

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΑΤΡΩΝ

**ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ και ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΛΥΣΑΝΔΡΟΠΟΥΛΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΘΑΝΑΣΑΣ

Πάτρα, 2021

Περίληψη

Καθώς οι ναυτιλιακές εταιρείες προσαρμόζονται σε ένα δυναμικό και ταχέως μεταβαλλόμενο περιβάλλον, εφαρμόζονται διαθέσιμες χρηματοοικονομικές μέθοδοι και μέσα για την άντληση χρηματοδότησης και την υλοποίηση ζωτικών επενδυτικών προϋπολογισμών. Η βασική επιχειρηματική στρατηγική των ναυτιλιακών εταιρειών μεταβάλλεται σταδιακά από την απλή μεγιστοποίηση του κέρδους σε αύξηση της αγοραίας αξίας. Για να επιτευχθεί αυτό, οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να επικεντρώνονται με συνέπεια στην προώθηση επενδυτικών σχεδίων που φέρουν αναπτυξιακές δυνατότητες και έχουν θετικές αποδόσεις που υπερτερούν των απαιτούμενων δαπανών. Οι επενδυτικές αποφάσεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία φέρουν ένα σημαντικό στοιχείο αβεβαιότητας των επιχειρήσεων, δεδομένου ότι η διαφορετική και επίμονη μεταβλητότητα είναι εμφανής μεταξύ των διαφορετικών τμημάτων της ναυτιλιακής αγοράς. Αυτό οφείλεται σε μια σειρά κρίσιμων παραγόντων, συμπεριλαμβανομένης κυρίως της προερχόμενης από τη φύση της ζήτησης για ναυτιλιακές υπηρεσίες που είναι ευαίσθητη στην οικονομική ανάπτυξη και τα ιδιόρρυθμα τομεακά χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Οι εντατικοί κεφαλαιακοί πόροι που συνδέονται με τα υποκείμενα πραγματικά περιουσιακά στοιχεία (πλοία) μπορούν να προκαλέσουν τεράστιο χρηματοοικονομικό κίνδυνο, ο οποίος, μερικές φορές, μπορεί να οδηγήσει σε δυσμενείς συνέπειες. Κατά συνέπεια, το ζήτημα της βέλτιστης κεφαλαιακής διάρθρωσης και των χρηματοδοτικών εργαλείων που χρησιμοποιούν οι ναυτιλιακές εταιρείες βρίσκονται στον πυρήνα τους. Παρακάτω θα παρουσιαστούν μερικές πληροφορίες και στοιχεία που αφορούν το ναυτιλιακό κλάδο της Ελλάδας από χρηματοοικονομικής σκοπιάς, ενώ τέλος θα γίνει μια χρηματοοικονομική ανάλυση του τομέα, με την βοήθεια συγκεκριμένων αριθμοδεικτών, για τα έτη 2009-2018 και θα προκύψουν τα αντίστοιχα συμπεράσματα.

Λέξεις κλειδιά : Ναυτιλία, χρηματοοικονομικά, ζήτηση, πόροι, επενδύσεις.

Abstract

As shipping companies adapt to a dynamic and rapidly changing environment, available financial methods and tools are being used to raise funding and implement vital investment budgets. The basic business strategy of shipping companies is gradually changing from a simple profit maximization to an increase in market value. To achieve this, shipping companies must consistently focus on promoting investment projects that have growth potential and positive returns that exceed costs. Investment decisions in the shipping industry carry an important element of business uncertainty, as different and persistent volatility is evident between different segments of the shipping market. This is due to a number of critical factors, including mainly the nature of the demand for shipping services which is sensitive to economic growth and the peculiar sectoral characteristics of the shipping industry. The intensive capital resources associated with the underlying real assets (ships) can pose a huge financial risk, which can sometimes lead to adverse consequences. Consequently, the issue of the optimal capital structure and the financial tools used by shipping companies are at their core. Below will be presented some information and data concerning the Greek shipping industry from a financial point of view, while finally a financial analysis of the sector will be made, with the help of specific indicators, for the years 2009-2018 and the corresponding conclusions will emerge.

Key words : Shipping, finance, demand, resources, investments.

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	II
Abstract	III
Περιεχόμενα.....	IV
Περιεχόμενα εικόνων.....	V
Περιεχόμενα πινάκων	VI
Περιεχόμενα διαγραμμάτων.....	VII
Εισαγωγή.....	IX
Κεφάλαιο 1 ^ο : Ο στρατηγικός και οικονομικός ρόλος και οι εταιρείες της ελληνικής ναυτιλίας	10
1.1 Η παγκόσμια προοπτική αποστολής.....	10
1.2 Ο ελληνικός στόλος	11
1.3 Η ελληνική ναυτιλία και η συμβολή της στην οικονομία.....	19
1.4 Τα γεγονότα της ελληνικής ναυτιλίας	23
1.5 Η επιχειρησιακή καινοτομία στην ελληνική ναυτιλιακή αποστολή.....	25
Κεφάλαιο 2 ^ο : Τα χαρακτηριστικά της χρηματοοικονομικής ανάλυσης	36
2.1 Η χρηματοοικονομική ανάλυση	36
2.1.1 Το ιστορικό της χρηματοοικονομικής ανάλυσης	37
2.1.2 Οι χρήστες των οικονομικών καταστάσεων	37
2.1.3 Οι οικονομικές καταστάσεις.....	39
2.1.4 Οι προσεγγίσεις και οι μέθοδοι της χρηματοοικονομικής ανάλυσης.....	40
Κεφάλαιο 3 ^ο : Ανάλυση χρηματοοικονομικών καταστάσεων της Ελληνικής ναυτιλίας	47
3.1 Αριθμοδείκτες ρευστότητας.....	47
3.1.1 Αριθμοδείκτης γενικής ρευστότητας	47
3.1.2 Αριθμοδείκτης άμεσης ρευστότητας	54
3.2 Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας	61
3.2.1 Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας συνολικού ενεργητικού	61
3.2.2 Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων	68
3.2.3 Αριθμοδείκτης περιθωρίου καθαρού κέρδους.....	76
3.3 Αριθμοδείκτες βιωσιμότητας	83
3.3.1 Αριθμοδείκτης αξιολόγησης χρέους	83
3.3.2 Εξέλιξη πωλήσεων – χρέους.....	91
Επίλογος	93
Βιβλιογραφία	94

Περιεχόμενα εικόνων

Εικόνα 1 : Η ιδιοκτησία του εμπορικού στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (σε νεκρό φορτίο, πλοία > 1000 γιγατόνους)	12
Εικόνα 2 : Η ιδιοκτησία του παγκόσμιου στόλου μεταξύ 2007-2019 (σε νεκρό φορτίο, πλοία > 1000 γιγατόνους)	13
Εικόνα 3 : Το μερίδιο του ελληνικού στόλου στον παγκόσμιο στόλο κατά κύριο τύπο πλοίου (σε νεκρό φορτίο, πλοία > 1000 γιγατόνους)	13
Εικόνα 4 : Το εγχειρίδιο του ελληνικού στόλου, ανάλυση ανά τύπο πλοίου (σε νεκρό φορτίο, πλοία > 1000 γιγατόνους)	13
Εικόνα 5 : Το εγχειρίδιο του παγκόσμιου στόλου κατά κύριο τύπο πλοίου (σε νεκρό φορτίο, πλοία > 1000 γιγατόνους)	14
Εικόνα 6 : Οι κορυφαίοι 10 εμπορικοί στόλοι του κόσμου – με βάση τις εγγραφές (σε νεκρό φορτίο, πλοία > 1000 γιγατόνους)	15
Εικόνα 7 : Οι εμπορικοί στόλοι της Ευρώπης – με βάση τις σημαίες (σε νεκρό φορτίο, πλοία > 1000 γιγατόνους)	15
Εικόνα 8 : Ανάλυση τύπου πλοίου του Ελληνικού Στόλου (σε νεκρό φορτίο, πλοία > 1000 γιγατόνους)	16
Εικόνα 9 : Τα συναλλαγματικά έσοδα της Ελλάδας από τη ναυτιλία (σε εκατομμύρια ευρώ)	18

Περιεχόμενα πινάκων

Πίνακας 1 : Οι ναυτιλιακές εταιρείες στην Ελλάδα, σε αλφαβητική σειρά.....	35
Πίνακας 1 : Τα αποτελέσματα του αριθμοδείκτη γενικής ρευστότητας των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	48
Πίνακας 2 : Η αξιολόγηση της γενικής ρευστότητας των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	51
Πίνακας 3 : Ο δείκτης γενικής ρευστότητας για τα έτη 2009-2018 και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη γενικής ρευστότητας για τα έτη 2019-2023 των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.....	52
Πίνακας 4 : Τα αποτελέσματα του αριθμοδείκτη άμεσης ρευστότητας των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	55
Πίνακας 5 : Η αξιολόγηση της άμεσης ρευστότητας με βάση το μέγεθος των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	58
Πίνακας 6 : Ο δείκτης άμεσης ρευστότητας για τα έτη 2009-2018 και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη άμεσης ρευστότητας για τα έτη 2019-2023 των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.....	59
Πίνακας 7 : Τα αποτελέσματα του αριθμοδείκτη απόδοσης του συνολικού ενεργητικού των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	62
Πίνακας 8 : Η αξιολόγηση της απόδοσης του συνολικού ενεργητικού με βάση το μέγεθος των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	65
Πίνακας 9 : Ο δείκτης απόδοσης του συνολικού ενεργητικού για τα έτη 2009-2018 και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη απόδοσης του συνολικού ενεργητικού για τα έτη 2019-2023 των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.....	67
Πίνακας 10 : Τα αποτελέσματα του αριθμοδείκτη απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	70
Πίνακας 11 : Η αξιολόγηση της απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων με βάση το μέγεθος των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	73
Πίνακας 12 : Ο δείκτης απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων για τα έτη 2009-2018 και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων για τα έτη 2019-2023 των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων	75
Πίνακας 13 : Τα αποτελέσματα του αριθμοδείκτη αξιολόγησης του περιθωρίου καθαρού κέρδους των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	77
Πίνακας 14 : Η αξιολόγηση του περιθωρίου καθαρού κέρδους με βάση το μέγεθος των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	81
Πίνακας 15 : Ο δείκτης αξιολόγησης του περιθωρίου καθαρού κέρδους για τα έτη 2009-2018 και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη αξιολόγησης περιθωρίου καθαρού κέρδους για τα έτη 2019-2023 των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.....	82
Πίνακας 16 : Τα αποτελέσματα του αριθμοδείκτη αξιολόγησης του χρέους των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	84
Πίνακας 17 : Η αξιολόγηση του χρέους με βάση το μέγεθος των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	88
Πίνακας 18 : Ο δείκτης αξιολόγησης χρέους για τα έτη 2009-2018 και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη αξιολόγησης χρέους για τα έτη 2019-2023 των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.....	90
Πίνακας 19 : Το σύνολο των πωλήσεων, το σύνολο χρέους και η επίδραση του χρέους στις πωλήσεις των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	91

Περιεχόμενα διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1 : Η μεταβολή της γενικής ρευστότητας των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	49
Διάγραμμα 2 : Η μεταβολή του μέσου όρου της γενικής ρευστότητας των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	50
Διάγραμμα 3 : Η μεταβολή του συντελεστή μεταβλητότητας της γενικής ρευστότητας των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	50
Διάγραμμα 4 : Ο δείκτης γενικής ρευστότητας για τα έτη 2009-2018 και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη γενικής ρευστότητας για τα έτη 2019-2023 των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων	54
Διάγραμμα 5 : Η μεταβολή της άμεσης ρευστότητας των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	55
Διάγραμμα 6 : Η μεταβολή του μέσου όρου της άμεσης ρευστότητας των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	56
Διάγραμμα 7 : Η μεταβολή του συντελεστή μεταβλητότητας της άμεσης ρευστότητας των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	57
Διάγραμμα 8 : Ο δείκτης άμεσης ρευστότητας για τα έτη 2009-2018 και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη άμεσης ρευστότητας για τα έτη 2019-2023 των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων	60
Διάγραμμα 9 : Η μεταβολή της απόδοσης του συνολικού ενεργητικού των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	63
Διάγραμμα 10 : Η μεταβολή του μέσου όρου της απόδοσης του συνολικού ενεργητικού των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	64
Διάγραμμα 11 : Η μεταβολή του συντελεστή μεταβλητότητας της απόδοσης του συνολικού ενεργητικού των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	64
Διάγραμμα 12 : Ο δείκτης απόδοσης του συνολικού ενεργητικού για τα έτη 2009-2018 και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη απόδοσης του συνολικού ενεργητικού για τα έτη 2019-2023 των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων	68
Διάγραμμα 13 : Η μεταβολή της απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	71
Διάγραμμα 14 : Η μεταβολή του μέσου όρου της απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	72
Διάγραμμα 15 : Η μεταβολή του συντελεστή μεταβλητότητας της απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	72
Διάγραμμα 16 : Ο δείκτης απόδοσης ιδίων κεφαλαίων για τα έτη 2009-2018 και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων για τα έτη 2019-2023 των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων	76
Διάγραμμα 17 : Η μεταβολή της αξιολόγησης του περιθωρίου καθαρού κέρδους των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	78
Διάγραμμα 18 : Η μεταβολή του μέσου όρου της αξιολόγησης του περιθωρίου καθαρού κέρδους των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	79
Διάγραμμα 19 : Η μεταβολή του συντελεστή μεταβλητότητας της αξιολόγησης του περιθωρίου καθαρού κέρδους των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	80
Διάγραμμα 20 : Ο δείκτης αξιολόγησης του περιθωρίου καθαρού κέρδους για τα έτη 2009-2018 και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη αξιολόγησης του περιθωρίου καθαρού κέρδους για τα έτη 2019-2023 των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων	83
Διάγραμμα 21 : Η μεταβολή της αξιολόγησης του χρέους των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	85
Διάγραμμα 22 : Η μεταβολή του μέσου όρου της αξιολόγησης του χρέους των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	86
Διάγραμμα 23 : Η μεταβολή του συντελεστή μεταβλητότητας της αξιολόγησης του χρέους των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	87

Διάγραμμα 24 : Ο δείκτης αξιολόγησης χρέους για τα έτη 2009-2018 και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη αξιολόγησης χρέους για τα έτη 2019-2023 των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων	91
Διάγραμμα 25 : Η εξέλιξη των πωλήσεων και του χρέους των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018	92

Εισαγωγή

Ο εντατικός ανταγωνισμός στις ναυτιλιακές αγορές οδήγησε τις ναυτιλιακές εταιρείες να επιδιώκουν συνεχώς τη λειτουργική ευελιξία, τη διοικητική αποτελεσματικότητα και την ισχυρή οικονομική ρευστότητα. Μια ναυτιλιακή εταιρεία μπορεί να επιτύχει ανάπτυξη ακολουθώντας είτε εσωτερική είτε εξωτερική πορεία ανάπτυξης. Με την επιφύλαξη των συνθηκών της εμπορευματικής αγοράς, οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν να επεκτείνουν τα κέρδη τους κατασκευάζοντας νέα πλοία ή αγοράζοντας μεταχειρισμένα. Από την άλλη πλευρά, οι συγχωνεύσεις, οι εξαγορές και οι στρατηγικές συμμαχίες μπορούν να αποτελέσουν μια εναλλακτική πορεία προς την εσωτερική ανάπτυξη. Ωστόσο, αυτές οι στρατηγικές ανάπτυξης, εκτός από την ανάγκη για αντικατάσταση παλαιότερων σκαφών, απαιτούν σημαντική κεφαλαιακή υποστήριξη και προσεκτικό οικονομικό προγραμματισμό.

Οι κεφαλαιαγορές διαδραματίζουν βασικό ρόλο στην προώθηση της ανάπτυξης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και της δημιουργίας αξίας εκτελώντας τις ακόλουθες θεμελιώδεις λειτουργίες. Ως πρωτογενείς αγορές, οι κεφαλαιαγορές λειτουργούν ως ενδιάμεσοι μηχανισμοί για να παρέχουν τα κεφάλαια που απαιτούνται για τη χρηματοδότηση νέων επενδυτικών σχεδίων και να διατηρήσουν την ανάπτυξη των επιχειρήσεων. Τα νέα κεφάλαια διοχετεύονται σε επιχειρήσεις που έχουν ανάγκη μέσω της έκδοσης τίτλων. Επιπλέον, ως δευτερογενείς αγορές, οι κεφαλαιαγορές παρέχουν έναν αποτελεσματικό μηχανισμό για τη διαπραγμάτευση εκκρεμών τίτλων. Συμβάλλουν, συνεπώς, στη δημιουργία δυναμικής αξίας που αντανακλάται στις τιμές της εταιρικής ασφάλειας.

Ο τομέας της ναυτιλίας στην Ελλάδα δεν είναι ισχυρός, από χρηματοοικονομικής σκοπιάς, καθώς η οικονομική κρίση έχει επηρεάσει πολλές εταιρείες να αλλάξουν τις λειτουργίες τους για να γίνουν πιο ευέλικτες και να προσαρμοστούν στις δύσκολες καταστάσεις. Όπως θα παρουσιαστεί και παρακάτω, η Ελληνική ναυτιλία θα πρέπει να πραγματοποιήσει αρκετές διορθωτικές ενέργειες με στόχο την εξυγίανση των χρηματοοικονομικών καταστάσεων και να προσπαθήσει να επαναφέρει τον τομέα στους ανταγωνιστικούς κλάδους ναυτιλίας σε Ευρώπη και παγκοσμίως.

Κεφάλαιο 1^ο : Ο στρατηγικός και οικονομικός ρόλος και οι εταιρείες της ελληνικής ναυτιλίας

1.1 Η παγκόσμια προοπτική αποστολής

Ο ρυθμός της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας παρέμεινε αδύναμος καθ'όλη τη διάρκεια του 2019, με μειωμένη δυναμική στη μεταποιητική δραστηριότητα και τις αυξανόμενες εμπορικές και γεωπολιτικές εντάσεις, ιδίως μεταξύ των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής (ΗΠΑ) και της Κίνας. Η αβεβαιότητα για το μέλλον του παγκόσμιου συστήματος συναλλαγών και της διεθνούς συνεργασίας γενικότερα είχε αντίκτυπο στην επιχειρηματική εμπιστοσύνη, τις επενδυτικές αποφάσεις και το παγκόσμιο εμπόριο, με τον όγκο των συναλλαγών να αυξάνεται κατά 0,3% το 2019. Προβλέψεις για αύξηση του όγκου των συναλλαγών το 2020, πριν το ξέσπασμα του νέου κορονοϊού (COVID-19), που κυμάνθηκε γύρω στο 2,7%, υποδηλώνοντας έτσι κι αλλιώς μια εύθραυστη ανάκαμψη. Η πρωτοφανής παγκόσμια κρίση που προκλήθηκε από την πανδημία του κορονοϊού έχει κάνει τις προοπτικές, για την παγκόσμια οικονομία και το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο για το 2020, ακόμη πιο επισφαλείς και ζοφερές. Για παράδειγμα, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου (ΠΟΕ) προβλέπει ότι το παγκόσμιο εμπόριο αναμένεται να μειωθεί μεταξύ 13% και 32% το 2020 (Union of Greek Shipowners, 2021).

Οικονομικά, πολλοί ναυτιλιακοί τομείς αντιμετώπισαν μια ξαφνική και απότομη πτώση της ζήτησης, η οποία με τη σειρά της επηρέασε σημαντικά τα ναύλα και τα κέρδη. Στο τμήμα της μεταφοράς των ξηρών χύμα φορτίων, για παράδειγμα, τα μέσα ημερήσια κέρδη μεταξύ Ιανουαρίου και Απριλίου 2020, σε σύγκριση με το 2019, ήταν πάνω από 85% χαμηλότερα για τα capesizes, 40% χαμηλότερα για τα Panamaxes και 35% χαμηλότερα για τα Supramaxes. Αν και αυτά τα ποσοστά θα μπορούσαν να ανακάμψουν κάπως καθώς τα κινεζικά εργοστάσια επαναφέρουν τις επιχειρησιακές τους λειτουργίες μέσω διαδικτύου, η επικείμενη παγκόσμια ύφεση και η συνοδευτική πτώση της παγκόσμιας ζήτησης που προκλήθηκε από τα lockdowns στην Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική έχουν επηρεάσει σημαντικά τη ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες.

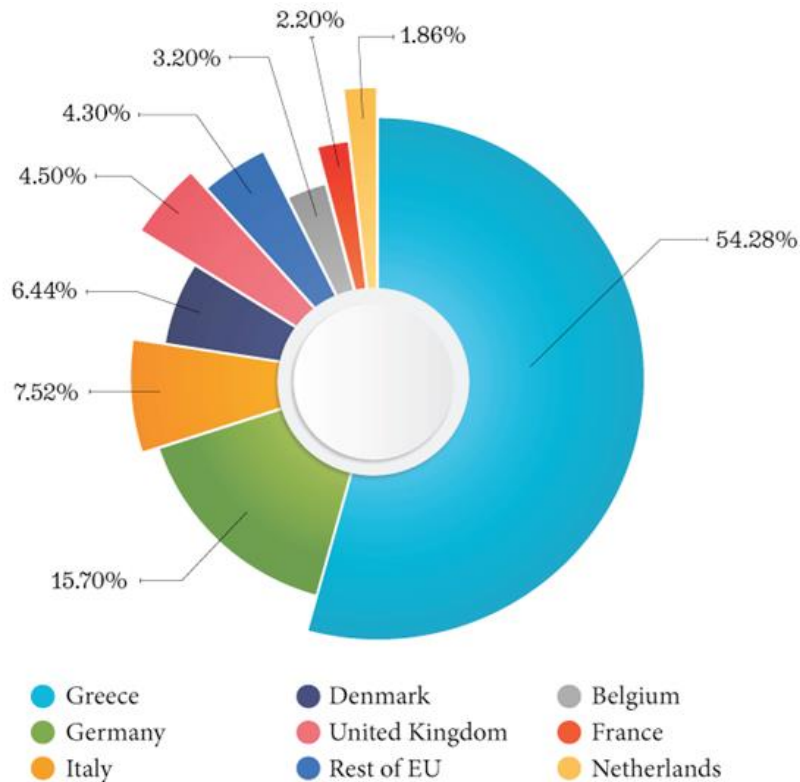
Ο αποκλεισμός στην Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική θα έχει σημαντικές επιπτώσεις και στα ποσοστά απασχόλησης. Το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (ΔΝΤ) δήλωσε ότι η πανδημία του COVID-19 πιθανότατα θα ωθήσει την παγκόσμια οικονομία στη χειρότερη ύφεση από τη Μεγάλη Ύφεση, προειδοποιώντας ότι οι προοπτικές για μια παγκόσμια ανάκαμψη είναι πολύ αβέβαιες. Η ύφεση στη ναυτιλία προβλέπεται να διαρκέσει περισσότερο από ένα χρόνο και η ναυτιλιακή δραστηριότητα δεν αναμένεται να βελτιωθεί τους επόμενους μήνες. Αυτό συμβαίνει επίσης επειδή, με τη ναυτιλία να είναι μια παγκόσμια βιομηχανία, μεγάλο μέρος της δραστηριότητάς της λαμβάνει χώρα στο νότιο ημισφαίριο, όπου μεγάλες χώρες εξαγωγής πρώτων υλών, όπως η Βραζιλία, μόλις πρόσφατα άρχισαν να πλήττονται από τον COVID-19 τόσο σκληρά, αν όχι σε πάρα πολύ μεγάλο βαθμό(UnionofGreekShipowners, 2021).

1.2 Ο ελληνικός στόλος

Οι πέντε κορυφαίες χώρες ιδιόκτητων πλοίων περιλαμβάνουν την Ελλάδα, την Ιαπωνία, την Κίνα, τη Σιγκαπούρη και το Χονγκ Κονγκ. Αυτές οι πέντε χώρες αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το 50% της παγκόσμιας χωρητικότητας ιδιόκτητων πλοίων. Τα τελευταία χρόνια η Γερμανία, η Ιαπωνία και η Δημοκρατία της Κορέας χάνουν έδαφος, ενώ η Ελλάδα, η Σιγκαπούρη, η Κίνα και το Χονγκ Κονγκ έχουν αυξήσει το μέγεθος του στόλου τους. Η Ελλάδα παραμένει η μεγαλύτερη χώρα ιδιόκτητων πλοίων στον κόσμο. Αν και η χώρα αντιπροσωπεύει μόνο το 0,16% του παγκόσμιου πληθυσμού, οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατέχουν το 20,67% της παγκόσμιας χωρητικότητας και το 54,28% της ελεγχόμενης χωρητικότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) (Εικόνα 1). Μεταξύ 2007 και 2019, οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν υπερδιπλασιάσει τη φέρουσα ικανότητα του στόλου τους (Εικόνα 2), ενώ ελέγχουν (Εικόνα 3) (Deloitte, 2020):

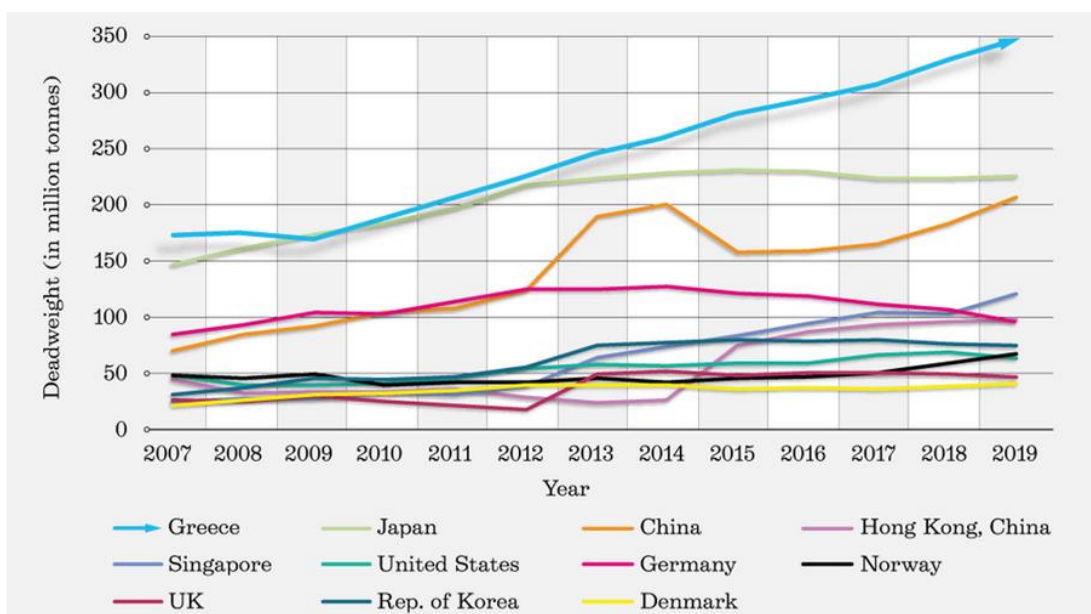
- Το 32,64% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων, το 15,14% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων χημικών και προϊόντων και το 16,33% του παγκόσμιου στόλου LNG / LPG.
- Το 21,7% των παγκόσμιων μεταφορέων χύμα φορτίων.

- Το 8,92% των παγκόσμιων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.



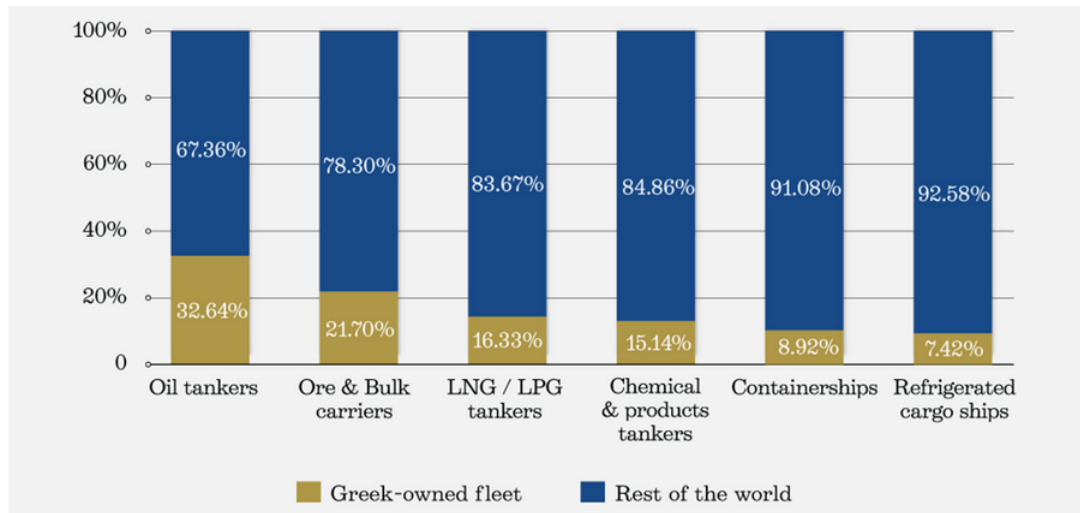
Εικόνα 1 : Η ιδιοκτησία του εμπορικού στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (σε νεκρό φορτίο, πλοία > 1000 γιγατόνους)

(πηγή : European Commission, 2020)



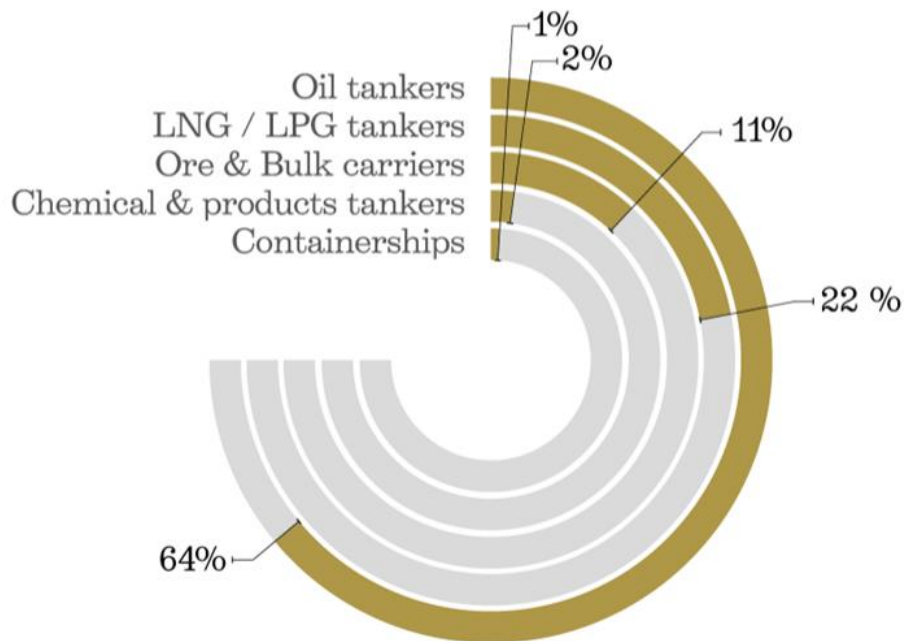
Εικόνα 2 : Η ιδιοκτησία του παγκόσμιου στόλου μεταξύ 2007-2019 (σε νεκρό φορτίο, πλοία > 1000 γιγατόνους)

(πηγή : Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη, 2020)



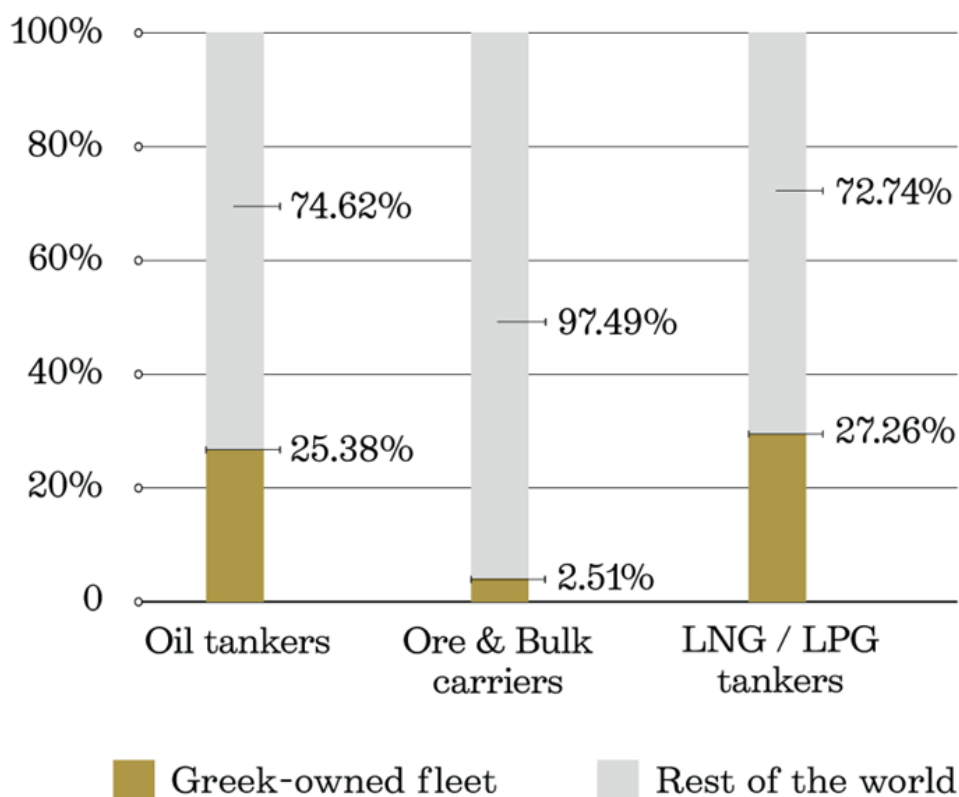
Εικόνα 3 : Το μερίδιο του ελληνικού στόλου στον παγκόσμιο στόλο κατά κύριο τύπο πλοίου(σε νεκρό φορτίο, πλοία > 1000 γιγατόνους)

(πηγή: IHSGlobal Limited, 2020)



Εικόνα 4: Το εγχειρίδιο του ελληνικού στόλου, ανάλυση ανά τύπο πλοίου (σε νεκρό φορτίο, πλοία > 1000 γιγατόνους)

(πηγή: IHSGlobal Limited, 2020)

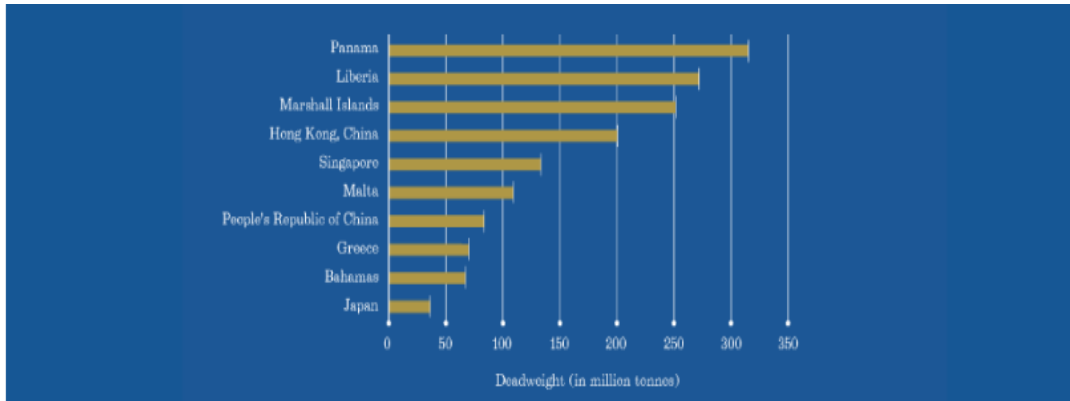


Εικόνα 5 : Το εγχειρίδιο του παγκόσμιου στόλου κατά κύριο τύπο πλοίου(σε νεκρό φορτίο, πλοία > 1000 γιγατόνους)

(πηγή : IHSGlobalLimited, 2020)

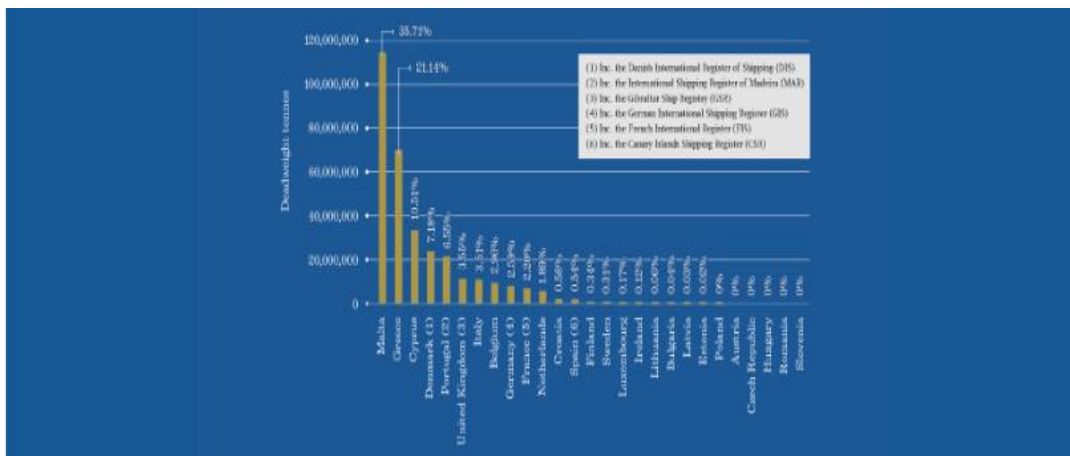
Οι παραγγελίες για τις κατασκευές νέων πλοίων με βάση τους Έλληνες ενδιαφερομένους ανήλθαν σε 128 πλοία (πάνω από 1.000 γιγατόνους) ή 15,928 εκατομμύρια τόνους νεκρού φορτίου (dwt) από ένα σύνολο 2.425 παραγγελιών 166,825 εκατομμυρίων νεκρών φορτίων στις αρχές του 2020 σε διάφορους τύπους πλοίων (Εικόνες 4 & 5). Οι Έλληνες ιδιοκτήτες πλοίων επενδύουν σημαντικά ποσά σε νέα και αποδοτικά πλοία, με τη μέση ηλικία του ελληνικού στόλου (9,17 έτη) να είναι χαμηλότερη από τη μέση ηλικία του παγκόσμιου στόλου (9,61 έτη). Στην πραγματικότητα, το 28,61% του ελληνικού στόλου με σημαίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατασκευάστηκε μετά το 2013 και σύμφωνα με το παγκόσμιο πρότυπο του Δείκτη Ενεργειακής Απόδοσης Σχεδιασμού-EEDI (MARPOL, Παράρτημα VI, Καν. 21), το οποίο εγγυάται καλύτερη ενεργειακή απόδοση. Το αντίστοιχο ποσοστό για

τον στόλο με σημαία Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι 21% και 23,2% για τον παγκόσμιο στόλο. Επιπλέον, το μέσο μέγεθος των ελληνικών πλοίων στα 81.118 νεκρού φορτίου είναι σχεδόν διπλάσιο από το μέσο μέγεθος σκάφους του παγκόσμιου στόλου που είναι 43.766 νεκρού φορτίου. Οι οικονομίες κλίμακας βελτιώνουν την αποδοτικότητα και τα περιβαλλοντικά κέρδη, μειώνοντας έτσι ακόμη περισσότερο το αποτύπωμα άνθρακα της ελληνικής ναυτιλίας(UnionofGreekShipowners, 2021).



Εικόνα 6 : Οι κορυφαίοι 10 εμπορικοί στόλοι του κόσμου – με βάση τις εγγραφές (σε νεκρό φορτίο, πλοία > 1000 γιγατόνους)

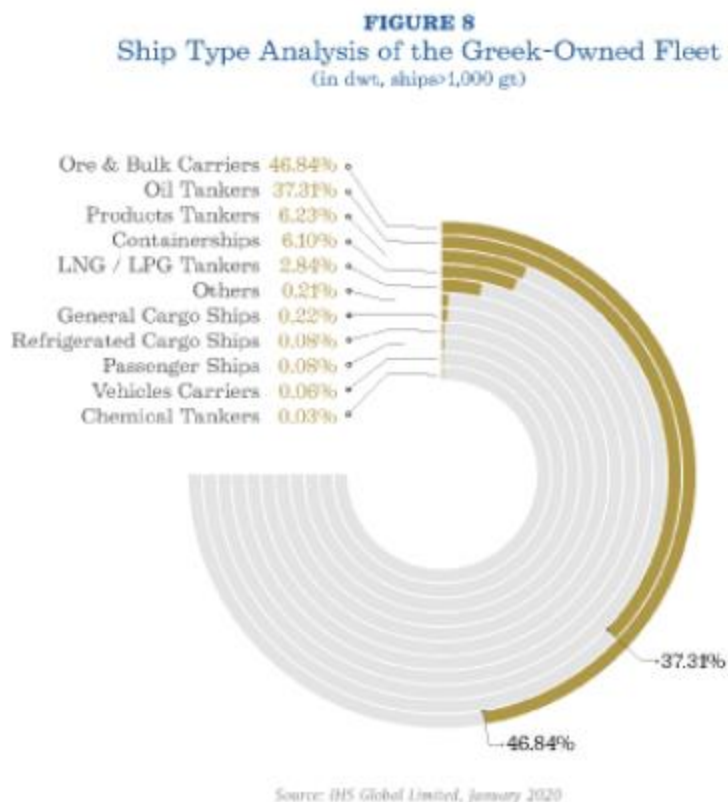
(πηγή: IHSGlobal Limited, 2020)



Εικόνα 6 : Οι εμπορικοί στόλοι της Ευρώπης – με βάση τις σημαίες (σε νεκρό φορτίο, πλοία > 1000 γιγατόνους)

(πηγή : IHSGlobalLimited, 2020)

Η Ελλάδα παραμένει στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό του ΟΗΕ «Λίστα επιβεβαιωμένων προτύπων εκπαίδευσης, πιστοποίησης και φύλαξης για τα μέρη των θαλασσοπόρων (STCW)» και στις Λευκές Λίστες του Παρισιού και του Μνημονίου Συνεννόησης του Τόκιο, ενώ είναι ένας από τους ασφαλέστερους στόλους παγκοσμίως με 0,96% του ελληνικού εμπορικού στόλου (βάσει αριθμού πλοίων) και 0,37% του στόλου (βάσει χωρητικότητας) που εμπλέκονται σε μικρά ατυχήματα. Το Ελληνικό Μητρώο αριθμεί 706 πλοία (πάνω από 1.000 γιγατόνους) που ανέρχονται σε 39,19 εκατομμύρια γιγατόνους. Ο στόλος με ελληνική σημαία κατατάσσεται στην 8η θέση διεθνώς (Εικόνα 6) και 2ος στην Ευρωπαϊκή Ένωση (από άποψη νεκρού φορτίου) (Εικόνα 7)(Argyriou, 2020).

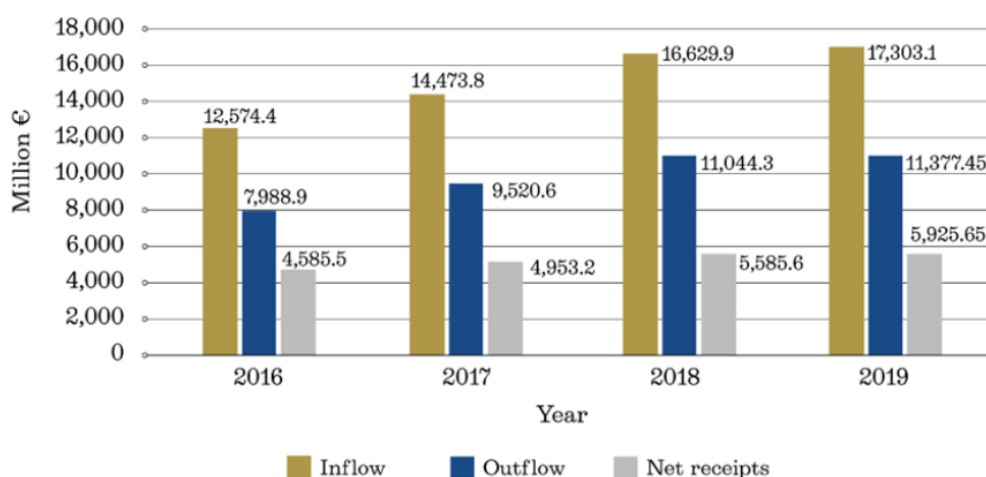


Εικόνα 7 : Ανάλυση τύπου πλοίου του Ελληνικού Στόλου (σε νεκρό φορτίο, πλοία > 1000 γιγατόνους)

(πηγή : IHSGlobalLimited, 2020)

Η ελληνική ναυτιλία είναι ένας από τους ακρογωνιαίους λίθους της παγκόσμιας οικονομίας και σημαντικός διευκολυντής του παγκόσμιου εμπορίου, ενώ αποτελεί πυλώνα της ελληνικής οικονομίας. Οι Έλληνες ιδιοκτήτες πλοίων ασχολούνται πρωτίστως με τη ναυτιλία χύμα μεταφοράς / αδρομολόγητων / ελεύθερων πλοίων (Εικόνα 8), που αποτελεί παράδειγμα του τομέα με χαρακτηριστικά τέλειου ανταγωνισμού. Αποτελούμενη κυρίως από μικρές και μεσαίες ιδιωτικές / οικογενειακές επιχειρήσεις, η ελληνική ναυτιλία είναι πολύ ευέλικτη και προσαρμόσιμη στο μεταβαλλόμενο οικονομικό περιβάλλον και τις εμπορικές ροές. Μεταφέρει κυρίως βασικά προϊόντα για την Ευρωπαϊκή Ένωση και την παγκόσμια οικονομία, συμπεριλαμβανομένων των γεωργικών και δασικών προϊόντων, πετρελαίου και προϊόντων πετρελαίου, φυσικού αερίου, χημικών προϊόντων, σιδήρου και άλλων μεταλλευμάτων, άνθρακα και λιπάσματα. Είναι σημαντικό ότι ο ελληνικός στόλος είναι ο μεγαλύτερος στόλος διασυνοριακών συναλλαγών στον κόσμο, με περισσότερο από το 98% της εμπορικής του ικανότητας να μεταφέρει φορτία μεταξύ τρίτων χωρών (Lagoudis & Theotokas, 2007).

Η ελληνική ναυτιλία έχει επίσης στρατηγική σημασία για την Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς τόσο η οικονομία της όσο και η ευημερία των πολιτών της βασίζονται στην πρόσβαση σε προσιτή ενέργεια. Εισάγοντας το 88% των αναγκών της σε αργό πετρέλαιο, το 74% των αναγκών της σε φυσικό αέριο και το 44% των αναγκών σε στερεά ορυκτά καύσιμα, η Ευρωπαϊκή Ένωση βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στις θαλάσσιες μεταφορές. Με τις ανησυχίες για την ενεργειακή ασφάλεια να αυξάνονται, η ελληνική ναυτιλία παίζει καθοριστικό ρόλο στην εξασφάλιση των διαφορετικών εισαγωγών ενέργειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης από απομακρυσμένες περιοχές του κόσμου. Η στρατηγική σημασία αποδεικνύεται επίσης από το γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση βασίζεται στη διεθνή ναυτιλία για το 76% περίπου του εξωτερικού της εμπορίου. Η ελληνική ναυτιλία παραμένει ένας από τους πυλώνες της ελληνικής οικονομίας. Οι εισπράξεις στο Ισοζύγιο Πληρωμών Υπηρεσιών της χώρας από θαλάσσιες μεταφορές ανήλθαν σε περίπου 17,303 εκατομμύρια ευρώ για τη χρήση του 2019, το οποίο αντιπροσωπεύει αύξηση της τάξεως του 4,05% σε ετήσια βάση (Εικόνα 9) (Deloitte, 2020).



Εικόνα9 : Τα συναλλαγματικά έσοδα της Ελλάδας από τη ναυτιλία (σε εκατομμύρια ευρώ)

(πηγή : Τράπεζα της Ελλάδος, 2020)

Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί έναν από τους ακρογωνιαίους λίθους της παγκόσμιας οικονομίας και σημαντικό παράγοντα διεξαγωγής του παγκόσμιου εμπορίου, ενώ ταυτόχρονα αποτελεί πυλώνα της ελληνικής οικονομίας. Οι Έλληνες ιδιοκτήτες πλοίων δραστηριοποιούνται κυρίως στη χύμα μεταφορά με φορτηγά (Εικόνα 8), ο οποίος είναι ένας τομέας πρότυπο με χαρακτηριστικά τέλειου ανταγωνισμού. Η ελληνική ναυτιλία, η οποία αποτελείται κυρίως από μικρές και μεσαίες ιδιωτικές / οικογενειακές επιχειρήσεις, δείχνει ευελιξία και προσαρμοστικότητα στις μεταβαλλόμενες οικονομικές συνθήκες και τις εμπορικές ροές. Μεταφέρει κυρίως προϊόντα που είναι απαραίτητα για την Ευρωπαϊκή Ένωση και άλλες παγκόσμιες οικονομίες, συμπεριλαμβανομένων των αγροτικών και των δασικών προϊόντων, του πετρελαίου και των παραγώγων πετρελαίου, των υγροποιημένων αερίων, των χημικών, του σιδήρου και άλλων μεταλλευμάτων, άνθρακα και λιπάσματα. Είναι αξιοσημείωτο ότι ο Ελληνικός στόλος είναι ο μεγαλύτερος εμπορικός στόλος στον κόσμο, με ποσοστό άνω του 98% της ικανότητας του να δραστηριοποιείται σε τρίτες χώρες (Union of Greek Shipowners, 2019).

Ωστόσο, η συμβολή του κλάδου στην ελληνική οικονομία είναι πολύ ευρύτερη από τη συμβολή του στο Ισοζύγιο Πληρωμών Υπηρεσιών. Η ελληνική ναυτιλία βρίσκεται στο επίκεντρο μιας ακμάζουσας θαλάσσιας ομάδας που δημιουργεί επενδύσεις και

ευκαιρίες απασχόλησης στη χώρα. Μια πρόσφατη μελέτη καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η συνολική συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας στη χώρα, συμπεριλαμβανομένων των έμμεσων και των επαγόμενων επιπτώσεων, ξεπέρασε τα 11 δισεκατομμύρια ευρώ το 2019 αντιπροσωπεύοντας το 6,6% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ). Η συνολική συνεισφορά της σε θέσεις εργασίας που δημιουργήθηκε ή διατηρήθηκε στην Ελλάδα, συμπεριλαμβανομένης της έμμεσης και της επαγόμενης απασχόλησης, ξεπερνά το 3% της συνολικής ελληνικής απασχόλησης. Η ελληνική ναυτιλία, βάσει του μεγέθους και των χαρακτηριστικών της, ξεχωρίζει επίσης ως βασικό σημείο του πολυμερούς εμπορικού συστήματος, παρά το σχετικά μικρό μέγεθος της χώρας. Αποτελεί βασικό και στρατηγικό εταίρο μεγάλων εμπορικών χωρών όπως περίπου το 22% και το 20% της δραστηριότητας του στόλου που εξυπηρετεί το εμπόριο των ΗΠΑ και της Ευρώπης αντίστοιχα, ενώ το μεγαλύτερο μερίδιο, περίπου 32%, εξυπηρετεί τις ταχέως αναπτυσσόμενες ασιατικές οικονομίες (Deloitte, 2020).

Εκτός από όλα τα παραπάνω, οι Έλληνες ιδιοκτήτες πλοίων συμμετέχουν πολύ ενεργά σε πρωτοβουλίες κοινωνικής πρόνοιας, ενώ η Ένωση Ελλήνων Ιδιοκτητών Πλοίων (UGS) είναι ο μόνος βιομηχανικός όμιλος στην Ελλάδα που έχει αναπτύξει τη δική του εταιρεία κοινωνικής πρόνοιας, δηλαδή την ΣΥΝ-ΕΝΩΣΗΣ. Η ελληνική ναυτιλία είναι ένας από τους ακρογωνιαίους λίθους της παγκόσμιας οικονομίας και σημαντικός διευκολυντής του διεθνούς εμπορίου, ενώ αποτελεί σημαντικό πυλώνα της ελληνικής οικονομίας. Ο ελληνικός στόλος είναι ένας από τους ασφαλέστερους, ενεργειακά αποδοτικούς και φιλικούς προς το περιβάλλον στόλους (Union of Greek Shipowners, 2021).

1.3 Η ελληνική ναυτιλία και η συμβολή της στην οικονομία

Το 2012, η ευρωπαϊκή κρίση δημόσιου χρέους και οι παγκόσμιες επιπτώσεις της συνέχισαν να επηρεάζουν αρνητικά την παγκόσμια οικονομία. Η Ευρώπη εισήλθε σε μια χαλαρή ύφεση, η ανάπτυξη των ΗΠΑ ήταν πιο αργή από την αναμενόμενη και ταχύτερα αναπτυσσόμενη οικονομία του κόσμου, ενώ η Κίνα σημείωσε σημαντική επιβράδυνση. Η μείωση της ζήτησης, ειδικά για τις πρώτες ύλες και τα μεταλλεύματα ορυκτών, οδήγησε σε υψηλότερα ποσοστά ανεργίας και σε χαμηλότερη ζήτηση για

αγαθά. Ήταν πολύ ατυχές γεγονός για την Ελλάδα το 2012 να αντιμετωπίσει την πιο σοβαρή κρίση της εθνικής της οικονομίας, η οποία αποτέλεσε επίσης με μία από τις βαθύτερες κρίσεις στον ενδημικό κυκλικό χαρακτήρα της διεθνούς ναυτιλίας. Η διεθνής κάμψη της ναυτιλίας δεν ήταν μόνο βαθιά αλλά και μεγάλη στη διάρκεια της, λόγω τριών βασικών παραγόντων όπου είναι οι εξής (Argyriou, 2020) :

- Η μείωση του όγκου μεταφοράς φορτίων.
- Η πλεονάζουσα χωρητικότητα των τόνων.
- Η αδυναμία του διεθνώς πιστωτικού συστήματος για την παροχή βιώσιμης χρηματοδότησης.

Ο τέταρτος χρόνος ύφεσης οδήγησε σε μείωση της τάξεως του 25% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος (ΑΕΠ) από το 2009. Η εγχώρια ζήτηση μειώθηκε απότομα και η ανεργία στο 27% (το υψηλότερο στην Ευρώπη). Πραγματοποιήθηκε ανακεφαλαιοποίηση των τραπεζών της χώρας και υπήρξε επιτάχυνση των επενδύσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η χρηματοδότηση και οι άμεσες ξένες επενδύσεις ανέτρεψαν την τάση και προανήγγειλαν θετική ανάπτυξη από το τέλος του 2013 και μετά (Argyriou, 2020).

Η χρηματοδότηση πλοίων ήταν ακόμη χαμηλότερη το 2012 καθώς οι μεγάλες διεθνείς τράπεζες συνέχισαν την απόσυρση τους από αυτήν την αγορά. Ο κλάδος στόχευε κυρίως σε κεφάλαια και ιδιωτικές τοποθετήσεις για την παροχή χρηματοδότησης πλοίων, αλλά τα χαμηλότερα ναύλα και η συνακόλουθη μειωμένη αξία των πλοίων κατέστησαν τον δανεισμό ακόμη πιο προβληματικό. Καθώς οι μεγάλες παραγγελίες για τις κατασκευές πλοίων συνεχίζουν να απορροφούν την περιορισμένη διαθέσιμη χρηματοδότηση, τα προβλήματα χρηματοδότησης εξακολουθούσαν να υφίστανται το 2013. Παρά την ύφεση και την υπερπροσφορά χωρητικότητας, η ελληνική ναυτιλία παρέμεινε ιδιαίτερα ανταγωνιστική με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να ελέγχουν πάνω από το 15% του παγκόσμιου στόλου. Η ικανότητά της προσαρμογής σε συνεχώς μεταβαλλόμενες και απαιτητικές συνθήκες είχε ως αποτέλεσμα επενδύσεις σε νέα πλοία. Ωστόσο, εκτιμάται ότι η ναυτιλιακή κρίση συνεχίστηκε και τα τρία επόμενα χρόνια (Deloitte, 2020).

Το 2012, τα οικονομικά δεδομένα του ελληνικού στόλου ήταν σε μεγάλο βαθμό ικανοποιητικά. Το ελληνικό μητρώο κατέγραφε 1.939 πλοία (άνω των 100 γιγατόνων) που ανέρχονταν σε 43.613.921 γιγατόνους. Η χωρητικότητα ελληνικής ιδιοκτησίας κατείχε την πρώτη θέση διεθνώς. Ο στόλος ανήλθε σε 3.428 σκάφη (πλοία μεγαλύτερα από 1.000 γιγατόνους) όπου αποτελούσαν 245,14 εκατομμύρια τόνους νεκρού βάρους, που αντιπροσωπεύαν το 15,56% του συνολικού παγκόσμιου νεκρού βάρους. Ο ελληνικός στόλος κατατάσσεται έκτος διεθνώς (από άποψη νεκρού βάρους) και δεύτερος στην ΕΕ (από άποψη γιγατόνων). Ο ελληνικός στόλος υπό σημαίες ΕΕ αντιπροσωπεύει το 42,72% της χωρητικότητας νεκρού βάρους της ΕΕ. Επιπλέον, οι Έλληνες ιδιοκτήτες ελέγχουν το 23,55% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων (δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου), το 17,20% του παγκόσμιου στόλου μεταφορών χύμαφορτίων και το 12,51% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς χημικών και προϊόντων από άποψη νεκρού βάρους(UnionofGreekShipowners, 2019).

Τον Ιανουάριο του 2013, η Βουλή των Ελλήνων ενέκρινε νομοθεσία (νόμος 4110/2013), σύμφωνα με την οποία επιβλήθηκε φόρος στα αλλοδαπά σκάφη που διαχειρίζονται εταιρείες διαχείρισης εγκατεστημένες στην Ελλάδα. Ο υπολογισμός του φόρου βασίζεται στα ίδια κριτήρια, τους συντελεστές και τα ποσοστά που ισχύουν για τα σκάφη ελληνικής σημαίας, μείον τον φόρο, εάν υπάρχει, που καταβάλλεται στο ελληνικό μητρώο. Επιπλέον, η Ελληνική Ναυτιλιακή Κοινότητα έχει δεσμευτεί για μια εθελοντική οικονομική συνεισφορά, η οποία διπλασίασε τα επόμενα χρόνια τη φορολόγηση των σκαφών ελληνικής σημαίας καθώς και των σκαφών ξένης σημαίας που εκτελούνται από εταιρείες διαχείρισης εγκατεστημένες στην Ελλάδα. Η συνεισφορά αυτή στόχευσε στην ενίσχυση των δημοσιονομικών εσόδων του ελληνικού κράτους κατά τη διάρκεια αυτής της κρίσιμης περιόδου προς υποστήριξη της ελληνικής οικονομίας. Το 2012, η επαναφορά του αυτόνομου Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, μετά από ένα διοικητικό κενό τεσσάρων ετών από την κατάργησή του, ήταν μια θετική εξέλιξη που αναγνωρίστηκε από την Ελληνική Ναυτιλιακή Κοινότητα. Τα νέα μέτρα παρείχαν γρήγορη εγγραφή σκαφών υπό ελληνική σημαία και μείωση της γραφειοκρατίας προκειμένου να προσελκύσουν περισσότερα πλοία. Έτσι, οι διοικητικές διαδικασίες για την ταξινόμηση πλοίων τυποποιήθηκαν και απλοποιήθηκαν(UnionofGreekShipowners, 2021).

Τα μέτρα αυτά στοχεύουν στην προσφορά ενός πιο βιώσιμου περιβάλλοντος για την ευρύτερη ελληνική ομάδα θαλάσσιων δραστηριοτήτων και στην ενίσχυση της θέσης της Ελλάδας ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου. Το 2012, η ελληνική ναυτιλία παρέμεινε σημαντικός εμπορικός εταίρος της ΕΕ, των ΗΠΑ και της Κίνας, ο οποίος πραγματοποιεί υψηλό ποσοστό του παγκόσμιου εμπορίου αποτελεσματικά, με ασφάλεια και με φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο. Παρέχεται κύρος στην Ελλάδα ενός διαπραγματευτικού πλεονεκτήματος για την ανάπτυξη στρατηγικών συμμαχιών στην τρέχουσα δύσκολη περίοδο (Argyriou, 2020).

Ωστόσο, ενόψει των ραγδαίων αλλαγών που συνέβησαν στην παγκόσμια οικονομία, η ελληνική ναυτιλία είναι μέχρι στιγμής ικανοποιητική από τον δυναμικό ρόλο που συνεχίζει να διαδραματίζει στη διεθνή σκηνή. Όπως τονίστηκε σε μια πρόσφατη μελέτη του Ελληνικού Ιδρύματος Οικονομικής και Βιομηχανικής Έρευνας (IOBE), η υπάρχουσα συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι καθοριστική αλλά και η πιθανή συμβολή της είναι εξίσου, αν όχι πιο σημαντική. Η ελληνική ναυτιλία μπορεί επίσης να προσφέρει σημαντική απασχόληση ειδικά για τον αυξανόμενο κατάλογο των ανέργων νέων. Το κατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο αποτελεί προϋπόθεση για να επιτραπεί η πρόσληψη ελληνικών αξιολογήσεων με ανταγωνιστικούς όρους λαμβάνοντας υπόψη τα διεθνή πρότυπα (Lagoudis & Theotokas, 2007).

Τέλος, λόγω της άθλιας οικονομικής κατάστασης της Ελλάδας, η Ένωση Ελλήνων Ιδιοκτητών Πλοίων θεώρησε απαραίτητο να δημιουργήσει, με την οικονομική υποστήριξη της Ελληνικής Ναυτιλιακής Κοινότητας, ένα πρόγραμμα κοινωνικής ευημερίας και αλληλεγγύης, προκειμένου να υποστηρίξει ένα σημαντικό μέρος του πληθυσμού, που επηρεάστηκε από την κρίση. Από την αρχή, η Ναυτιλιακή Κοινότητα παρείχε υποστήριξη και δήλωσε πρόθυμη να συμβάλει σε αυτήν την προσπάθεια. Για το σκοπό αυτό, η Ελληνική Ναυτιλιακή Κοινότητα έχει προσφερθεί εθελοντικά να συνεισφέρει τα επόμενα χρόνια, σε όλα τα σκάφη, υπό ελληνική και ξένη σημαία που λειτουργούν από ναυτιλιακές εταιρείες εγκατεστημένες στην Ελλάδα, το διπλό ποσό φόρου χωρητικότητας που θα συνεισέφερε κανονικά ένα ελληνικό πλοίο. Αυτή η πρωτοβουλία στοχεύει στην ενίσχυση των δημοσιονομικών εσόδων κατά την επόμενη κρίσιμη περίοδο. Είναι αξιοσημείωτο ότι τα κρατικά έσοδα έχουν ήδη ενισχυθεί λόγω της υποχρέωσης, από το 2013, των σκαφών με ξένη

σημαία που εκτελούνται από εταιρείες εγκατεστημένες στην Ελλάδα, να πληρώνουν επίσης ετήσιο φόρο χωρητικότητας στην Ελλάδα(Deloitte, 2020).

1.4 Τα γεγονότα της ελληνικής ναυτιλίας

Οι Έλληνες ελέγχουν τον μεγαλύτερο στόλο σε χωρητικότητα που αντιπροσωπεύει περίπου το 16% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Το μέσο μέγεθος σκάφους του ελληνικού στόλου είναι περίπου 63.500 νεκρού βάρους (2018). Ενώ το μέσο μέγεθος σκάφους στον κόσμο είναι περίπου 24.600 νεκρού βάρους. Τα πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας είναι περίπου 2,85 φορές μεγαλύτερα από τα υπόλοιπα, πράγμα που σημαίνει ότι η ελληνική ναυτιλία φέρει το μεγαλύτερο μερίδιο των διεθνών υπεραστικών συναλλαγών. Η ελληνική ναυτιλιακή προσφέρει εισροές μεταξύ 13 και 19 δισεκατομμυρίων ευρώ ετησίως στην ελληνική οικονομία, ανάλογα με το επίπεδο της αγοράς εμπορευμάτων. Η θαλάσσια ναυτιλία αντιπροσωπεύει περίπου το 7% του ΑΕΠ. Επίσης, απασχολεί άμεσα και έμμεσα περίπου 250.000 έως 300.000 άτομα. Η Ελληνική Εταιρεία Ταξινόμησης, η οποία ιδρύθηκε το 1870, είναι πλέον σχεδόν ανύπαρκτη ως αποτέλεσμα της σημαντικά διαφορετικής μεταχείρισης των Ελλήνων. Στην Ελλάδα υπάρχουν περίπου 800 εταιρείες διαχείρισης. Πολλές διεθνείς εταιρείες που παρέχουν υπηρεσίες, ξένες τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρείες, δικηγόροι, μεσίτες και εταιρείες ταξινόμησης έχουν μικρά κυρίως περιφερειακά γραφεία στην Ελλάδα(Deloitte, 2020).

Τα ελληνικά φέριμποτ

Τα ελληνικά πλοία εξυπηρετούν 1.566.000 νησιώτες (εκτός από την Εύβοια) ή το 14,2% του πληθυσμού. Υπολογίζεται ότι σήμερα μόνο το 20% με 25 % των ξένων τουριστών χρησιμοποιούν τα πλοία αλλά συνήθως πετούν απευθείας στα νησιά με την χρήση αεροπλάνων. Ο ελληνικός πορθμειακός στόλος είναι από τους πιο εκσυγχρονισμένους και διαθέτει τα ταχύτερα πλοία στην Ευρώπη. Τα ελληνικά πλοία εκτελούν ετησίως 1,56 δισεκατομμύρια επιβατικά μίλια, μεταφέρουν 570.000 λεωφορεία / φορτηγά και 1.6 εκατομμύρια αυτοκίνητα(Union of Greek Shipowners, 2021).

Τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια

Η Ελλάδα ήταν κάποτε πρωτοπόρος στις κρουαζιέρες. Οι Έλληνες ιδιοκτήτες πλοίων ήταν από τους πρώτους που επένδυσαν τη δεκαετία του '50, στις κρουαζιέρες. Δραστηριοποιούνταν στην Καραϊβική, την Αλάσκα και τη Βαλτική θάλασσα. Στη δεκαετία του '70, η Ελλάδα κατείχε τον μεγαλύτερο στόλο κρουαζιερόπλοιων στη Μεσόγειο(UnionofGreekShipowners, 2021).

Τα ελληνικά γιοτ

Το ελληνικό αρχιπέλαγος με 1.200 νησιά και 4.800 νησίδες είναι ένας επιθυμητός προορισμός. Η Ελλάδα φιλοξενεί περίπου 17.700 γιοτ όλων των τύπων και εμπορικών σημάτων, εκ των οποίων περίπου 8.000 έχουν μήκος μεγαλύτερο από 12 μέτρα. Ο αριθμός αυτός περιλαμβάνει επίσης 4.000 σκάφη προς ενοικίαση, εκ των οποίων τα 500 περιλαμβάνουν την παρουσία πληρώματος.Ο αριθμός των σκαφών ανά κάτοικο στην Ελλάδα είναι 1 ανά 621 κάτοικοι, ενώ στην υπόλοιπη Ευρώπη είναι 1 ανά 164 κάτοικοι(UnionofGreekShipowners, 2021).

Η Ελλάδα ως κέντρο διαμεταφοράς στην ανατολική Ευρώπη

Ο χρόνος είναι χρήμα και τυχόν καθυστέρηση μπορεί να επιφέρει επιπλέον κόστος. Το βιβλίο «Timeas a Trade Barrier» των Hummels and Schaur, που δημοσιεύθηκε τον Ιανουάριο του 2012, εκτιμά ότι μια ημέρα καθυστέρησης στην παράδοση μιας αποστολής αυξάνει το κόστος των εμπορευμάτων που μεταφέρονται κατά 0,6% σε 2,3%, ανάλογα με το εμπόρευμα.Για τις θαλάσσιες μεταφορές από και προς την Άπω Ανατολή στην Ανατολική Ευρώπη, το λιμάνι του Πειραιά μειώνει, τουλάχιστον κατά 4 ημέρες τη μεταφορά, κυρίως λόγω της γεωγραφικής θέσης της Ελλάδας στη Μεσόγειο.Με καλή διαχείριση και διεθνή πρότυπα, ο τερματικός σταθμός εμπορευματοκιβωτίων της COSCO στον Πειραιά, έχει τριπλασιάσει τη διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων του, ενώ αναβαθμίζει τον κόμβο. Η πρόσφατη συμφωνία μεταξύ της COSCO, της HewlettPackard και της Ελληνικής Εταιρείας Σιδηροδρόμων (ΤΡΑΙΝΟΣΕ) επιβεβαιώνει την αυξημένη διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων(UnionofGreekShipowners, 2021).

1.5 Η επιχειρησιακή καινοτομία στην ελληνική ναυτιλιακή αποστολή

Τα στοιχεία της επιτυχημένης επιχειρηματικότητας θεωρούνται οι αποφάσεις σχετικά με την εύρεση πόρων. Η προειδοποίηση για την αξιοποίηση των ευκαιριών σχετίζεται με τη γνώση για τον συντονισμό των πόρων που αποκτώνται και που δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν από άλλους ανθρώπους. Η Ελληνική Ναυτιλία αναδεικνύει τη ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα και αποτελεί στοιχείο μοναδικότητας στον τομέα της ναυτιλίας. Απόδειξη είναι ότι εδώ και δεκαετίες, εκατοντάδες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες διατηρούν και αυξάνουν το μερίδιό τους στην παγκόσμια αγορά, ενώ άλλοι χρηματοπιστωτικοί τομείς της οικονομίας στη χώρα δεν έχουν τέτοιες επιδόσεις. Ένα κοινό χαρακτηριστικό των Ελλήνων επιχειρηματιών που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία είναι ότι ξεκίνησαν αυτήν την επιχείρηση όχι από ανάγκη ή λόγω απουσίας εναλλακτικών προοπτικών αλλά από την αναζήτηση ευκαιριών (Lagoudis & Theotokas, 2007).

Σε αυτό το σημείο πρέπει να αναφερθεί ότι η καινοτομία έχει δύο όψεις, την τεχνολογική και τη διοικητική, οι οποίες μπορεί να σχετίζονται με ένα νέο προϊόν, υπηρεσία, διοικητικό σύστημα ή ακόμα και διαδικασία. Πιο συγκεκριμένα η τεχνολογική καινοτομία αφορά τον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας και του εξοπλισμού πλοίων και η διοικητική αντιμετωπίζεται ως μέρος των επιχειρήσεων. Οι Έλληνες ιδιοκτήτες πλοίων στήριξαν την ανάπτυξη των επιχειρήσεων είτε με μεταχειρισμένα πλοία είτε με νέα πλοία, παρακολουθώντας την ανάπτυξη σε όλους τους τομείς και συχνά υλοποιούν νέες επιχειρηματικές ιδέες. Για παράδειγμα, οι Έλληνες πλοιοκτήτες πέρασαν από πλοία τύπου Liberty σε δεξαμενόπλοια και σε πλοία μεταφοράς χύμα φορτίων και συνεχίζουν να εξελίσσονται σε πιο εξειδικευμένα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ή πλοία LNG ή LPG (Argyriou, 2020).

Οι νέοι τύποι πλοίων ή πλοίων με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά είναι εξ ορισμού τεχνολογικές καινοτομίες στη ναυτιλία. Στο 2ο μισό του 20ού αιώνα καταγράφεται, για παράδειγμα, η κατασκευή υπερ-δεξαμενόπλοιων από τον Ωνάση, η κατασκευή του πρώτου διπλού πυθμένα VLCC, κλπ. Στην ελληνική μεταφορά επιβατών δεν έχει χρησιμοποιηθεί νέα τεχνολογία σε πλοία μέχρι το 1997, εκτός από υδροπτέρυγα και διγαστρικά. Με τις ταχύτητες των πλοίων να αυξάνονται στους 30-35 κόμβους, τα

τρέχοντα σκάφη μπορούν να προσφέρουν γρήγορες ταχύτητες συγκρίσιμες με αυτές των οδικών μεταφορών, οι οποίες με τη συνδυασμένη λιμενική υποδομή υπερτερούν των άλλων μεταφορικών μέσων(Deloitte, 2020).

Στην παγκόσμια ναυτιλία υπάρχει μια αυξανόμενη τάση προς πλοία νέας τεχνολογίας στην Ελλάδα. Πράγματι, περίπου οι μισές παραγγελίες σε πλοία τύπου LNG παγκοσμίως ανήκουν σε Έλληνες πλοιοκτήτες. Λόγω της ύπαρξης διαθεσιμότητας ρευστών διαθεσίμων στην τραπεζική αγορά εξακολουθεί να δίνεται η δυνατότητα χρηματοδότησης των πλοίων τύπου LNG και LPG. Μερικά παραδείγματα πλοιοκτητών που επενδύουν περισσότερο στην αγορά πλοίων LNG είναι η Tsakos Shipping, η MaranGas του Αγγελικούση και άλλοι ναυτιλιακοί όμιλοι. Οι ναυτιλιακές εταιρείες στην Ελλάδα, με αλφαβητική σειρά, παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.

Όνομα εταιρείας
A.B. MARITIME INC.
A.C.A. SHIPPING CORP.
A.K. SHIPPING & TRADING INC.
A.M. NOMIKOS TRANSWORLD MARITIME AGENCIES S.A.
ACCESS SHIPPING LTD
ADMIBROS SHIPMANAGEMENT
AEGEAN BULK Co Inc.
AEGEAN MARINE PETROLEUM
AEGEAN SHIPPING MANAGEMENT S.A.
AEGEAN SPEED LINES
AEOLOS MANAGEMENT S.A.
AGOUDIMOS LINES
ALBAMAR SHIPPING CO S.A.
ALCYON SHIPPING CO. LTD
ALKIONIS II SHIPPING CO.
ALKMARE GROUP OF COMPANIES
ALKON HOLDING INC
ALLIED MARITIME INC.
ALLOCEANS SHIPPING CO. LTD
ALLSEAS MARINE
ALMA MARITIME LIMITED
ALMI TANKERS S.A.
ALNAV NAFTILIAKI S.A.
ALON MARITIME CORPORATION
ALPHA FERRIES
ANANGEL SHIPPING ENTERPRISES

ANBROS MARITIME S.A.
ANCORA INVESTMENT TRUST INC.
ANDRIAKI SHIPPING CO. LTD
ANDRIAMAR SHIPPING INC
ANEK LINES S.A.
ANPO SHIPPING CO. LTD
APOLLONIA LINES S.A. / LiBERIA
AQUARIUS WATER TRANSPORTATION
ARCADIA SHIPMANAGEMENT CO LTD
ARCHIPELAGO SHIPPING S.A.
ARISTON Shipping Investment Company
ARMADA (GREECE) CO.LTD
ASE SHIPPING INC.
ATHENIAN BULKERS S.A.
ATHENIAN TANKERS MANAGEMENT S.A.
ATLAS MARINE
ATLAS MARITIME LTD
ATLANTIC BULK CARRIER MANAGEMENT LTD
ATLANTIS MANAGEMENT INC.
ATTICA GROUP
ATTICA RORO Division
AVIN INTERNATIONAL
BARCLAY SHIPPING LTD
BARIBA CORP.
BARU DELTA MARITIME INC.
BLUE PLANET SHIPPING LTD
BLUE STAR FERRIES
BOX SHIPS INC.
BRAVE MARITIME CORP. INC
BYZANTINE INC.
BYZANTINE MARITIME CORP
CAPE SHIPPING
CAPITAL PRODUCT PARTNERS L.P.
CAPITAL SHIP MANAGMENT CORP.
CARDIFF MARINE INC
CARRAS (HELLAS) LTD
CATSAMBIS SHIPPING LTD
CENTRAL MARE INC
CENTRAL MARINE CORPORATION LTD
CENTROFIN MANAGEMENT
CERES HELLENIC SHIPPING ENTERPRISES LTD
CERES LNG SERVICES LTD
CHANDRIS (HELLAS) INC.
CHARTWORLD SHIPPING CORP.
CHATZIGAVRIIL TUGS MARITIME CO
CHEKKA SHIPPING S.A.

CHIOS NAVIGATION HELLAS LTD
CHRONOS SHIPPING CO. LTD
COMBINE MARINE
COMMERCIAL TRADING & DISCOUNT CO. LTD
COMMON PROGRESS COMPANIA CO S.A.
CONSOLIDATED MARINE MANAGEMENT INC.
CONTINENTAL MARITIME S.A.
CORAL SHIPPING CORP
CORNER SHIPPING CO LTD
COSMOSHIP MANAGEMENT S.A
COSTAMARE SHIPPING CO. S.A.
COSTER NAVIGATION S.A.
CRUDE CARRIERS CORP.
DAIFAS STAVROS MARINE ENTERPRISES S.A.
DALEX SHIPPING CO. S.A.
DALNAVE NAVIGATION INC.
DAMARION
DANAD SHIPPING COMPANY LIMITED
DANAOS CORPORATION
DELTA TANKERS LTD
DERNA CARRIERS S.A.
DIAFANI MARINE COMPANY
DIAMANTIS PATERAS MARITIME LTD.
DIAMLEMOS SHIPPING CORP LIBERIA
DIANA CONTAINERSHIPS INC.
DIANA SHIPPING INC.
DIDO SHIPPING CO. S.A.
DILETON MARITIME S.A.
DIORYX MARITIME CORP.
DODEKANISOS SEAWAYS
DORIAN (HELLAS) S.A.
DRYSHIPS INC.
DYNACOM TANKERS MANAGEMENT
DYNAGAS
EASTERN MEDITERRANEAN MARITIME LTD
EFSHIPPING CO. S.A. (PANAMA)
EFTHYMIU D. SHIPPING S.A.
ELDRIMA MARITIME ENTERPRISES S.A.
ELEFSIS SHIPPING COMPANY
ELETSON CORPORATION
ELMAR SHIPPING CO. S.A. (PANAMA)
ELMIRA TANKERS MANAGEMENT SA
EMPIRE NAVIGATION INC.
EMPROS LINES SHIPPING CO. SP. S.A.
ENDEAVOUR LINES S.A.
ENDEAVOUR SHIPPING CO. S.A. (PANAMA)

ENEAM MANAGEMENT INC.
ENTERPRISES SHIPPING & TRADING S.A.
ENTRUST MARITIME CO. LTD
EPIDAURUS S.A.
EPIROTIKI CRUISE LINES S.A.
ESTORIL NAVIGATION CO LTD
EUROBULK LTD
EUROCARRIERS S.A.
EURONAV SHIP MANAGEMENT (HELLAS) LTD
EUROPEAN NAVIGATION INC.
EUROPEAN SEAWAYS INC.
EUROSEAS LTD
EUROTANKERS INC.
EVALEND SHIPPING
EVIA PETROL MARITIME COMPANY
EVRIPOS SHIPMANAGEMENT
EXCEL MARITIME CARRIERS
FAFALIOS SHIPPING S.A.
FAIRPORT SHIPPING LTD
FAIRSKY SHIPPING & TRADING S.A.
FIRODI SHIPPING LTD
FLANMARE SHIPPING INC.
FLIGHTSHIP HELLAS
FRAGLINE FERRIES - AVONDALE NAVIGATION
FRANCO COMPANIA NAVIERA S.A.
FRANTO SHIPPING S.A.
FRANGOULIS S. (SHIP MANAGEMENT) S.A
FREESEAS INC.
FRESHWAY SHIPPING CO. LTD
GANMAR TANKERS SHIPPING
GENERAL MARITIME MANAGEMENT (Hellas) Ltd.
GENOA MARITIME S.A.
GIGILINIS MICHAEL SHIPPING CO.
GLEAMRAY MARITIME INC
GLOBAL OCEANIC CARRIERS
GLOBUS SHIPMANAGEMENT CORP.
GOLDEN FLAME SHIPPING S.A.
GOLDEN SEA WAYS
GOLDEN STAR CRUISES
GOLDEN UNION SHIPPING CO. S.A.
GOLDENPORT HOLDINGS INC.
GOOD FAITH SHIPPING CO. S.A.
GOULANDRIS BROTHERS (HELLAS) LTD
GOUMAS J.G. (SHIPPING) CO. S.A.
GOURDOMICHALIS MARITIME S.A.
GOUTOS LINES

GULF MARINE MANAGEMENT
HALCOUSSIS Z. &G.. CO. LTD
HALKIDON SHIPPING CORP. (S.A.)
HARBOR SHIPPING & TRADING S.A
HART SHIPPING Corp.
HELLENIC CARRIERS Ltd
HELLENIC SEA LINES
HELLENIC SEAWAYS
HELLESPONT STEAMSHIP CORP.
HIND MARITIME ENTERPRISES S.A.
HORIZON GROUP SHIPPING
HYDRODOTIKI LTD
IASON HELLENIC SHIPPING CO. LTD
IKAROS SHIPPING & BROKERACE Co. Ltd
ILIOS SHIPPING CO. S.A.
IMPERIUM SHIPMANAGEMENT S.A.
INTERNATIONAL CRUISES S.A.
INTERUNITY MANAGEMENT CORP
INTESTRA CO S.A.
IOLCOS HELLENIC MARITIME ENTERPRISES CO. LTD
IONIA MANAGEMENT S.A./IONIA TANKERS S.A.
IONIAN FERRIES
JAY MANAGEMENT CORPORATION
JOHN J. RIGOS MARINE ENTERPRISES
JOHN GIAVRIDIS INC
KALLISTI FERRIES
KARAPIPERIS STAVROS
KARLOG SHIPPING CO. S.A.
KASSIAN NAVIGATION AGENCY LTD
KATSIKIS & SIGALAS LTD
KRISTEN MARINE S.A.
KRISTEN NAVIGATION INC.
KRITSAS SHIPPING SA.
LAGOA SHIPPING CORP.
LAMDA MARITIME SA.
LANE SEA LINES
LASITHIOTIKI ANONYMOS NAFTILIAKI ETERIA KRITIS (LANE)
LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.
LEROS MANAGEMENT S.A.
LIDMAR SHIPPING & TRADING COMPANY LTD
LIQUIMAR TANKER MANAGEMENT INC
LIVANOS S. HELLAS NAFTILIAKI & PRAKTORIAKI S.A.
LMZ TRANSOIL SHIPPING ENTERPRISES S.A.
LOAD LINE MARINE SA
LOMAR SHIPPING & MANAGEMENT INC.
LOTUS SHIPPING CO. LTD

LOUCAS G. MATSAS SALVAGE & TOWAGE MARITIME CO.
LOUIS CRUISE LINES
LPL SHIPPING S.A.
LYDIA MAR SHIPPING CO. S.A.
MAERSK LINE
MACHRIMAR MANAGEMENT SA
MAGNA MARINE INC.
MAJESTIC INTERNATIONAL CRUISES INC.
MALIAKOS SEA SHIPPING S.A.
MAMITANK SA
MANTINIA SHIPPING CO SA
MARAN GAS MARITIME INC.
MARE MARITIME CO. S.A.
MARINE MANAGEMENT SERVICES M.C.
MARINE SPIRIT SA
MARINTER NAVIGATION S.A.
MARITIME COMPANY OF LESVOS S.A. (NEL LINES)
MARITIME CONSORTIUM OF THESSALONIKI
MARITIME SUCCESS S.A.
MARITIME WAY
MARMARAS NAVIGATION LTD
MARREINA ARMADORA S.A.
MAYAMAR MARINE ENTERPRISES
MEDCARE SHIPPING S.A.
MEDITERRANEAN MANAGEMENT SA
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY, GREECE S.A.
MEDTANKERS MANAGEMENT LTD
MEDTRANS LTD
MEGA SHIPPING LINE COPR.
MERCADISLE PETROBULK SHIPPING SA OF LIBERIA
MERCHANT MARINE MANAGEMENT SA
METROSTAR MANAGEMENT CORP.
MINERVA MARINE INC
MINIOTIS LINES
MINOAN LINES SHIPPING S.A.
MODION MARITIME MANAGEMENT SA
MONARCH CLASSIC CRUISES
MOREAS SHIPPING CO LTD
MOTI S.A.
MYKONOS SHIPPING CO. LTD
MYLAKI SHIPPING AGENCY LTD.
NAFTITAN S.A.
NAFTOMAR SHIPPING & TRADING CO. LTD
NAFTOTRADE SHIPPING & COMMERCIAL CO. S.A.
Narwhal Maritime Enterprises Inc.
NARVAL SHIPPING CORP.

NATIONWIDE SHIPPING INC
NAVEGADORA TRANSPACIFICA S.A.
NAVINA MARITIME S.A.
NAVITAS COMPANIA MARITIMA S.A.
NAVIOS MARITIME HOLDINGS INC.
NAVIOS MARITIME PARTNERS L.P.
NEL LINES
NEPTUNE LINES
NEREUS SHIPPING S.A.
NEWLEAD HOLDINGS LTD.
NIKI SHIPPING COMPANY INC.
NIOVIS SHIPPING
NIVA SHIPPING
NIVER LINES
NOMIKOS A.M. TRANSWORLD MARITIME AGENCIES S.A.
NOMIKOS E. CORP.
OCEAN FREIGHT INC.
OCEANBULK MARITIME S.A.
OCEANMARIS MANAGEMENT INC.
OCEANAUT INC.
OLYMPIC SHIPPING & MANAGEMENT S.A.
OLYMPIC GULF TANKERS
OMEGA NAVIGATION ENTERPRISES, INC.
ORDER SHIPPING CO LTD
ORIENT SHIPPING
ORMOS COMP. NAV. S.A.
ORPHEUS MARINE TRANSPORT CORP.
OSG SHIP MANAGEMENT (GR) Ltd.
OVERSEAS MARINE ENTERPRISES INC
OVERSEAS SHIPMANAGEMENT S.A.
P&P SHIPPING CO. (HELLAS) S.A.
PANCOAST TRADING S.A.
PANKAR MARITIME S.A.
PANMARINE SHIPPING CORP.
PARADISE NAVIGATION S.A.
PARAGON SHIPPING INC.
PARALOS MARITIME CORP. S.A.
PAVAR NAVIGATION INC.
PEGASUS MARITIME ENTERPRISES INC.
PEROSEA SHIPPING CO. S.A. PANAMA
PIKEY NAVIGATION S.A.
PLEIADES SHIPPING AGENTS S.A.
POLEMBROS SHIPPING
POLYAR SHIPPING CO LTD
PONTOPORIA OFFSHORE LTD
POSEIDON SHIPPING CO LTD

PRIAMOS MARITIME S.A.
PRIME MARINE CORP.
PRIMERA MARITIME (HELLAS) LTD
PROJECT SHIPPING INC.
PROSPERITY BAY SHIPPING Co LTD
PROTANK MANAGEMENT S.A.
QUEENSWAY NAVIGATION CO. LTD
QUINTANA MARITIME LIMITED
RANGER MARINE S.A.
REEFER & GENERAL SHIPMANAGEMENT COMPANY INC
REGAL AGENCIES CORPORATION
REMI MARITIME CORPORATION
ROUSSOS BROS SHIPPING COMPANY
ROUSSOS J.G. SHIPPING S.A.
ROUSSOS STAVROS MANAGEMENT & CHARTERING S.A.
ROXANA SHIPPING S.A.
SAINT MICHAEL SHIPPING CO. LTD
SAFE BULKERS, Inc.
SAFETY MANAGEMENT OVERSEAS S.A.
SALAMIS LINES HELLAS LTD
SAMARTZIS J.P. MARITIME ENTERPRISES
SAMOS STEAMSHIP CO. LTD
SAOS FERRIES
SARLIS CONTAINER SERVICES S.A.
SBS SAMOTHRAKITIS SHIPPING LTD
SCARMAR SHIPPING AGENCY S.A.
SEA JUSTICE S.A.
SEA PIONEER SHIPPING CORP.
SEA STAR CAPITAL PLC
SEA TRADERS SA
Seability Ltd
SEABOUND MARITIME INC
SEAENERGY MARITIME CORP.
SEALINK MARINE INC
SEASTAR CHARTERING LTD
SEAWORLD MANAGEMENT & TRADING INC.
SEKAVIN
SICURO SA
SILVER LAKE SHIPPING CO.
SIOMAR ENTERPRISES LTD
SIRIOS SHIPMANAGEMENT S.A.
SPANOPOULOS GROUP OF COMPANIES
SPANOS MARITIME & TRADING CO. LTD
SPIRITWORLD SHIPPING & FORWARDING LTD
STAMCO SHIPMANAGEMENT CO. LTD
STANDARD BULK TRANSPORT CORPORATION

STAR BULK CARRIERS CORP.
STAR MARITIME
STEALTH MARITIME CORPORATION S.A.
STEALTHGAS INC
STYGA Compania Naviera
SUN ENTERPRISES LTD
SUNBEAM SHIPPING INC.
SUNLIGHT COMPANIA NAVIERA S.A.
SUPERFAST FERRIES S.A.
TARGET MARINE S.A.
TARPON SHIPPING COMPANY
TECHNOMAR SHIPPING INC.
THENAMARIS SHIPS MANAGEMENT INC.
TIDE LINE INC.
TOMASOS BROTHERS INC.
TOP SHIPS INC.
TOTIS MARITIME S.A.
TRANSMAN SHIPPING ENTERPRISES S.A.
TRANSMAR SHIPPING CO. S.A.
TRANSMED SHIPPING LTD
TREFIN TANKERS
TRI-MARINE SHIPPING CO.
TRINTO MARITIME
TRITEA MARITIME LTD
TRUST OIL TANKERS S.A.
TSAKOS ENERGY NAVIGATION
TSAKOS SHIPPING & TRADING
TSANGARIS BROS LTD
TSAVLIRIS SALVAGE (INTERNATIONAL) LTD
TWEEN SHIPPING INC.
UNIBROS SHIPPING CORP
UNION COMMERCIAL
UNION MARINE ENTERPRISES S.A.
UNITED SHIPPING & TRADING CO. OF GREECE S.A.
VAFIAS GROUP
VAMVASHIP MARITIME S.A.
VARNIMA CORPORATION INTERNATIONAL S.A.
VARSHIP SHIPPING CO. LTD
VERGOS MARINE MANAGEMENT S.A.
VERNICOS MARITIME CO. SA.
VERNICOS SALVAGE AND TOWAGE
VITA MANAGEMENT S.A.
VRONTADOS NAFTIKI ETAIRIA P.E
WEM LINES
WORLD CARRIER CORP.
WORLDWIDE SHIPMANAGEMENT S.A.

ZENITH OCEAN NAVIGATION CO. LTD
ZEPHYROS SHIP AGENTS & BROKERS INC.
ZOUROS NIKOLAOS

Πίνακας 1: Οι ναυτιλιακές εταιρείες στην Ελλάδα, σε αλφαβητική σειρά

(πηγή : <https://e-nautilia.gr/company/>)

Κεφάλαιο 2^ο : Τα χαρακτηριστικά της χρηματοοικονομικής ανάλυσης

2.1 Η χρηματοοικονομική ανάλυση

Η χρηματοοικονομική ανάλυση είναι η σφαίρα που αντιπροσωπεύει το ουσιαστικό μέρος της χρηματοοικονομικής διαχείρισης μιας επιχείρησης. Παρέχει ανατροφοδότηση μεταξύ του υποτιθέμενου αποτελέσματος, των διαχειριστικών αποφάσεων και της πραγματικότητας. Συνδέεται στενά με το αντικείμενο της χρηματοοικονομικής λογιστικής, το οποίο παρέχει στοιχεία και πληροφορίες για τη λήψη οικονομικών αποφάσεων μέσω των οικονομικών καταστάσεων, οι οποίες είναι ο ισολογισμός, οι καταστάσεις αποτελεσμάτων χρήσης, η κατάσταση ταμειακών ροών και η κατάσταση μεταβολής των ιδίων κεφαλαίων (σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς). Αυτές οι καταστάσεις καθώς και η λογιστική θα πρέπει έχουν την κατάλληλη προετοιμασία με στόχο να ικανοποιούν τις ανάγκες της οικονομικής διαχείρισης και κατά συνέπεια τη λήψη αποφάσεων. Παρ'όλα αυτά, οι λογιστικές πληροφορίες δεν επηρεάζουν τη μελλοντική πρόβλεψη και επίσης χάνουν την πλήρη εικόνα της οικονομικής κατάστασης της εταιρείας, των πλεονεκτημάτων, των αδυναμιών, των τάσεων και της συνολικής ποιότητας της διοίκησης (Hasanaj&Kuqi, 2019).

Για να ξεπεραστούν αυτές οι ανεπάρκειες, χρησιμοποιείται η χρηματοοικονομική ανάλυση. Η χρηματοοικονομική ανάλυση αντιπροσωπεύει την τυποποιημένη μέθοδο για τη μέτρηση των δεδομένων που λαμβάνονται και επιτρέπει την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τη συνολική διαχείριση και την οικονομική κατάσταση της επιχείρησης. Η χρηματοοικονομική ανάλυση αντιπροσωπεύει επίσης την αξιολόγηση του παρελθόντος, της τρέχουσας κατάστασης και την πρόβλεψη του μέλλοντος της οικονομικής διαχείρισης. Ο σκοπός και η πρόθεση της είναι η διάγνωση μέσω των ειδικών μεθοδολογικών εργαλείων, η καταγραφή όλων των στοιχείων της οικονομικής διαχείρισης και κατά συνέπεια η ανάλυση τους. Η εταιρεία μπορεί να θεωρηθεί ως οικονομικά υγιής εάν είναι σε θέση να εκπληρώσει τους σκοπούς της τόσο στο παρόν όσο και στο μέλλον (Maka&Suresh, 2018).

2.1.1 Το ιστορικό της χρηματοοικονομικής ανάλυσης

Οι ιστορικές ρίζες της χρηματοοικονομικής ανάλυσης χρονολογούνται από την προέλευση του χρήματος. Ωστόσο, οι μέθοδοι της χρηματοοικονομικής ανάλυσης έχουν αλλάξει με πολλούς τρόπους. Στις μέρες μας, μόνο οι αρχές της και τα αίτια σύνταξης είναι οι ίδιοι. Στις Ηνωμένες Πολιτείες εμφανίστηκαν σύγχρονες μέθοδοι χρηματοοικονομικής ανάλυσης. Εκεί γράφτηκαν οι περισσότερες θεωρητικές εργασίες για το συγκεκριμένο θέμα και η πρακτική εφαρμογή αυτών των μεθόδων πραγματοποιήθηκε. Ο όρος "χρηματοοικονομική ανάλυση" προέρχεται από τα αγγλικά. Στην ηπειρωτική Ευρώπη (ειδικά στις γερμανόφωνες χώρες) είναι πιο πιθανό να συμβεί με την έννοια της «ανάλυσης ισορροπίας» ή ακόμη και του «συνόλου κριτικής». Η αρχική κατανόηση της χρηματοοικονομικής ανάλυσης βασίστηκε στην προβολή των διαφορών στους χρηματοοικονομικούς αριθμοδείκτες, σε απόλυτους όρους, ιδιαίτερα στις νομισματικές αξίες (Amran & Ariffin, 2015).

Ως επόμενο εξελικτικό βήμα εισήχθησαν ως εξέταση των πληροφοριών των οικονομικών καταστάσεων για την αξιολόγηση της ενοικίασης μιας επιχείρησης. Ειδικά κατά τη διάρκεια της Μεγάλης Ύφεσης, τα θέματα ρευστότητας και η επιβίωση των επιχειρήσεων έγιναν σημαντικά. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η προσοχή στράφηκε στην αποτελεσματικότητα και την αποδοτικότητα. Η χρηματοοικονομική ανάλυση μπορεί να είναι η ανάλυση της οικονομικής κατάστασης σε μια εταιρεία, σε βιομηχανίες ή σε έναν κλάδο. Η ανάλυση χρησιμοποιεί τις λογιστικές και στατιστικές πληροφορίες από το μακρινό ή άμεσο παρελθόν. Λειτουργεί επίσης με τις τρέχουσες τάσεις και με τις προβλέψεις σε ορισμένες περιπτώσεις (Kariyawasam, 2019).

2.1.2 Οι χρήστες των οικονομικών καταστάσεων

Υπάρχουν διάφοροι τύποι χρηστών των οικονομικών καταστάσεων. Πρόκειται για άτομα και ιδρύματα που χρησιμοποιούν τις οικονομικές καταστάσεις για ένα μεγάλο φάσμα επιχειρηματικών σκοπών προκειμένου να επιτύχουν στον επιχειρηματικό κόσμο. Αυτοί οι χρήστες μπορούν να χωριστούν σε δύο κύριες ομάδες όπου περιγράφονται ως εξής (Rashid, 2018) :

- Εσωτερικοί χρήστες (βρίσκονται εντός της επιχείρησης) : Οι εσωτερικοί χρήστες αποτελούνται από τους μετοχικούς επενδυτές, τους πιστωτές και την διοίκηση και περιγράφονται αναλυτικότερα ως εξής :
 - Μετοχικοί επενδυτές : Οι μετοχικοί επενδυτές αναζητούν εκτίμηση της αξίας της εταιρείας. Το κύριο ενδιαφέρον τους επικεντρώνεται στη δημιουργία κερδοφορίας και την απόδοση των επενδύσεων τους (dividends).
 - Πιστωτές : Οι πιστωτές ενδιαφέρονται περισσότερο για την ικανότητα της εταιρείας να εξοφλήσει τα χρέη της και να λάβουν πληροφορίες σχετικά με τις ταμειακές ροές της εταιρείας καθ'όλη τη διάρκεια ζωής του χρέους. Οι βραχυπρόθεσμες αξιολογήσεις πιστοληπτικής ικανότητας ενημερώνουν τους πιστωτές για τη δυνατότητα να πληρούν τις απαιτήσεις για την ρευστότητα της εταιρείας. Η φερεγγυότητα και η ικανότητα αποπληρωμής του χρέους του οργανισμού σε μακροπρόθεσμη προοπτική υποδεικνύονται μέσω μακροπρόθεσμων ομολόγων.
 - Η διοίκηση χρησιμοποιεί πληροφορίες που συλλέγονται από την τελική χρηματοοικονομική ανάλυση για τη λήψη στρατηγικών και λειτουργικών αποφάσεων. Συνοδεύεται περισσότερο από τη συνολική κερδοφορία, αποδοτικότητα και επίδοση.
- Εξωτερικοί χρήστες (βρίσκονται εκτός της επιχείρησης) : Οι εξωτερικοί χρήστες βρίσκονται στην εξωτερική πλευρά της εταιρείας. Ενδιαφέρονται για την οικονομική ευρωστία μιας εταιρείας προκειμένου να τους βοηθήσουν να λάβουν μελλοντικές λήψεις αποφάσεων για την εταιρεία. Αυτές μπορεί να είναι:
 - Θεσμικοί επενδυτές.
 - Χρηματοπιστωτικά ιδρύματα (τράπεζες, δανειστικά ιδρύματα).
 - Κυβέρνηση.

- Προμηθευτές.
- Εργατικά σωματεία.
- Άλλες πλευρές (π.χ. προμηθευτές, ανταγωνιστές).

2.1.3 Οι οικονομικές καταστάσεις

Τα ποιοτικά υλικά αποτελούν τη βάση για την χρηματοοικονομική ανάλυση. Εάν τα έγγραφα δεν χειριστούν σωστά και με επαγγελματικό τρόπο ή αν χρησιμοποιηθούν λάθος υλικά, δεν μπορούν να επέλθουν τα πολύτιμα αποτελέσματα. Υπάρχουν χρηματοοικονομικές καταστάσεις που αποτυπώνουν τις κινήσεις της εταιρικής χρηματοδότησης σε όλες τις μορφές της και σε όλα τα στάδια της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Καθένα από αυτά εκφράζει τον διαφορετικό τύπο πληροφοριών. Οι καταστάσεις αυτές είναι οι εξής (Mulyawan, 2015) :

- Κατάσταση λογαριασμού αποτελεσμάτων (κατάσταση κέρδους ή ζημίας) : Η κατάσταση λογαριασμού αποτελεσμάτων αντιπροσωπεύει τα λειτουργικά αποτελέσματα της εταιρείας για μια χρονική περίοδο. Δίνει μια επισκόπηση των συνολικών εσόδων (πωλήσεων), του κόστους λειτουργίας της επιχείρησης (έξοδα) και του καθαρού κέρδους ή ζημίας.
- Ισολογισμός : Ο ισολογισμός αποτελείται από τρία κύρια μέρη όπου είναι τα περιουσιακά στοιχεία, οι υποχρεώσεις και τα ίδια κεφάλαια. Η σύνδεση μεταξύ αυτών των τριών στοιχείων μπορεί να εκφραστεί μέσω της βασικής λογιστικής εξίσωσης (Περιουσιακά στοιχεία = Υποχρεώσεις + Ίδια Κεφάλαια).
- Κατάσταση ιδίων κεφαλαίων : Η κατάσταση ιδίων κεφαλαίων συνοψίζει τη δραστηριότητα των λογαριασμών για τα ίδια κεφάλαια από τον ισολογισμό.
- Κατάσταση ταμειακών ροών : Η κατάσταση ταμειακών ροών συνδυάζει πληροφορίες τόσο από τον ισολογισμό όσο και από τις καταστάσεις αποτελεσμάτων. Αντικατοπτρίζει τις αλλαγές του λογαριασμού μετρητών και

παρακολουθεί τις μεταβολές των ταμειακών ροών από πράξεις, επενδύσεις και χρηματοδότηση.

Άλλες πληροφορίες στις ετήσιες χρηματοοικονομικές εκθέσεις

Απαιτείται μια ετήσια έκθεση τύπου 10-K για εταιρείες που διαπραγματεύονται στο χρηματιστήριο. Η ετήσια έκθεση χρησιμεύει ως ενημέρωση τόσο των ιδιοκτητών των επιχειρήσεων όσο και άλλων εξωτερικών χρηστών που ενδιαφέρονται για τις χρηματοοικονομικές πληροφορίες σχετικά με την οικονομική θέση και τις δραστηριότητες της εταιρείας. Επιπλέον, μπορεί, ειδικά σε μεγαλύτερες εταιρείες με εκτεταμένο πελατολόγιο και φιλοδοξίες για περαιτέρω επέκταση, να χρησιμεύσει ως σημαντικό εργαλείο προώθησης. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο, αυτές οι εταιρείες δίνουν έμφαση στο γραφικό σχεδιασμό αυτών των ετήσιων εκθέσεων. Υπάρχουν επίσης υποσημειώσεις στις προαναφερθείσες οικονομικές καταστάσεις. Αυτές οι σημειώσεις παρέχουν περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με τη μέθοδο απόσβεσης, τις μεθόδους απογραφής και άλλες βασικές πληροφορίες που βοηθούν την χρηματοοικονομική ανάλυση. Πηγές όπως το διαδίκτυο και άλλες τεχνολογικές εξελίξεις μπορούν να θεωρηθούν ως ένας άλλος τρόπος για να λάβει κάποιος τις πληροφορίες που χρειάζεται σχετικά με μια εταιρεία (Faello, 2015).

2.1.4 Οι προσεγγίσεις και οι μέθοδοι της χρηματοοικονομικής ανάλυσης

Υπάρχουν δύο βασικές προσεγγίσεις στη χρηματοοικονομική ανάλυση όπου μπορούν να χωριστούν ως εξής (Myšková & Hájek, 2017) :

- Θεμελιώδης (ποιοτική) ανάλυση : Η θεμελιώδης (ποιοτική) ανάλυση προκύπτει από την ευρεία γνώση της σχέσης μεταξύ οικονομικών και μη οικονομικών φαινομένων λαμβάνοντας επίσης υπόψη την εμπειρία από εξειδικευμένες και μελλοντικές τάσεις.
- Τεχνική (ποσοτική) ανάλυση : Η τεχνική (ποσοτική) ανάλυση βασίζεται σε μαθηματικές, στατιστικές, οικονομετρικές και άλλες αλγοριθμικές μεθόδους για τη συλλογή οικονομικών δεδομένων και την εξαγωγή συνακόλουθων συμπερασμάτων.

Οι μέθοδοι χρηματοοικονομικής ανάλυσης

Υπάρχουν δύο κύριες μέθοδοι χρηματοοικονομικής ανάλυσης που μπορούν να χωριστούν σε δύο ομάδες και παρουσιάζονται ως εξής (Musallam, 2018) :

- Θεμελιώδεις μέθοδοι τεχνικής ανάλυσης : Οι θεμελιώδεις μέθοδοι τεχνικής ανάλυσης σχετίζονται με την εργασία της βασικής αριθμητικής λειτουργίας και τους αριθμοδείκτες. Οι θεμελιώδεις μέθοδοι τεχνικής ανάλυσης έχουν το πλεονέκτημα της ταχύτητας και της απλότητας των υπολογισμών. Αυτές οι μέθοδοι μπορούν να χωριστούν στις ακόλουθες κατηγορίες :
 - Απόλυτη ανάλυση αριθμοδεικτών.
 - Ανάλυση ταμειακών ροών.
 - Ποσοστιαία ανάλυση αριθμοδεικτών.
 - Διαφορική ανάλυση αριθμοδεικτών.
 - Σύστημα ανάλυσης αριθμοδεικτών.

- Υψηλότερες μέθοδοι χρηματοοικονομικής ανάλυσης : Οι συγκεκριμένες μέθοδοι χρηματοοικονομικής ανάλυσης χρησιμοποιούν πιο περίπλοκες μαθηματικές μεθόδους και υπολογισμούς. Αυτές μπορούν να χωριστούν σε:
 - Μαθηματικές-στατιστικές μεθόδους (π.χ. Στατιστικά τεστ, προσομοίωση παλινδρόμησης).
 - Μη στατιστικές μεθόδους (Εξειδικευμένα συστήματα, ασαφή σύνολα, κλπ).

Οριζόντια Ανάλυση

Η οριζόντια ανάλυση μπορεί να ονομαστεί επίσης συγκριτική ανάλυση ή ανάλυση τάσεων. Η οριζόντια ανάλυση παρουσιάζει μια σύγκριση των διαφόρων μεταβολών των στοιχείων που καταγράφονται στις οικονομικές καταστάσεις με χρονολογική σειρά. Αυτή η ανάλυση βοηθά να καθοριστεί το ποσοστό κατά το οποίο κάθε

στοιχείο άλλαξε από το προηγούμενο έτος ή πόσο έχει αλλάξει το μεμονωμένο στοιχείο σε απόλυτους όρους(Sainjargaletal., 2020).

Κάθετη ανάλυση

Η συγκεκριμένη μέθοδος βασίζεται σε παρατηρήσεις μεμονωμένων στοιχείων των οικονομικών καταστάσεων ως ποσοστά επί της επιλεγμένης μεμονωμένης βάσης που αναφέρεται ως 100%. Αυτή η ανάλυση μερικές φορές ονομάζεται δομική ανάλυση. Για να αναλυθούν π.χ. ο ισολογισμός, ως βάση (100%) επιλέγεται το άθροισμα των συνολικών περιουσιακών στοιχείων (ή των συνολικών υποχρεώσεων ή των ιδίων κεφαλαίων) που μετριέται σε όρους του συγκεκριμένου στοιχείου. Στην περίπτωση της ανάλυσης του λογαριασμού αποτελεσμάτων, τα συνολικά έσοδα λαμβάνονται ως βάση. Η μέθοδος της ποσοστιαίας ανάλυσης μπορεί να χρησιμοποιηθεί κατάλληλα για τη σύγκριση των οικονομικών καταστάσεων της εταιρείας μακροπρόθεσμα για να διασφαλιστεί η συγκρισιμότητα των δεδομένων. Επιπλέον, μπορεί επίσης να χρησιμεύσει ως οδηγός για τον προγραμματισμό δραστηριοτήτων σχετικά με τα αποτελέσματα αυτής της ανάλυσης(Sainjargaletal., 2020).

Ανάλυση ταμειακών ροών

Η κατάσταση ταμειακών ροών συνοψίζει τις ταμειακές εισροές και τις ταμειακές εκροές μιας εταιρείας που αλλάζουν από την αρχή έως το τέλος της περιόδου χρήσης. Αντικατοπτρίζει την πραγματική κίνηση των χρηματοοικονομικών πηγών της εταιρείας και ενημερώνει τη διοίκηση της εταιρείας για τους παράγοντες που οδήγησαν σε αυτές τις αλλαγές. Η κατάσταση ταμειακών ροών παρέχει πιο λεπτομερείς πληροφορίες από αυτές που περιλαμβάνονται στον ισολογισμό ή την κατάσταση αποτελεσμάτων, όπου είναι διαθέσιμη μόνο η δομή των διαφόρων κατηγοριών εσόδων, εξόδων, περιουσιακών στοιχείων και ιδίων κεφαλαίων. Επιπλέον, ενημερώνει τους χρήστες για τα πραγματικά χρηματοοικονομικά έσοδα και τις δαπάνες και εξηγεί την έλλειψη πραγματικών μετρητών της εταιρείας παρά τα υψηλά έσοδα στις καταστάσεις αποτελεσμάτων. Τα δεδομένα ταμειακών ροών βοηθούν στην αποκάλυψη της ασυνέπειας τόσο μεταξύ δαπανών ή εσόδων. Η κατάσταση ταμειακών ροών παρέχει πληροφορίες για το εάν η εταιρεία διαθέτει

επαρκείς χρηματοοικονομικές πηγές και έχει τη χρηματοοικονομική φερεγγυότητα να καλύψει τις δεσμεύσεις που απαιτούνται για κεφάλαια κίνησης(Ravinder, 2013).

Η κατάσταση ταμειακών ροών ταξινομεί τις ταμειακές ροές σε τρία ακόλουθα μέρη όπου είναι τα εξής (Drake&Fabozzi, 2011) :

- Λειτουργικές ταμειακές ροές (OCF) : Οι λειτουργικές ταμειακές ροές χαρακτηρίζονται ως διακομιστές πηγών πληροφοριών για τα μετρητά που παράγονται από τις λειτουργικές δραστηριότητες. Οι λειτουργικές ταμειακές ροές εκφράζουν το ποσό των τρεχόντων μετρητών που παράγονται από τις δραστηριότητες της εταιρείας. Είναι επίσης γνωστό ως ταμειακές ροές από εργασίες.
- Επενδυτικές ταμειακές ροές (CFI) : Οι επενδυτικές ταμειακές ροές χρησιμεύουν ως πηγή πληροφοριών για τα μετρητά που προκύπτουν από τυχόν κέρδη (ή ζημιές) από την πώληση ή την αγορά περιουσιακών στοιχείων (όπως ενσώματα πάγια, εξοπλισμός, κλπ), από επενδύσεις στις χρηματοπιστωτικές αγορές ή από τις λειτουργίες των θυγατρικών.
- Χρηματοδοτική ταμειακή ροή (CFF) : Η χρηματοδοτική ταμειακή ροή χρησιμεύει ως πηγή πληροφοριών για τα μετρητά που παράγονται από εξωτερικές δραστηριότητες, όπως έκδοση μερισμάτων, έκδοση και πώληση περισσότερων μετοχών ή κάποιες αλλαγές στα δάνεια.

Υπάρχουν δύο μέθοδοι ανάλυσης ταμειακών ροών όπου περιγράφονται ως εξής (Khan, 2019) :

- Άμεση μέθοδος : Η άμεση μέθοδο ονομάζεται επίσης μέθοδος κατάστασης αποτελεσμάτων. Η άμεση μέθοδο υπολογίζει τις ταμειακές ροές με βάση τις ταμειακές εισπράξεις και τις ταμειακές εκταμιεύσεις από λειτουργικές δραστηριότητες. Περιλαμβάνει στοιχεία όπως μετρητά που λαμβάνονται από πελάτες, τόκους και μερίσματα που εισπράττονται, μετρητά που καταβάλλονται σε υπαλλήλους και προμηθευτές, άλλα μετρητά που

εισπράττονται κ.λπ. Το μειονέκτημα αυτής της μεθόδου είναι η έλλειψη λογαριασμών εσόδων και εξόδων.

- Έμμεση μέθοδος : Η έμμεση μέθοδο ονομάζεται επίσης μέθοδος συμφωνιών. Αυτή η μέθοδος χρησιμοποιείται συχνότερα στην πράξη. Συμμετέχει σε υπολογισμούς ταμειακών ροών από λειτουργικές δραστηριότητες όπου τα καθαρά έσοδα μετατρέπονται σε καθαρές ταμειακές ροές. Η μέθοδος αυτή επιβαρύνει τα καθαρά έσοδα των στοιχείων που επηρέασαν τα αναφερόμενα καθαρά έσοδα αλλά δεν επηρέασαν τα μετρητά.

Διαφορικοί αριθμοδείκτες

Η σειρά διαφορικών αριθμοδεικτών μπορεί να θεωρηθεί ως το άλλο μέρος της χρηματοοικονομικής ανάλυσης. Υπάρχουν αριθμοδείκτες που μπορούν να περιγραφούν ως χρηματοδοτικά κεφάλαια. Αυτοί οι αριθμοδείκτες ενημερώνουν για τη ρευστότητα της εταιρείας και την ικανότητα της να διαχειρίζεται τα ρευστά περιουσιακά της στοιχεία. Αυτοί οι αριθμοδείκτες περιγράφονται ως εξής (Finch, 2008) :

- Καθαρό κεφάλαιο κίνησης : Αυτός ο δείκτης ενημερώνει για τη διαθεσιμότητα μετρητών της εταιρείας που καλύπτει τις λειτουργικές δραστηριότητες της. Η υψηλή αξία του καθαρού κεφαλαίου κίνησης καθιστά δυνατή τη διάθεση υψηλότερης ικανότητας κάλυψης των δεσμεύσεων της. Η θετική αξία αυτού του αριθμοδείκτη δείχνει την οικονομική ασφάλεια της εταιρείας και την καλή ρευστότητα της. Η αρνητική αξία απειλεί τη ρευστότητα και την ικανότητα της εταιρείας να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της. Υπολογίζεται ως εξής :

Καθαρό κεφάλαιο κίνησης = Τρέχοντα περιουσιακά στοιχεία - Τρέχουσες υποχρεώσεις

- Καθαρά ρευστοποιήσιμα περιουσιακά στοιχεία : Τα καθαρά ρευστοποιήσιμα περιουσιακά στοιχεία είναι ο αριθμοδείκτης που παρέχει συγκεκριμένες

πληροφορίες σχετικά με τη ρευστότητα της εταιρείας επειδή υπάρχει έλλειψη των λιγότερο ρευστοποιήσιμων περιουσιακών στοιχείων. Υπολογίζεται ως εξής :

Καθαρά ρευστοποιήσιμα περιουσιακά στοιχεία = Διαθέσιμοι ταμειακοί πόροι -
πληρωτέες άμεσες οφειλές

- Καθαρά ταμειακά διαθέσιμα : Οι συγκεκριμένοι αριθμοδείκτες συνδυάζουν τους δύο προηγούμενους δείκτες της διαφορικής ανάλυσης. Ο υπολογισμός του αριθμοδείκτη δεν περιλαμβάνει λιγότερα ρευστά στοιχεία, όπως απαιτήσεις ή αποθέματα. Υπολογίζεται ως εξής :

Καθαρά ταμειακά διαθέσιμα = (Τρεχούμενα περιουσιακά στοιχεία - Αποθέματα) -
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις

Ποσοστιαία ανάλυση αριθμοδεικτών

Η ποσοστιαία ανάλυση αριθμοδεικτών αντιπροσωπεύει τον άξονα της χρηματοοικονομικής ανάλυσης και έναν εύκολο τρόπο ερμηνείας των αριθμών από τις οικονομικές καταστάσεις. Η ποσοστιαία ανάλυση αριθμοδεικτών, σε αντίθεση με την κάθετη και οριζόντια ανάλυση, παρακολουθεί το συγκεκριμένο στοιχείο των οικονομικών καταστάσεων εγκαίρως ή σε σχέση με άλλα στοιχεία. Οι χρηματοοικονομικοί δείκτες βοηθούν στην ένδειξη της απόδοσης και της οικονομικής κατάστασης της επιχείρησης (Mukhambetov et al., 2020). Η πλειοψηφία τους μπορεί να υπολογιστεί με βάση τις πληροφορίες που αναφέρονται στις οικονομικές καταστάσεις. Οι χρηματοοικονομικοί αριθμοδείκτες είναι χρήσιμοι για την ανάλυση των τάσεων και τη σύγκριση των αριθμών τους με εκείνους άλλων επιχειρήσεων. Σε ορισμένες περιπτώσεις, μπορεί να προβλεφθεί μελλοντική πτώχευση ή η εξέλιξη (Andrijašević & Pasić, 2014).

Οι χρηματοοικονομικοί δείκτες μπορούν να χωριστούν με βάση το πλαίσιο των πληροφοριών που παρέχονται, και κατηγοριοποιούνται ως εξής (Kotane & Kuzmina-Merlino, 2012) :

- Δείκτες ρευστότητας : Οι δείκτες ρευστότητας μετρούν την ικανότητα της εταιρείας να εκπληρώσει τις βραχυπρόθεσμες οικονομικές της υποχρεώσεις. Τα αποτελέσματα της ρευστότητας βασίζονται στη σύγκριση των πιο ρευστών περιουσιακών στοιχείων (ή εκείνων που μπορούν εύκολα να μετατραπούν σε μετρητά) και των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της εταιρείας.
- Δείκτες φερεγγυότητας : Οι δείκτες φερεγγυότητας χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση της ικανότητας της εταιρείας να εκπληρώσει μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις και κατά συνέπεια να αποφύγει την πτώχευση. Ενημερώνει τους επενδυτές εάν η εταιρεία έχει χρηματοδοτηθεί περισσότερο από το χρέος ή τα ίδια κεφάλαια. Ο υψηλός δείκτης φερεγγυότητας υποδηλώνει ότι η εταιρεία είναι οικονομικά υγιής. Οι τιμές του δείκτη που βρίσκονται στο 20% και πάνω θεωρούνται υγιείς. Οι χαμηλότερες τιμές υποδηλώνουν την πιθανότητα μη εναλλακτικών λύσεων της εταιρείας.
- Δείκτες αποδοτικότητας : Οι δείκτες αποδοτικότητας χρησιμοποιούνται για να μετρήσουν πόσο καλά μια εταιρεία χρησιμοποιεί τα περιουσιακά στοιχεία και τις υποχρεώσεις της. Τα αποτελέσματα αυτών των αριθμοδεικτών βοηθούν την εταιρεία να αποφασίσει σχετικά με τα ζητήματα του κύκλου εργασιών των αποθεμάτων, τους κατάλληλους όρους πίστωσης, την απόδοση των περιουσιακών στοιχείων κ.λπ.
- Δείκτες κερδοφορίας : Οι δείκτες κερδοφορίας είναι ένα μέτρο της ικανότητας της εταιρείας να δημιουργεί νέες πηγές και να επιτυγχάνει συνεχώς κέρδη χρησιμοποιώντας το επενδυμένο κεφάλαιο της. Αυτοί οι δείκτες χρησιμεύουν ως εκτίμηση και σύνθετη εκτίμηση της συνολικής κερδοφορίας όσον αφορά το κεφάλαιο που δεσμεύεται από τους μετόχους και τους δανειστές σε σύγκριση με τα έξοδα του και τα άλλα έξοδα που προκύπτουν για συγκεκριμένη περίοδο. Εάν οι δείκτες είναι υψηλότεροι ή στο ίδιο επίπεδο σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές ή τα προηγούμενα έτη της επιχείρησης, υποδηλώνει ότι η εταιρεία πάει καλά.

Κεφάλαιο 3^ο : Ανάλυση χρηματοοικονομικών καταστάσεων της Ελληνικής ναυτιλίας

Στα πλαίσια της συγκεκριμένης εργασίας θα πραγματοποιηθεί χρηματοοικονομική ανάλυση, με την βοήθεια των αριθμοδεικτών με σκοπό να παρουσιαστεί και να αξιολογηθεί η πορεία του τομέα της Ελληνικής ναυτιλίας. Η περίοδος ανάλυσης αφορά τα έτη 2009-2018. Λόγω του μεγάλου όγκου δεδομένων και της ιδιαιτερότητας αυτής της ανάλυσης, παρακάτω θα παρουσιαστούν οι αριθμοδείκτες ρευστότητας, αποδοτικότητας και βιωσιμότητας.

3.1 Αριθμοδείκτες ρευστότητας

3.1.1 Αριθμοδείκτης γενικής ρευστότητας

Η πορεία του συνόλου των επιχειρήσεων όσον αφορά τον αριθμοδείκτη γενικής ρευστότητας από το 2009 έως το 2018 είναι προβληματική καθώς τα αποτελέσματα όλων των ετών είναι μικρότερα της μονάδας και αυτό υποδηλώνει ανεπάρκεια. Στην ουσία υπάρχει αδυναμία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων του κλάδου να ανταπεξέλθουν στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις μέσω της χρήσης των στοιχείων του ενεργητικού (μετατροπή σε μετρητά). Ωστόσο μπορούν να γίνουν διορθωτικές ενέργειες έτσι ώστε να καλύπτονται οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις από τα κυκλοφορούντα στοιχεία.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Μέση ετήσια μεταβολή	Συνολική Μεταβολή

Γενική ρευστότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων	0,79	0,72	0,72	0,71	0,72	0,77	0,81	0,81	0,89	0,77	-0,40%	-3,52%
Μέσος όρος γενικής ρευστότητας	2,47	3,01	3,46	5,89	2,57	2,05	1,87	1,74	4,55	2,13	-1,64%	-13,80%
Διάμεσος γενικής ρευστότητας	0,83	0,81	0,9	0,97	0,99	1,02	0,96	0,97	1,1	1,05	-3,81%	-29,48%
Συντελεστής μεταβλητότητας γενικής ρευστότητας	404%	588%	484%	913%	298%	187%	151%	141%	865%	285%	-0,40%	-3,52%

Πίνακας 2 : Τα αποτελέσματα του αριθμοδείκτη γενικής ρευστότητας των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

Παρακάτω παρουσιάζονται αναλυτικά, μέσω διαγραμματικής απεικόνισης, τα αποτελέσματα για την γενική ρευστότητα, τον μέσο όρο της γενικής ρευστότητας και τον συντελεστή μεταβλητότητας της γενικής ρευστότητας των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018.



Διάγραμμα 1 : Η μεταβολή της γενικής ρευστότητας των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)



Διάγραμμα 2 : Η μεταβολή του μέσου όρου της γενικής ρευστότητας των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)



Διάγραμμα 3 : Η μεταβολή του συντελεστή μεταβλητότητας της γενικής ρευστότητας των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

Στον παρακάτω πίνακα αξιολογείται η γενική ρευστότητα των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018, όπου κρίνεται ικανοποιητική ($\geq 1,5$), επαρκής (≥ 1), προβληματική (< 1) αλλά και μηδενική (0). Παρατηρείται ότι χρόνο με τον χρόνο, όλο και περισσότερες

επιχειρήσεις κρίνονται ικανοποιητικές αλλά και επαρκείς με βάση την γενική ρευστότητα τους και αντίστοιχα όλο και λιγότερες επιχειρήσεις κρίνονται προβληματικές αλλά και κυμαίνονται στο 0 με βάση την γενική τους ρευστότητα.

ΔΓΡ	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
>=1,5	75	78	83	84	87	86	95	90	96	94
1-1,49	41	32	37	41	41	45	29	35	44	43
<1	116	121	111	102	102	105	92	105	117	121
0	26	27	27	31	28	22	42	28	1	0
ΣΥΝΟΛΟ	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258
>=1,5	29,07%	30,23%	32,17%	32,56%	33,72%	33,33%	36,82%	34,88%	37,21%	36,43%
1-1,49	15,89%	12,40%	14,34%	15,89%	15,89%	17,44%	11,24%	13,57%	17,05%	16,67%
<1	44,96%	46,90%	43,02%	39,53%	39,53%	40,70%	35,66%	40,70%	45,35%	46,90%
0	10,08%	10,47%	10,47%	12,02%	10,85%	8,53%	16,28%	10,85%	0,39%	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Πίνακας 3 : Η αξιολόγηση της γενικής ρευστότητας των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

Παρακάτω όπως είναι φυσικό παρατίθενται και τα αποτελέσματα του δείκτη γενικής ρευστότητας των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018 αλλά και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη γενικής ρευστότητας για τα επόμενα έτη έως το 2023.

Έτος	Δείκτης γενικής ρευστότητας	Πρόβλεψη γενικής ρευστότητας	Κατώτερο όριο εμπιστοσύνης γενικής ρευστότητας	Ανώτερο όριο εμπιστοσύνης γενικής ρευστότητας	Στατιστικά στοιχεία	Τιμή
2009	0,79				Beta	0,001
2010	0,72				Gamma	0,000
2011	0,72					
2012	0,71					
2013	0,72					
2014	0,77					
2015	0,81					
2016	0,81					
2017	0,89					
2018	0,77	0,77	0,77	0,77		
2019		0,83	0,72	0,94		
2020		0,84	0,71	0,96		
2021		0,85	0,71	0,98		
2022		0,86	0,71	1,00		
2023		0,87	0,71	1,03		

Πίνακας 4 : Ο δείκτης γενικής ρευστότητας για τα έτη 2009-2018 και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη γενικής ρευστότητας για τα έτη 2019-2023 των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

Τα αποτελέσματα του πίνακα παρατίθενται και στο παρακάτω διάγραμμα για καλύτερη κατανόηση από τον αναγνώστη. Απεικονίζονται με μπλε γραμμή τα αποτελέσματα του δείκτη γενικής ρευστότητας των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018 και με πορτοκαλί γραμμή οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη γενικής ρευστότητας για τα επόμενα έτη έως το 2023.



Διάγραμμα 4 : Ο δείκτης γενικής ρευστότητας για τα έτη 2009-2018 και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη γενικής ρευστότητας για τα έτη 2019-2023 των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

3.1.2 Αριθμοδείκτης άμεσης ρευστότητας

Η πορεία του συνόλου των επιχειρήσεων όσον αφορά τον αριθμοδείκτη άμεσης ρευστότητας από το 2009 έως το 2018 είναι προβληματική καθώς τα αποτελέσματα όλων των ετών είναι αρνητικά και αυτό υποδηλώνει ανεπάρκεια καθώς οι τιμές πρέπει να είναι μεγαλύτερες της μονάδας. Στην ουσία υπάρχει αδυναμία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων του κλάδου να ανταποκριθούν στις τρέχουσες υποχρεώσεις και να καλυφθούν μέσω των ρευστοποιήσιμων κυκλοφοριακών στοιχείων.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Μέση ετήσια μεταβολή	Συνολική Μεταβολή
Άμεση ρευστότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων	-0,21	-0,28	-0,28	-0,29	-0,28	-0,23	-0,19	-0,19	-0,11	-0,23	1,42%	13,52%
Μέσος όρος άμεσης ρευστότητας	1,57	2,11	2,56	5,01	1,68	1,13	1,03	0,85	3,55	1,13	-3,61%	-28,14%
Διάμεσος άμεσης ρευστότητας	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,00	0,00	0,10	0,05	-1,82%	-15,23%
Συντελεστής	634%	837%	652%	1073%	455%	335%	265%	281%	1108%	538%	1,42%	13,52%

μεταβλητότητας												
άμεσης ρευστότητας												

Πίνακας 5 : Τα αποτελέσματα του αριθμοδείκτη άμεσης ρευστότητας των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

Παρακάτω παρουσιάζονται αναλυτικά, μέσω διαγραμματικής απεικόνισης, τα αποτελέσματα για την άμεση ρευστότητα, τον μέσο όρο της άμεσης ρευστότητας και τον συντελεστή μεταβλητότητας της άμεσης ρευστότητας των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018.



Διάγραμμα 5 : Η μεταβολή της άμεσης ρευστότητας των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)



Διάγραμμα 6 : Η μεταβολή του μέσου όρου της άμεσης ρευστότητας των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)



Διάγραμμα 7 : Η μεταβολή του συντελεστή μεταβλητότητας της άμεσης ρευστότητας των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

Στον παρακάτω πίνακα αξιολογείται η άμεση ρευστότητα των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018, όπου κρίνεται ικανοποιητική (≥ 1), επαρκής ($\geq 0,5$), προβληματική ($\leq 0,5$) αλλά και μηδενική (0). Παρατηρείται ότι χρόνο με τον χρόνο, οι επιχειρήσεις που κρίνονται ικανοποιητικές αλλά και επαρκείς με βάση την άμεση ρευστότητα τους δεν αυξάνονται, όπως με τον δείκτη γενικής ρευστότητας, αλλά περίπου μένουν στα ίδια ποσοστά. Αντίστοιχα οι περισσότερες επιχειρήσεις κρίνονται προβληματικές αλλά με βάση την άμεση ρευστότητα τους.

ΔΑΡ	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
>=1,0	59	63	69	67	67	61	64	67	77	70
0,5-0,99	16	15	14	17	20	25	31	23	19	24
<0,5	157	153	148	143	143	150	121	140	161	164
0	26	27	27	31	28	22	42	28	1	0
ΣΥΝΟΛΟ	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258
>=1,0	22,87%	24,42%	26,74%	25,97%	25,97%	23,64%	24,81%	25,97%	29,84%	27,13%
0,5-0,99	6,20%	5,81%	5,43%	6,59%	7,75%	9,69%	12,02%	8,91%	7,36%	9,30%
<0,5	60,85%	59,30%	57,36%	55,43%	55,43%	58,14%	46,90%	54,26%	62,40%	63,57%
0	10,08%	10,47%	10,47%	12,02%	10,85%	8,53%	16,28%	10,85%	0,39%	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Πίνακας 6 : Η αξιολόγηση της άμεσης ρευστότητας με βάση το μέγεθος των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

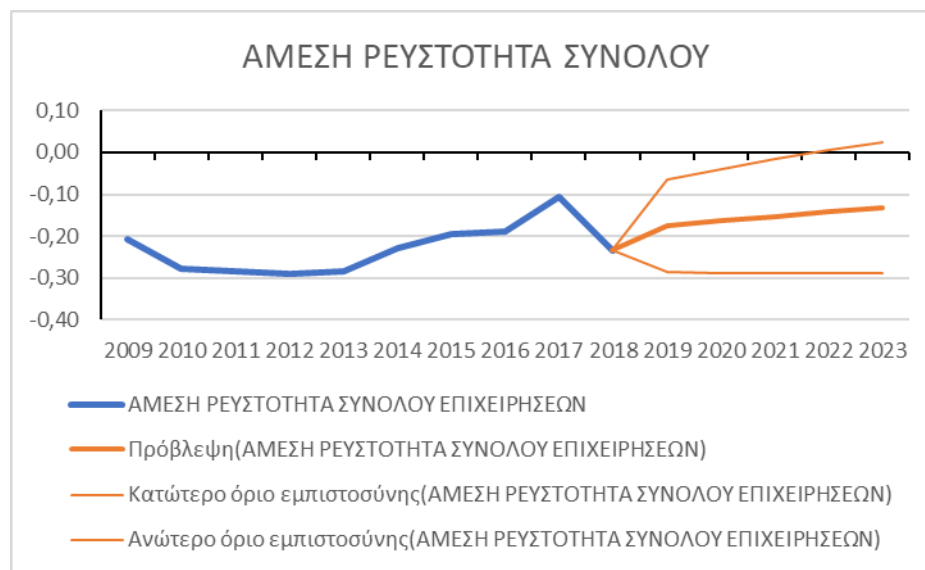
Παρακάτω όπως είναι φυσικό παρατίθενται και τα αποτελέσματα του δείκτη άμεσης ρευστότητας των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018 αλλά και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη άμεσης ρευστότητας για τα επόμενα έτη έως το 2023.

Έτος	Δείκτης άμεσης ρευστότητας	Πρόβλεψη άμεσης ρευστότητας	Κατώτερο όριο εμπιστοσύνης άμεσης ρευστότητας	Ανώτερο όριο εμπιστοσύνης άμεσης ρευστότητας	Στατιστικά στοιχεία	Τιμή
2009	-0,21				Beta	0,001
2010	-0,28				Gamma	0,000
2011	-0,28					
2012	-0,29					
2013	-0,28					
2014	-0,23					
2015	-0,19					
2016	-0,19					
2017	-0,11					
2018	-0,23	-0,23	-0,23	-0,23		
2019		-0,17	-0,28	-0,06		
2020		-0,16	-0,29	-0,04		
2021		-0,15	-0,29	-0,02		
2022		-0,14	-0,29	0,00		
2023		-0,13	-0,29	0,03		

Πίνακας 7 : Ο δείκτης άμεσης ρευστότητας για τα έτη 2009-2018 και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη άμεσης ρευστότητας για τα έτη 2019-2023 των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

Τα αποτελέσματα του πίνακα παρατίθενται και στο παρακάτω διάγραμμα για καλύτερη κατανόηση από τον αναγνώστη. Απεικονίζονται με μπλε γραμμή τα αποτελέσματα του δείκτη άμεσης ρευστότητας των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018 και με πορτοκαλί γραμμή οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη άμεσης ρευστότητας για τα επόμενα έτη έως το 2023.



Διάγραμμα 8 : Ο δείκτης άμεσης ρευστότητας για τα έτη 2009-2018 και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη άμεσης ρευστότητας για τα έτη 2019-2023 των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

3.2 Αριθμοδείκτες αποδοτικότητας

3.2.1 Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας συνολικού ενεργητικού

Η πορεία του συνόλου των επιχειρήσεων όσον αφορά τον αριθμοδείκτη απόδοσης του συνολικού ενεργητικού από το 2009 έως το 2018 είναι προβληματική καθώς τα αποτελέσματα από το 2009 έως το 2013 είναι αρνητικά και αυτό υποδηλώνει ανεπάρκεια. Κατά τα επόμενα όμως έτη, η απόδοση του συνολικού ενεργητικού είναι θετική αλλά δεν υπάρχει τεράστια αύξηση των ποσοστών. Στην ουσία ο αριθμοδείκτης απόδοσης συνολικού ενεργητικού παρουσιάζει την ανικανότητα του κλάδου να μπορεί να επιζήσει οικονομικά και να προσελκύσει κεφάλαια που παρέχονται για επένδυση.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Μέση ετήσια μεταβολή	Συνολική Μεταβολή
Απόδοση συνολικού ενεργητικού των ναυτιλιακών επιχειρήσεων	-1,62%	-2,32%	-2,67%	-2,77%	-0,97%	1,30%	0,58%	0,83%	1,16%	0,78%	-192,21%	-148,17%
Μέσος όρος απόδοσης συνολικού ενεργητικού	-0,60%	-1,93%	-1,26%	-1,97%	0,67%	2,25%	1,88%	1,80%	2,41%	3,52%	-221,65%	-683,49%

Διάμεσος απόδοσης συνολικού ενεργητικού	-0,18%	-1,01%	-0,46%	-0,50%	0,05%	1,08%	0,89%	0,68%	2,49%	2,32%	-	-
Συντελεστής μεταβλητότητας απόδοσης συνολικού ενεργητικού	-806,78%	-336,21%	-464,37%	-288,67%	845,20%	266,63%	295,32%	395,45%	564,93%	208,68%	-186,05%	-125,87%

Πίνακας 8 : Τα αποτελέσματα του αριθμοδείκτη απόδοσης του συνολικού ενεργητικού των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

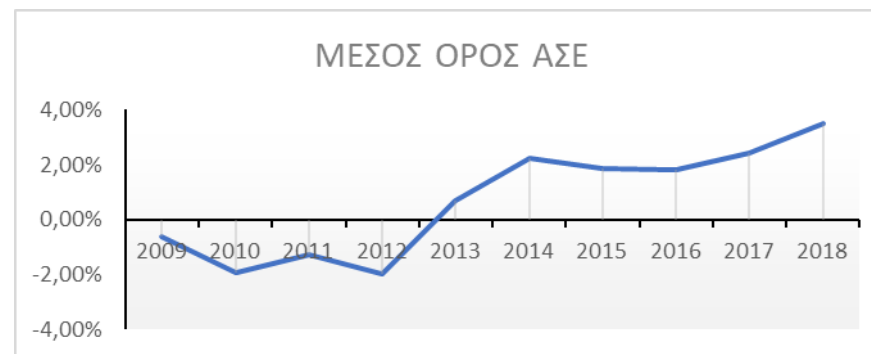
(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

Παρακάτω παρουσιάζονται αναλυτικά, μέσω διαγραμματικής απεικόνισης, τα αποτελέσματα για την απόδοση του συνολικού ενεργητικού, τον μέσο όρο της απόδοσης του συνολικού ενεργητικού και τον συντελεστή μεταβλητότητας της απόδοσης του συνολικού ενεργητικού των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018.



Διάγραμμα 9 : Η μεταβολή της απόδοσης του συνολικού ενεργητικού των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)



Διάγραμμα 10 : Η μεταβολή του μέσου όρου της απόδοσης του συνολικού ενεργητικότεων Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)



Διάγραμμα 11 : Η μεταβολή του συντελεστή μεταβλητότητας της απόδοσης του συνολικού ενεργητικότεων Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

Στον παρακάτω πίνακα αξιολογείται η απόδοση του συνολικού ενεργητικότεων Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018, όπου κρίνεται θετική (>0), αρνητική (<0) αλλά και μηδενική (0). Παρατηρείται ότι χρόνο με τον χρόνο, τα αποτελέσματα είναι θετικά και

αυξάνονται όλο και περισσότερο. Από την άλλη πλευρά όμως, υπάρχουν και αρκετά αρνητικά αποτελέσματα οπότε δεν δίνεται μια ξεκάθαρη εικόνα της απόδοσης του συνολικού ενεργητικού. Το μόνο που είναι σίγουρο είναι ότι η αποδοτικότητα κρίνεται προβληματική και θα πρέπει να γίνουν όπως και πριν διορθωτικές ενέργειες.

ΑΣΕ	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
>0	122	96	116	114	161	178	188	176	189	193
<0	104	132	114	111	68	58	32	54	69	65
0	32	30	28	33	29	22	38	28	0	0
ΣΥΝΟΛΟ	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258
>0	47,29%	37,21%	44,96%	44,19%	62,40%	68,99%	72,87%	68,22%	73,26%	74,81%
<0	40,31%	51,16%	44,19%	43,02%	26,36%	22,48%	12,40%	20,93%	26,74%	25,19%
0	12,40%	11,63%	10,85%	12,79%	11,24%	8,53%	14,73%	10,85%	0,00%	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Πίνακας 9 : Η αξιολόγηση της απόδοσης του συνολικού ενεργητικού με βάση το μέγεθος των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

Παρακάτω όπως είναι φυσικό παρατίθενται και τα αποτελέσματα του δείκτη απόδοσης του συνολικού ενεργητικού των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018 αλλά και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη απόδοσης του συνολικού ενεργητικού για τα επόμενα έτη έως το 2023.

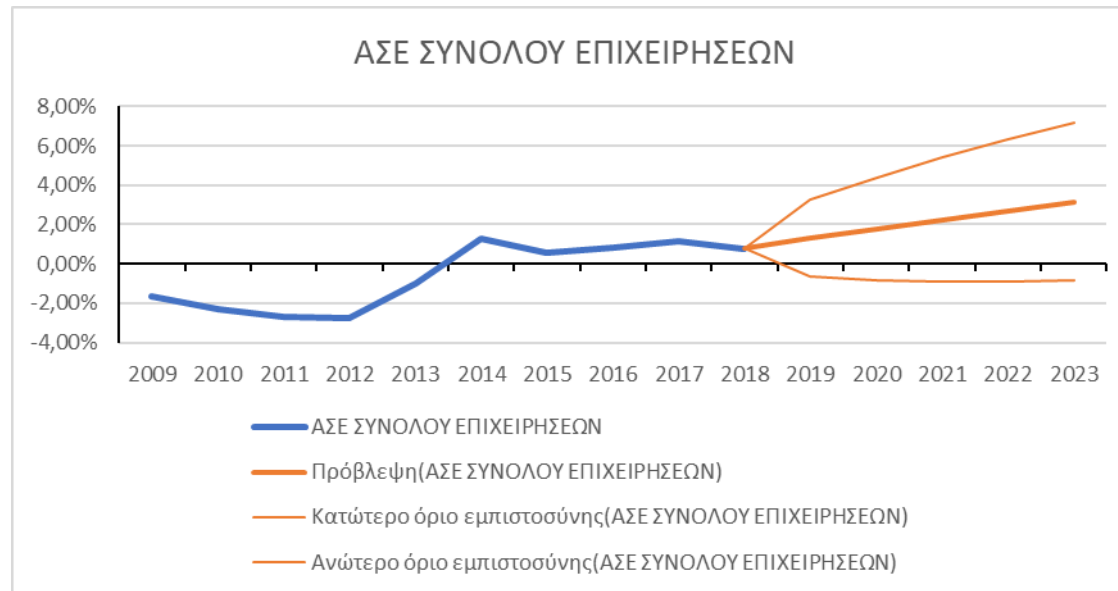
Έτος	Δείκτης απόδοσης συνολικού ενεργητικού	Πρόβλεψη απόδοσης συνολικού ενεργητικού	Κατώτερο όριο εμπιστοσύνης απόδοσης συνολικού ενεργητικού	Ανώτερο όριο εμπιστοσύνης απόδοσης συνολικού ενεργητικού	Στατιστικά στοιχεία	Τιμή
2009	-1,62%				Beta	0,001
2010	-2,32%				Gamma	0,000
2011	-2,67%					
2012	-2,77%					
2013	-0,97%					
2014	1,30%					
2015	0,58%					
2016	0,83%					
2017	1,16%					
2018	0,78%	0,78%	0,78%	0,78%		
2019		1,32%	-0,62%	3,26%		
2020		1,78%	-0,84%	4,39%		
2021		2,23%	-0,92%	5,38%		

2022		2,69%	-0,91%	6,30%		
2023		3,15%	-0,86%	7,16%		

Πίνακας 10 : Ο δείκτης απόδοσης του συνολικού ενεργητικού για τα έτη 2009-2018 και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη απόδοσης του συνολικού ενεργητικού για τα έτη 2019-2023 των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

Τα αποτελέσματα του πίνακα παρατίθενται και στο παρακάτω διάγραμμα για καλύτερη κατανόηση από τον αναγνώστη. Απεικονίζονται με μπλε γραμμή τα αποτελέσματα του δείκτη απόδοσης του συνολικού ενεργητικού των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018 και με πορτοκαλί γραμμή οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη απόδοσης του συνολικού ενεργητικού για τα επόμενα έτη έως το 2023.



Διάγραμμα 12 : Ο δείκτης απόδοσης του συνολικού ενεργητικού για τα έτη 2009-2018 και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη απόδοσης του συνολικού ενεργητικού για τα έτη 2019-2023 των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

3.2.2 Αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων

Η πορεία του συνόλου των επιχειρήσεων όσον αφορά τον αριθμοδείκτη απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων από το 2009 έως το 2018 είναι προβληματική καθώς τα αποτελέσματα από το 2009 έως το 2013 είναι αρνητικά και αυτό υποδηλώνει ανεπάρκεια. Κατά τα επόμενα όμως έτη, η απόδοση των ιδίων κεφαλαίων είναι θετική αλλά δεν υπάρχει τεράστια αύξηση των ποσοστών. Στην ουσία αφού ο αριθμοδείκτης απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων είναι χαμηλός, τότε μειώνονται οι δυνατότητες του κλάδου να αντλήσουν νέα κεφάλαια από την αγορά.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Μέση ετήσια μεταβολή	Συνολική Μεταβολή
Απόδοση ιδίων κεφαλαίων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων	-3,07%	-4,53%	-5,31%	-5,55%	-1,93%	2,58%	1,15%	1,58%	2,35%	1,64%	-193,28%	-153,46%
Μέσος όρος απόδοσης ιδίων κεφαλαίων	-4,11%	7,19%	-1,90%	-3,22%	-9,26%	6,34%	2,98%	1,55%	6,82%	4,59%	-201,22%	-211,57%
Διάμεσος απόδοσης ιδίων κεφαλαίων	-0,48%	-2,06%	-0,71%	-0,62%	0,08%	2,14%	1,90%	1,76%	4,52%	4,37%	-	-

Συντελεστής μεταβλητότητας απόδοσης ιδίων κεφαλαίων	-	2463,00%	-	-	-	517,16%	632,37%	2497,82%	1586,36%	616,02%	-196,01%	-169,33%
---	---	----------	---	---	---	---------	---------	----------	----------	---------	----------	----------

Πίνακας 11 : Τα αποτελέσματα του αριθμοδείκτη απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

Παρακάτω παρουσιάζονται αναλυτικά, μέσω διαγραμματικής απεικόνισης, τα αποτελέσματα για την απόδοση των ιδίων κεφαλαίων, τον μέσο όρο της απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων και τον συντελεστή μεταβλητότητας της απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018.



Διάγραμμα 13 : Η μεταβολή της απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)



Διάγραμμα 14 : Η μεταβολή του μέσου όρου της απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)



Διάγραμμα 15 : Η μεταβολή του συντελεστή μεταβλητότητας της απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

Στον παρακάτω πίνακα αξιολογείται η απόδοση των ιδίων κεφαλαίων των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018, όπου κρίνεται θετική (>0), αρνητική (<0) αλλά και μηδενική (0). Παρατηρείται ότι χρόνο με τον χρόνο, τα αποτελέσματα είναι θετικά και αυξάνονται

όλο και περισσότερο. Από την άλλη πλευρά όμως, υπάρχουν και αρκετά αρνητικά αποτελέσματα ειδικά κατά τα πρώτα έτη ανάλυσης. Σίγουρα είναι ικανοποιητικά κάποια αποτελέσματα αλλά θα πρέπει να γίνουν οι διορθωτικές ενέργειες για να καλυτερέψουν ακόμα περισσότερο.

ΑΙΚ	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
>0	123	98	119	118	160	181	190	180	194	196
<0	103	130	111	107	69	55	30	50	62	61
0	32	30	28	33	29	22	38	28	2	1
ΣΥΝΟΛΟ	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258
>0	47,67%	37,98%	46,12%	45,74%	62,02%	70,16%	73,64%	69,77%	75,19%	75,97%
<0	39,92%	50,39%	43,02%	41,47%	26,74%	21,32%	11,63%	19,38%	24,03%	23,64%
0	12,40%	11,63%	10,85%	12,79%	11,24%	8,53%	14,73%	10,85%	0,78%	0,39%
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Πίνακας 12 : Η αξιολόγηση της απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων με βάση το μέγεθος των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

Παρακάτω όπως είναι φυσικό παρατίθενται και τα αποτελέσματα του δείκτη απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018 αλλά και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων για τα επόμενα έτη έως το 2023.

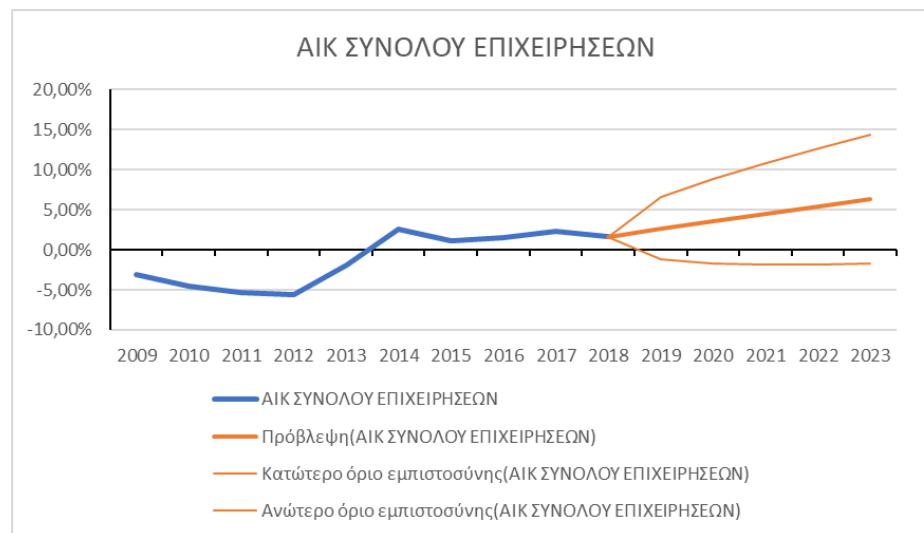
Έτος	Δείκτης απόδοσης ιδίων κεφαλαίων	Πρόβλεψη απόδοσης ιδίων κεφαλαίων	Κατώτερο όριο εμπιστοσύνης απόδοσης ιδίων κεφαλαίων	Ανώτερο όριο εμπιστοσύνης απόδοσης ιδίων κεφαλαίων	Στατιστικά στοιχεία	Τιμή
2009	-3,07%				Beta	0,001
2010	-4,53%				Gamma	0
2011	-5,31%					
2012	-5,55%					
2013	-1,93%					
2014	2,58%					
2015	1,15%					
2016	1,58%					
2017	2,35%					
2018	1,64%	1,64%	1,64%	1,64%		
2019		2,71%	-1,20%	6,61%		
2020		3,61%	-1,65%	8,86%		
2021		4,51%	-1,82%	10,84%		

2022		5,41%	-1,83%	12,66%		
2023		6,32%	-1,74%	14,38%		

Πίνακας 13 : Ο δείκτης απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων για τα έτη 2009-2018 και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων για τα έτη 2019-2023 των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

Τα αποτελέσματα του πίνακα παρατίθενται και στο παρακάτω διάγραμμα για καλύτερη κατανόηση από τον αναγνώστη. Απεικονίζονται με μπλε γραμμή τα αποτελέσματα του δείκτη απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018 και με πορτοκαλί γραμμή οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων για τα επόμενα έτη έως το 2023.



Διάγραμμα 16 : Ο δείκτης απόδοσης ιδίων κεφαλαίων για τα έτη 2009-2018 και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων για τα έτη 2019-2023 των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

3.2.3 Αριθμοδείκτης περιθωρίου καθαρού κέρδους

Η πορεία του συνόλου των επιχειρήσεων όσον αφορά τον αριθμοδείκτη αξιολόγησης του περιθωρίου καθαρού κέρδους από το 2009 έως το 2018 είναι προβληματική καθώς τα αποτελέσματα από το 2009 έως το 2013 είναι αρνητικά και αυτό υποδηλώνει ανεπάρκεια. Κατά τα επόμενα όμως έτη, η απόδοση της αξιολόγησης του περιθωρίου καθαρού κέρδους είναι θετική αλλά δεν υπάρχει τεράστια αύξηση των ποσοστών. Στην

ουσία ο αριθμοδείκτης αξιολόγησης του περιθωρίου καθαρού κέρδους είναι χαμηλός και υποδηλώνει ότι ο κλάδος δεν είναι και τόσο επικερδής, ειδικά κατά τα τελευταία έτη, είναι όμως επικερδής σε σχέση με τα πρώτα 4 έτη της ανάλυσης.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Μέση ετήσια μεταβολή	Συνολική Μεταβολή
Αξιολόγηση περιθωρίου καθαρού κέρδους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων	-8,74%	-13,16%	-13,82%	-15,46%	-4,76%	5,84%	2,64%	3,60%	4,76%	2,99%	-188,75%	-134,15%
Μέσος όρος αξιολόγησης περιθωρίου καθαρού κέρδους	-52,19%	-26,71%	-15,71%	-21,60%	-2,85%	3,13%	2,27%	2,49%	-90,70%	4,10%	-175,37%	-107,85%
Διάμεσος αξιολόγησης περιθωρίου καθαρού κέρδους	0,00%	-4,39%	-1,28%	-1,82%	0,06%	4,22%	2,54%	2,03%	7,12%	7,73%	-	-
Συντελεστής μεταβλητότητας αξιολόγησης περιθωρίου καθαρού κέρδους	-1159%	-986%	-630%	-801%	-1184%	1310%	812%	770%	-1622%	703%	-195%	-161%

Πίνακας 14 : Τα αποτελέσματα του αριθμοδείκτη αξιολόγησης του περιθωρίου καθαρού κέρδους των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

Παρακάτω παρουσιάζονται αναλυτικά, μέσω διαγραμματικής απεικόνισης, τα αποτελέσματα για την αξιολόγηση του περιθωρίου καθαρού κέρδους, τον μέσο όρο της αξιολόγησης του περιθωρίου καθαρού κέρδους και τον συντελεστή μεταβλητότητας της αξιολόγησης του περιθωρίου καθαρού κέρδους των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018.



Διάγραμμα 17 : Η μεταβολή της αξιολόγησης του περιθωρίου καθαρού κέρδους των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)



Διάγραμμα 18 : Η μεταβολή του μέσου όρου της αξιολόγησης του περιθωρίου καθαρού κέρδους των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)



Διάγραμμα 19 : Η μεταβολή του συντελεστή μεταβλητότητας της αξιολόγησης του περιθωρίου καθαρού κέρδους των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

Στον παρακάτω πίνακα αξιολογείται το περιθώριο καθαρού κέρδους των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018, όπου κρίνεται θετική (>0), αρνητική (<0) αλλά και μηδενική (0). Παρατηρείται ότι χρόνο με τον χρόνο, τα αποτελέσματα είναι θετικά και αυξάνονται όλο και περισσότερο. Από την άλλη πλευρά όμως, υπάρχουν μερικά αρνητικά αποτελέσματα αλλά δεν υπάρχει κάτι ανησυχητικό καθώς το περιθώριο καθαρού κέρδους των περισσότερων επιχειρήσεων είναι θετικό και πρέπει να συνεχίσει να αυξάνεται και στα επόμενα χρόνια.

ΠΚΚ	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
>0	130	103	123	117	167	184	194	180	192	193
<0	84	115	97	100	54	44	19	46	63	65
0	44	40	38	41	37	30	45	32	3	0
ΣΥΝΟΛΟ	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258
>0	50,39%	39,92%	47,67%	45,35%	64,73%	71,32%	75,19%	69,77%	74,42%	74,81%
<0	32,56%	44,57%	37,60%	38,76%	20,93%	17,05%	7,36%	17,83%	24,42%	25,19%
0	17,05%	15,50%	14,73%	15,89%	14,34%	11,63%	17,44%	12,40%	1,16%	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Πίνακας 15 : Η αξιολόγηση του περιθωρίου καθαρού κέρδους με βάση το μέγεθος των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

Παρακάτω όπως είναι φυσικό παρατίθενται και τα αποτελέσματα του δείκτη αξιολόγησης του περιθωρίου καθαρού κέρδους των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018 αλλά και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη αξιολόγησης του περιθωρίου καθαρού κέρδους για τα επόμενα έτη έως το 2023.

Έτος	Δείκτης απόδοσης συνολικού ενεργητικού	Πρόβλεψη απόδοσης συνολικού ενεργητικού	Κατώτερο όριο εμπιστοσύνης απόδοσης συνολικού ενεργητικού	Ανώτερο όριο εμπιστοσύνης απόδοσης συνολικού ενεργητικού	Στατιστικά στοιχεία	Τιμή
2009	-8,74%				Beta	0,001
2010	-13,16%				Gamma	0
2011	-13,82%					
2012	-15,46%					
2013	-4,76%					
2014	5,84%					
2015	2,64%					

2016	3,60%				
2017	4,76%				
2018	2,99%	2,99%	2,99%	2,99%	
2019		5,72%	-4,42%	15,86%	
2020		8,03%	-5,61%	21,67%	
2021		10,34%	-6,08%	26,77%	
2022		12,65%	-6,15%	31,46%	
2023		14,96%	-5,95%	35,88%	

Πίνακας 16 : Ο δείκτης αξιολόγησης του περιθωρίου καθαρού κέρδους για τα έτη 2009-2018 και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη αξιολόγησης περιθωρίου καθαρού κέρδους για τα έτη 2019-2023 των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων
(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

Τα αποτελέσματα του πίνακα παρατίθενται και στο παρακάτω διάγραμμα για καλύτερη κατανόηση από τον αναγνώστη. Απεικονίζονται με μπλε γραμμή τα αποτελέσματα του δείκτη αξιολόγησης του περιθωρίου καθαρού κέρδους των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018 και με πορτοκαλί γραμμή οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη αξιολόγησης του περιθωρίου καθαρού κέρδους για τα επόμενα έτη έως το 2023.



Διάγραμμα 20 : Ο δείκτης αξιολόγησης του περιθωρίου καθαρού κέρδους για τα έτη 2009-2018 και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη αξιολόγησης του περιθωρίου καθαρού κέρδους για τα έτη 2019-2023 των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

3.3 Αριθμοδείκτες βιωσιμότητας

3.3.1 Αριθμοδείκτης αξιολόγησης χρέους

Η πορεία του συνόλου των επιχειρήσεων όσον αφορά τον αριθμοδείκτη αξιολόγησης του χρέους από το 2009 έως το 2018 είναι σχετικά σταθερή και κυμαίνεται περίπου στο 50%. Ο συγκεκριμένος δείκτης δείχνει το ποσοστό του συνόλου των περιουσιακών στοιχείων που

χρηματοδοτούνται με δάνεια. Πρέπει να είναι όσον το δυνατόν μικρότερος για να υπάρχει μικρότερη χρηματοοικονομική εξάρτηση από τα ξένα κεφάλαια.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Μέση ετήσια μεταβολή	Συνολική Μεταβολή
Αξιολόγηση χρέους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων	46,75%	48,35%	49,21%	49,49%	49,15%	49,62%	49,40%	47,75%	50,69%	52,51%	1,30%	12,32%
Μέσος όρος αξιολόγησης χρέους	38,61%	38,34%	37,50%	36,63%	36,17%	39,88%	34,75%	38,50%	45,05%	45,02%	1,72%	16,58%
Διάμεσος αξιολόγησης χρέους	38,20%	39,40%	36,30%	33,50%	33,14%	38,51%	29,10%	35,61%	40,53%	42,71%	-	-
Συντελεστής μεταβλητότητας αξιολόγησης χρέους	72%	73%	78%	81%	79%	72%	82%	76%	67%	64%	-1,24%	-10,62%

Πίνακας 17 : Τα αποτελέσματα του αριθμοδείκτη αξιολόγησης του χρέους των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

Παρακάτω παρουσιάζονται αναλυτικά, μέσω διαγραμματικής απεικόνισης, τα αποτελέσματα για την αξιολόγηση του χρέους, τον μέσο όρο της αξιολόγησης του χρέους και τον συντελεστή μεταβλητότητας της αξιολόγησης του χρέους των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018.



Διάγραμμα 21 : Η μεταβολή της αξιολόγησης του χρέους των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)



Διάγραμμα 22 : Η μεταβολή του μέσου όρου της αξιολόγησης του χρέους των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)



Διάγραμμα 23 : Η μεταβολή του συντελεστή μεταβλητότητας της αξιολόγησης του χρέους των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

Στον παρακάτω πίνακα αξιολογείται η απόδοση του συνολικού ενεργητικού των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018, όπου κρίνεται μη αποδεκτή ($\geq 100\%$), μη ικανοποιητική ($\geq 50\%$), επαρκής ($= 50\%$) αλλά και αποδεκτή ($< 50\%$). Παρατηρείται ότι χρόνο με τον χρόνο, οι επιχειρήσεις είναι στα αποδεκτά ποσοστά ($< 50\%$) και αρκετές επιχειρήσεις κατατάσσονται στην κατηγορία των μη ικανοποιητικών ποσοστών. Οι άλλες 2 κατηγορίες (μη αποδεκτό και επαρκή ποσοστό) έλαβαν πολύ μικρά ποσοστά.

ΔXP	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
>=100%	4	4	5	5	5	3	2	4	8	6
>50%	87	83	83	82	78	96	76	84	98	101
=50%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<50%	167	171	170	171	175	159	180	170	152	151
ΣΥΝΟΛΟ	258	258	258	258	258	258	258	258	258	258
>=100%	1,55%	1,55%	1,94%	1,94%	1,94%	1,16%	0,78%	1,55%	3,10%	2,33%
>50%	33,72%	32,17%	32,17%	31,78%	30,23%	37,21%	29,46%	32,56%	37,98%	39,15%
0,5	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
<50%	64,73%	66,28%	65,89%	66,28%	67,83%	61,63%	69,77%	65,89%	58,91%	58,53%
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Πίνακας 18 : Η αξιολόγηση του χρέους με βάση το μέγεθος των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

Παρακάτω όπως είναι φυσικό παρατίθενται και τα αποτελέσματα του δείκτη αξιολόγησης του χρέους των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018 αλλά και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη αξιολόγησης του χρέους για τα επόμενα έτη έως το 2023.

Έτος	Δείκτης αξιολόγησης χρέους	Πρόβλεψη αξιολόγησης χρέους	Κατώτερο όριο εμπιστοσύνης αξιολόγησης χρέους	Ανώτερο όριο εμπιστοσύνης αξιολόγησης χρέους	Στατιστικά στοιχεία	Τιμή
2009	46,75%				Beta	0,001
2010	48,35%				Gamma	0
2011	49,21%					
2012	49,49%					
2013	49,15%					
2014	49,62%					
2015	49,40%					
2016	47,75%					
2017	50,69%					
2018	52,51%	52,51%	52,51%	52,51%		
2019		51,37%	48,96%	53,78%		
2020		51,75%	49,26%	54,23%		
2021		52,12%	49,56%	54,68%		
2022		52,49%	49,86%	55,13%		
2023		52,87%	50,16%	55,57%		

Πίνακας 19 : Ο δείκτης αξιολόγησης χρέους για τα έτη 2009-2018 και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη αξιολόγησης χρέους για τα έτη 2019-2023 των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

Τα αποτελέσματα του πίνακα παρατίθενται και στο παρακάτω διάγραμμα για καλύτερη κατανόηση από τον αναγνώστη. Απεικονίζονται με μπλε γραμμή τα αποτελέσματα του δείκτη αξιολόγησης του χρέους των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018 και με πορτοκαλί γραμμή οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη αξιολόγησης του χρέους για τα επόμενα έτη έως το 2023.



Διάγραμμα 24 : Ο δείκτης αξιολόγησης χρέους για τα έτη 2009-2018 και οι προβλέψεις, το κατώτερο και το ανώτερο όριο του δείκτη αξιολόγησης χρέους για τα έτη 2019-2023 των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

3.3.2 Εξέλιξη πωλήσεων – χρέους

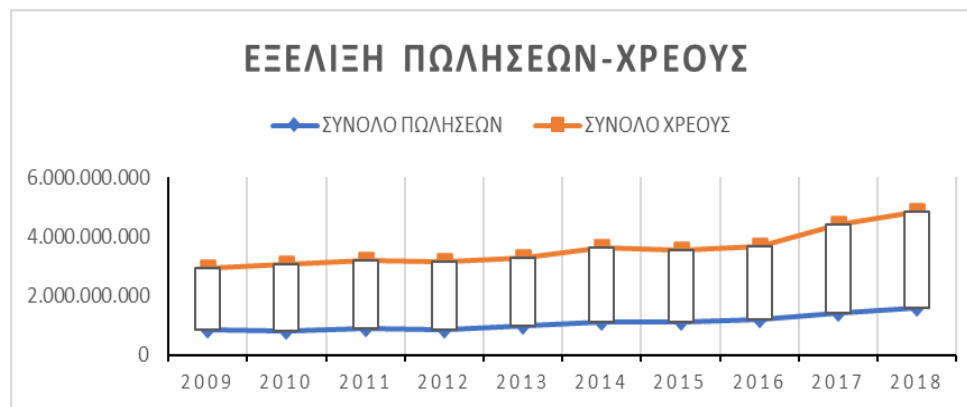
Στον τελευταίο πίνακα παρουσιάζεται η εξέλιξη των πωλήσεων για τα έτη 2009-2018 των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, η εξέλιξη του χρέους για τα έτη 2009-2018 των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και το ποσοστό της επίδρασης του χρέους στις πωλήσεις.

Έτη	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Σύνολο πωλήσεων	833.302.060	814.238.490	895.301.128	839.554.507	960.466.454	1.122.655.032	1.092.348.754	1.188.286.921	1.430.043.294	1.596.146.947
Σύνολο χρέους	2.108.176.150	2.232.453.123	2.283.216.142	2.318.669.445	2.328.241.710	2.504.631.154	2.444.632.429	2.471.259.715	2.970.419.324	3.215.910.737
Επίδραση του χρέους στις πωλήσεις	96,88%									

Πίνακας 20 : Το σύνολο των πωλήσεων, το σύνολο χρέους και η επίδραση του χρέους στις πωλήσεις των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται αντίστοιχα τόσο η εξέλιξη των πωλήσεων-χρέους για τα έτη 2009-2018 των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.



Διάγραμμα 25 : Η εξέλιξη των πωλήσεων και του χρέους των Ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τα έτη 2009-2018

(πηγή : Επεξεργασία στοιχείων από την ΕΛΣΤΑΤ)

Επίλογος

Η συμβολή της ναυτιλίας παραμένει μικρή στις διεθνείς κεφαλαιαγορές, αλλά η πρόσφατη εντατική δραστηριότητα οδήγησε σε νέα επίπεδα για τη βιομηχανία στο σύνολο της. Καθώς περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες δημιουργούνται, τα νέα διαχειριστικά ζητήματα έχουν υψηλή προτεραιότητα. Η εφαρμογή αποτελεσματικών συστημάτων εταιρικής διακυβέρνησης και ο κρίσιμος ρόλος των διοικήσεων βρίσκονται στην κορυφή της λίστας. Εάν η Ελληνική ναυτιλία συνεχίσει τις αναπτυξιακές δραστηριότητες και πρακτικές σίγουρα θα μπορεί να ανταγωνιστεί παγκόσμιες ναυτιλιακές εταιρείες και να εδραιωθεί σε μεγάλο βαθμό στην παγκόσμια αγορά. Τα χρηματοοικονομικά στοιχεία δεν παρουσιάζουν καλή θέση, αλλά με τις απαραίτητες ενέργειες και αλλαγές μπορούν να βελτιωθούν. Οι Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να αυξήσουν τα επίπεδα κερδοφορίας τους και να μειώσουν τα επίπεδα των δαπανών τους έτσι ώστε να μπορούν να αναπτύσσονται και να εξελίσσονται. Παραπάνω αναλύθηκαν συγκεκριμένοι αριθμοδείκτες και δεν αναφέρθηκαν κάποιες άλλες κατηγορίες που θεωρούνται δευτερεύοντες. Οι κύριες και πρωταγωνίστριες κατηγορίες αριθμοδεικτών όμως έδειξαν ότι ο Ελληνικός ναυτιλιακός τομέας είναι ένας πολλά υποσχόμενος τομέας με προοπτικές ανάπτυξης και βελτίωσης σε όλα τα επίπεδα και κυρίως από χρηματοοικονομικής σκοπιάς.

Βιβλιογραφία

- Amran, N., & Aripin, N. (2015). Financial Ratios: A Tool for Conveying Information and Decision Making. *Global Review of Accounting and Finance*, 6(1), 151–164.
- Andrijasevic, M., & Pasic, V. (2014). A Blueprint of Ratio Analysis as Information Basis of Corporation Financial Management. *Problems of Management in the 21st Century*, 9(2), 117–123.
- Argyriou, A. (2020). Greek Shipping Industry and its Development. *Journal of European Economy*, 19(4), 615–632.
- Deloitte, (2020). *Impact Analysis of the Greek Shipping Industry*. Ανακτήθηκε στις 5/9/2021 από <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/gr/Documents/about-deloitte/gr-Deloitte-Greek-Shipping-Impact%202019-noexp.pdf>
- Drake, P., & Fabozzi, F. (2011). *Financial Ratio Analysis*. In *The Basics of Finance* (pp. 243–274). John Wiley & Sons, Inc.
- Faello, J. (2015). Understanding the limitations of financial ratios. *Academy of Accounting and Financial Studies Journal*, 19(3), 75-86.
- Finch, N. (2008). Summary of Financial Ratios. *SSRN Electronic Journal*, 5(5), 123-138.
- Hasanaj, P., & Kuqi, B. (2019). Analysis of Financial Statements. *Humanities and Social Science Research*, 2(2), 17-29.
- Kariyawasam, H. N. (2019). Analysing the Impact of Financial Ratios on a Company's Financial Performance. *International Journal of Management Excellence*, 13(1), 1898–1903.
- Khan, M. I. (2019). *Re-Classification of Financial Ratios*. ICBSI 2018 - International Conference on Business Sustainability and Innovation.

Kotane, I., & Kuzmina-Merlino, I. (2012). Assessment of Financial Indicators for Evaluation of Business Performance. *European Integration Studies*, 1(6), 15-29.

Lagoudis, I. N., & Theotokas, I. (2007). The Competitive Advantage in the Greek Shipping Industry. *Research in Transportation Economics*, 2(1), 95–120.

Maka, B., & Suresh, N. (2018). Review of Financial Performance analysis of Corporate Organizations. *Asian Journal of Management*, 9(1), 500-523.

Mukhambetov, T., Yerdavletova, F., Kurbanova, K., Mukhametzhanova, Z., & Sadvakassova, K. (2020). Analysis of financial indicators used to assess the sustainability of companies. *E3S Web of Conferences*, 2(8), 34-49.

Mulyawan, S. (2015). The Benefits of Financial Ratios' as the Indicators of Future Bankruptcy on the Economic Crisis. *International Journal of Nusantara Islam*, 3(1), 21–30.

Musallam, S. (2018). Exploring the Relationship between Financial Ratios and Market Stock Returns. *Eurasian Journal of Business and Economics*, 11(21), 101–116.

Myšková, R., & Hájek, P. (2017). Comprehensive assessment of firm financial performance using financial ratios and linguistic analysis of annual reports. *Journal of International Studies*, 10(4), 96–108.

Ravinder, Dr. D. (2013). Financial Analysis – A Study. *IOSR Journal of Economics and Finance*, 2(3), 10–22.

Rashid, C. (2018). Efficiency of Financial Ratios Analysis for Evaluating Companies' Liquidity. *International Journal of Social Sciences & Educational Studies*, 4(4), 56-78.

Sainjargal, B., Naranchimeg, L., Khurelbaatar, B., & Chimedsuren, C. (2020). Financial Situation Analysis of Entities. *IBusiness*, 12(1), 1–12.

Union of Greek Shipowners, (2019). Greek Shipping: A major EU export industry of strategic importance. Ανακτήθηκε στις 5/9/2021 από https://www.ugs.gr/media/13634/eee_brochure.pdf

Union of Greek Shipowners, (2021). *Annual Report 2019-2020*. Ανακτήθηκε στις 5/9/2021 από https://www.ugs.gr/media/13666/ugs_anrep20-eng_web.pdf