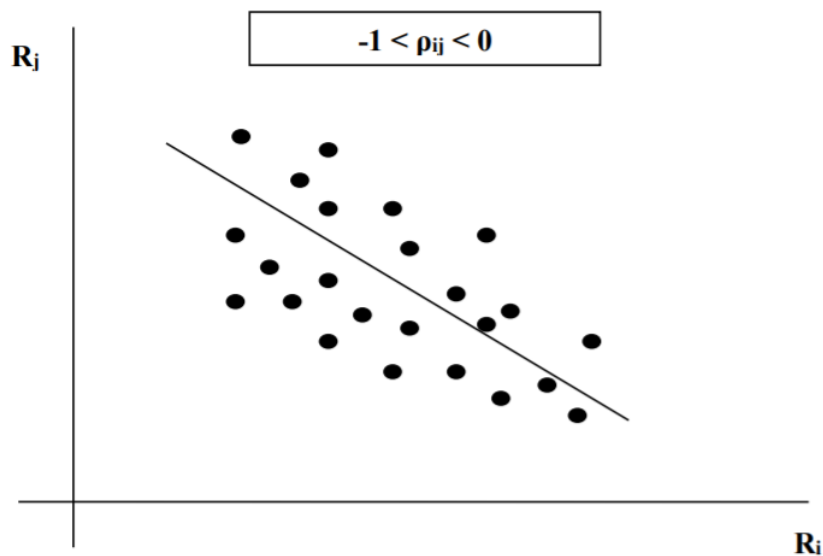
- **Εάν ο συντελεστής συσχέτισης $\rho_{ij} = 0$** , τότε έχουμε γραμμική ανεξαρτησία μεταξύ των μετοχών i και j . Οι αποδόσεις των μετοχών αυτών είναι ανεξάρτητες μεταξύ τους και κάλλιστα μπορούν να χρησιμοποιηθούν και οι δύο σε ένα χαρτοφυλάκιο. Ουσιαστικά οι αποδόσεις της μιας μετοχής δεν επηρεάζουν τις αποδόσεις της άλλης. Στο παρακάτω διάγραμμα φαίνονται τα ζεύγη αποδόσεων με συντελεστή συσχέτισης ίσο με μηδέν.

Διάγραμμα (16):



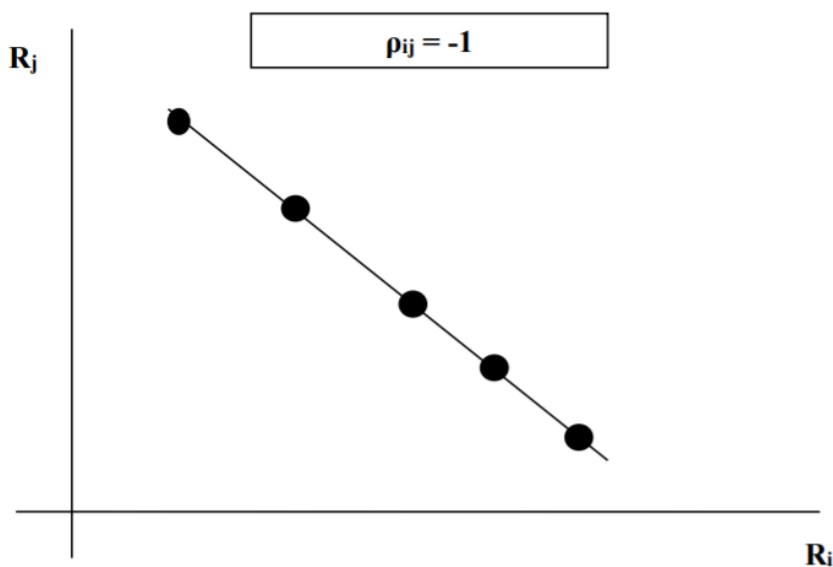
- Εάν ο συντελεστής συσχέτισης είναι μεταξύ $-1 < \rho_{ij} < 0$, τότε οι αποδόσεις των μετοχών i και j έχουν κίνηση προς την αντίθετη κατεύθυνση. Αναλυτικότερα, όσο πιο κοντά στο μηδέν είναι ο συντελεστής συσχέτισης τόσο μικρότερος είναι και ο κίνδυνος του χαρτοφυλακίου που περιλαμβάνονται τα περιουσιακά στοιχεία αυτά. Στο παρακάτω διάγραμμα φαίνονται τα ζεύγη αποδόσεων, τα οποία βρίσκονται πάνω ή κάτω από την ευθεία.

Διάγραμμα (17):



- **Εάν ο συντελεστής συσχέτισης $\rho_{ij} = -1$** , σημαίνει πως οι αποδόσεις των μετοχών i, j παρουσιάζουν τέλεια αρνητική συσχέτιση. Αυτό σημαίνει πως οι αποδόσεις των δύο μετοχών κινούνται ως προς αντίθετη κατεύθυνση. Δηλαδή για παράδειγμα, όταν το ένα περιουσιακό στοιχείο κινείται ανοδικά, τότε το άλλο κινείται καθοδικά και το αντίστροφο. Στο παρακάτω διάγραμμα φαίνονται τα ζεύγη αποδόσεων, τα οποία βρίσκονται πάνω στην ευθεία.

Διάγραμμα (18):



Συμπερασματικά λοιπόν είναι εμφανές πως οι επενδυτές πρέπει να επιλέγουν στην σύνθεση του χαρτοφυλακίου τους επενδύσεις που δεν έχουν υψηλή συσχέτιση. Στην περίπτωση των μετοχών, και όχι μόνο, η ύπαρξη συσχέτισης είναι αποτέλεσμα κοινών παραγόντων, όπως μακροοικονομικών, που επηρεάζουν τις αποδόσεις τους.

6.4.2 Εμπειρικά ευρήματα

Σύμφωνα με την εισαγωγή του κεφαλαίου, για την πραγματοποίηση της εμπειρικής ανάλυσης, συλλέχθηκαν οι ημερήσιες τιμές κλεισίματος από τις 29/12/2017 έως τις 27/7/2019 για τις εταιρείες CAPITAL PRODUCT PARTNERS, DRYSHIPS, EURODRY, EUROSEAS, GLOBUS MARITIME, COSTAMARE, DANAOS, DIANA SHIPPING, DYNAGAS LNG PARTNERS UNIT, και NAVIOS MARITIME ACQ. αλλά και για τους χρηματιστηριακούς δείκτες New York Composite και ο NASDAQ που αποτελούν σημείο αναφοράς (benchmark) για αυτές αλλά και για τον παγκόσμιο ναυτιλιακό χρηματιστηριακό δείκτη Dow Jones Global Shipping Index (DJGSH). Πιο συγκεκριμένα οι πρώτες πέντε ναυτιλιακές εταιρείες έχουν ως benchmark τον δείκτη NASDAQ ενώ οι πέντε τελευταίες τον δείκτη NYSE.

Τα δεδομένα έχουν αντληθεί από την βάση δεδομένων Datastream, ενώ έχουν ληφθεί υπόψιν οι τιμές κλεισίματος των μετοχών. Όλες οι μετοχές έχουν ως κοινό νόμισμα τα Αμερικάνικα δολάρια παρόλο που είναι ελληνικής προέλευσης.

Για το διάστημα που πραγματοποιείται η ανάλυση, δηλαδή από τις 29/12/2017 έως τις 26/7/2019 υπολογίσαμε την συνολική απόδοση της περιόδου, την μέση ημερήσια απόδοση, την μέγιστη ημερήσια απόδοση και την ελάχιστη ημερήσια απόδοση, καθώς και τον κίνδυνο μέσω της ημερήσιας τυπικής απόκλισης των αποδόσεων αλλά και τον συντελεστή συσχέτισης των αποδόσεων που παρουσιάζουν όλες οι εταιρείες μεταξύ τους αλλά και με τους χρηματιστηριακούς δείκτες που συμμετέχουν στην ανάλυση. Να αναφερθεί πως μόνο για την εταιρεία EURODRY τα εμπειρικά ευρήματα υπολογίζονται για την περίοδο 31/5/2018 έως 26/7/2019 καθώς η εταιρεία άρχισε εκείνη την ημερομηνία να διαπραγματεύεται στο χρηματιστήριο του NASDAQ.

Στον Πίνακα 3. που ακολουθεί παρουσιάζεται η απόδοση περιόδου, η μέση απόδοση, η μέγιστη απόδοση, η ελάχιστη απόδοση και η τυπική απόκλιση για την ναυτιλιακή εταιρεία CAPITAL PRODUCT PARTNERS, για τον δείκτη που αποτελεί benchmark για αυτή, δηλαδή για τον NASDAQ αλλά και για τον Dow Jones Global Shipping Index για το διάστημα 31/12/2017 έως 26/7/2019

Πίνακας (3):

	CAPITAL PRODUCT PARTNERS	NASDAQ COMPOSITE - PRICE INDEX	DOW JONES GLOBAL SHIPPING - PRICE INDEX
Απόδοση Περιόδου	-28,82%	20,67%	-20,44%
Μέση Ημερήσια Απόδοση Περίόδου	-0,07%	0,05%	-0,05%
Διάμεση Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	0,00%	0,08%	0,01%
Μέγιστη Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	6,25%	5,84%	3,24%
Ελάχιστη Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	-4,76%	-4,43%	-3,36%
Ημερήσια Τυπική Απόκλιση	1,60%	1,19%	1,12%

Από τον παραπάνω πίνακα 5.4.2.1 μπορούμε να παρατηρήσουμε πως η εταιρεία CAPITAL PRODUCT PARTNERS με συνολική απόδοση περιόδου -28,82% είχε την χειρότερη απόδοση τόσο και από τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING ο οποίος έχει απώλειες της τάξης του -20,44% όσο και από τον NASDAQ ο οποίος κινήθηκε θετικά και παρουσίασε άνοδο ίση με 20,67%.

Όσον αφορά την μέση ημερήσια απόδοση της περιόδου από τις 31/12/2017 έως τις 26/7/2019 την καλύτερη εκ των τριών είχε ο χρηματιστηριακός δείκτης NASDAQ με 0,05% ημερησίως. Ακολουθούν ο DOW JONES GLOBAL SHIPPING με -0,05 και τελευταία η CAPITAL PRODUCT PARTNERS με -0,07% ημερησίες απώλειες.

Με βάση τα αποτελέσματα του πίνακα, και πάλι ο NASDAQ είχε την μεγαλύτερη διάμεση απόδοση του εξεταζόμενου διαστήματος με 0,08% ενώ ο

δείκτης DOW JONES GLOBAL SHIPPING με 0,01% ξεπέρασε και την CAPITAL PRODUCT PARTNERS που είχε 0,00%.

Η ναυτιλιακή εταιρεία CAPITAL PRODUCT PARTNERS ήταν εκείνη με την μεγαλύτερη μέγιστη απόδοση με 6,25% με τον δείκτη NASDAQ να ακολουθεί με 5,84% και τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING να κατατάσσεται τρίτος στην σχετική σύγκριση με 3,24%.

Στην ελάχιστη ημερήσια απόδοση, μπορούμε να παρατηρήσουμε από τον παραπάνω πίνακα πως την χειρότερη παρουσίασε η CAPITAL PRODUCT PARTNERS με -4,76%, με τον NASDAQ να βρίσκεται πολύ κοντά με -4,43% και τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING να παρουσιάζει τις λιγότερες ημερήσιες απώλειες με -3,36%.

Τέλος σύμφωνα με τον υπολογισμό της τυπικής απόκλισης των αποδόσεων, την μεγαλύτερη επικινδυνότητα παρουσίασε η CAPITAL PRODUCT PARTNERS με 1,60%, με τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING να ακολουθεί με 1,19% και τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING να παρουσιάζει τον μικρότερο βαθμό επικινδυνότητας με βάση την τυπική απόκλιση των αποδόσεων του την περίοδο από τις 31/12/2017 έως τις 26/7/2019.

Πίνακας (4): Ο συντελεστής συσχέτισης των αποδόσεων των για την ναυτιλιακή εταιρεία CAPITAL PRODUCT PARTNERS, για τον δείκτη που αποτελεί benchmark για αυτή, δηλαδή για τον NASDAQ αλλά και για τον Dow Jones Global Shipping Index για το διάστημα 31/12/2017 έως 26/7/2019 (ημερήσια δεδομένα)

	CAPITAL PRODUCT PARTNERS	NASDAQ COMPOSITE PRICE	DOW JONES GLOBAL SHIPPING
CAPITAL PRODUCT PARTNERS	1	0.4302	0.5014
NASDAQ COMPOSITE PRICE	0.4302	1	0.5417
DOW JONES GLOBAL SHIPPING	0.5014	0.5417	1

Όπως παρατηρούμε από τον πίνακα συσχετίσεων των αποδόσεων της εξεταζόμενης ναυτιλιακής εταιρείας και των δεικτών NASDAQ και DOW JONES

GLOBAL SHIPPING, η ναυτιλιακή εταιρεία CAPITAL PRODUCT PARTNERS παρουσιάζει θετική αλλά όχι πολύ ισχυρή συσχέτιση με τον δείκτη DOW JONES GLOBAL SHIPPING καθώς ο συντελεστής συσχέτισης είναι ίσος με 0,5014 και λιγότερο με τον δείκτη NASDAQ καθώς έχει συντελεστή 0,4302. Φυσικά φανερώνεται πως οι αποδόσεις μεταξύ της μετοχής και των δεικτών κινούνται ως προς την ίδια κατεύθυνση, είτε ανοδικά είτε καθοδικά αλλά δεν είναι ιδιαίτερα ισχυρά εξαρτημένες μεταξύ τους.

Στον πίνακα 5. που ακολουθεί παρουσιάζεται η απόδοση περιόδου, η μέση απόδοση, η μέγιστη απόδοση, η ελάχιστη απόδοση και η τυπική απόκλιση για την ναυτιλιακή εταιρεία DRYSHIPS, για τον δείκτη που αποτελεί benchmark για αυτή, δηλαδή για τον NASDAQ αλλά και για τον Dow Jones Global Shipping Index για το διάστημα 31/12/2017 έως 26/7/2019

Πίνακας (5):

	DRYSHIPS	NASDAQ COMPOSITE - PRICE INDEX	DOW JONES GLOBAL SHIPPING - PRICE INDEX
Απόδοση Περιόδου	11,33%	20,67%	-20,44%
Μέση Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	0,10%	0,05%	-0,05%
Διάμεση Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	0,00%	0,08%	0,01%
Μέγιστη Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	25,96%	5,84%	3,24%
Ελάχιστη Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	-8,67%	-4,43%	-3,36%
Ημερήσια Τυπική Απόκλιση	3,87%	1,19%	1,12%

Από τον παραπάνω πίνακα 5.4.2.3 μπορούμε να παρατηρήσουμε πως η εταιρεία DRYSHIPS με συνολική απόδοση περιόδου 11,33% είχε την καλύτερη απόδοση τόσο και από τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING ο οποίος έχει απώλειες της τάξης του -20,44% όσο και από τον NASDAQ ο οποίος κινήθηκε θετικά και παρουσίασε άνοδο ίση με 20,67%.

Όσον αφορά την μέση ημερήσια απόδοση της περιόδου από τις 31/12/2017 έως τις 26/7/2019 την καλύτερη εκ των τριών είχε η ναυτιλιακή εταιρεία DRYSHIPS με 0,10% ημερησίως. Ακολουθούν ο NASDAQ με 0,05% και τελευταίος ο DOW JONES GLOBAL SHIPPING -0,05% μέσες ημερήσιες απώλειες.

Με βάση τα αποτελέσματα του πίνακα, ο NASDAQ είχε την μεγαλύτερη διάμεση απόδοση του εξεταζόμενου διαστήματος με 0,08% ενώ ο δείκτης DOW JONES GLOBAL SHIPPING με 0,01% ξεπέρασε και την DRYSHIPS που είχε 0,00%.

Η ναυτιλιακή εταιρεία DRYSHIPS ήταν εκείνη με την μεγαλύτερη μέγιστη απόδοση με 25,96% με τον δείκτη NASDAQ να ακολουθεί με 5,84% και τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING να κατατάσσεται τρίτος στην σχετική σύγκριση με 3,24%.

Στην ελάχιστη ημερήσια απόδοση, μπορούμε να παρατηρήσουμε από τον παραπάνω πίνακα πως την χειρότερη παρουσίασε η DRYSHIPS με -8,67% με τον NASDAQ να στο -4,43% και τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING να παρουσιάζει τις λιγότερες ημερήσιες απώλειες με -3,36%.

Τέλος σύμφωνα με τον υπολογισμό της τυπικής απόκλισης των αποδόσεων, την μεγαλύτερη επικινδυνότητα παρουσίασε η DRYSHIPS με 3,87%, με τον NASDAQ να ακολουθεί με 1,19% και τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING με 1,12% να παρουσιάζει τον μικρότερο βαθμό επικινδυνότητας με βάση την τυπική απόκλιση των αποδόσεων του την περίοδο από τις 31/12/2017 έως τις 26/7/2019.

Πίνακας (6): Ο συντελεστής συσχέτισης των αποδόσεων των για την ναυτιλιακή εταιρεία DRYSHIPS, για τον δείκτη που αποτελεί benchmark για αυτή, δηλαδή για τον NASDAQ αλλά και για τον Dow Jones Global Shipping Index για το διάστημα 31/12/2017 έως 26/7/2019 (ημερήσια δεδομένα)

	DRYSHIPS	NASDAQ COMPOSITE PRICE	DOW JONES GLOBAL SHIPPING
DRYSHIPS	1	0.31403	0.3642
NASDAQ COMPOSITE PRICE	0.3140	1	0.5417
DOW JONES GLOBAL SHIPPING	0.3642	0.5417	1

Όπως παρατηρούμε από τον πίνακα συσχέτισεων των αποδόσεων της εξεταζόμενης ναυτιλιακής εταιρείας και των δεικτών NASDAQ και DOW JONES GLOBAL SHIPPING, η ναυτιλιακή εταιρεία DRYSHIPS παρουσιάζει θετική αλλά όχι πολύ ισχυρή συσχέτιση με τον δείκτη DOW JONES GLOBAL SHIPPING καθώς ο

συντελεστής συσχέτισης είναι ίσος με 0,3642 και λιγότερο με τον δείκτη NASDAQ καθώς έχει συντελεστή 0,3140. Φυσικά φανερώνεται πως οι αποδόσεις της μετοχής κινούνται ως προς την ίδια κατεύθυνση αλλά και προς την γραμμική ανεξαρτησία καθώς είναι αρκετά κοντά στο μηδέν, σε σχέση με τις αντίστοιχες των δεικτών.

Στον Πίνακα 7. που ακολουθεί παρουσιάζεται η απόδοση περιόδου, η μέση απόδοση, η μέγιστη απόδοση, η ελάχιστη απόδοση και η τυπική απόκλιση για την ναυτιλιακή εταιρεία EUROSEAS, για τον δείκτη που αποτελεί benchmark για αυτή, δηλαδή για τον NASDAQ αλλά και για τον Dow Jones Global Shipping Index για το διάστημα 31/12/2017 έως 26/7/2019

Πίνακας (7):

	EUROSEAS	NASDAQ COMPOSITE - PRICE INDEX	DOW JONES GLOBAL SHIPPING - PRICE INDEX
Απόδοση Περιόδου	-13,65%	20,67%	-20,44%
Μέση Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	0,19%	0,05%	-0,05%
Διάμεση Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	-0,10%	0,08%	0,01%
Μέγιστη Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	81,82%	5,84%	3,24%
Ελάχιστη Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	-25,45%	-4,43%	-3,36%
Ημερήσια Τυπική Απόκλιση	7,40%	1,19%	1,12%

Από τον παραπάνω Πίνακα 7. μπορούμε να παρατηρήσουμε πως η εταιρεία EUROSEAS με συνολική απόδοση περιόδου -13,65% είχε χειρότερη απόδοση από τον NASDAQ ο οποίος κινήθηκε θετικά και παρουσίασε άνοδο ίση με 20,67%, αλλά όχι και από τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING ο οποίος έχει απώλειες της τάξης του -20,44%.

Όσον αφορά την μέση ημερήσια απόδοση της περιόδου από τις 31/12/2017 έως τις 26/7/2019 την καλύτερη εκ των τριών είχε η ναυτιλιακή EUROSEAS με 0,19% με τον χρηματιστηριακό δείκτη NASDAQ με 0,05% ημερησίως να ακολουθεί και τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING με -0,05 να είναι τελευταίος.

Με βάση τα αποτελέσματα του πίνακα, και πάλι ο NASDAQ είχε την μεγαλύτερη διάμεση απόδοση του εξεταζόμενου διαστήματος με 0,08% ενώ ο

δείκτης DOW JONES GLOBAL SHIPPING με 0,01% ξεπέρασε και την EUROSEAS που είχε -0,10%.

Η ναυτιλιακή εταιρεία EUROSEAS ήταν εκείνη με την μεγαλύτερη μέγιστη απόδοση με 81,82% με τον δείκτη NASDAQ να ακολουθεί με 5,84% και τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING να κατατάσσεται τρίτος στην σχετική σύγκριση με 3,24%.

Στην ελάχιστη ημερήσια απόδοση, μπορούμε να παρατηρήσουμε από τον παραπάνω πίνακα πως την χειρότερη παρουσίασε η EUROSEAS με -25,45%, με τον NASDAQ να βρίσκεται πολύ κοντά με -4,43% και τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING να παρουσιάζει τις λιγότερες ημερήσιες απώλειες με -3,36%.

Τέλος σύμφωνα με τον υπολογισμό της τυπικής απόκλισης των αποδόσεων, την μεγαλύτερη επικινδυνότητα παρουσίασε η EUROSEAS με 7,40%, με τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING να ακολουθεί με 1,19% και τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING να παρουσιάζει τον μικρότερο βαθμό επικινδυνότητας με βάση την τυπική απόκλιση των αποδόσεων του την περίοδο από τις 31/12/2017 έως τις 26/7/2019.

Πίνακας (8): Ο συντελεστής συσχέτισης των αποδόσεων των για την ναυτιλιακή εταιρεία EUROSEAS, για τον δείκτη που αποτελεί benchmark για αυτή, δηλαδή για τον NASDAQ αλλά και για τον Dow Jones Global Shipping Index για το διάστημα 31/12/2017 έως 26/7/2019 (ημερήσια δεδομένα)

	EUROSEAS	NASDAQ COMPOSITE PRICE	DOW JONES GLOBAL SHIPPING
EUROSEAS	1	0.0255	0.0309
NASDAQ COMPOSITE PRICE	0.0255	1	0.5417
DOW JONES GLOBAL SHIPPING	0.030	0.5417	1

Όπως παρατηρούμε από τον πίνακα συσχέτισεων των αποδόσεων της ναυτιλιακής εταιρείας EUROSEAS και των δεικτών NASDAQ και DOW JONES GLOBAL SHIPPING, η ναυτιλιακή εταιρεία EUROSEAS δεν παρουσιάζει ούτε θετική αλλά ούτε και αρνητική συσχέτιση στις αποδόσεις της με κανέναν από τους δύο δείκτες.

Αναλυτικότερα, με τον δείκτη DOW JONES GLOBAL SHIPPING έχει συντελεστή συσχέτισης ίσο με 0,030 ενώ με τον NASDAQ 0,025. Ουσιαστικά οι αποδόσεις μεταξύ τους παρουσιάζουν γραμμική ανεξαρτησία, δηλαδή είναι ανεξάρτητες μεταξύ τους τόσο στις ανοδικές όσο και στις καθοδικές του εξεταζόμενου χρονικού διαστήματος

Στον Πίνακα 9. που ακολουθεί παρουσιάζεται η απόδοση περιόδου, η μέση απόδοση, η μέγιστη απόδοση, η ελάχιστη απόδοση και η τυπική απόκλιση για την ναυτιλιακή εταιρεία GLOBUS MARITIME, για τον δείκτη που αποτελεί benchmark για αυτή, δηλαδή για τον NASDAQ αλλά και για τον Dow Jones Global Shipping Index για το διάστημα 31/12/2017 έως 26/7/2019

Πίνακας (9):

	GLOBUS MARITIME	NASDAQ COMPOSITE - PRICE INDEX	DOW JONES GLOBAL SHIPPING - PRICE INDEX
Απόδοση Περιόδου	-79,58%	20,67%	-20,44%
Μέση Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	-0,11%	0,05%	-0,05%
Διάμεση Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	-0,47%	0,08%	0,01%
Μέγιστη Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	92,34%	5,84%	3,24%
Ελάχιστη Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	-20,00%	-4,43%	-3,36%
Ημερήσια Τυπική Απόκλιση	8,11%	1,19%	1,12%

Από τον παραπάνω πίνακα μπορούμε να παρατηρήσουμε πως η εταιρεία GLOBUS MARITIME με συνολική απόδοση περιόδου -79,58% είχε χειρότερη απόδοση από τον NASDAQ ο οποίος κινήθηκε θετικά και παρουσίασε άνοδο ίση με 20,67%, αλλά όχι και από τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING ο οποίος έχει απώλειες της τάξης του -20,44%.

Όσον αφορά την μέση ημερήσια απόδοση της περιόδου από τις 31/12/2017 έως τις 26/7/2019 την χειρότερη εκ των τριών είχε η ναυτιλιακή GLOBUS MARITIME με -0,19% με τον χρηματιστηριακό δείκτη DOW JONES GLOBAL SHIPPING με -0,05% να έχει και αυτός αρνητική μέση ημερήσια απόδοση και μόνο ο NASDAQ με 0,05% ημερησίως να παρουσιάζει θετική.

Με βάση τα αποτελέσματα του πίνακα, και πάλι ο NASDAQ είχε την μεγαλύτερη διάμεση απόδοση του εξεταζόμενου διαστήματος με 0,08% ενώ ο δείκτης DOW JONES GLOBAL SHIPPING με 0,01% ξεπέρασε και την GLOBUS MARITIME που είχε -0,47%.

Η ναυτιλιακή εταιρεία GLOBUS MARITIME ήταν εκείνη με την μεγαλύτερη μέγιστη απόδοση με 92,24% με τον δείκτη NASDAQ να ακολουθεί με 5,84% και τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING να κατατάσσεται τρίτος στην σχετική σύγκριση με 3,24%.

Στην ελάχιστη ημερήσια απόδοση, μπορούμε να παρατηρήσουμε από τον παραπάνω πίνακα πως την χειρότερη παρουσίασε η GLOBUS MARITIME με -20,00%, με τον NASDAQ να βρίσκεται πολύ κοντά με -4,43% με τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING ο οποίος παρουσίασε τις λιγότερες ημερήσιες απώλειες με -3,36%.

Τέλος σύμφωνα με τον υπολογισμό της τυπικής απόκλισης των αποδόσεων, την μεγαλύτερη επικινδυνότητα παρουσίασε η GLOBUS MARITIME με 8,11%, με τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING να ακολουθεί με 1,19% και τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING να παρουσιάζει τον μικρότερο βαθμό επικινδυνότητας με βάση την τυπική απόκλιση των αποδόσεων του την περίοδο από τις 31/12/2017 έως τις 26/7/2019.

Πίνακας (10): Ο συντελεστής συσχέτισης των αποδόσεων των για την ναυτιλιακή εταιρεία GLOBUS MARITIME, για τον δείκτη που αποτελεί benchmark για αυτή, δηλαδή για τον NASDAQ αλλά και για τον Dow Jones Global Shipping Index για το διάστημα 31/12/2017 έως 26/7/2019 (ημερήσια δεδομένα)

	GLOBUS MARITIME	NASDAQ COMPOSITE PRICE	DOW JONES GLOBAL SHIPPING
GLOBUS_MARI TIME	1	0.0842	0.0991
NASDAQ COMPOSITE PRICE	0.084	1	0.5417
DOW JONES GLOBAL SHIPPING	0.0991	0.5417	1

Όπως παρατηρούμε από τον πίνακα συσχετίσεων των αποδόσεων της ναυτιλιακής εταιρείας GLOBUS MARITIME και των δεικτών NASDAQ και DOW

JONES GLOBAL SHIPPING, η ναυτιλιακή εταιρεία GLOBUS MARITIME δεν παρουσιάζει ούτε θετική αλλά ούτε και αρνητική συσχέτιση στις αποδόσεις της με κανένα από τους δύο δείκτες.

Αναλυτικότερα, με τον δείκτη DOW JONES GLOBAL SHIPPING έχει συντελεστή συσχέτισης ίσο με 0,099 ενώ με τον NASDAQ 0,084. Ουσιαστικά οι αποδόσεις μεταξύ τους παρουσιάζουν γραμμική ανεξαρτησία, δηλαδή είναι ανεξάρτητες μεταξύ τους τόσο στις ανοδικές όσο και στις καθοδικές του εξεταζόμενου χρονικού διαστήματος.

Στον πίνακα 11. που ακολουθεί παρουσιάζεται η απόδοση περιόδου, η μέση απόδοση, η μέγιστη απόδοση, η ελάχιστη απόδοση και η τυπική απόκλιση για την ναυτιλιακή εταιρεία EURODRY., για τον δείκτη που αποτελεί benchmark για αυτή, δηλαδή για τον NASDAQ αλλά και για τον Dow Jones Global Shipping Index για το διάστημα 31/5/2018 έως 26/7/2019. Να υπενθυμίσουμε πως από τις 31/5/2018 η συγκεκριμένη ναυτιλιακή εταιρεία άρχισε να διαπραγματεύεται στον χρηματιστηριακό δείκτη NASDAQ και η ανάλυση αφορά το διάστημα μετά την αρχή διαπραγμάτευσής της μέχρι τις 26/7/2019 και όχι όπως στις υπόλοιπες ναυτιλιακές εταιρείες που συμμετέχουν στην ανάλυση από τις 29/12/2017.

Πίνακας (11):

	EURODRY	NASDAQ COMPOSITE - PRICE INDEX	DOW JONES GLOBAL SHIPPING - PRICE INDEX
Απόδοση Περιόδου	8,83%	11,93%	-15,34%
Μέση Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	0,11%	0,04%	-0,05%
Διάμεση Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	0,00%	0,08%	0,07%
Μέγιστη Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	19,05%	5,84%	3,24%
Ελάχιστη Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	-14,09%	-4,43%	-3,36%
Ημερήσια Τυπική Απόκλιση	4,14%	1,18%	1,14%

Από τον παραπάνω πίνακα μπορούμε να παρατηρήσουμε πως η εταιρεία EURODRY με συνολική απόδοση περιόδου 8,83% κινήθηκε καλύτερα από τον DOW

JONES GLOBAL SHIPPING ο οποίος είχε απώλειες ίσες με -15,34% αλλά δεν ξεπέρασε κα τον NASDAQ που είχε άνοδο ίση με 11,93%.

Όσον αφορά την μέση ημερήσια απόδοση της περιόδου από τις 31/5/2018 έως τις 26/7/2019 την καλύτερή είχε η ναυτιλιακή εταιρεία EURODRY καθώς παρουσίασε θετική και ίση με 0,11%, με τον NASDAQ να ακολουθεί με 0,04% και τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING να κατατάσσεται τελευταίος καθώς είχε -0,05%.

Με βάση τα αποτελέσματα του πίνακα, ο NASDAQ είχε την μεγαλύτερη διάμεση απόδοση του εξεταζόμενου διαστήματος με 0,08% ενώ ο δείκτης DOW JONES GLOBAL SHIPPING με 0,07% ξεπέρασε και την EURODRY που είχε 0,00%.

Η ναυτιλιακή εταιρεία EURODRY ήταν εκείνη με την μεγαλύτερη μέγιστη απόδοση με 19,05% με τον δείκτη NASDAQ να ακολουθεί με 5,84% και τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING να κατατάσσεται τρίτος στην σχετική σύγκριση με 3,24%.

Στην ελάχιστη ημερήσια απόδοση, μπορούμε να παρατηρήσουμε από τον παραπάνω πίνακα πως την χειρότερη παρουσίασε EURODRY με -14,09%, με τον NASDAQ να ακολουθεί με -4,43% με τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING ο οποίος παρουσίασε τις λιγότερες ημερήσιες απώλειες με -3,36%.

Τέλος σύμφωνα με τον υπολογισμό της τυπικής απόκλισης των αποδόσεων του διαστήματος 31/5/2018 έως 26/7/2019, την μεγαλύτερη επικινδυνότητα παρουσίασε η EURODRY με 4,14%, με τον NASDAQ να ακολουθεί με 1,18% και πολύ κοντά να έρχεται και η αντίστοιχη του DOW JONES GLOBAL SHIPPING με 1,14%.

Πίνακας (12): Ο συντελεστής συσχέτισης των αποδόσεων των για την ναυτιλιακή εταιρεία EURODRY, για τον δείκτη που αποτελεί benchmark για αυτή, δηλαδή για τον NASDAQ αλλά και για τον Dow Jones Global Shipping Index για το διάστημα 31/5/2018 έως 26/7/2019 (ημερήσια δεδομένα)

	EURODRY	NASDAQ COMPOSITE PRICE	DOW JONES GLOBAL SHIPPING
EURODRY	1	0.028	0.0126
NASDAQ COMPOSITE PRICE	0.028	1	0.5480
DOW JONES GLOBAL SHIPPING	0.012	0.5480	1

Όπως παρατηρούμε από τον πίνακα συσχετίσεων των αποδόσεων της ναυτιλιακής εταιρείας EURODRY και των δεικτών NASDAQ και DOW JONES GLOBAL SHIPPING, η ναυτιλιακή εταιρεία EURODRY παρουσιάζει σχεδόν μηδενικό συντελεστή συσχέτισης στις αποδόσεις της με τους εξεταζόμενους δείκτες.

Αναλυτικότερα, με τον δείκτη DOW JONES GLOBAL SHIPPING έχει συντελεστή συσχέτισης ίσο με 0,012 ενώ με τον NASDAQ 0,028. Ουσιαστικά οι αποδόσεις μεταξύ τους παρουσιάζουν γραμμική ανεξαρτησία, δηλαδή είναι ανεξάρτητες μεταξύ τους τόσο στις ανοδικές όσο και στις καθοδικές του εξεταζόμενου χρονικού διαστήματος.

Στον πίνακα 13. που ακολουθεί παρουσιάζεται η απόδοση περιόδου, η μέση απόδοση, η μέγιστη απόδοση, η ελάχιστη απόδοση και η τυπική απόκλιση για την ναυτιλιακή εταιρεία COSTAMARE, για τον δείκτη που αποτελεί benchmark για αυτή, δηλαδή για τον NYSE COMPOSITE αλλά και για τον Dow Jones Global Shipping Index για το διάστημα 31/12/2017 έως 26/7/2019.

Πίνακας (13):

	COSTAMARE	NYSE COMPOSITE - PRICE INDEX	DOW JONES GLOBAL SHIPPING - PRICE INDEX
Απόδοση Περιόδου	4,16%	3,33%	-20,44%
Μέση Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	0,03%	0,01%	-0,05%
Διάμεση Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	0,00%	0,05%	0,01%
Μέγιστη Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	7,11%	4,03%	3,24%
Ελάχιστη Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	-8,10%	-3,92%	-3,36%
Ημερήσια Τυπική Απόκλιση	2,09%	0,83%	1,12%

Από τον παραπάνω πίνακα μπορούμε να παρατηρήσουμε πως η εταιρεία COSTAMARE με συνολική απόδοση περιόδου 4,16% είχε την καλύτερή απόδοση τόσο και από τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING ο οποίος έχει απώλειες της τάξης του -20,44% όσο και από τον NYSE ο οποίος κινήθηκε θετικά και παρουσίασε άνοδο ίση με 3,33%.

Όσον αφορά την μέση ημερήσια απόδοση της περιόδου από τις 31/12/2017 έως τις 26/7/2019 την καλύτερη εκ των τριών είχε η ναυτιλιακή εταιρεία COSTAMARE με 0,03% ημερησίως. Ακολουθούν ο NYSE με 0,01% και τελευταίος ο DOW JONES GLOBAL SHIPPING -0,05% μέσες ημερήσιες απώλειες.

Με βάση τα αποτελέσματα του πίνακα, ο NYSE είχε την μεγαλύτερη διάμεση απόδοση του εξεταζόμενου διαστήματος με 0,05% ενώ ο δείκτης DOW JONES GLOBAL SHIPPING με 0,01% ξεπέρασε και την COSTAMARE που είχε 0,00%.

Η ναυτιλιακή εταιρεία COSTAMARE ήταν εκείνη με την μεγαλύτερη μέγιστη απόδοση με 7,11% με τον δείκτη NYSE να ακολουθεί με 4,03% και τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING να κατατάσσεται τρίτος στην σχετική σύγκριση με 3,24%.

Στην ελάχιστη ημερήσια απόδοση, μπορούμε να παρατηρήσουμε από τον παραπάνω πίνακα πως την χειρότερη παρουσίασε η COSTAMARE με -8,10% με τον NYSE να στο -3,92% και τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING να παρουσιάζει τις λιγότερες ημερήσιες απώλειες με -3,36%.

Τέλος σύμφωνα με τον υπολογισμό της τυπικής απόκλισης των αποδόσεων, την μεγαλύτερη επικινδυνότητα παρουσίασε η COSTAMARE με 2,09%, με τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING να ακολουθεί με 1,12% και τον δείκτη NYSE με 0,83% να παρουσιάζει τον μικρότερο βαθμό επικινδυνότητας με βάση την τυπική απόκλιση των αποδόσεων του την περίοδο από τις 31/12/2017 έως τις 26/7/2019.

Πίνακας (14): Ο συντελεστής συσχέτισης των αποδόσεων των για την ναυτιλιακή εταιρεία COSTAMARE, για τον δείκτη που αποτελεί benchmark για αυτή, δηλαδή για τον NYSE αλλά και για τον Dow Jones Global Shipping Index για το διάστημα 31/12/2017 έως 26/7/2019 (ημερήσια δεδομένα)

	COSTAMARE	NYSE COMPOSITE PRICE INDEX	DOW JONES GLOBAL SHIPPING
COSTAMARE	1	0.4837	0.5407
NYSE COMPOSITE PRICE INDEX	0.4837	1	0.6174
DOW JONES GLOBAL SHIPPING	0.5407	0.6174	1

Όπως παρατηρούμε από τον πίνακα συσχετίσεων των αποδόσεων της ναυτιλιακής εταιρείας COSTAMARE και των δεικτών NYSE και DOW JONES GLOBAL SHIPPING, η ναυτιλιακή εταιρεία COSTAMARE παρουσιάζει θετική αλλά όχι πολύ ισχυρή συσχέτιση με τον δείκτη DOW JONES GLOBAL SHIPPING καθώς ο συντελεστής συσχέτισης είναι ίσος με 0,5407 και λιγότερο με τον δείκτη NYSE καθώς έχει συντελεστή 0,483. Φυσικά φανερώνεται πως οι αποδόσεις της μετοχής και των δεικτών κινούνται ως προς την ίδια κατεύθυνση, είτε ανοδικά είτε καθοδικά αλλά δεν είναι ιδιαίτερα ισχυρά εξαρτημένες μεταξύ τους.

Στον πίνακα 15. που ακολουθεί παρουσιάζεται η απόδοση περιόδου, η μέση απόδοση, η μέγιστη απόδοση, η ελάχιστη απόδοση και η τυπική απόκλιση για την ναυτιλιακή εταιρεία DANAOS, για τον δείκτη που αποτελεί benchmark για αυτή, δηλαδή για τον NYSE COMPOSITE αλλά και για τον Dow Jones Global Shipping Index για το διάστημα 31/12/2017 έως 26/7/2019

Πίνακας (15):

	DANAOS	NYSE COMPOSITE - PRICE INDEX	DOW JONES GLOBAL SHIPPING - PRICE INDEX
Απόδοση Περιόδου	-57,98%	3,33%	-20,44%
Μέση Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	-0,09%	0,01%	-0,05%
Διάμεση Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	0,00%	0,05%	0,01%
Μέγιστη Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	22,58%	4,03%	3,24%
Ελάχιστη Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	-26,85%	-3,92%	-3,36%
Ημερήσια Τυπική Απόκλιση	4,86%	0,83%	1,12%

Από τον παραπάνω πίνακα μπορούμε να παρατηρήσουμε πως η εταιρεία DANAOS με συνολική απόδοση περιόδου -57,98% είχε χειρότερη απόδοση από τον NYSE ο οποίος κινήθηκε θετικά και παρουσίασε άνοδο ίση με 3,33%, αλλά και από τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING ο οποίος έχει απώλειες της τάξης του - 20,44%.

Όσον αφορά την μέση ημερήσια απόδοση της περιόδου από τις 31/12/2017 έως τις 26/7/2019 την χειρότερη εκ των τριών είχε η ναυτιλιακή DANAOS με -0,09%

με τον χρηματιστηριακό δείκτη DOW JONES GLOBAL SHIPPING με -0,05 να έχει και αυτός αρνητική μέση ημερήσια απόδοση και μόνο ο NYSE με 0,01% ημερησίως να παρουσιάζει θετική.

Με βάση τα αποτελέσματα του πίνακα, και πάλι ο NYSE είχε την μεγαλύτερη διάμεση απόδοση του εξεταζόμενου διαστήματος με 0,05% ενώ ο δείκτης DOW JONES GLOBAL SHIPPING με 0,01% ξεπέρασε και την DANAOS που είχε 0,00%.

Η ναυτιλιακή εταιρεία DANAOS ήταν εκείνη με την μεγαλύτερη μέγιστη απόδοση με 22,58% με τον δείκτη NYSE να ακολουθεί με 4,03% και τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING να κατατάσσεται τρίτος στην σχετική σύγκριση με 3,24%.

Στην ελάχιστη ημερήσια απόδοση, μπορούμε να παρατηρήσουμε από τον παραπάνω πίνακα πως την χειρότερη παρουσίασε η DANAOS με -26,85%, με τον NYSE να βρίσκεται πολύ κοντά με -3,92% με τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING ο οποίος παρουσίασε τις λιγότερες ημερήσιες απώλειες με -3,36%.

Τέλος σύμφωνα με τον υπολογισμό της τυπικής απόκλισης των αποδόσεων, την μεγαλύτερη επικινδυνότητα παρουσίασε η DANAOS με 4,86%, με τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING να ακολουθεί με 1,19% και τον NYSE να παρουσιάζει τον μικρότερο βαθμό επικινδυνότητας με 0,83% με βάση την τυπική απόκλιση των αποδόσεων του την περίοδο από τις 31/12/2017 έως τις 26/7/2019.

Πίνακας (16): Ο συντελεστής συσχέτισης των αποδόσεων των για την ναυτιλιακή εταιρεία DANAOS, για τον δείκτη που αποτελεί benchmark για αυτή, δηλαδή για τον NYSE αλλά και για τον Dow Jones Global Shipping Index για το διάστημα 31/12/2017 έως 26/7/2019 (ημερήσια δεδομένα)

	DANAOS	NYSE COMPOSITE PRICE INDEX	DOW JONES GLOBAL SHIPPING
DANAOS	1	0.093	0.1615
NYSE COMPOSITE PRICE INDEX	0.093	1	0.6174
DOW JONES GLOBAL SHIPPING	0.1615	0.6174	1

Όπως παρατηρούμε από τον πίνακα συσχετίσεων των αποδόσεων της ναυτιλιακής εταιρείας DANAOS και των δεικτών NYSE και DOW JONES GLOBAL SHIPPING, η ναυτιλιακή εταιρεία DANAOS δεν παρουσιάζει ούτε θετική αλλά ούτε και αρνητική συσχέτιση στις αποδόσεις της με κανένα από τους δύο δείκτες.

Αναλυτικότερα, με τον δείκτη DOW JONES GLOBAL SHIPPING έχει συντελεστή συσχέτισης ίσο με 0,16 ενώ με τον NASDAQ 0,09. Ουσιαστικά οι αποδόσεις μεταξύ τους παρουσιάζουν γραμμική ανεξαρτησία, δηλαδή είναι ανεξάρτητες μεταξύ τους τόσο στις ανοδικές όσο και στις καθοδικές περιόδους του εξεταζόμενου χρονικού διαστήματος.

Στον πίνακα 17. που ακολουθεί παρουσιάζεται η απόδοση περιόδου, η μέση απόδοση, η μέγιστη απόδοση, η ελάχιστη απόδοση και η τυπική απόκλιση για την ναυτιλιακή εταιρεία DIANA SHIPPING, για τον δείκτη που αποτελεί benchmark για αυτή, δηλαδή για τον NYSE COMPOSITE αλλά και για τον Dow Jones Global Shipping Index για το διάστημα 31/12/2017 έως 26/7/2019

Πίνακας (17):

	DIANA SHIPPING	NYSE COMPOSITE - PRICE INDEX	DOW JONES GLOBAL SHIPPING - PRICE INDEX
Απόδοση Περιόδου	-10,07%	3,33%	-20,44%
Μέση Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	0,01%	0,01%	-0,05%
Διάμεση Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	0,00%	0,05%	0,01%
Μέγιστη Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	10,33%	4,03%	3,24%
Ελάχιστη Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	-9,63%	-3,92%	-3,36%
Ημερήσια Τυπική Απόκλιση	2,53%	0,83%	1,12%

Από τον παραπάνω πίνακα μπορούμε να παρατηρήσουμε πως η εταιρεία DIANA SHIPPING με συνολική απόδοση περιόδου -10,07% είχε χειρότερη απόδοση από τον NYSE ο οποίος κινήθηκε θετικά και παρουσίασε άνοδο ίση με 3,33%, αλλά και από τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING ο οποίος έχει απώλειες της τάξης του -20,44%.

Όσον αφορά την μέση ημερήσια απόδοση της περιόδου από τις 31/12/2017 έως τις 26/7/2019 την χειρότερη εκ των τριών είχε η ναυτιλιακή DIANA SHIPPING

παρουσίασε θετική και ίση με 0,01%, ίδια με τον NYSE, ενώ ο DOW JONES GLOBAL SHIPPING με -0,05 είχε αρνητική.

Με βάση τα αποτελέσματα του πίνακα, ο NYSE είχε την μεγαλύτερη διάμεση απόδοση του εξεταζόμενου διαστήματος με 0,05% ενώ ο δείκτης DOW JONES GLOBAL SHIPPING με 0,01% ξεπέρασε και την DIANA SHIPPING που είχε 0,00%.

Η ναυτιλιακή εταιρεία DIANA SHIPPING ήταν εκείνη με την μεγαλύτερη μέγιστη απόδοση με 10,33% με τον δείκτη NYSE να ακολουθεί με 4,03% και τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING να κατατάσσεται τρίτος στην σχετική σύγκριση με 3,24%.

Στην ελάχιστη ημερήσια απόδοση, μπορούμε να παρατηρήσουμε από τον παραπάνω πίνακα πως την χειρότερη παρουσίασε η DIANA SHIPPING με -9,63%, με τον NYSE να ακολουθεί με -3,92% με τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING ο οποίος παρουσίασε τις λιγότερες ημερήσιες απώλειες με -3,36%.

Τέλος σύμφωνα με τον υπολογισμό της τυπικής απόκλισης των αποδόσεων, την μεγαλύτερη επικινδυνότητα παρουσίασε η DIANA SHIPPING με 2,53%, με τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING να ακολουθεί με 1,19% και τον NYSE να παρουσιάζει τον μικρότερο βαθμό επικινδυνότητας με 0,83% με βάση την τυπική απόκλιση των αποδόσεων του την περίοδο από τις 31/12/2017 έως τις 26/7/2019.

Πίνακας (18): Ο συντελεστής συσχέτισης των αποδόσεων των για την ναυτιλιακή εταιρεία DIANA SHIPPING, για τον δείκτη που αποτελεί benchmark για αυτή, δηλαδή για τον NYSE αλλά και για τον Dow Jones Global Shipping Index για το διάστημα 31/12/2017 έως 26/7/2019 (ημερήσια δεδομένα)

	DIANA SHIPPING	NYSE COMPOSITE PRICE INDEX	DOW JONES GLOBAL SHIPPING
DIANA SHIPPING	1	0.3779	0.4010
NYSE COMPOSITE PRICE INDEX	0.3779	1	0.6174
DOW JONES GLOBAL SHIPPING	0.4010	0.6174	1

Όπως παρατηρούμε από τον πίνακα συσχετίσεων των αποδόσεων της ναυτιλιακής εταιρείας DIANA SHIPPING και των δεικτών NYSE και DOW JONES GLOBAL SHIPPING, η ναυτιλιακή εταιρεία DIANA SHIPPING παρουσιάζει θετική αλλά όχι πολύ ισχυρή συσχέτιση με τον δείκτη DOW JONES GLOBAL SHIPPING καθώς ο συντελεστής συσχέτισης είναι ίσος με 0,401 και λιγότερο με τον δείκτη NYSE καθώς έχει συντελεστή 0,377. Φυσικά φανερώνεται πως οι αποδόσεις της μετοχής και των δεικτών κινούνται ως προς την ίδια κατεύθυνση, είτε ανοδικά είτε καθοδικά αλλά δεν είναι ιδιαίτερα ισχυρά εξαρτημένες μεταξύ τους.

Στον πίνακα 19. που ακολουθεί παρουσιάζεται η απόδοση περιόδου, η μέση απόδοση, η μέγιστη απόδοση, η ελάχιστη απόδοση και η τυπική απόκλιση για την ναυτιλιακή εταιρεία DYNAGAS LNG PARTNERS UNIT, για τον δείκτη που αποτελεί benchmark για αυτή, δηλαδή για τον NYSE COMPOSITE αλλά και για τον Dow Jones Global Shipping Index για το διάστημα 31/12/2017 έως 26/7/2019\

Πίνακας (19):

	DYNAGAS LNG PARTNERS UNIT	NYSE COMPOSITE - PRICE INDEX	DOW JONES GLOBAL SHIPPING - PRICE INDEX
Απόδοση Περιόδου	-86,56%	3,33%	-20,44%
Μέση Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	-0,42%	0,01%	-0,05%
Διάμεση Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	-0,24%	0,05%	0,01%
Μέγιστη Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	16,99%	4,03%	3,24%
Ελάχιστη Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	-27,61%	-3,92%	-3,36%
Ημερήσια Τυπική Απόκλιση	3,66%	0,83%	1,12%

Από τον παραπάνω πίνακα μπορούμε να παρατηρήσουμε πως η εταιρεία DYNAGAS LNG PARTNERS UNIT με συνολική απόδοση περιόδου -86,56% έχασε μεγάλο μέρος της αξίας της και είχε χειρότερη απόδοση από τον NYSE ο οποίος κινήθηκε θετικά και παρουσίασε άνοδο ίση με 3,33%, αλλά και από τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING ο οποίος έχει απώλειες της τάξης του -20,44%.

Όσον αφορά την μέση ημερήσια απόδοση της περιόδου από τις 31/12/2017 έως τις 26/7/2019 την καλύτερή είχε ο NYSE με 0,01% ενώ την χειρότερη είχε η ναυτιλιακή DYNAGAS LNG PARTNERS UNIT καθώς παρουσίασε αρνητική και ίση

με -0,42% με τον ο DOW JONES GLOBAL SHIPPING να έχει και αυτός αρνητική και ίση με -0,05.

Με βάση τα αποτελέσματα του πίνακα, ο NYSE είχε την μεγαλύτερη διάμεση απόδοση του εξεταζόμενου διαστήματος με 0,05% ενώ ο δείκτης DOW JONES GLOBAL SHIPPING με 0,01% ξεπέρασε και την DYNAGAS LNG PARTNERS UNIT που είχε αρνητική -0,24%.

Η ναυτιλιακή εταιρεία DYNAGAS LNG PARTNERS UNIT ήταν εκείνη με την μεγαλύτερη μέγιστη απόδοση με 16,99% με τον δείκτη NYSE να ακολουθεί με 4,03% και τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING να κατατάσσεται τρίτος στην σχετική σύγκριση με 3,24%.

Στην ελάχιστη ημερήσια απόδοση, μπορούμε να παρατηρήσουμε από τον παραπάνω πίνακα πως την χειρότερη παρουσίασε η DYNAGAS LNG PARTNERS UNIT με -27,61%, με τον NYSE να ακολουθεί με -3,92% με τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING ο οποίος παρουσίασε τις λιγότερες ημερήσιες απώλειες με -3,36%.

Τέλος σύμφωνα με τον υπολογισμό της τυπικής απόκλισης των αποδόσεων, την μεγαλύτερη επικινδυνότητα παρουσίασε η DYNAGAS LNG PARTNERS UNIT με 3,66%, με τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING να ακολουθεί με 1,19% και τον NYSE να παρουσιάζει τον μικρότερο βαθμό επικινδυνότητας με 0,83% με βάση την τυπική απόκλιση των αποδόσεων του την περίοδο από τις 31/12/2017 έως τις 26/7/2019.

Πίνακας (20): Ο συντελεστής συσχέτισης των αποδόσεων των για την ναυτιλιακή εταιρεία DYNAGAS LNG PARTNERS UNIT, για τον δείκτη που αποτελεί benchmark για αυτή, δηλαδή για τον NYSE αλλά και για τον Dow Jones Global Shipping Index για το διάστημα 31/12/2017 έως 26/7/2019 (ημερήσια δεδομένα)

	DYNAGAS LNG PARTNERS UNIT	NYSE COMPOSITE PRICE INDEX	DOW JONES GLOBAL SHIPPING
DYNAGAS LNG PARTNERS UNIT	1	0.2151	0.3032
NYSE COMPOSITE PRICE INDEX	0.2152	1	0.6174
DOW JONES GLOBAL SHIPPING	0.3032	0.6174	1

Όπως παρατηρούμε από τον πίνακα συσχετίσεων των αποδόσεων της ναυτιλιακής εταιρείας DYNAGAS LNG PARTNERS UNIT και των δεικτών NYSE και DOW JONES GLOBAL SHIPPING, η ναυτιλιακή εταιρεία DIANA DYNAGAS LNG PARTNERS UNIT παρουσιάζει θετική αλλά όχι πολύ ισχυρή συσχέτιση με τον δείκτη DOW JONES GLOBAL SHIPPING καθώς ο συντελεστής συσχέτισης είναι ίσος με 0,30 και λιγότερο με τον δείκτη NYSE καθώς έχει συντελεστή 0,25. Φυσικά φανερώνεται πως οι αποδόσεις της μετοχής και των δεικτών θα μπορούσαμε να πούμε πως παρουσιάζουν παρόμοια κίνηση αλλά δεν είναι ισχυρά εξαρτημένες μεταξύ τους.

Στον πίνακα 21. που ακολουθεί παρουσιάζεται η απόδοση περιόδου, η μέση απόδοση, η μέγιστη απόδοση, η ελάχιστη απόδοση και η τυπική απόκλιση για την ναυτιλιακή εταιρεία NAVIOS MARITIME ACQ., για τον δείκτη που αποτελεί benchmark για αυτή, δηλαδή για τον NYSE COMPOSITE αλλά και για τον Dow Jones Global Shipping Index για το διάστημα 31/12/2017 έως 26/7/2019

Πίνακας (21):

	NAVIOS MARITIME ACQ.	NYSE COMPOSITE - PRICE INDEX	DOW JONES GLOBAL SHIPPING - PRICE INDEX
Απόδοση Περιόδου	-61,62%	3,33%	-20,44%
Μέση Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	-0,15%	0,01%	-0,05%
Διάμεση Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	-0,05%	0,05%	0,01%
Μέγιστη Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	18,38%	4,03%	3,24%
Ελάχιστη Ημερήσια Απόδοση Περιόδου	-14,50%	-3,92%	-3,36%
Ημερήσια Τυπική Απόκλιση	4,11%	0,83%	1,12%

Από τον παραπάνω πίνακα μπορούμε να παρατηρήσουμε πως η εταιρεία NAVIOS MARITIME ACQ με συνολική απόδοση περιόδου -61,62% έχασε μεγάλο μέρος της αξίας της και είχε χειρότερη απόδοση από τον NYSE ο οποίος κινήθηκε θετικά και παρουσίασε άνοδο ίση με 3,33%, αλλά και από τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING ο οποίος έχει απώλειες της τάξης του -20,44%.

Όσον αφορά την μέση ημερήσια απόδοση της περιόδου από τις 31/12/2017 έως τις 26/7/2019 την καλύτερή είχε ο NYSE με 0,01% ενώ την χειρότερη είχε η ναυτιλιακή NAVIOS MARITIME ACQ καθώς παρουσίασε αρνητική και ίση με -0,15% με τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING να έχει και αυτός αρνητική και ίση με -0,05.

Με βάση τα αποτελέσματα του πίνακα, ο NYSE είχε την μεγαλύτερη διάμεση απόδοση του εξεταζόμενου διαστήματος με 0,05% ενώ ο δείκτης DOW JONES GLOBAL SHIPPING με 0,01% ξεπέρασε και την NAVIOS MARITIME ACQ που είχε αρνητική -0,05%.

Η ναυτιλιακή εταιρεία NAVIOS MARITIME ACQ ήταν εκείνη με την μεγαλύτερη μέγιστη απόδοση με 18,38% με τον δείκτη NYSE να ακολουθεί με 4,03% και τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING να κατατάσσεται τρίτος στην σχετική σύγκριση με 3,24%.

Στην ελάχιστη ημερήσια απόδοση, μπορούμε να παρατηρήσουμε από τον παραπάνω πίνακα πως την χειρότερη παρουσίασε NAVIOS MARITIME ACQ με -14,50%, με τον NYSE να ακολουθεί με -3,92% με τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING ο οποίος παρουσίασε τις λιγότερες ημερήσιες απώλειες με -3,36%.

Τέλος σύμφωνα με τον υπολογισμό της τυπικής απόκλισης των αποδόσεων, την μεγαλύτερη επικινδυνότητα παρουσίασε η NAVIOS MARITIME ACQ με 4,11%, με τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING να ακολουθεί με 1,19% και τον NYSE να παρουσιάζει τον μικρότερο βαθμό επικινδυνότητας με 0,83% με βάση την τυπική απόκλιση των αποδόσεων του την περίοδο από τις 31/12/2017 έως τις 26/7/2019.

Πίνακας (22). : Ο συντελεστής συσχέτισης των αποδόσεων των για την ναυτιλιακή εταιρεία NAVIOS MARITIME ACQ, για τον δείκτη που αποτελεί benchmark για αυτή, δηλαδή για τον NYSE αλλά και για τον Dow Jones Global Shipping Index για το διάστημα 31/12/2017 έως 26/7/2019 (ημερήσια δεδομένα)

	NAVIOS MARITIME ACQ	NYSE COMPOSITE PRICE INDEX	DOW JONES GLOBAL SHIPPING
NAVIOS MARITIME ACQ	1	0.2529	0.3279
NYSE COMPOSITE PRICE INDEX	0.2529	1	0.6174
DOW JONES GLOBAL SHIPPING	0.3279	0.6174	1

Όπως παρατηρούμε από τον πίνακα συσχετίσεων των αποδόσεων της ναυτιλιακής εταιρείας NAVIOS MARITIME ACQ και των δεικτών NYSE και DOW JONES GLOBAL SHIPPING, η ναυτιλιακή εταιρεία NAVIOS MARITIME ACQ παρουσιάζει θετική αλλά όχι πολύ ισχυρή συσχέτιση με τον δείκτη DOW JONES GLOBAL SHIPPING καθώς ο συντελεστής συσχέτισης είναι ίσος με 0,32 και λιγότερο με τον δείκτη NYSE καθώς έχει συντελεστή 0,25. Φυσικά φανερώνεται πως οι αποδόσεις της μετοχής και των δεικτών θα μπορούσαμε να πούμε πως παρουσιάζουν παρόμοια κίνηση αλλά δεν είναι ισχυρά εξαρτημένες μεταξύ τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7.

Στο Κεφάλαιο (7),εξάγονται συμπεράσματα συγκρίσεων χρηματιστηριακών δεικτών, αναφέρονται οι Εταιρείες με την αποδοτικότερη Χρηματιστηριακή πορεία.

Συμπερασματικά λοιπόν η καλύτερη εταιρεία για το διάστημα 31/12/2017 έως 26/7/2019 σύμφωνα με την απλή απόδοση περιόδου ήταν η DRYSHIPS με 11,33%, ενώ η χειρότερη, χάνοντας πολύ μεγάλο μέρος της αξίας της ήταν η DYNAGAS LNG PARTNERS UNIT με απώλειες -86,56%.

Όσον αφορά την μέση ημερήσια απόδοση περιόδου, η εταιρεία EUROSEAS έχει την καλύτερη μέση ημερήσια απόδοση περιόδου με 0,19% κέρδος ημερησίως, ενώ αντιθέτως η DYNAGAS LNG PARTNERS UNIT είχε την χειρότερη με -0,42% μέσες ημερήσιες απώλειες.

Στον υπολογισμό της διάμεσης ημερήσιας απόδοσης του διαστήματος 31/12/2017 έως 26/7/2019 την χειρότερη είχε η GLOBUS MARITIME με -0,47%, με τις DYNAGAS LNG PARTNERS UNIT με -0,24%, EUROSEAS με -0,10% και την NAVIOS με -0,05% να ακολουθούν. Όλες οι υπόλοιπες Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες παρουσίασαν ημερήσια διάμεση απόδοση σχεδόν μηδενική (0,00%).

Στην μέγιστη ημερήσια απόδοση η εταιρεία GLOBUS MARITIME με ημερήσια άνοδο 92,34% είχε την καλύτερη, ενώ στην ελάχιστη ημερήσια απόδοση η DANAOS με -26,85% είχε τις μεγαλύτερες ημερήσιες απώλειες του διαστήματος 31/12/2017 έως 26/7/2019.

Επιπροσθέτως, όσον αφορά τον μεγαλύτερο βαθμό επικινδυνότητας, η εταιρεία με την μεγαλύτερη ημερήσια τυπική απόκλιση, ήταν η GLOBUS MARITIME με 8,11%, ενώ εκείνη με την μικρότερη ήταν η CAPITAL PRODUCT PARTNERS με 1,60%.

Από τους πίνακες συσχέτισεων των αποδόσεων των ναυτιλιακών εταιρειών με τους χρηματιστηριακούς δείκτες που ανήκουν αλλά και με τον δείκτη DOW JONES GLOBAL SHIPPING για το διάστημα 31/12/2017 έως 26/7/2019, η COSTAMARE παρουσιάζει την μεγαλύτερη και θετική συσχέτιση με συντελεστή συσχέτισης 0,5407 με τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING και 0,483 με τον δείκτη NYSE. Ουσιαστικά οι αποδόσεις της μετοχής και των δεικτών κινούνται ως προς την ίδια κατεύθυνση, είτε ανοδικά είτε καθοδικά αλλά δεν είναι ιδιαίτερα ισχυρά εξαρτημένες μεταξύ τους. Αντιθέτως εκείνη με τον μικρότερο συντελεστή συσχέτισης είναι η EUROSEAS

καθώς έχει ίσο με 0,030 με τον δείκτη DOW JONES GLOBAL SHIPPING και 0,025 με τον NASDAQ, ουσιαστικά οι αποδόσεις μεταξύ τους παρουσιάζουν γραμμική ανεξαρτησία, δηλαδή είναι ανεξάρτητες μεταξύ τους τόσο στις ανοδικές όσο και στις καθοδικές του εξεταζόμενου χρονικού διαστήματος.

Τέλος να αναφέρουμε πως για το διάστημα από τις 31/12/2017 έως τις 26/6/2019 ο δείκτης NASDAQ είχε απλή απόδοση περιόδου 20,67%, μέση ημερήσια απόδοση 0,05%, διάμεση ημερήσια απόδοση 0,08%, μέγιστη ημερήσια απόδοση 5,84%, ελάχιστη ημερήσια απόδοση -4,43% και ημερήσια τυπική απόκλιση 1,19%. Ο δείκτης NYSE είχε απλή απόδοση περιόδου 3,33%, μέση ημερήσια απόδοση 0,01%, διάμεση ημερήσια απόδοση 0,05%, μέγιστη ημερήσια απόδοση 4,03%, ελάχιστη ημερήσια απόδοση -3,92% και ημερήσια τυπική απόκλιση 0,83%, φανερώνοντας μας μια πιο αμυντική- συντηρητική κίνηση του δείκτη. Ενώ ο DOW JONES GLOBAL SHIPPING είχε απλή απόδοση περιόδου -20,44%, μέση ημερήσια απόδοση -0,05%, διάμεση ημερήσια απόδοση 0,01%, μέγιστη ημερήσια απόδοση 3,24%, ελάχιστη ημερήσια απόδοση -3,36% και ημερήσια τυπική απόκλιση 1,12%, δείχνοντας μας πως σε γενικές γραμμές το διάστημα της ανάλυσης δεν είναι ιδιαίτερα ευνοϊκό για ολόκληρο τον παγκόσμιο ναυτιλιακό κλάδο.

Κεφάλαιο 8.

Στο Κεφάλαιο (8), αναφέρονται τα συμπεράσματα της διπλωματικής εργασίας, για το κάθε κεφάλαιο ξεχωριστά.

Ο στόχος της παρούσας διπλωματικής εργασίας ήταν να αναλύσει και να παρουσιάσει την πορεία του ναυπηγικού / επισκευαστικού κλάδου της χώρας μας, σε συνδυασμό με την κατάλληλη επιλογή εταιρικού τύπου μεταξύ Ομόρρυθμης και Ανώνυμης Εταιρείας με απώτερο σκοπό την σύσταση ναυτιλιακής επιχείρησης και την εισαγωγή της σε μια χρηματιστηριακή αγορά.

Αρχικά διεξήχθη ως συμπέρασμα πως η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία της Ελλάδας, βρίσκεται σε ιδιαίτερα δυσμενή κατάσταση, με τα ελληνικά ναυπηγεία να κινδυνεύουν με οριστική εξαφάνιση και παύση της λειτουργίας τους. Τα ναυπηγεία του Σκαρμαγκά, της Ελευσίνας και του Νεωρίου στην Σύρο, τα οποία είναι τα μοναδικά μεγάλα ελληνικά ναυπηγεία, υπολειπονται και το μέλλον τους μπορεί να χαρακτηριστεί ιδιαίτερα αβέβαιο καθώς ταλαντεύονται εδώ και πολλές δεκαετίες μεταξύ κρατικής ιδιοκτησίας, επίδοξων σωτήρων επενδυτών και πραγματικών επενδυτικών ομίλων που καταβάλλουν προσπάθεια να τα καταστήσουν ανταγωνίστηκα και να κερδίσουν μερίδιο αγοράς τόσο από την Τουρκία όσο και από άλλες γειτονικές χώρες.

Παρόλα αυτά, βασικό συμπέρασμα είναι πως ενώ τα ελληνικά ναυπηγεία έχουν όλα τα χαρακτηριστικά τα οποία μπορούν υπό προϋποθέσεις να τους δώσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, κυρίως λόγω της γεωγραφικής θέσης της χώρας μας, η έλλειψη κρατικής υποστήριξης μέσω επιδοτήσεων όπως συμβαίνει στα ναυπηγεία άλλων προηγμένων βιομηχανικών χωρών, καθώς και η απουσία κινήτρων στους Έλληνες εφοπλιστές να ναυπηγούν και να επισκευάζουν τα πλοία τους στην χώρα μας, φέρνουν σε ακόμα πιο δύσκολη και καταστροφική θέση την ναυπηγική βιομηχανία της Ελλάδας. Λύσεις μπορούν να έρθουν, αλλά χρειάζονται χρόνο, προσπάθεια και θέληση τόσο από κρατικούς όσο και από ιδιωτικούς φορείς και ανθρώπους.

Γεγονός είναι για την σύσταση οποιασδήποτε εταιρείας και πιο συγκεκριμένα όπως αναλύθηκε στην διπλωματική εργασία, για την σύσταση μιας ναυτιλιακής εταιρείας, βασική προϋπόθεση για κάθε επιχειρηματία είναι η επιλογή κατάλληλου

εταιρικού τύπου με βάση τον οποίο θα συσταθεί η επιχείρηση. Η επιλογή αυτή στον τομέα της ναυτιλίας γίνεται με βάση τις λιγότερες απαιτήσεις, την εύκολη σύσταση, την μετοχική σύσταση που θα ακολουθηθεί, τις οικονομικές, τις φορολογικές και τις διοικητικές διευκολύνσεις, κλπ. Στην εργασία αναλύθηκαν δύο τύποι εταιρείας, η ομόρρυθμη εταιρεία και η ανώνυμη εταιρεία καθώς και πώς γίνεται μια ομόρρυθμη εταιρεία να μετατραπεί σε ανώνυμη. Η κυριότερη διαφορά μεταξύ των δύο είναι πως η πρώτη αποτελεί προσωπική εταιρεία, ενώ η Α.Ε. είναι αμιγώς κεφαλαιουχική εταιρεία. Επίσης, στην ομόρρυθμη εταιρεία υπάρχει το προσωπικό στοιχείο στο οποίο κυρίως στηρίζεται η συγκρότηση και λειτουργία της, ενώ αντιθέτως στην Α.Ε. κυρίαρχο στοιχείο είναι το κεφάλαιό της που έχει συγκεντρωθεί από την εισφορά των εταίρων. Στην προσωπική ομόρρυθμη εταιρεία, η διοίκηση γίνεται από έναν διαχειριστή, ο οποίος ορίζεται από το καταστατικό και εκπροσωπεί την εταιρεία, το καταστατικό αποτελεί το έγγραφο της συστάσεως της εταιρείας αλλά επίσης αναφέρει και όλα τα βασικά θέματα που αφορούν τις σχέσεις των εταίρων, θέματα που άπτονται με την διοίκηση της εταιρείας, την διάρκεια ζωής της, την διάλυση της, τις εισφορές των εταίρων κλπ. Όσον αφορά την ανώνυμη εταιρεία, ο τρόπος διοίκησης έχει μια σχετική πολυπλοκότητα καθώς, η διοικητική ιεραρχία διαφέρει. Για την σύσταση της ΑΕ απαιτείται η σύνταξη καταστατικού σε κάποιον συμβολαιογράφο, με την απαραίτητη παράσταση δικηγόρου και η δημοσίευση της ιδρυτικής απόφασης στο Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ). Όπως και στην ΟΕ έτσι και στην ΑΕ το καταστατικό της είναι που ορίζει όλα τα θέματα που αφορούν τις σχέσεις μεταξύ των εταίρων, τη διοίκηση της εταιρείας, τη διάρκεια και τη λύση αυτής.

Τέλος μέσα από την συμβολή στην διπλωματική εργασία που αφορούσε μια εμπειρική και στατιστική ανάλυση υπολογίστηκαν και εκτιμήθηκαν εμπειρικά ευρήματα που αφορούσαν την χρηματιστηριακή πορεία που είχαν οι δέκα μεγαλύτερες ελληνικές ανώνυμες εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες από το 2018 έως τον Ιούλιο του 2019. Για τους σκοπούς της ανάλυσης συλλέχθηκαν από την βάση δεδομένων Datastream οι ημερήσιες τιμές κλεισίματος των μετοχών των εταιρειών CAPITAL PRODUCT PARTNERS, DRYSHIPS, EURODRY, EUROSEAS, GLOBUS MARITIME, COSTAMARE, DANAOS, DIANA SHIPPING, DYNAGAS LNG PARTNERS UNIT, και NAVIOS MARITIME ACQ αλλά και των δεικτών New York Composite και NASDAQ που αποτελούν σημείο αναφοράς (benchmark) για τις εν λόγω εταιρείες καθώς και για τον παγκόσμιο χρηματιστηριακό δείκτη Dow Jones Global Shipping Index (DJGSH) ο οποίος αποτελεί Benchmark για τον παγκόσμιο κλάδο της ναυτιλίας. Να αναφερθεί πως μόνο για την εταιρεία EURODRY τα εμπειρικά ευρήματα υπολογίζονται για την περίοδο 31/5/2018 έως 26/7/2019 καθώς

η εταιρεία άρχισε εκείνη την ημερομηνία να διαπραγματεύεται στο χρηματιστήριο του NASDAQ. Τα ευρήματα αυτά αφορούν τον υπολογισμό της συνολικής απόδοσης της περιόδου που προαναφέρθηκε, της μέσης ημερήσιας απόδοσης, της μέγιστης ημερήσιας απόδοσης και της ελάχιστης ημερήσιας απόδοσης, καθώς και του κινδύνου μέσω της τυπικής απόκλισης των αποδόσεων αλλά και του συντελεστή συσχέτισης των αποδόσεων που παρουσιάζουν όλες οι εταιρείες μεταξύ τους αλλά και με τους χρηματιστηριακούς δείκτες που συμμετέχουν στην ανάλυση.

Συμπερασματικά λοιπόν η καλύτερη εταιρεία για το διάστημα 31/12/2017 έως 26/7/2019 σύμφωνα με την απλή απόδοση περιόδου ήταν η DRYSHIPS με 11,33%, ενώ η χειρότερη, χάνοντας πολύ μεγάλο μέρος της αξίας της ήταν η DYNAGAS LNG PARTNERS UNIT με απώλειες -86,56%.

Όσον αφορά την μέση ημερήσια απόδοση περιόδου, η εταιρεία EUROSEAS έχει την καλύτερη μέση ημερήσια απόδοση περιόδου με 0,19% κέρδος ημερησίως, ενώ αντιθέτως η DYNAGAS LNG PARTNERS UNIT είχε την χειρότερη με -0,42% μέσες ημερήσιες απώλειες.

Στον υπολογισμό της διάμεσης ημερήσιας απόδοσης του διαστήματος 31/12/2017 έως 26/7/2019 την χειρότερη είχε η GLOBUS MARITIME με -0,47%, με τις DYNAGAS LNG PARTNERS UNIT με -0,24%, EUROSEAS με -0,10% και την NAVIOS με -0,05% να ακολουθούν. Όλες οι υπόλοιπες Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες παρουσίασαν ημερήσια διάμεση απόδοση σχεδόν μηδενική (0,00%).

Στην μέγιστη ημερήσια απόδοση η εταιρεία GLOBUS MARITIME με ημερήσια άνοδο 92,34% είχε την καλύτερη, ενώ στην ελάχιστη ημερήσια απόδοση η DANAOS με -26,85% είχε τις μεγαλύτερες ημερήσιες απώλειες του διαστήματος 31/12/2017 έως 26/7/2019.

Επιπροσθέτως, όσον αφορά τον μεγαλύτερο βαθμό επικινδυνότητας, η εταιρεία με την μεγαλύτερη ημερήσια τυπική απόκλιση, ήταν η GLOBUS MARITIME με 8,11%, ενώ εκείνη με την μικρότερη ήταν η CAPITAL PRODUCT PARTNERS με 1,60%.

Από τους πίνακες συσχέτισεων των αποδόσεων των ναυτιλιακών εταιρειών με τους χρηματιστηριακούς δείκτες που ανήκουν αλλά και με τον δείκτη DOW JONES GLOBAL SHIPPING για το διάστημα 31/12/2017 έως 26/7/2019, η COSTAMARE παρουσιάζει την μεγαλύτερη και θετική συσχέτιση με συντελεστή συσχέτισης 0,5407 με τον DOW JONES GLOBAL SHIPPING και 0,483 με τον δείκτη NYSE. Ουσιαστικά οι αποδόσεις της μετοχής και των δεικτών κινούνται ως προς την ίδια κατεύθυνση,

είτε ανοδικά είτε καθοδικά αλλά δεν είναι ιδιαίτερα ισχυρά εξαρτημένες μεταξύ τους. Αντιθέτως εκείνη με τον μικρότερο συντελεστή συσχέτισης είναι η EUROSEAS καθώς έχει ίσο με 0,030 με τον δείκτη DOW JONES GLOBAL SHIPPING και 0,025 με τον NASDAQ, ουσιαστικά οι αποδόσεις μεταξύ τους παρουσιάζουν γραμμική ανεξαρτησία, δηλαδή είναι ανεξάρτητες μεταξύ τους τόσο στις ανοδικές όσο και στις καθοδικές του εξεταζόμενου χρονικού διαστήματος.

Τέλος να αναφέρουμε πως για το διάστημα από τις 31/12/2017 έως τις 26/6/2019 ο δείκτης NASDAQ είχε απλή απόδοση περιόδου 20,67%, μέση ημερήσια απόδοση 0,05%, διάμεση ημερήσια απόδοση 0,08%, μέγιστη ημερήσια απόδοση 5,84%, ελάχιστη ημερήσια απόδοση -4,43% και ημερήσια τυπική απόκλιση 1,19%. Ο δείκτης NYSE είχε απλή απόδοση περιόδου 3,33%, μέση ημερήσια απόδοση 0,01%, διάμεση ημερήσια απόδοση 0,05%, μέγιστη ημερήσια απόδοση 4,03%, ελάχιστη ημερήσια απόδοση -3,92% και ημερήσια τυπική απόκλιση 0,83%, φανερώνοντας μας μια πιο αμυντική- συντηρητική κίνηση του δείκτη. Ενώ ο DOW JONES GLOBAL SHIPPING είχε απλή απόδοση περιόδου -20,44%, μέση ημερήσια απόδοση -0,05%, διάμεση ημερήσια απόδοση 0,01%, μέγιστη ημερήσια απόδοση 3,24%, ελάχιστη ημερήσια απόδοση -3,36% και ημερήσια τυπική απόκλιση 1,12%, δείχνοντας μας πως σε γενικές γραμμές το διάστημα της ανάλυσης δεν είναι ιδιαίτερα ευνοϊκό για ολόκληρο τον παγκόσμιο ναυτιλιακό κλάδο.

Βιβλιογραφία

Ελληνική

- Αλεξανδρίδης Α. Μιχαήλ , (2004) , “Χρηματοοικονομική Διαχείριση”, Σύγχρονη Εκδοτική ΕΠΕ
- Αλεξανδρίδης Α. Μιχαήλ, (2005) , “Διαχείριση Επενδύσεων” , Σύγχρονη Εκδοτική ΕΠΕ
- Αλεξανδρίδου Ε. (2007), Δίκαιο εμπορικών εταιρειών, Προσωπικές εταιρείες, Εκδόσεις Νομική βιβλιοθήκη
- Αντωνόπουλος Β. (2016), Δίκαιο προσωπικών εταιρειών, Εκδόσεις Σάκκουλα
- Αντωνοπούλου Κορδή Ματίνα, (2001), “Εισαγωγή στο Χρηματιστηριακό Δίκαιο”, Αθήνα- Θεσσαλονίκη , Εκδόσεις Σάκκουλα ,
- Αυγητίδης (2013), η εισηγμένη ανώνυμη εταιρεία, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη
- Βασιλείου Δ., Ηρειώτης Ν. (2008), "Χρηματοοικονομική Διοίκηση Θεωρία και Πρακτική", Εκδόσεις Rosili
- Βλάχος Γ. (2007), «Διεθνής ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδόσεις Σταμούλης
- Βλάχος Γ. (2011), «Ναυτιλιακή Οικονομία», Εκδόσεις Σταμούλης
- Βλάχος Γ.Π. , (2015) , Γ' Έκδοση , “Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική ”, Αθήνα , Εκδόσεις Σταμούλη ,
- Βλάχος Γ.Π. και Αλεξόπουλος Α.Β. , (1996) , “ Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική ”, Αθήνα – Πειραιάς , Εκδόσεις Σταμούλη
- Γεωργακόπουλος Ν. Λεωνίδας , (2006) , “ Ναυτικό Δίκαιο” , Αθήνα, Εκδόσεις Π. Ν. Σάκκουλας
- Γεωργιάδης Α., Σταθόπουλος Μ. (2006), Αστικός Κώδιξ, Εκδόσεις Σάκκουλα

- Δελούκα Α. Νικόλαος , (1979) , 2η Έκδοση, “ Ναυτικό Δίκαιο” , Αφοί Π. Σάκκουλα
- Δημήτρακα Α.,(2005) «Πρακτικός Σύμβουλος Ανωνύμων Εταιρειών», Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη.
- Δημήτρακα Α.,(2007), Ανώνυμες Εταιρείες, Αθήνα, Εκδόσεις Πάμισος.
- Διακογιάννης Γ. (2019), Σύγχρονη Θεωρία Χαρτοφυλακίου: Ανάλυση και Εφαρμογές, Εκδόσεις Διπλογραφία
- Δουβής Παναγιώτης, (2003), “ Offshore Δραστηριότητες ”, Αθήνα , Εκδόσεις Σταμούλη
- Εισηγητική Έκθεση του Ν,959/1979 «περί ναυτικής εταιρείας»
- Θαλασσινός Ε., Σταματόπουλος Θ., Χαρίσης Χ. (1996), «Επιχειρησιακή στατιστική», Εκδόσεις Σταμούλης
- Καραγιάννης Δ, Καραγιάννης Ι, Καραγιάννη Αικ. (2009), Λογιστικά Κοστολόγηση Φοροτεχνικά, Εκδόσεις Πολιτεία
- Καραγιάννης Δ, Καραγιάννης Ι, Καραγιάννη Αικ. (2010), Φορολογικά Φοροτεχνικά Φοροτεχνικές Δηλώσεις, Εκδόσεις Πολιτεία
- Καραγιάννης Ι Δημήτριος Ι., Ιωάννης Δ. Καραγιάννης, Αικατερίνη Δ. Καραγιάννη «Συστάσεις - μετατάξεις - μετατροπές - συγχωνεύσεις – απορροφήσεις – λύσεις και εκκαθαρίσεις επιχειρήσεων» Ε’ Έκδοση Θεσσαλονίκη 2010
- Κιάντου - Παμπούκη Αλίκη, (1989) , Β’ Έκδοση- Βελτιωμένη , “ Ναυτικό Δίκαιο ” , Θεσσαλονίκη , Εκδοτικός Οίκος Σάκκουλα,
- Κιάντου- Παμπούκη Αλίκη, (2005) , 1ος τόμος – 5 η Έκδοση , “ Ναυτικό Δίκαιο ” , Αθήνα- Θεσσαλονίκη, Εκδοτικός Οίκος Σάκκουλα ,
- Κιντής Α. (1999), Στατιστικές και οικονομετρικές μέθοδοι, Εκδόσεις Gutenberg - Γιώργος & Κώστας Δαρδανός
- Κιντής Α. (1999), Στατιστικές και οικονομετρικές μέθοδοι, Εκδόσεις Gutenberg - Γιώργος & Κώστας Δαρδανός
- Κίτσος Χ. (2015), Γραμμική και λογιστική παλινδρόμηση, Εκδόσεις Κάλλιπος
- Κρεμέζης Δ. Ιάσωνας , (1973), “Στοιχεία Αγγλικού Ναυτικού Δικαίου“, Αθήναι
- Λεκαράκου Κ, Ναυτιλιακή Λογιστική, Εκδόσεις Λεκαράκου,Αθήνα 2011

- Λιακόπουλος Θ. (1982), οι έννομες σχέσεις της ανώνυμης εταιρείας από το ιδρυτικό στάδιο, Εκδόσεις Σάκκουλα
- Λιονταρή Κ., (2008), Ανώνυμες Εταιρείες, Αθήνα, Εκδόσεις Πάμισος.
- Λουκόπουλος Ανδρέας Δ.,(1969), Τεύχος Α', "Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου", Αθήνα , Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα,
- Μαστροκώστας Χ. (1995), Η πτώχευση του εταίρου εκκαθάριστη ομόρρυθμης εταιρείας, Εκδόσεις Σάκκουλα
- Μεταξά Ν. Βασίλη, (1985), " Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας ", Αθήνα , Εκδόσεις Παπαζήση
- Μητρούλης Θ., (1985), Η πτώχευσις της ομόρρυθμου εταιρείας, Εκδόσεις
- Μπόλος, Π . Άγγελος , (2013) " Οι εξωχώριες (offshore companies) και Ελληνική Έννομη τάξη", Νομικό Βήμα
- Ναυτικά Χρονικά 15-1-1981
- Νισυραΐος Ε. (2002), Ο θεσμός της αε γενικά, Εκδόσεις Σάκκουλα
- Παμπούκης Κ. (1990), Εισηγήσεις Εμπορικού Δικαίου, Εκδόσεις Πρωτοπορία
- Παμπούκης Κ. (1992), Ασκήσεις εμπορικού δικαίου, Εκδόσεις Σάκκουλα
- Παπαγεωργίου Ι., (2015), Εκτιμητές Λόγου και Παλινδρόμησης, Εκδόσεις Κάλλιπος
- Ποταμιανός Φ. Γεώργιος , (1972), "Η συμπλοιοκτησία " , Αθήνα,
- Ποταμιάνου Γ. Φωκίωνος. , (1963,) , Τεύχος Α', "Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου " , Αθήνα , Βιβλιοθήκη Πανεπιστημίου Πειραιώς,
- Πουλαντζάς Νικόλαος Μ. (1998), Τεύχος Α', "Ναυτικό δίκαιο" , Εκδόσεις Σταμούλη,
- Ρόκας Κ. Ιωάννης, (2011) , 4η Έκδοση, "Εταιρίες", Αθήνα, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη
- Ρόκας Κ. Νικόλαος , 7η Ενημερωμένη Έκδοση, "Εμπορικές Εταιρίες", Αθήνα, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη
- Ρόκας Ν. (2008), Εμπορικές Εταιρίες, Εκδόσεις Νομική βιβλιοθήκη
- Σαρλής Π., Ο νέος θεσμός της ναυτικής εταιρείας και η ειδική ανώνυμος ναυτιλιακή εταιρεία
- Σελέκος Δ. Πέτρος, (1996) "Το Μητρώο Ναυτικών Εταιριών Ως (Ειδικό) Εμπορικό Μητρώο" , Αθήνα- Κομοτηνή , Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα

- Σινανιώτη Μαρούδη Αριστέα, (2012) , 3η Έκδοση, “ Εμπορικό Δίκαιο-Εταιρείες” , Αθήνα , Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη
- Σινανιώτη-Μαρούδη Α. (2012), Εμπορικό Δίκαιο Εταιρείες, εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη
- Σπαρτιώτης Ε. Γεώργιος και Μαργέτης Δ.Γεώργιος, (1997) “Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου ” , Ιδρυμα Ευγενίδου. Βιβλιοθήκη του Ναυτικού
- Σπυρίδωνος Π. Αλέξανδρος , (2012) , “Δίκαιο ΙΚΕ & ΕΠΕ ” , Αθήνα, Εκδόσεις Νομική βιβλιοθήκη
- Τουντόπουλος Β. (2008), Ευθύνη των ιδρυτών για πλημμέλειες κατά την ίδρυση της ανώνυμης εταιρείας-
- Τσαγκλάγκανος Α. Άγγελος , 2015, 3η Έκδοση, “Εισαγωγή στην Οικονομική των Επιχειρήσεων ” , Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Αφοί Κυριακίδη,
- Φίλιππας Ν., (2005) «Επενδύσεις», Εκδόσεις Πανεπιστημιακό
- Φίλιππας Ν., (2010), Αμοιβαία Κεφάλαια η ελληνική πραγματικότητα και οι σύγχρονες εξελίξεις, Εκδόσεις Σολδάτος
- Χαλικιάς Ι. (2009), «Στατιστική Μέθοδοι Ανάλυσης για Επιχειρηματικές Αποφάσεις», Εκδόσεις Rosili»
- Χαλικιάς Ι., (2017), Στατιστική, Εκδόσεις Rosili
- Χαρλαύτη Τζελίνα,(2001) “Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19ος – 20ος Αιώνας” , Αθήνα, Εκδόσεις Νεφέλη
- Ψυχομάνης Σ. (2001), Δίκαιο εμπορικών εταιρειών, Εκδόσεις Σάκκουλα
- Ψυχομάνης Σπυρίδων, Οι επελθούσες με το Ν. 4072/2012 αλλαγές στο δίκαιο των προσωπικών εταιρειών, 2012

Ξενόγλωσση

- Aczel A., Sounderpandian J. (2016), Στατιστική στον κόσμο των επιχειρήσεων, Εκδόσεις Πασχαλίδης
- Aggarwal, R. (2003). Allocation of initial public offerings and flipping activity. Journal of Financial Economics, 68(1), 111-135.

- Aggarwal, R., Prabhala, N. R., & Puri, M. (2002). Institutional allocation in initial public offerings: Empirical evidence. *The Journal of Finance*, 57(3), 1421-1442
- Alavi, A., Pham, P. K., & Pham, T. M. (2008). Pre-IPO ownership structure and its impact on the IPO process. *Journal of Banking & Finance*, 32(11), 2361-2375.
- Bochner, S., E., Avina, J., C., & Cheng, C., Y. (2016). *Guide to the Initial Public Offering, Eighth Edition*, MERRILL CORPORATION St. Paul, Minnesota.
- Canaris C., Capelle K., (2006), *Handelsrecht, ηλεκτρονικός ιστότοπος*: <https://beckassets.blob.core.windows.net/product/toc/10518/canaris-handelsrecht-9783406528675.pdf>
- Copeland T. E. and J. F. Weston, *Financial Theory and Corporate Policy*, Addison-Wesley Publishing Company, 1983.
- Diacogiannis G., *Financial Management*, McGraw-Hill (1994), Κεφάλαια 8-9.
- Grammenos C. and Papapostolou N. (2012), *Ship Finance: US Public Equity Markets*, *The Blackwell Companion to Maritime Economics*, 1 edited by W.K.Talley, 10/2012
- Merikas A., Gounopoulos D., Karli C. (2010). Market performance of US-listed Shipping IPOs. *Maritime Economics & Logistics* 12, 36-64 (March 2010)
- Merikas, Gounopoulos and Nounis (2009) *Global Shipping IPOs performance*. *Maritime Policy & Management*, pp.481-505.
- Stiglitz J.E., Walsh C.E. (2009), «*Αρχές της Μακροοικονομικής*», Εκδόσεις Παπαζήσης

Διαδικτυακές πηγές

- Bloomberg.com (2019), *DryShips*, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <https://www.bloomberg.com/profile/company/DRYS:US>

- Bloomberg.com (2019), Dynagas LNG Partners LP, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <https://www.bloomberg.com/profile/company/DLNG:US>
- Bloomberg.com (2019), EuroDry Ltd, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <https://www.bloomberg.com/profile/company/EDRY:US>
- Bloomberg.com (2019), Globus Maritime Ltd, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <https://www.bloomberg.com/profile/company/GLBS:US>
- Bloomberg.com (2019), Navios Maritime Acquisition Corp, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <https://www.bloomberg.com/profile/company/NNA:US>
- Bloomberg.com (2019), Diana Shipping Inc, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <https://www.bloomberg.com/profile/company/DSX:US>
- business.nasdaq.com (2019), NASDAQ'S STORY, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <https://business.nasdaq.com/discover/nasdaq-story/index.html>
- capitalplp.com (2019), About Us, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <http://www.capitalplp.com/about-us>
- costamare.com (2019), GLOBAL FLEET, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <https://www.costamare.com/>
- danaos.com (2019), History, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <https://www.danaos.com/about-danaos/history/default.aspx>
- dianashippinginc.com (2019), About Us, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <http://www.dianashippinginc.com/>
- dryships.com (2019), History, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <https://www.dryships.com/about-drys/history>
- dynagaspartners.com (2019), Welcome to Dynagas LNG Partners LP, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <http://www.dynagaspartners.com>
- eurodry.gr (2019), Home, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <http://www.eurodry.gr>
- Euroseas.gr (2019), Overview, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <http://www.euroseas.gr/investor-relations/overview.html>
- finance.yahoo.com (2019), Dow Jones Global Shipping Index, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <https://finance.yahoo.com/quote/%5EDJGSH?p=%5EDJGSH>
- globenewswire.com (2019), Dynagas LNG Partners LP Reports Results for the Three Months Ended March 31, 2019, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <https://www.globenewswire.com/news->

release/2019/06/05/1864931/0/en/Dynagas-LNG-Partners-LP-Reports-Results-for-the-Three-Months-Ended-March-31-2019.html

- globus maritime limited.com (2019), Our Current Fleet, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <http://www.globusmaritime.gr/fleet.html>
- globus maritime limited.com (2019), Welcome to Globus Maritime Limited, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <http://www.globusmaritime.gr/home.html>
- Investopedia.com (2018), Nasdaq Composite Index, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <https://www.investopedia.com/terms/n/nasdaqcompositeindex.asp>
- Investopedia.com (2018), NYSE Composite Index, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <https://www.investopedia.com/terms/n/nysecompositeindex.asp>
- investopedia.com (2019), American Stock Exchange (AMEX), ηλεκτρονικός ιστότοπος: <https://www.investopedia.com/terms/a/amex.asp>
- investopedia.com (2019), NYSE American vs. Nasdaq: What's the Difference?, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <https://www.investopedia.com/terms/a/amex.asp>
- marineinsight.com (2019), Different Jobs in a Shipyard & Shipbuilding Industry, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <https://www.marineinsight.com/careers-2/different-jobs-in-a-shipyard-shipbuilding-industry/>
- mononews.gr (2018), Βυθίστηκε η κεντρική δεξαμενή του Νεωρίου Σύρου, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <https://www.mononews.gr/business/vithistike-i-kentriki-dexameni-tou-neoriou-sirou-pics>
- nasdaq.com (2019), Companies in Greece, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <https://www.nasdaq.com/screening/companies-by-region.aspx?region=Europe&country=Greece>
- navios-acquisition.com (2019), Company Profile, ηλεκτρονικός ιστότοπος: https://www.navios-acquisition.com/Company_Profile/
- NYSE.com (2018), Reports, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <https://www.theice.com/market-data/indices/equity-indices/reports>
- Sheno A. (XXXX), Shipyard Layout - The University of Southampton, ηλεκτρονικός ιστότοπος: https://chibekxlite.files.wordpress.com/2016/06/chapter_2_shipyard-layout.pdf

- shipyards.gr (2019), Country Greece, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <https://www.shipyards.gr/shipyards/search-by/country?value=GREECE>
- United Nations Conference on Trade and Development (2017), Review of Marine Transport 2017, ηλεκτρονικός ιστότοπος: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf
- United Nations Conference on Trade and Development (2018), Review of Marine Transport 2018, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <https://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=2245>
- us.spindices.com (2019), Dow Jones Global Shipping Index (USD), ηλεκτρονικός ιστότοπος: <https://us.spindices.com/indices/equity/dow-jones-global-shipping-index-usd>
- us.spindices.com (2019), Dow Jones Global Shipping Index Consultation Results, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <https://us.spindices.com/indices/equity/dow-jones-global-shipping-index-usd>
- us.spindices.com (2019), Dow Jones Global Shipping Index Description, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <https://us.spindices.com/indices/equity/dow-jones-global-shipping-index-usd>
- Wikipedia.org (2018), Costamare, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <https://en.wikipedia.org/wiki/Costamare>
- Wikipedia.org (2018), Danaos Corporation, ηλεκτρονικός ιστότοπος: https://en.wikipedia.org/wiki/Danaos_Corporation
- Wikipedia.org (2018), Dow Jones Global Indexes, ηλεκτρονικός ιστότοπος: https://en.wikipedia.org/wiki/Dow_Jones_Global_Indexes
- Wikipedia.org (2018), Nasdaq, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <https://en.wikipedia.org/wiki/Nasdaq>
- Wikipedia.org (2018), Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, ηλεκτρονικός ιστότοπος: https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AC_%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%80%CE%B7%CE%B3%CE%B5%CE%AF%CE%B1_%CE%A3%CE%BA%CE%B1%CF%81%CE%B1%CE%BC%CE%B1%CE%B3%CE%BA%CE%AC

- Wikipedia.org (2018), Ναυπηγεία Ελευσίνας, ηλεκτρονικός ιστότοπος:
https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%80%CE%B7%CE%B3%CE%B5%CE%AF%CE%B1_%CE%95%CE%BB%CE%B5%CF%85%CF%83%CE%AF%CE%BD%CE%B1%CF%82#cite_note-%CE%99%CF%83%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82_2014-2
- Wikipedia.org (2018), Ναυπηγεία Ελευσίνας, ηλεκτρονικός ιστότοπος:
https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%80%CE%B7%CE%B3%CE%B5%CE%AF%CE%B1_%CE%95%CE%BB%CE%B5%CF%85%CF%83%CE%AF%CE%BD%CE%B1%CF%82#cite_note-%CE%99%CF%83%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82_2014-2
- Wikipedia.org (2018), Ναυπηγείο, ηλεκτρονικός ιστότοπος:
<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%80%CE%B7%CE%B3%CE%B5%CE%AF%CE%BF>
- Wikipedia.org (2018), Ναυπηγική βιομηχανία, ηλεκτρονικός ιστότοπος:
https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%80%CE%B7%CE%B3%CE%B9%CE%BA%CE%AE_%CE%B2%CE%B9%CE%BF%CE%BC%CE%B7%CF%87%CE%B1%CE%BD%CE%AF%CE%B1
- Wikipedia.org (2018), Νεώριο Σύρου, ηλεκτρονικός ιστότοπος:
https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B5%CF%8E%CF%81%CE%B9%CE%BF_%CE%A3%CF%8D%CF%81%CE%BF%CF%85
- wikipedia.org (2019), Dow Jones Global Indexes, ηλεκτρονικός ιστότοπος:
https://en.wikipedia.org/wiki/Dow_Jones_Global_Indexes
- Wikipedia.org (2019), DryShips, ηλεκτρονικός ιστότοπος:
<https://en.wikipedia.org/wiki/DryShips>
- Wikipedia.org (2019), Euroseas, ηλεκτρονικός ιστότοπος:
<https://en.wikipedia.org/wiki/Euroseas>
- Wikipedia.org (2019), EvangelosMarinakis, ηλεκτρονικός ιστότοπος:
https://en.wikipedia.org/wiki/Evangelos_Marinakis
- Wikipedia.org (2019), George Prokopiou, ηλεκτρονικός ιστότοπος:
https://en.wikipedia.org/wiki/George_Prokopiou

- Wikipedia.org (2019), Navios Maritime Holdings, ηλεκτρονικός ιστότοπος: https://en.wikipedia.org/wiki/Navios_Maritime_Holdings
- Wikipedia.org (2019), NYSE Composite, ηλεκτρονικός ιστότοπος: https://en.wikipedia.org/wiki/NYSE_Composite
- Κορωναίου Π. (2013), Ναυπηγεία Σκαραμαγκά: η περιπέτεια αρχίζει το 1998, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=400684>
- Κωστιάνη Ν. (2015), Το Νεώριο Σύρου μέσα από τις ιστορίες του ανθρώπου που ήταν «η ψυχή» του Ναυπηγείου, ηλεκτρονικός ιστότοπος: https://www.huffingtonpost.gr/2015/06/01/thalassa-to-neorio-syrou-mesa-apos-tis-istories-tou-anthropou-pou-htan-h-psyxh-toy-nayphgeiou_n_7421008.html
- Τσιμπλάκη Α. (2018), Τα σχέδια Ξενοκόστα για επαναλειτουργία των ναυπηγείων στο Νεώριο Σύρου, ηλεκτρονικός ιστότοπος: <https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1352363/ta-sxedia-ksenokosta-gia-epanaleitourgia-ton-naupigeion-sto-neorio-surou>