

ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ



**ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΚΡΗΤΗΣ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**“Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΕΠΟΧΗ COVID-19 ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΣΤΙΣ
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ”**

**ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: Κώστας Σταύρος
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: Ζοπουνίδης Κωνσταντίνος**

ΧΑΝΙΑ, 2021

Ευχαριστίες

Αρχικά, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Ζοπουνίδη για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε ώστε να αναλάβω ένα δικό μου θέμα για την διπλωματική εργασία, καθώς και την κ. Λιαδάκη, η οποία με βοήθησε ώστε να διαμορφώσω την καλύτερη έκδοση της εργασίας μου μέσα από τις διορθώσεις. Επιπλέον, θέλω να ευχαριστήσω τον συμφοιτητή μου Σάββα-Γκαντάκα Αθανάσιο.

Τέλος, οφείλω ένα τεράστιο ευχαριστώ στην οικογένεια μου που με στήριξε όλα αυτά τα χρόνια της ακαδημαϊκής μου πορείας, ολοκληρώνοντας ένα μεγάλο κομμάτι της ζωής μου.

Μέλη εξεταστικής επιτροπής:

Καθηγητής, κ. Δούμπος Μιχάλης
Καθηγητής, κ. Ατσαλάκης Γεώργιος

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η διπλωματική εργασία πραγματεύεται την ανάλυση της χρηματοοικονομικής πληγής αλλά και τις ευρύτερες χρηματοοικονομικές διαταραχές που προκάλεσε η πανδημία στον τομέα της ναυτιλίας. Η παραπάνω ανάλυση πραγματοποιήθηκε σε δέκα (10) ναυτιλιακές εταιρίες που δραστηριοποιούνται τόσο στον ελλαδικό όσο και στον διεθνή θαλάσσιο χώρο. Για την επιλογή των ναυτιλιακών εταιριών καθοριστικό ρόλο αποτέλεσε η οικονομική κατάσταση καθώς και η κατηγορία πλοίων που απασχολεί η κάθε επιχείρηση ώστε να γίνει αποτελεσματική σύγκριση μεταξύ τους. Επομένως, επιλέχθηκαν εταιρίες που διαθέτουν υγραεριοφόρα πλοία, μεταφορές επιβατών, πλοία με ξηρό φορτίο χύδην και τέλος μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Η οικονομική ανάλυση έγινε με βάση τους χρηματοοικονομικούς αριθμοδείκτες, οι οποίοι προέκυψαν από τις οικονομικές καταστάσεις των ναυτιλιακών εταιριών για την τελευταία πενταετία, με στόχο την αξιόπιστη μελέτη για την οικονομική πορεία έως και την ολοκλήρωση των αυστηρών περιοριστικών μέτρων. Τέλος, με την μέθοδο της οριζόντιας ανάλυσης πραγματοποιήθηκε η διαχρονική σύγκριση των εταιριών ως προς το κεφάλαιο κίνησης σε σχέση πάντα με το προηγούμενο έτος αλλά και μεταξύ των εταιριών που δραστηριοποιούνται σε όμοια είδη πλοίων.

Πίνακας Περιεχομένων

“Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΕΠΟΧΗ COVID-19 ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ”	1
Μεθοδολογία Εργασίας	5
Δομή Εργασίας	6
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	8
1.1 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	9
1.2 ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΑΝΔΡΩΣΗΣ	9
1.3 ΚΟΣΤΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	9
1.4 ΚΟΣΤΟΣ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	11
2.1 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥ COVID-19	11
2.2 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ	12
2.3 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΛΥΣΙΔΑ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ	13
2.4 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	13
2.5 ΠΤΩΣΗ ΕΣΟΔΩΝ ΣΤΙΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	16
2.6 ΑΓΟΡΑ ΠΛΟΙΩΝ	17
2.7 ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΓΧΩΡΙΟ ΠΡΟΙΟΝ (ΑΕΠ)	18
2.8 Η ΕΠΟΧΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΑΝΔΗΜΙΑ	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	20
3.1 ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	20
3.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ	22
3.3 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας	23
3.4 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας	24
3.5 Αριθμοδείκτες Επίδοσης Διαχείρισης	26
3.6 Αριθμοδείκτες Δομής και Βιωσιμότητας	27
3.7 Αριθμοδείκτες Φερεγγυότητας	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	30
ΠΡΟΦΙΛ ΕΤΑΙΡΙΩΝ	30
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5	37
5.1 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ	37
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6	65
ΠΡΟΦΙΛ ΔΙΕΘΝΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ	65
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7	72
7.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΔΕΙΚΤΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ COVID-19 ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	94
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8	97
8.1 Κεφάλαιο Κίνησης	97
8.2 ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗ	98

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9.....	103
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ.....	103
Βιβλιογραφία.....	105
1) Βιβλία και Άρθρα.....	105
2) Ηλεκτρονικές Πηγές.....	106

Μεθοδολογία Εργασίας

Για την εργασία επιλέχθηκαν 5 κύριοι αριθμοδείκτες καθώς και οι επιμέρους κατηγορίες που ενσωματώνονται σε αυτούς. Τέτοιοι είναι οι αριθμοδείκτες ρευστότητας, επίδοσης διαχείρισης, δομής και βιωσιμότητας, αποδοτικότητας και φερεγγυότητας. Η επιλογή των αριθμοδεικτών προκύπτει με βάση την πλοιοψηφία των δεικτών που χρησιμοποιούν οι επενδυτές αλλά και οι αρμόδιοι φορείς που επιθυμούν να εξετάσουν μια εταιρία ως προς την αποτελεσματικότητά της. Έτσι, οι αριθμοδείκτες χωρίζονται στις εξής κατηγορίες.

Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

- Γενικής Ρευστότητας
- Άμεσης Ρευστότητας
- Ταμειακής Ρευστότητας

Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας

- Μεικτού Περιθωρίου Κέρδους
- Καθαρού Περιθωρίου Κέρδους
- Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων (ROE)
- Αποδοτικότητας Ενεργητικού (ROA)
- Κυκλοφορίας Ενεργητικού
- Κυκλοφορίας Ιδίων Κεφαλαίων
- Βιομηχανικής Αποδοτικότητας

Αριθμοδείκτες Επίδοσης Διαχείρισης

- Σημασίας Γενικών και Διοικητικών Εξόδων
- Σημασίας Χρηματοοικονομικών Εξόδων

Αριθμοδείκτες Δομής και Βιωσιμότητας

- Ιδιοκτησίας
- Δανειακής Επιβάρυνσης

Αριθμοδείκτες Φερεγγυότητας

- Συνολικής Ικανότητας Δανεισμού
- Μακροπρόθεσμης Ικανότητας Δανεισμού

Έπειτα από την αναζήτηση όλων των καταστάσεων αποτελεσμάτων χρήσης και ισολογισμών όλων των εταιριών για τα έτη 2016-2020 και εφόσον εξήχθησαν τα δεδομένα από την ανάλυση των αριθμοδεικτών, σημαντική είναι η επαλήθευση της ορθότητας των αποτελεσμάτων. Επομένως επιλέγεται η μέθοδος της οριζόντιας ανάλυσης από την οποία συγκρίνονται και αξιολογούνται οι μεταβολές των στοιχείων των λογιστικών καταστάσεων και των μεταβολών της χρηματοοικονομικής θέσης μιας επιχείρησης. Στην συγκεκριμένη περίπτωση η ανάλυση αφορά το κεφάλαιο κίνησης των εταιριών. Τέλος, τα αποτελέσματα προέκυψαν από την χρήση του λογισμικού excel όπως επίσης και τα αντίστοιχα διαγράμματα.

Δομή Εργασίας

Η παρούσα διπλωματική εργασία αποτελείται από 9 κεφάλαια:

Κεφάλαιο 1: Παρουσιάζεται μια εισαγωγική περιγραφή αναφορικά με την ναυτιλία και τα λειτουργικά έξοδα που καλείται να αντιμετωπίσει κάθε επιχείρηση.

Κεφάλαιο 2: Αφορά τις επιπτώσεις που προκάλεσε η πανδημία στον χώρο της ναυτιλίας. Επιπλέον αναφέρεται η πορεία για το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕΠ) καθώς και μια περιγραφή για την μετά covid εποχή.

Κεφάλαιο 3: Σε αυτό το κεφάλαιο περιγράφεται η θεωρητική ανάλυση των οικονομικών καταστάσεων με ορισμούς αλλά και οι προϋποθέσεις που χρειάζονται ώστε να γίνει η σωστή και ολοκληρωμένη ανάλυση των εταιριών. Επιπλέον δίνονται οι ακριβείς ερμηνείες των αριθμοδεικτών και η σημασία αυτών.

Κεφάλαιο 4: Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται αναλυτική περιγραφή των Ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών καθώς και ο λόγος που επιλέχθηκαν. Μια γενικότερη επισκόπηση στο ιστορικό των εταιριών όπου αναφέρονται στην ίδρυση και στον χώρο που δραστηριοποιούνται.

Κεφάλαιο 5: Καταγράφονται τα αποτελέσματα που υπολογίζονται από τους αριθμοδείκτες με πλήρη σχολιασμό και απεικόνιση γραφημάτων.

Κεφάλαιο 6: Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται η επιλογή των διεθνών ναυτιλιακών εταιριών.

Κεφάλαιο 7: Εξάγονται τα αποτελέσματα των αριθμοδεικτών για τις 5 ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρίες καθώς και το γενικό συμπέρασμα στις συνέπειες που προκάλεσε η πανδημία με βάση την ανάλυση των αριθμοδεικτών.

Κεφάλαιο 8: Σε αυτό το κεφάλαιο παρουσιάζεται η αναλυτική μέθοδος της οριζόντιας ανάλυσης με βάση το κεφάλαιο κίνησης προκειμένου να γίνει η σύγκριση μεταξύ των εταιριών.

Κεφάλαιο 9: Στο τελευταίο κεφάλαιο συνοψίζονται τα τελικά συμπεράσματα της εργασίας.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σημαντική είναι η πληγή που προκάλεσε η πανδημία τόσο στην εγχώρια όσο και στην παγκόσμια ναυτιλία. Κάτι που φαινόταν απίθανο τα προηγούμενα έτη, καθώς αποτελεί αν όχι την μεγαλύτερη μία από τις μεγαλύτερες βιομηχανίες με διαρκή επιρροή στο εμπόριο αλλά και στις ακτοπλοϊκές γραμμές. Μια βιομηχανία που δεν σταμάτησε την δραστηριοποίησή της κατά την διάρκεια της πανδημίας, αποτελώντας τον σπουδαιότερο κρίκο της εφοδιαστικής αλυσίδας, με την μεταφορά από ιατρικά είδη πρώτης ανάγκης, τρόφιμα, μέχρι καύσιμα και μηχανήματα απαραίτητα για την λειτουργία των μονάδων που παρέμειναν ενεργές σ' όλο τον κόσμο.

Ειδικότερα, καθοριστικό ρόλο για την βιωσιμότητα των ναυτιλιακών εταιριών έχει η ενίσχυση των εναλλακτικών παρόχων κεφαλαίων στο παγκόσμιο χρηματοπιστωτικό σύστημα, με αποτέλεσμα την αδυναμία διαχείρισης του χρέους που προκλήθηκε από την πανδημία. Η ζήτηση για ορυκτά καύσιμα, η αύξηση των λειτουργικών εξόδων και οι μετατροπές των πλοίων με συστήματα καθαρισμού καυσαερίων αλλά και ο έλεγχος του έρματος και των ιζημάτων των πλοίων, αυξάνει το κόστος των λειτουργικών εξόδων.

Έτσι, οι εφοπλιστές καλούνται να ανταπεξέλθουν σ' αυτές τις δυσκολίες προβαίνοντας σε διαδικασίες αναδιάρθρωσης των δανείων τους καθώς και την αναστολή πληρωμής δόσεων.

Τέλος, εξίσου σημαντικό εμπόδιο, ανάμεσα στους πολλούς περιορισμούς που προκάλεσε η πανδημία, στην δράση των ναυτιλιακών εταιριών αποτελεί ο περιορισμός των μετακινήσεων των ανθρώπων. Μια τέτοια απαγόρευση

συνεπάγεται την καθήλωση των πλοίων με τα έξοδα συντήρησης και τις μισθώσεις σε μαρίνες παραμονής να τρέχουν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Όπως κάθε βιομηχανία έτσι και η ναυτιλιακές εταιρίες καλούνται να αντιμετωπίσουν τα καθημερινά έξοδα και κόστη για την λειτουργία των πλοίων αλλά και της βιωσιμότητας της επιχείρησης. Μέσα σε αυτά περιλαμβάνονται τα κόστη επισκευών και συντήρησης των πλοίων καθώς και το κόστος μεταφοράς εξαιτίας της αύξησης του πετρελαίου. Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι στα έξοδα των επιχειρήσεων συμπεριλαμβάνονται και οι νομικές συμβάσεις και οι φόροι που πληρώνουν, εξασφαλίζοντας πλήρης νομική κάλυψη στις θαλάσσιες μεταφορές.

1.1 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ

Σύμφωνα με τον γνωστό οίκο αναλύσεων (Drewry, 2020), εταιρία όπου σχεδιάζει και αναλύει τις θαλάσσιες αγορές από το 1970, τα λειτουργικά έξοδα των πλοίων εκτινάχτηκαν κατακόρυφα από τον COVID-19, που αποτελεί ρεκόρ την τελευταία δεκαετία. Η διαχείριση της επάνδρωσης σε ποσοστό 6% αλλά και τα ασφάλιστρα, αύξησαν τα έξοδα περισσότερο από κάθε άλλη χρονική περίοδο.

1.2 ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΑΝΔΡΩΣΗΣ

Η άνοδος του κόστους επάνδρωσης επηρέασε το μέσο ημερήσιο λειτουργικό κόστος σε 47 διαφορετικούς τύπους και μεγέθη πλοίων όπου σημειώθηκε αύξηση 4,5% το 2020, σε σχέση με την αύξηση κατά 2% και 2,5% των προηγούμενων δύο χρόνων αντίστοιχα. Οι συνεχόμενες αυτές λειτουργικές δαπάνες προήλθαν έπειτα από τριετής συρρίκνωση για τα έτη (2015-2017) κατά 8% συνολικά.

Πιο αναλυτικά, τα λειτουργικά έξοδα μειώθηκαν το πρώτο εξάμηνο του 2020 εφόσον τα περιοριστικά μέτρα και οι οικονομικοί αποκλεισμοί οδήγησαν στο κλείσιμο των ναυπηγείων, σταμάτησαν οι εργασίες επισκευής, με τους πλοιοκτήτες να αναβάλλουν κάθε δραστηριότητα εκτός από τις απαραίτητες δαπάνες. Ωστόσο η αύξηση του κόστους ήρθε το δεύτερο εξάμηνο του έτους, έπειτα από εντολή επαναλειτουργίας των ναυπηγείων δημιουργώντας μια ελευθερία ζήτησης.

1.3 ΚΟΣΤΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Αναφορικά με την θαλάσσια ασφάλιση, οι εμπλεκόμενοι φορείς υποχρεώνονται να ελέγχουν συστηματικά διάφορες παραμέτρους που αφορούν εισαγωγές, ιδιοκτήτες φορτίων, καθυστερήσεις και αποζημιώσεις που προκαλούνται από διαταραχές στην εφοδιαστική αλυσίδα και εμφανίζουν υψηλό κόστος. Επιπλέον, το κόστος ασφάλισης των μηχανημάτων και το κόστος ασφάλισης προστασίας και αποζημίωσης σημείωσαν άνοδο 4,5%.

Με την ελαχιστοποίηση του χρόνου και τον περιορισμό διαθεσιμότητας του ανθρώπινου δυναμικού στους χώρους διακίνησης εμπορευμάτων εξαιτίας του COVID-19, είχε ως αποτέλεσμα την αδυναμία αποθήκευσης και μεταφοράς των φορτίων. Οι περισσότερες ασφαλιστικές συμβάσεις για διακίνηση φορτίων αποκλείουν το ενδεχόμενο απώλειας ή ζημίας που προκαλείται εξ ολοκλήρου από καθυστέρηση, που συνίστανται επιπλέον χρέωση του ναυλωτή για την αποθήκευση ή μεταφορά σε διαφορετικό προορισμό. Επίσης ευάλωτα και ευπαθή προϊόντα,

ιδιαίτερα φαρμακευτικά, ακολουθούν αυστηρό χρονοδιάγραμμα και πολλές φορές απαιτείται ειδική ασφάλιση. Επιπρόσθετα, αξίζει να σημειωθεί ότι όλες αυτές οι εναλλακτικές για την μεταφορά του εμπορεύματος, όπου λόγω της πανδημίας πολλοί λιμένες παραμένουν κλειστοί, έχοντας πιστώσει οι εταιρίες έναν χειριστή διακίνησης, οδηγούν σε αρκετά νομικά ζητήματα όπως η αποζημίωσή τους. Τέλος, στις πληγέντες από την πανδημία χώρες ακολουθείται ένα υγειονομικό πρωτόκολλο στο πλήρωμα από τις αρμόδιες αρχές, που συχνά έχει ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση, δεδομένο που επιβαρύνει τον ιδιοκτήτη και όχι τον ναυλωτή.

1.4 ΚΟΣΤΟΣ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ

Ακόμη ένα στοιχείο έρχεται να προστεθεί στις πολλαπλές δαπάνες που αντιμετωπίζουν οι εταιρίες ναυτιλίας και αφορά την συντήρηση των πλοίων. Ένα από τα φλέγοντα ζητήματα για την ομαλή και ασφαλή διακίνηση του πληρώματος αλλά και του εμπορεύματος, όπου λόγω της δυσλειτουργίας της εφοδιαστικής αλυσίδας αυξήθηκε κατά 3%. Επιπλέον, άνοδο 5% σημειώθηκε και στον δεξαμενισμό των πλοίων είτε σε μόνιμες είτε σε πλωτές δεξαμενές σε σύγκριση με το 3,4% των προηγούμενων δύο ετών.

Γενικά, την τελευταία πενταετία υπάρχει αυξητική τάση στα λειτουργικά έξοδα της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Ωστόσο, αυτά φαίνονται να εκτοξεύονται κατά την διάρκεια της πανδημίας κάτι που δεν είχε προβλέψει το μεγαλύτερο ποσοστό των ανθρώπων που δραστηριοποιούνται γύρω από τον χώρο της ναυτιλίας. Το κόστος λειτουργίας των πλοίων αναμένεται να μειωθεί το 2022 έπειτα από 7 χρόνια σταθερής ή ανοδικής τάσης, σύμφωνα με τον οίκο αναλύσεων Drewry. Το 2015 ωστόσο σημειώθηκε για τελευταία φορά πτώση, χωρίς όμως να είχε παραμεληθεί η αβεβαιότητα στο θαλάσσιο εμπόριο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2.1 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥ COVID-19

Από πρόσφατη έρευνα των GLOBAL MARITIME FORUM, International Union of Marine Insurance (IUMI) και της εταιρίας Marsh με τίτλο “Global Maritime Issues Monitor 2020”, εξετάστηκαν 19 συνιστώσες που προβλέπεται να επηρεάσουν την παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία την επόμενη δεκαετία. Έτσι, για πρώτη φορά η πανδημία βρέθηκε στην τρίτη θέση της λίστας κάτω από την παγκόσμια οικονομική κρίση και την μόλυνση από εκπομπές άνθρακα των πλοίων με μόλις 0.01 μονάδες.

RANK	2019	ISSUE	SCORE
1	1	GLOBAL ECONOMIC CRISIS	3.84
2	2	DECARBONIZATION OF SHIPPING	3.73
3	3	PANDEMICS	3.72
4	4	NEW ENVIRONMENTAL REGULATION	3.69
5	5	GEOPOLITICAL TENSION	3.57
6	6	BIG DATA AND ARTIFICIAL INTELLIGENCE	3.52
7	7	SOCIETAL DEMANDS FOR SUSTAINABILITY	3.48
8	8	FAILURE OF CLIMATE CHANGE MITIGATION AND ADAPTATION	3.45
9	9	CYBER-ATTACKS AND DATA THEFT	3.43
10	10	CHANGING TRADING PATTERNS	3.42
11	11	WORKFORCE AND SKILL SHORTAGES	3.10
12	12	INSUFFICIENT ACCESS TO FINANCE	3.08
13	13	AUTONOMY TECHNOLOGY	3.08
14	14	GOVERNANCE FAILURE	3.01
15	15	FUEL PRICE INCREASES	2.96
16	16	MAJOR SAFETY INCIDENT	2.94
17	17	FAILURE OR SHORTFALL IN INFRASTRUCTURE	2.81
18	18	TERRORISM	2.62
19	19	INCREASED PIRACY	2.36

2.2 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

Με βάση τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας στη Θάλασσα (EMSA), ο αριθμός των πλοίων στις υδάτινες περιοχές της ΕΕ από τις αρχές του 2020 ως και τις 16 Αυγούστου αντιστοιχούσε σε 473.235 σε αντίθεση 561.385 πλοίων την ίδια περίοδο του 2019, αγγίζοντας την πτώση κατά 15,7%.

Πολλές δυσκολίες αντιμετώπισαν τα επιβατηγά πλοία στις μετακινήσεις τους, λόγω των περιοριστικών μέτρων αφενός των επιβατών και αφετέρου του πληρώματος αλλά κυρίως εξαιτίας της απαγόρευσης εισαγωγής και εξαγωγής από διάφορα κράτη-μέλη, πλήττοντας την διεθνή οικονομία. Μεγάλες επιπτώσεις εκτός από τα επιβατηγά πλοία, δέχτηκαν τα κρουαζιερόπλοια και τα μέσα μεταφοράς οχημάτων.

Από εκτιμήσεις, πάνω από 250.000 ναυτικοί χρειάστηκαν επαναπατρισμό καθώς έληξαν οι συμβάσεις των συμβολαίων τους αφού προηγήθηκε αναστολή κάθε μετακίνησης από τον Μάρτιο, με τις ναυτιλιακές εταιρίες να υποχρεώνονται στην εκπρόθεσμη επέκταση των συμβολαίων.

Πιο συγκεκριμένα, σημαντική ήταν η μείωση στην κυκλοφορία του διεθνούς εμπορίου και ειδικά σε διαδρομές από Ευρώπη στην Κίνα και στις ΗΠΑ. Στατιστικά, οι μετακινήσεις από Ευρώπη προς την Κίνα παρουσίασαν πτώση 48,6% και αντίθετα 27,7% από Κίνα στην Ευρώπη, ενώ εξίσου μείωση σημειώθηκε στις ναυτιλιακές

μετακινήσεις από Ευρώπη στις ΗΠΑ και αντίστροφα με ποσοστά 28,3% και 39,8% αντίστοιχα.

2.3 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΛΥΣΙΔΑ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ

Το 72% των επιχειρήσεων παρουσίασαν αρνητικές επιπτώσεις στην εφοδιαστική τους αλυσίδα, ενώ 57% είχαν διαταραχές στην λειτουργία τους. Μολονότι υπάρχει περιορισμός στις μετακινήσεις εμπορευμάτων και πολλά λιμάνια παραμένουν κλειστά, δημιουργείται κορεσμός στις αποθήκες και επομένως αδυναμία διακίνησης στις επιχειρήσεις του λιανικού εμπορίου. Αυτό έχει ως συνέπεια την καθυστέρηση των πλοίων στους λιμένες αναμονής, αυξάνοντας τα έξοδα των εκάστοτε ναυτιλιακών εταιριών.

Τέλος, η εκτενής συμφόριση τόσο των πλοίων όσο και της οικονομίας εμπόδισε την διανομή ιατρικού εξοπλισμού σε χώρες με υψηλό ιικό φορτίο αλλά και χρήσιμων εξαρτημάτων απαραίτητων για την λειτουργία επιχειρήσεων. Αναφέρεται, ότι η Κίνα από την αρχή της πανδημίας εξήγαγε είδη πρώτης ανάγκης παγκοσμίως.

2.4 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Έπειτα από ένα δύσκολο 2019 εξαιτίας των εντάσεων μεταξύ Κίνας-ΗΠΑ, την αβεβαιότητα του BREXIT, τις καταγγελίες πολλών χωρών κατά των Ινδικών δασμών, ακόμη και της εμπορικής διαμάχης Ιαπωνίας-Κορέας, η πανδημία έγινε ένας κοινός αντίπαλος που καλούνται να αντιμετωπίσει η ανθρωπότητα. Ως προς το προηγούμενο έτος οι δασμοί ελαχιστοποιήσαν τον όγκο του θαλάσσιου εμπορίου κατά 0,5%, ενώ το εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος σημείωσε πτώση για πρώτη φορά μετά από 20 χρόνια κατά, 1,5%, λόγω φυσικών καταστροφών όπως η κατάρρευση του φράγματος Vale στη Βραζιλία και ο κυκλώνας Βερόνικα στην Αυστραλία. Ωστόσο, η Βραζιλία αποτελεί πλέον τον μεγαλύτερο εξαγωγέα σιτηρών στον κόσμο αφήνοντας πίσω τις ΗΠΑ.

Ήδη από τον Μάρτιο του 2020 η Κίνα κατέχει το 20% του διεθνούς εμπορίου παραγωγής προϊόντων, ένα μεγάλο ποσοστό σε σύγκριση με το 4% το 2002. Ωστόσο η ανάπτυξη παραγωγής μεγαλύτερων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αυξάνει το συνολικό κόστος μεταφοράς σε όλη την εφοδιαστική αλυσίδα, με την χωρητικότητα των container ship να αυξάνεται κατά 10,9%. Πλέον η Κίνα, η Ελλάδα

και η Ιαπωνία αποτελούν τις τρεις πρώτες πλοιοκτήτριες σε χωρητικότητα στόλου με ποσοστό 40,3% παγκοσμίως και 30% της αξίας του παγκόσμιου στόλου, επομένως τα λιμάνια στρέφουν το ενδιαφέρον τους στην συνεργασία με τις μεγάλες δυνάμεις της θάλασσας προσφέροντας πιο γρήγορες υπηρεσίες.

Εξίσου σημαντική θέση παρουσιάζουν η Λιβερία, τα Νησιά Μάρσαλ και ο Παναμάς στην παγκόσμια ναυτολογία που αφορά τα εγγεγραμμένα πλοία τόσο με βάση την χωρητικότητα τους αλλά και με βάση την αγοραστική τους αξία. Σύμφωνα με τις στατιστικές υπηρεσίες από την αρχή του 2020 αντιπροσωπεύουν το 42% της χωρητικότητας και το 33,6% της αξίας του στόλου.

Υψηλές αυξήσεις σε χωρητικότητα βάρους (dead weight tonnage) σημειώθηκαν στην Ασία και πιο συγκεκριμένα στις περιοχές της Ταϊβάν και της Ταϊλάνδης καθώς και στην Μέση Ανατολή με το Ιράν να τετραπλασιάζει τον αριθμό των πλοίων. Αυτό προήλθε εξαιτίας των κυρώσεων που δέχτηκε από την Αμερική, οδηγώντας πολλά ναυτολόγια να διαγράψουν τα πλοία που επιχειρούσαν να κάνουν εμπόριο με αποτέλεσμα να ξανά εγγράφονται αυτή την φορά σε ιρανικό ναυτολόγιο ώστε να πραγματοποιηθεί η διαδικασία του εμπορίου.

Τέλος, το ξηρό φορτίο εξακολουθεί να καταλαμβάνει τα δύο τρίτα του θαλάσσιου εμπορίου, ενώ το ένα τρίτο συμπληρώνεται με τα εμπορεύματα αργού πετρελαίου, των παραγώγων προϊόντων πετρελαίου, του φυσικού αερίου και τα χημικά.

Ως προς τις επενδυτικές δραστηριότητες στον διεθνή χώρο το 2020 προμηθεύτηκαν 1.214 πλοία αξίας €17 δισ. δηλαδή 9% λιγότερα κεφάλαια σε σύγκριση με το 2019 όπου το κόστος ανέρχεται στα €18,7 δισ. Για την αγορά 1.408 πλοίων.

Μια νέα έκθεση παρουσιάζει η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας (EMSA) για την επιρροή της πανδημίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, εξηγεί τον αριθμό των πλοίων που έδεσαν στα λιμάνια της Ευρώπης σε σύγκριση με την προηγούμενη χρονιά.

Ο παρακάτω πίνακας δείχνει τις τιμές σε χιλιάδες πλοία τα οποία αγκυροβολούσαν στα Ευρωπαϊκά ύδατα, καθώς και την ποσοστιαία μεταβολή για κάθε μήνα την αντίστοιχη χρονιά.

ΜΗΝΑΣ	2019	2020	Ποσοστιαία Μεταβολή
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	53.035	57.654	9%
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	50.823	50.969	0%
ΜΑΡΤΙΟΣ	57.952	51.806	-11%

ΑΠΡΙΛΙΟΣ	62.041	43.331	-30%
ΜΑΪΟΣ	70.013	49.535	-29%
ΙΟΥΝΙΟΣ	73.395	58.043	-21%
ΙΟΥΛΙΟΣ	79.456	70.142	-12%
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	78.524	72.558	-8%
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	71.457	65.841	-8%
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	67.203	62.708	-7%
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	59.626	57.562	-3%
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	52.898	57.523	9%

Πηγή: EMSA

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχουν οι μήνες Μάρτιος-Ιούλιος όπου ανακοινώθηκε η πανδημία και συνακόλουθα τα περιοριστικά μέτρα για τις χώρες της ΕΕ.

Επιπρόσθετα σε ό,τι αφορά τον τύπο των πλοίων που επηρεάστηκαν περισσότερο από την έξαρση της πανδημίας, φαίνεται ότι τα κρουαζιερόπλοια τα επιβατηγά και τα πλοία μεταφοράς κατέγραψαν τις μεγαλύτερες μειώσεις στην κίνηση στα λιμάνια. Ακολουθεί ο σχετικός πίνακας:

ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΧΡΟΝΙ Α/ΜΗΝ Α	ΙΑΝ	ΦΕΒ	ΜΑΡ	ΑΠΡ	ΜΑΪ	ΙΟΥΝ	ΙΟΥΛ	ΑΥΓ	ΣΕΠ	ΟΚΤ	ΝΟΕ	ΔΕΚ
Μεταφοράς χύδην	2020 vs 2019	9%	7%	-2%	-9%	-6%	-1%	-2%	-1%	-3%	-4%	-3%	-6%
Χημικά τάνκερ	2020 vs 2019	19%	4%	43%	7%	19%	20%	0%	-18%	-24%	-34%	-27%	-14%
Κοντεϊνέρ	2020 vs 2019	6%	-1%	-5%	-10%	-10%	-8%	-7%	-4%	-3%	-8%	-5%	-1%
Κρουαζιερόπλοια	2020 vs 2019	-1%	-3%	-58%	-94%	-97%	-96%	-93%	-89%	-85%	-86%	-83%	-57%
Γενικό Φορτίο	2020 vs 2019	-3%	-7%	-4%	-8%	-9%	-6%	-6%	-3%	-1%	-1%	3%	10%
Υγρών Καυσίμων	2020 vs 2019	12%	3%	1%	-7%	0%	-2%	-1%	1%	-1%	-8%	-4%	5%

Πετρελαίου	2020 vs 2019	12%	3%	1%	-7%	0%	-2%	-1%	1%	-1%	-8%	-4%	5%
Επιβατηγών	2020 vs 2019	11%	10%	-55%	-92%	-94%	-70%	-28%	-24%	-31%	-20%	-10%	-5%
Ψυκτικό Φορτίο	2020 vs 2019	-2%	-14%	-18%	-25%	-19%	-11%	-30%	-19%	-33%	-33%	-11%	-15%
Εμπορικό ROPAX	2020 vs 2019	14%	4%	-18%	-46%	-32%	-12%	1%	4%	4%	5%	0%	19%
Εμπορικό RO-RO	2020 vs 2019	3%	-1%	-4%	-19%	-14%	-11%	-3%	1%	1%	-2%	1%	19%
Μεταφοράς Οχημάτων	2020 vs 2019	4%	-6%	-17%	-58%	-58%	-35%	-24%	-21%	-15%	-15%	-7%	-2%

Πηγή: EMSA

Όμοια διακρίνεται η επίδραση του Covid-19 από τον Μάρτιο έως και τον Νοέμβριο όπου κλήθηκαν οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε αναστολή των εργασιών για την πρόληψη από τον ιό. Ωστόσο αξίζει να σημειωθεί ότι για τα πλοία μεταφοράς προϊόντων αλλά και καυσίμων πραγματοποιήθηκαν σημαντικές ενέργειες για την συνέχιση της λειτουργίας τους, έτσι τα ποσοστά της κίνησης σε λιμάνια της Ευρώπης ήταν πολύ αυξημένα σε σύγκριση με τα επιβατηγά και τα κρουαζιερόπλοια.

2.5 ΠΤΩΣΗ ΕΣΟΔΩΝ ΣΤΙΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Η απόφαση των περιοριστικών μέτρων μετακίνησης επιβατών αλλά και η μείωση σε αριθμό ατόμων που μπορούν να ταξιδέψουν, οδήγησε σε μείωση των εσόδων κατα 300 εκατ. Ευρώ σε γραμμές εσωτερικού και 120 εκατ. Ευρώ στην γραμμή Ελλάδας-Αδριατικής.

Γραμμές Εσωτερικού	2019	2020	Ετήσια ΠΜ(%)
	Εκατ.	Εκατ.	%
Επιβάτες	19,00	8,55	-55%
ΙΧ Οχήματα	2,43	1,46	-40%
Φ/Γ Οχήματα	0,54	0,43	-20%
Αδριατική Θάλασσα	Εκατ.	Εκατ.	%

Επιβάτες	1,50	0,47	-69%
ΙΧ Οχήματα	0,32	0,13	-58%
Φ/Γ Οχήματα	0,37	0,34	-8%

Εκτίμηση της επίδρασης της πανδημίας στην κίνηση επιβατών και οχημάτων

Πηγή: ΣΕΕΝ

Στον παραπάνω πίνακα φαίνονται στοιχεία από συγκεκριμένες περιόδους (Μάρτιο-Μάϊο) του 2019-20 και αφορά τις μετακινήσεις των επιβατών αλλά και οχημάτων στις γραμμές του εσωτερικού και της Αδριατικής θάλασσας.

Από τον Ιανουάριο έως τον Σεπτέμβριο του 2020 οι ακτοπλοϊκές εταιρίες παρουσίασαν μείωση κατά 55% σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 2019, μια χρονιά που σημείωσε άνοδο 19% κάτι που είχε να συμβεί απο το καλοκαίρι του 2016. Επίσης, πτώση κατά 40% και 20% προκάλεσε η πανδημία και στην μεταφορά οχημάτων Ι.Χ και φορτηγών αντίστοιχα. Όσον αφορά την Αδριατική θάλασσα η επιβατική συμπεριφορά μειώθηκε κατά 69%, ενώ στα οχήματα καταγράφηκε αρνητική απόδοση 58% στα Ι.Χ και 8% στα φορτηγά.

Η ελάττωση των επιβατών και των οχημάτων επηρεάζει τον κύκλο εργασιών, με τους αναλυτές να εκτιμούν μείωση 45% στις γραμμές του εσωτερικού και 30% στην Αδριατική θάλασσα.

2.6 ΑΓΟΡΑ ΠΛΟΙΩΝ

Παρά την οικονομική δυσχέρεια που αντιμετωπίζουν οι ναυτιλιακές εταιρίες, οι περισσότερες από αυτές ανανέωσαν τον στόλο τους με χρήσιμα δεξαμενόπλοια. Ωστόσο, φαίνεται η επίδραση της πανδημίας καθώς σημειώθηκε μείωση 31% στην προμήθεια πλοίων σε σύγκριση με την περσινή χρονιά, με 377 τάνκερ όλων των τύπων και μέσο όρο ηλικίας 14 έτη έναντι €6 δισ. σε σχέση με τα €8 δισ. το 2019. Από τα 377 δεξαμενόπλοια τα 61 αποκτήθηκαν απο Ελληνικές εταιρίες ενώ 42 προορίζονται για την Κίνα.

Στην επόμενη κατηγορία βρίσκονται τα φορτηγά πλοία με δαπάνες που ξεπερνούν τα €5,845 δισ. για 554 πλοία σε αντίθεση με την ίδια περίοδο το 2019 που δόθηκαν €5,839 δισ για 536 φορτηγά πλοία, κάτι που επιβεβαιώνει την εμπιστοσύνη του αγοραστικού κοινού για την μεταφορά προϊόντων. Με ποσοστό 26,5% η Ελλάδα απέκτησε 147 φορτηγά πλοία ενώ η Κίνα 109, ποσοστό 19,6%.

Συνακόλουθα, σύμφωνα με τα στοιχεία του διεθνούς ναυλομεσιτικού οίκου (ALLIED), αύξηση σημείωσαν τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με 133 πλοία αξίας €2,258 δισ. έναντι 126 πλοίων κόστους €2,234 δισ. το 2019. Τα γκαζάδικα σημείωσαν 37 αγορές με κόστος €1,559 δισ. σε αντίθεση 48 πλοίων αξίας €1,108 δισ την περσινή χρονιά. Στην συνέχεια ακολουθούν τα γενικού τύπου φορτίου πλοία με αγορές στα 50 πλοία και αξίας €227,1 εκατ. έναντι 65 πλοίων το 2019 αξίας €239 εκατ.. Τέλος, 14 συνολικά πλοία τύπου Ro-Ro/Pax αγοράστηκαν με

αξία €937εκατ. μια σημαντική διαφορά σε σχέση με την περσινή περίοδο όπου τα 20 πλοία κόστισαν μόλις €19,8 εκατ.

Στην Ελλάδα εν μέσω πανδημίας για το 2020 οι αγορές των πλοίων αυξήθηκαν κατά 11,4% σε σύγκριση με το 2019, ενώ μειώθηκαν κατά 25,5% από το 2018. Ειδικότερα, προμηθεύτηκαν 233 πλοία αξίας €3,5 δισ. σε σχέση με τα δύο προηγούμενα έτη όπου οι δαπάνες αντιστοιχούν σε €3,1 δισ. για 219 πλοία για το 2019 και €4,7 δισ για 292 πλοία για το 2018. Αυτές οι κινήσεις οφείλονται στο γεγονός ότι πολλές εταιρίες έχουν εξασφαλίσει ένα μεγάλο ποσοστό του στόλου τους σε χρονοναυλώσεις, περιμένοντας έσοδα.

2.7 ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΓΧΩΡΙΟ ΠΡΟΙΟΝ (ΑΕΠ)

Το 2021 το παγκόσμιο ΑΕΠ προβλέπεται από την Παγκόσμια Τράπεζα να σημειώσει αύξηση 4%, έπειτα από την σημαντική ύφεση 4,3% που προκάλεσε η πανδημία, η οποία χαρακτηρίστηκε καθηλωτική για την οικονομία. Επιπρόσθετα, η ελαχιστοποίηση της ζήτησης για ορυκτά καύσιμα από τον COVID-19 σε συνδυασμό με τους διεθνείς κανόνες που έχουν ως σκοπό τις λιγότερες εκπομπές ρύπων δημιούργησαν ένα φράγμα στην ναυτιλιακή αγορά, δεδομένο που εμποδίζει την επιστροφή στα προηγούμενα στάδια κερδοφορίας. Ωστόσο ανοδική είναι η πορεία για τα πλοία που μεταφέρουν υδροποιημένα αέρια καθώς η ζήτηση για φυσικό αέριο και μοναδοποιημένα φορτία αυξάνεται διαρκώς.

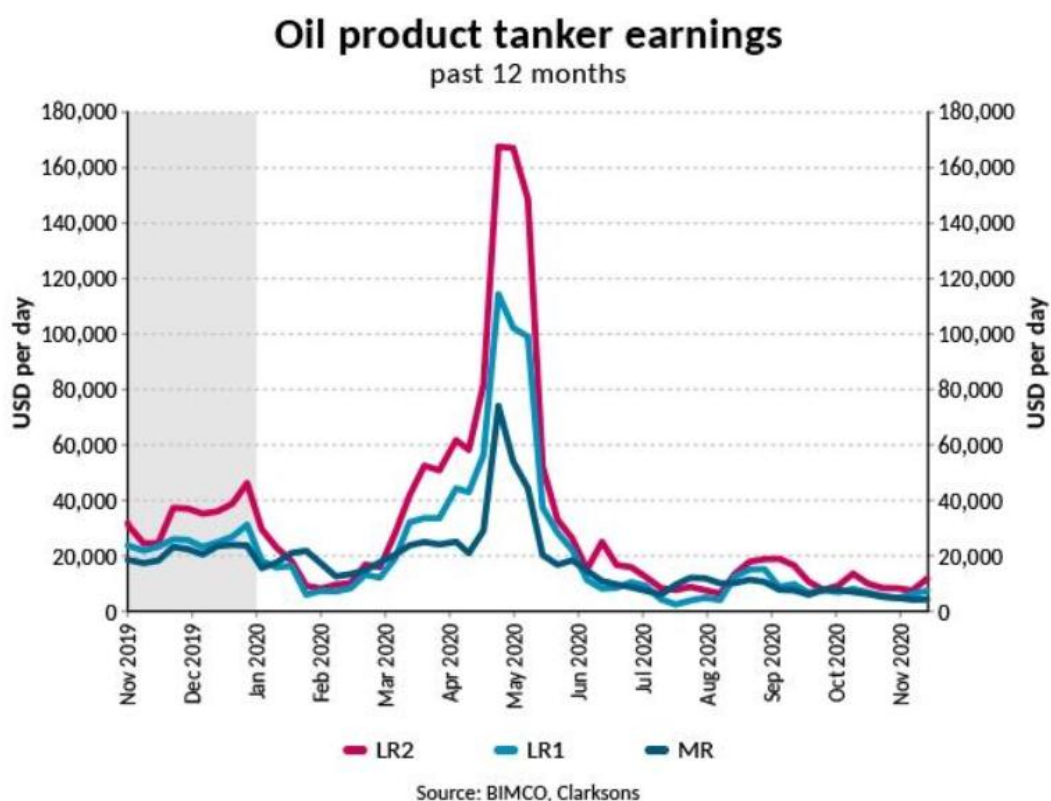
Συνοψίζοντας, μεγάλη είναι η πληγή που προκάλεσε η πανδημία στην Ελληνική ναυτιλία που ανέρχεται κοντά στα 2,1 δισ. Ευρώ στον τομέα μεταφορών κατά την περίοδο του lockdown. Αυτή η πτώση εσόδων οφείλεται στην χαμηλή πτώση του ΑΕΠ, μόλις 2,3%. Ειδικότερα το γ' τρίμηνο του 2020 τα έσοδα από τις μεταφορές αντιστοιχούν σε 3,4 δισ. Ευρώ σε σχέση με τα 4,7 δισ. Ευρώ την ίδια περίοδο του 2019. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον στις έντονες διακυμάνσεις μαρτυρά ο δείκτης Baltic Exchange Dry Index, που αποτελεί βαρόμετρο της διακίνησης ξηρού φορτίου, σημειώνοντας πτώση έως και 60% κατά την διάρκεια της πανδημίας. Επιπρόσθετα, τα έσοδα των τάνκερ μεταφοράς πετρελαίου, όπου δραστηριοποιούνται οι περισσότεροι Έλληνες εφοπλιστές μειώθηκαν κατά 10.000 δολ. ανά ημέρα εξαιτίας των περιοριστικών μέτρων της Κίνας, όπου απογόρευσε την προσέλευση πλοίων.

Παρακάτω παρουσιάζεται ο πίνακας που εκφράζει την ετήσια διακύμανση μεταφορά πετρελαίου για 3 τύπους πλοίων. Οι κατηγορίες των πλοίων χωρίζονται ανάλογα με την ποσότητα σε dwt που χωράει το κάθε πλοίο, έτσι το MR χωράει

λιγότερο φορτίο σε σχέση με το LR1 τάνκερ το οποίο χωράει λιγότερο φορτίο από το LR2 τάνκερ.

Ένας μέσος όρος LR2 θα μπορούσε να αναμένει να κερδίζει μόνο 7.416 USD ανά ημέρα και ένα LR1 6.147 USD ανά ημέρα στην αγορά spot. Τα Handysize (φορτηγά πλοία μεταφορά ξύρου χύδην φορτίου), εξετάζει τα μέσα κέρδη των 1.730 USD ανά ημέρα, αφού τον Οκτώβριο έπεσε στα 411 USD την ημέρα. Λαμβάνοντας υπόψη ότι για να είναι κερδοφόρα τα δεξαμενόπλοια προϊόντων πετρελαίου, αυτές οι ημερήσιες τιμές πρέπει να καλύπτουν τόσο το λειτουργικό όσο και το χρηματοδοτικό κόστος, κάτι που απέχουν πολύ από τα σημερινά επίπεδα.

Αυτό είναι το αναπόφευκτο αποτέλεσμα του κύματος των χαμηλών τιμών φορτίων τον Απρίλιο και του τεράστιου αντίκτυπου της ζήτησης που είχε η πανδημία. Θέτοντας το σε μια πιο μακροπρόθεσμη προοπτική, τα μηνιαία κέρδη για ένα δεξαμενόπλοιο MR το φθινόπωρο του 2016, όταν η αγορά κατέρρευσε μετά από πολλά τρίμηνα υψηλότερων κερδών, μειώθηκαν σε μόνο 7,201 USD την ημέρα. Αυτόν τον Οκτώβριο, ο αριθμός αυτός ανέρχεται στα 6,198 USD ανά ημέρα. Τα κέρδη των δεξαμενόπλοιων αργού πετρελαίου δεν πήγαν καλύτερα. Στις αρχές Νοεμβρίου, ένα VLCC τάνκερ αναμένεται να έχει μέσο όρο εσόδων 12,806 USD ημερησίως στην αγορά spot.



Πηγή: Οίκος Bimco

2.8 Η ΕΠΟΧΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΑΝΔΗΜΙΑ

Ο τομέας της ναυτιλίας κατέχει περίπου το 90% του παγκόσμιου εμπορίου καθώς το μεγαλύτερο μέρος πραγματοποιείται μέσω πλοίων. Επομένως, οι ναυτιλιακές εταιρίες καλούνται να επαναπροσδιορίσουν τις αδυναμίες στην θαλάσσια βιομηχανία που προκάλεσε η πανδημία, ειδικά στο τμήμα της αλυσίδας εφοδιασμού. Οι εμπορικές συγκρούσεις μεταξύ ΗΠΑ-Κίνας ανέδειξαν τα προβλήματα της παγκόσμιας αλυσίδας εφοδιασμού, εφόσον αποτελούν την πηγή των περισσότερων εμπορευμάτων. Η συνεργασία των ναυτιλιακών δυνάμεων είναι απαραίτητη για την διαχείριση και αναδιάρθρωση των τμημάτων που δεν μπόρεσαν να υλοποιήσουν τα καθήκοντά τους λόγω της αυξημένης ζήτησης. Ωστόσο και οι αλλαγές στον τρόπο αποθήκευσης και μεταφοράς των εμπορευμάτων αποτελεί σημαντική προϋπόθεση, προκειμένου να αποφευχθεί η σύγχυση στους λιμένες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.1 ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

Η ανάλυση των χρηματοοικονομικών καταστάσεων είναι μία διαδικασία κρίσης (Gibson, 1995). Για την ανάλυση των χρηματοοικονομικών καταστάσεων σημαντική είναι η αξιολόγηση των οικονομικών στοιχείων της επιχείρησης τόσο διαχρονικά όσο και σε μια συγκεκριμένη περίοδο, η οποία επιτυγχάνεται μέσα από διάφορες τεχνικές διαδικασίες.

Οι τεχνικές που χρησιμοποιούνται περιλαμβάνουν την ανάλυση κοινών μεγεθών, την εξέταση του σχετικού μεγέθους μεταξύ των επιχειρήσεων, την σύγκριση των αποτελεσμάτων με άλλα είδη πληροφοριών, τη μελέτη των διαφορετικών στοιχείων των χρηματοοικονομικών καταστάσεων των επιχειρήσεων του ίδιου κλάδου και

τέλος την χρήση των αριθμοδεικτών. Επομένως, ο συνδυασμός όλων των παραπάνω παραμέτρων καθορίζει την οικονομική θέση της επιχείρησης. Οι επικρατέστεροι μέθοδοι ανάλυσης μια επιχείρησης είναι οι εξής:

- Η διαστρωματική ή κάθετη μέθοδος ανάλυσης
- Η συγκριτική ή διαχρονική μέθοδος ανάλυσης
- Η ανάλυση νεκρού σημείου
- Η ανάλυση με την χρήση αριθμοδεικτών

Όλες αυτές οι μεθοδολογίες ανάλυσης οικονομικών καταστάσεων ετοιμάζονται για τους χρήστες, όπου επιδιώκουν συγκεκριμένους στόχους ως προς τα αποτελέσματα ανάλυσης των καταστάσεων και διακρίνονται στις παρακάτω κατηγορίες:

- Για την Διοίκηση της επιχείρησης
- Για τους Επενδυτές
- Για τους Δανειοδότες της επιχείρησης
- Για τους προμηθευτές
- Για διάφορες άλλες ομάδες (Κυβέρνηση, Σωματεία εργαζομένων)

Η πρώτη κατηγορία έχει ως σκοπό την ανάλυση των στοιχείων ώστε να προσδιορίσει την οικονομική θέση της επιχείρησης και πως αυτή μπορεί να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της. Συνακόλουθα είναι υπεύθυνοι για τη δομή του Ενεργητικού δηλαδή τον συνδυασμό διαθέσιμων, αποθεμάτων, απαιτήσεων και παγίων στοιχείων. Τέλος, μεγάλη βαρύτητα δίνεται στην αύξηση των κερδών έχοντας καλύψει τις βραχυχρόνιες και μακροχρόνιες υποχρεώσεις.

Η δεύτερη κατηγορία αφορά τους χρήστες όπου αξιολογούν την γενική εικόνα των οικονομικών καταστάσεων της επιχείρησης και ειδικότερα την κερδοφορία. Έτσι, γίνεται ανασκόπηση με βάση τα προηγούμενα έτη για την πορεία της επιχείρησης με στόχο την δυνατότητα υπολογισμού μιας μελλοντικής προοπτικής.

Οι χρήστες της τρίτης κατηγορίας είναι συνήθως Τράπεζες και άλλα πιστωτικά Ιδρύματα, οι οποίοι έχουν άμεσο ενδιαφέρον για τις οικονομικές καταστάσεις ώστε να γνωρίζουν την δανειοληπτική ικανότητα της εκάστοτε επιχείρησης. Ωστόσο οι

δανειολείπτες επωφελούνται από τους τόκους που υπάρχουν σε κάθε επεκτεινόμενη πίστωση.

Όσον αφορά τους προμηθευτές, ενδιαφέρονται για τις πωλήσεις με πίστωση της επιχείρησης καθώς από αυτές εξαρτώνται τα κέρδη τους ανάλογα το ποσοστό είσπραξης. Εκτός αυτού οι πιστωτές χωρίζονται σε δύο κατηγορίες:

Στους πιστωτές για βραχυχρόνια περίοδο, όπου βασίζονται στις τρέχουσες οικονομικές καταστάσεις χρηματικών εσόδων ώστε να δώσουν επιπλέον πίστωση, και στους πιστωτές για μακροχρόνια περίοδο, όπου ενδιαφέρονται για μελλοντικά έσοδα της επιχείρησης με περιθώριο εξόφλησης των υποχρεώσεων όπως η έκδοση ομολόγων.

Τέλος, οι τελευταίοι χρήστες αφενός αναφέρονται στην αύξηση των μισθών αλλά και στην ασφάλιση των εργαζομένων και αφετέρου στην δυνατότητα της κυβέρνησης να γνωρίζει την οικονομική και κοινωνική εξέλιξη προκειμένου να καταβάλει φόρους αλλά και να ενισχύσει το εξωτερικό εμπόριο.

3.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ

Αποτελεί την ουσιαστικότερη μέθοδο οικονομικής ανάλυσης και λειτουργεί ως εργαλείο των αναλυτών για την ερμηνεία των οικονομικών καταστάσεων μια επιχείρησης. Με την χρήση των αριθμοδεικτών εξάγονται γρήγορα και σημαντικά αποτελέσματα, προβάλλοντας την πραγματική αξία των οικονομικών μεγεθών. Ωστόσο, κρίνεται απαραίτητη τις περισσότερες φορές ο υπολογισμός παραπάνω του ενός αριθμοδεικτών και κατά συνέπεια ο συνδυασμός των αποτελεσμάτων, προκειμένου να ληφθεί ένα εύλογο συμπέρασμα ανάλογα τα στοιχεία που μελετώνται. Οι χρηματοοικονομικοί δείκτες χρησιμοποιούνται ευρύτατα και διαχρονικά από τους επενδυτές, τους πιστωτές και τα διευθυντικά στελέχη για την εκτίμηση της χρηματοοικονομικής λειτουργίας των επιχειρήσεων (Kisang R , Shawn j. , 2004).

Ως μειονέκτημα των αριθμοδεικτών μπορεί να αναφερθεί η αδυναμία εκτίμησης του χρόνου, εξαιτίας των υψηλών μεταβολών που παρουσιάζουν τα διάφορα μεγέθη με το πέρασμα του χρόνου και επιπλέον υπολογίζονται για δεδομένες καταστάσεις μιας επιχείρησης χωρίς μελλοντική πρόβλεψη.

Η χρήση των αριθμοδεικτών αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την πληροφόρηση των επενδυτών σχετικά με τη γενική ρευστότητα, τη δραστηριότητα, την αποδοτικότητα και την βιωσιμότητα μια επιχείρησης.

Οι κυριότεροι αριθμοδείκτες ταξινομούνται στις εξής κατηγορίες:

I. **Αριθμοδείκτες Ρευστότητας:** Όπου εκτιμούν την βραχυχρόνια πορεία της επιχείρησης καθώς και την δυνατότητα της να ικανοποιήσει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της.

II. **Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητα:** Χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό της γενικής αποδοτικότητας της επιχείρησης αλλά και για την ικανότητα να δημιουργεί κέρδη.

III. **Αριθμοδείκτες Επίδοσης Διαχείρισης:** Με την χρήση αυτών των αριθμοδεικτών υπολογίζεται ο βαθμός αποτελεσματικότητας στην διαχείριση των περουσιακών στοιχείων καθώς και η πολιτική που ακολουθεί κάθε επιχείρηση για τις λειτουργικές δαπάνες.

IV. **Αριθμοδείκτες Δομής και Βιωσιμότητας:** Έχουν ως σκοπό την εκτίμηση της αξιοπιστίας μια επιχείρησης να ανταποκρίνεται στις μακροχρόνιες υποχρεώσεις αλλά και στην προστασία που απολαμβάνουν οι πιστωτές.

V. **Αριθμοδείκτες Φερεγγυότητας:** Είναι απαραίτητοι για την λειτουργία και την επιβίωση της επιχείρησης, δείχνοντας ότι μπορεί να ανταπεξέλθει τόσο στις μακροχρόνιες όσο και στις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις της παρουσιάζοντας ικανότητα δανεισμού.

Όλοι οι παραπάνω αριθμοδείκτες συνδυάζονται και συγκρίνονται μεταξύ τους ώστε να προσφέρει στον χρήστη μια συνολική εικόνα χρηματοοικονομικής κατάστασης της επιχείρησης. Πιο συγκεκριμένα, θα γίνει ειδική αναφορά στους σημαντικότερους αριθμοδείκτες που προαναφέρθηκαν.

3.3 Αριθμοδείκτες Ρευστότητας

Η ρευστότητα δείχνει την ικανότητα της επιχείρησης να εξωφλεί τις τρέχουσες υποχρεώσεις της, γεγονός που συμβάλλει και στην αντιπετώπιση των βραχυπρόθεσμων αλλά και μετοχικών υποχρεώσεων όπου θα εξοφληθούν με μετρητά μέσω της ρευστοποίησης του κυκλοφορούν ενεργητικού.

Οι πιο χαρακτηριστικοί δείκτες ρευστότητας είναι:

▪ Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας

Ο αριθμοδείκτης αυτός αναφέρει για κάθε 1€ βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων πόσα χρήματα δύναται να ρευστοποιήσει η επιχείρηση, δηλαδή εξηγεί την βραχυχρόνια οικονομική της θέση. Όσο πιο υψηλός ο δείκτης γενικής ρευστότητας τόσο η επιχείρηση μπορεί να επωφεληθεί από τις μελλοντικές ευκαιρίες.

$$\text{Αριθμοδείκτης Γενικής Ρευστότητας} = \frac{\text{Κυκλοφορούν Ενεργητικό}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$$

▪ **Αριθμοδείκτης Ταμειακής Ρευστότητας**

Ο αριθμοδείκτης αυτός απεικονίζει το κατά πόσες φορές τα διαθέσιμα περιουσιακά στοιχεία μίας επιχείρησης καλύπτουν τις ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις της, που συνίστανται την δυνατότητα να αποπληρώνει τις υποχρεώσεις αυτές με τα μετρητά που διαθέτει.

$$\text{Αριθμοδείκτης Ταμειακής Ρευστότητας} = \frac{\text{Διαθέσιμο Ενεργητικό}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$$

▪ **Αριθμοδείκτης Άμεσης ή Ειδικής Ρευστότητας**

Ο αριθμοδείκτης αυτός εξετάζει πόσες φορές τα ρευστοποιήσιμα στοιχεία μιας εταιρίας δύναται να καλύψουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις. Σε αντίθεση με τον δείκτη Γενικής Ρευστότητας, δεν περιλαμβάνει στοιχεία τα οποία μπορούν να ρευστοποιηθούν.

$$\text{Αριθμοδείκτης Άμεσης ή Ειδικής Ρευστότητας} = \frac{\text{Κυκλοφορούν Ενεργητικό} - \text{Αποθέματα}}{\text{Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις}}$$

3.4 Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας

Οι αριθμοδείκτες αυτοί μεταφράζονται ως την ικανότητα της επιχείρησης να κερδοφορεί αλλά και κατά πόσο αποδοτική μπορεί να υπάρξει στο μέλλον. Επιπλέον, η ανάλυση της αποδοτικότητας ενδιαφέρει αφενός την διοίκηση όπου η χρησιμοποίηση των αριθμοδεικτών αποδοτικότητας λειτουργεί ως εργαλείο αξιολόγησης των αποφάσεων τους και αφετέρου τους τρίτους όπως οι πιστωτές που αναμένουν κέρδη με βάση της εξέλιξη της επιχείρησης.

Στην συνέχεια παρουσιάζονται οι σημαντικότεροι αριθμοδείκτες αποδοτικότητας:

▪ Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Κέρδους

Εκφράζει το ποσοστιαίο μέγεθος ανάμεσα στο μεικτό κέρδος της χρήσης και στις πωλήσεις της επιχείρησης. Υψηλή τιμή του δείκτη μαρτυρά την ικανότητα της διοίκησης να επιτυγχάνει πωλήσεις υπηρεσιών σε υψηλότερες τιμές από το κόστος παροχής τους.

$$\text{Αριθμοδείκτης Μεικτού Περιθωρίου Κέρδους} = 100 \times \frac{\text{Μικτό Κέρδος}}{\text{Πωλήσεις}}$$

▪ Αριθμοδείκτης Καθαρού Περιθωρίου Κέρδους

Παρουσιάζει το ποσοστό καθαρού κέρδους που επιτυγχάνεται από τις πωλήσεις της επιχείρησης, δηλαδή το κέρδος από τις λειτουργικές δραστηριότητες. Στα καθαρά κέρδη δεν συμπεριλαμβάνονται έσοδα από προσωρινές επενδύσεις, δηλαδή από μετοχές που διαπραγματεύονται στο χρηματιστήριο.

$$\text{Αριθμοδείκτης Καθαρού Περιθωρίου Κέρδους} = 100 \times \frac{\text{Καθαρά Κέρδη μετά Φόρων}}{\text{Πωλήσεις}}$$

▪ Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων

Αποτελεί σημαντικό δείκτη για τους μετόχους, την διοίκηση και τους επενδυτές καθώς παρουσιάζει πόσο αποτελεσματικά χρησιμοποιούνται οι πόροι της επιχείρησης για κερδοφορία.

$$\text{Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων} = \frac{\text{Καθαρά Κέρδη μετά από Φόρους}}{\text{Ίδια Κεφάλαια}}$$

▪ Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού

Αυτός ο δείκτης δείχνει το ποσοστό των κερδών επί των συνολικών περουνισιακών στοιχείων που βρίσκονται στον έλεγχο της διοίκησης.

$$\text{Αριθμοδείκτης Αποδοτικότητας Ενεργητικού} = \frac{\text{Καθαρά Κέρδη μετά από Φόρους}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}}$$

▪ Αριθμοδείκτης Χρηματοοικονομικής Μόχλευσης

Ο δείκτης αυτός μαρτυρά την επίδραση των ξένων κεφαλαίων έναντι των ιδίων κεφαλαίων με σκοπό την συνέχιση ή την επέκταση μιας επιχειρηματικής δραστηριότητας, λόγου χάρη έκδοση ομολόγων. Όσο μεγαλύτερη είναι η χρήση δανεισμού, τόσο αυξάνει η χρηματοοικονομική μόχλευση και οι τόκοι που πληρώνει η εταιρεία. Η αύξηση αυτή των εξόδων αυξάνει την αστάθεια των κερδών και δημιουργεί επιπρόσθετους κινδύνους στην πορεία της επιχείρησης.

$$\text{Αριθμοδείκτης Χρηματοοικονομικής Μόχλευσης} = \frac{\text{Αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων}}{\text{Αποδοτικότητα Συνολικών Απασχ. Κεφαλ.}}$$

3.5 Αριθμοδείκτες Επίδοσης Διαχείρισης

Οι αριθμοδείκτες αυτοί αναλύονται σε δύο υποκατηγορίες:

▪ Αριθμοδείκτης σημασίας Γενικών και Διοικητικών Εξόδων

Όπου δηλώνουν την δυνατότητα των πωλήσεων να καλύπτουν τα γενικά και διοικητικά έξοδα μιας επιχείρησης. Οι επιθυμητές τιμές είναι σίγουρα χαμηλές προκειμένου να υπάρχει κερδοφορία.

$$\text{Αριθμοδείκτης σημασίας Γενικών και Διοικητικών Εξόδων} = \frac{\text{Γενικά και Διοικητικά Έξοδα}}{\text{Πωλήσεις}}$$

▪ Αριθμοδείκτης σημασίας Χρηματοοικονομικών Εξόδων

Όμοια με τον προηγούμενο δείκτη, ιδανικές είναι οι χαμηλές τιμές καθώς παρουσιάζει κατά πόσες φορές οι πωλήσεις μπορούν να καλύψουν τα χρηματοοικονομικά έξοδα.

$$\text{Αριθμοδείκτης σημασίας Χρηματοοικονομικών Εξόδων} = \frac{\text{Χρηματοοικονομικά Έξοδα}}{\text{Πωλήσεις}}$$

3.6 Αριθμοδείκτες Δομής και Βιωσιμότητας

Για την ανάλυση της χρηματοοικονομικής κατάστασης μια επιχείρησης, ο χρήστης καλείται να εξετάσει τόσο τα ίδια κεφάλαια με σκοπό να αποφευχθούν οι επιχειρηματικοί κίνδυνοι που εμφανίζονται σε κάθε επένδυση, όσο και τα δανειακά κεφάλαια που εκφράζονται σε ετήσιους τόκους προς εξόφληση ανεξάρτητα την οικονομική κατάσταση της εταιρίας. Όταν εμφανίζονται ζημίες και είναι αδύνατη η αντιμετώπιση των υποχρεώσεων από την επιχείρηση θα έχει αρνητικές επιπτώσεις στα ίδια κεφάλαια.

Επομένως, υψηλά δανειακά κεφάλαια αυτόματα σημαίνει και υψηλές δαπάνες και υποχρεώσεις προς εξόφληση στον καθορισμένο χρόνο που έχει συμφωνήσει η διοίκηση.

Ωστόσο, προτιμάται η προσφυγή σε δανεισμό με στόχο την χρηματοδότηση νέων επενδύσεων, ειδικά αν η απόδοση των επενδύσεων ξεπερνάει τους τόκους των ξένων κεφαλαίων όπου επωφελούνται ακόμα και οι επενδυτές από την αύξηση των κερδών. Συνακόλουθα, ένας ακόμα λόγος που επιλέγονται τα δανειακά κεφάλαια έναντι των ιδίων είναι ότι οι μετόχοι ελέγχουν καλύτερα την λειτουργία της επιχείρησης, έχοντας ως γνώμονα το μέτρο δανεισμού και την αποφυγή υψηλών χρηματικών ποσών που θέτουν την επιχείρηση σε κίνδυνο.

Παρακάτω παρουσιάζονται οι αριθμοδείκτες δομής και βιωσιμότητας μιας επιχείρησης:

▪ Αριθμοδείκτης Ιδιοκτησίας

Ο αριθμοδείκτης αυτός αναφέρει το ποσοστιαίο μέγεθος που έχει χρηματοδοθεί από βραχυπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους πιστωτές της επιχείρησης. Ένας υψηλός δείκτης προσδίδει χαμηλή πιθανότητα οικονομικής δυσκολίας και ταυτόχρονα προστασία στους δανειστές.

$$\text{Αριθμοδείκτης Ιδιοκτησίας} = \frac{\text{Ίδια Κεφάλαια}}{\text{Σύνολο Κεφαλαίων}}$$

▪ Αριθμοδείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης

Μαρτυρά τον υπερδανεισμό μια επιχείρησης σε σχέση με αυτά που έχουν καταβάλει οι μετόχοι, εξασφαλίζοντας την ασφάλεια των δανειστών. Αν ο δείκτης είναι μεγαλύτερος της μονάδας εκφράζει το γεγονός ότι οι φορείς της επιχείρησης αναλώνουν περισσότερα κεφάλαια από τους πιστωτές.

$$\text{Αριθμοδείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης} = \frac{\text{Ίδια Κεφάλαια}}{\text{Δανειακά Κεφάλαια}}$$

3.7 Αριθμοδείκτες Φερεγγυότητας

Μια επιχείρηση θεωρείται φερέγγυα όταν το ενεργητικό της (ακίνητοποιήσεις, αποθέματα, μετρητά, κλπ.) είναι μεγαλύτερο από το παθητικό της (τραπεζικά δάνεια, προμηθευτές, κλπ.). (Ζοπουνίδης Κ. Άρθρο Insurance Daily News 2020)

Με άλλα λόγια κατά πόσο ένας οικονομικός οργανισμός μπορεί να ανταποκριθεί στις βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις του. Έτσι, επιλέγονται οι παρακάτω κατηγορίες αριθμοδεικτών.

▪ Αριθμοδείκτης Συνολικής Ικανότητας Δανεισμού

Ο δείκτης αυτός υπολογίζει την συσχέτιση ανάμεσα στα κεφάλαια που προέρχονται από τους εταίρους και τους πιστωτές. Οι υψηλές τιμές του δείκτη με όριο περίπου 67% δηλώνουν χρέος για την επιχείρηση. Γενικά, οι δανειστές της επιχείρησης προτιμούν χαμηλά επίπεδα συνολικής δανειακής επιβάρυνσης, διότι όσο μικρότερος είναι ο δείκτης τόσο περισσότερα ίδια κεφάλαια υπάρχουν, για να ικανοποιηθούν οι δανειστές σε περίπτωση χρεοκοπίας της επιχείρησης.

$$\text{Αριθμοδείκτης Συνολικής Ικανότητας Δανεισμού} = \frac{\text{Σύνολο Υποχρεώσεων}}{\text{Σύνολο Ενεργητικού}}$$

▪ Αριθμοδείκτης Μακροπρόθεσμης Ικανότητας Δανεισμού

Η μακροπρόθεσμη ικανότητα δανεισμού εκφράζει αν η επιχείρηση δύναται να ανταπεξέλθει στις μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Η διεθνής κλίμακα για τις βιώσιμες επιχειρήσεις συνιστά το ποσοστό ίσου ή μεγαλύτερου του 50%. Εφόσον τα ίδια κεφάλαια ξεπεράσουν το 50% των διαρκών κεφαλαίων η εταιρία θεωρείται ικανή να καλύψει τις μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις της.

$$\text{Αριθμοδείκτης Μακροπρόθεσμης Ικανότητας Δανεισμού} = \frac{\text{Ίδια Κεφάλαια}}{\text{Ίδια κεφάλαια} + \text{Μακρ. Υποχρ.}}$$

Η επάρκεια Κεφαλαίου Κίνησης:

Η επάρκεια του Κεφαλαίου Κίνησης προστατεύει την επιχείρηση από πώληση των περιουσιακών στοιχείων, αλλά και επιτρέπει την άμεση εξόφληση των υποχρεώσεων και την επιτυχία σημαντικών εκπτώσεων από τους προμηθευτές. Επιπλέον, αντιμετωπίζει εύκολα δύσκολες καταστάσεις και επιτυγχάνει ευνοϊκούς όρους πωλήσεων, δηλαδή αυξάνει τους πελάτες. Συνακόλουθα, επιτρέπει τη διατήρηση ικανοποιητικού επιπέδου αποθεμάτων, οπότε είναι ικανή να ανταποκριθεί σε οποιαδήποτε ζήτηση προϊόντων. Τέλος, η επιχείρηση διεξάγει τις εργασίες πιο αποτελεσματικά χωρίς καθυστερήσεις στην απαίτηση πρώτων υλών κ.λπ., και επίσης μπορεί να πετύχει καλούς όρους με τους προμηθευτές της, ειδικά αν αυτοί είναι δεσπόζοντες στην αγορά.

Γενικά σε περίοδο ύφεσης τα επαρκή κεφάλαια κίνησης επιτρέπουν τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της επιχείρησης.

Η ανεπάρκεια του Κεφαλαίου Κίνησης οφείλεται σε:

Ζημίες που οφείλονται σε μειωμένες πωλήσεις (ή σε μειωμένες τιμές πωλήσεων λόγω ανταγωνισμού), χωρίς ταυτόχρονη μείωση του κόστους πωληθέντων ακόμη και σε έκτακτες ζημίες που δεν καλύπτονται ασφαλιστικά ή απρόοπτες μειώσεις τις τιμές των αποθεμάτων. Ενώ η μη απόκτηση νέων Κεφαλαίων Κίνησης σε περίπτωση επεκτάσεων των εργασιών και η επένδυση ρευστών κεφαλαίων σε μη κυκλοφοριακά στοιχεία (πάγια) οδηγούν στην ελαχιστοποίηση του Κεφαλαίου Κίνησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΠΡΟΦΙΛ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Στην συνέχεια παρουσιάζονται τα προφίλ των εταιριών ως προς την ιστορία τους. Η επιλογή αυτή πραγματοποιήθηκε με βάση το είδος των πλοίων που απασχολεί η κάθε επιχείρηση στον ελλαδικό χώρο ώστε να υπάρχει μια πολύπλευρη άποψη σχετικά με την επίδραση της πανδημίας σε διάφορους τομείς δραστηριοποίησης. Επιπλέον, σημαντική προϋπόθεση αποτελεί η κατανόηση των ισολογισμών και των αποτελεσμάτων χρήσης που δημοσιεύει η κάθε εταιρία, προκειμένου να ακολουθήσει η χρηματοοικονομική ανάλυση. Έτσι, καθοριστική είναι η ιστορική αναδρομή των πέντε Ελληνικών εταιριών που επιλέγονται για ανάλυση από την ίδρυση τους μέχρι και σήμερα.

4.1 DYNAGAS LTD

Η Dynagas είναι εταιρία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) που ιδρύθηκε το 2004. Η εταιρία προσφέρει εσωτερικές υπηρεσίες διαχείρισης πλοίων προκειμένου να παρέχει ναυλωτές και ενδιαφερόμενα μέλη με την καλύτερη απόδοση και αξιοπιστία. Είναι αφιερωμένη στην ασφάλεια αριστείας και έχει επιτύχει εξαιρετικά στοιχεία απόδοσης. Επίσης έχει βραβευτεί με πιστοποίηση ISO για την διαχείριση της ποιότητας, την ανάπτυξη περιβαλλοντικού συστήματος καθώς και την διαχείριση υγείας και ασφάλειας και αποτελεί μέλος στην εταιρία Διεθνών Διαχειριστών Βυτιοφόρων και Τερματικών (SIGGTO). Τέλος, η εταιρία και ο στόλος έχουν ελεγχθεί από όλους τους μεγάλους ναυλωτές και έχουν θεσπίσει όρους ναύλωσης με εταιρίες πρώτης κατηγορίας.

Η υγεία, η ασφάλεια και η προστασία του περιβάλλοντος αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της επιχειρηματικής πρακτικής ώστε να προληφθούν όλοι οι κίνδυνοι των εργαζομένων όσο και οι αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Για την αποφυγή όλων των παραπάνω συνεπειών, η εταιρία διαθέτει ένα καθιερωμένο σύστημα αποτελεσματικής παρακολούθησης και συνεχούς βελτίωσης των λειτουργιών των πλοίων και καθιέρωσης μιας κουλτούρας ασφάλειας σε ολόκληρο τον οργανισμό.

Ο στόλος χρησιμοποιείται από καλά εκπαιδευμένους επαγγελματίες με θαλάσσια εμπειρία, οι οποίοι προετοιμάζουν και συντονίζουν διεξοδικά τα πλοία για ασφαλή ταξίδια, διαμετακόμιση φορτίων και απορρίψεις. Όταν απαιτείται, διασφαλίζουν επίσης ότι οι ναυλωτές ενημερώνονται σχετικά με τον πιο οικονομικό και ασφαλή σχεδιασμό ταξιδιού. Αυτό βοηθά επίσης τα πλοία να είναι πλήρως προετοιμασμένα για επιθεωρήσεις SIRE, οι οποίες κατά μέσο όρο διεξάγονται προληπτικά με καλά αποτελέσματα.

Όλα τα σκάφη είναι εξοπλισμένα με στιβαρή, αξιόπιστη και αποδεδειγμένη τεχνολογία. Οι εργασίες ανάπτυξης του σχεδιασμού, η έγκριση σχεδίου, η επιλογή εξοπλισμού και η επίβλεψη του ναυπηγείου πραγματοποιούνται από αρχιτέκτονες και μηχανικούς εσωτερικού ναυτικού που έχουν μακρά και ουσιαστική εμπειρία στην κατασκευή αερομεταφορέων.

Η ομάδα έχει κατασκευάσει συνολικά περισσότερα από 100 εμπορικά πλοία, συμπεριλαμβανομένων των μη LNG μεταφορών.

Με σκοπό να διασφαλιστεί η συνεχής πρόσβαση σε επαγγελματικό και εξειδικευμένο προσωπικό και να έχει άμεση επαφή με τους ναυτικούς της, η Dynagas Ltd διαθέτει τα ιδιόκτητα γραφεία επάνδρωσής της στην Ινδία και τις Φιλιππίνες, τα οποία είναι καλά σε όλες τις πτυχές των πολιτικών και διαδικασιών της εταιρείας.

Η Εταιρεία συμπληρώνει την ομάδα επάνδρωσής της, χρησιμοποιώντας εξαιρετικά αξιόπιστους οργανισμούς επάνδρωσης με πιστοποίηση ISO 9001 και κυβερνητική άδεια στο Πακιστάν, την Κροατία και την Ουκρανία για να βοηθήσει στην προμήθεια, τον αρχικό έλεγχο και τη διαχείριση εξειδικευμένου και εκπαιδευμένου προσωπικού. Η Εταιρεία βιώνει ευνοϊκά ποσοστά διατήρησης και διατηρεί μεγάλη έμφαση στην εκπαίδευση πέρα από τις απαιτήσεις STCW και χρησιμοποιεί μόνο διαπιστευμένες και κυβερνητικές εγκεκριμένες εγκαταστάσεις εκπαίδευσης που διασφαλίζουν την κατάλληλη εκπαίδευση και ασφαλείς λειτουργίες

Εκτός από τη συμβατική ναυτιλία, η εταιρεία εξειδικεύεται σε συνθήκες μηδενικού, σκληρού καιρού και πάγου. Η Εταιρεία έχει αναπτύξει σταθερά γνώση και εμπειρία σε αυτόν τον τομέα μεταφέροντας φορτία σε περιοχές όπου επικρατούν τέτοιες συνθήκες. Μετά από εκτεταμένη διερεύνηση και προγραμματισμό του τρόπου διασφάλισης ασφαλών και αξιόπιστων λειτουργιών των LNG Carrier σε τέτοιες συνθήκες, η εταιρεία επένδυσε σε Ice Class 1A και χειμερινούς αερομεταφορείς LNG.

Τέλος, η Dynagas έγραψε ιστορία το 2012, όταν ο αερομεταφορέας LNG της εταιρείας OB RIVER έγινε ο πρώτος αερομεταφορέας LNG στον κόσμο που διέμενε και μεταφέρει φορτίο μέσω της διαδρομής της Βόρειας Θάλασσας. Η εταιρεία πραγματοποίησε όλα τα μέσα για την αποτελεσματική διαδικασία έγκρισης, εφοδιαστικής αλυσίδας και την ανάλυση κινδύνου για αυτήν την προσπάθεια.



4.2 STARBULK

Η Star Bulk ιδρύθηκε στα Νησιά Μάρσαλ στις 13 Δεκεμβρίου 2006 και διατηρεί εκτελεστικά γραφεία στην Αθήνα, την Ελλάδα και στη Λεμεσό της Κύπρου. Οι κοινές μετοχές της διαπραγματεύονται στην Nasdaq Global Select Market με το σύμβολο "SBLK". Η Star Bulk κατέχει επίσης την Star Bulk (Singapore) Pte. Ltd, μια εταιρεία που εδρεύει στη Σιγκαπούρη, η οποία εξυπηρετεί τον τελικό χρήστη συνδέοντας την προέλευση με τον προορισμό ξηρών φορτίων χύδην.

Η Star Bulk είναι μια παγκόσμια ναυτιλιακή εταιρεία που παρέχει υψηλής ποιότητας υπηρεσίες μεταφοράς ξηρών φορτίων χύδην. Σε πλήρη παράδοση, ο στόλος Star Bulk αποτελείται από 125 σύγχρονα πλοία χτισμένα σε ναυπηγεία παγκόσμιας κλάσης και με μέση ηλικία περίπου 9 ετών. Η σύνθεση του στόλου είναι πολύ διαφοροποιημένη, από τα πλοία Supramax έως τα πλοία Newcastlemax και έχει συνολική χωρητικότητα άνω των 14 εκατομμυρίων DWT.

Τα πλοία της Star Bulk μεταφέρουν μεγάλους όγκους που περιλαμβάνουν μεταλλεύματα σιδήρου και δευτερεύοντες όγκους όπως βωξίτης, λιπάσματα και προϊόντα χάλυβα. Κάθε χρόνο στέλνουν περισσότερους από 60 εκατομμύρια τόνους φορτίου σε όλο τον κόσμο με ασφάλεια, αποτελεσματικότητα και με προσοχή στο περιβάλλον. Η Star Bulk είναι μία από τις κορυφαίες ναυτιλιακές εταιρείες με την υψηλότερη βαθμολογία διαχείρισης κινδύνου.

Η Star Bulk κατέχει και διαχειρίζεται έναν ποικίλο και σύγχρονο στόλο φορτηγών χύδην υψηλής προδιαγραφής που μεταφέρουν φορτία αποτελεσματικά και με τρόπο που προστατεύει την ανθρώπινη υγεία, το περιβάλλον και τα πλοία που λειτουργούν και που πληροί ή υπερβαίνει τα πρότυπα ασφάλειας και ποιότητας του κλάδου και των πελατών. Τα σκάφη είναι επανδρωμένα από ικανούς και καλά εκπαιδευμένους ναυτικούς και λειτουργούν από έμπειρους και εξειδικευμένους επαγγελματίες στην ξηρά.

Η εταιρία προσπαθεί να επιτύχει τους ακόλουθους στόχους:

- Μηδενικά περιστατικά
- Μηδενικές διαρροές πετρελαίου
- Μείωση εκπομπών
- Ανώτερη υπηρεσία στους ναυλωτές
- Μέγιστη αξία για τους μετόχους

Η Star Bulk υποστηρίζει το Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Φόρουμ ως εταίρος και είναι μέλος της συμμαχίας Getting to Zero Coalition. Ως κορυφαία ναυτιλιακή εταιρεία με παγκόσμιες δραστηριότητες επικεντρώνονται στην παρακολούθηση στενά και συνεχώς βελτιώνοντας τον αντίκτυπο όλων των δραστηριοτήτων στην αειφορία.



Κατηγορίες πλοίων της Star Bulk.

4.3 DIANA SHIPPING

Η Diana Shipping Inc. (NYSE: DSX) είναι ένας παγκόσμιος πάροχος υπηρεσιών μεταφοράς ναυτιλίας. Ειδικεύεται στην ιδιοκτησία ξηρών πλοίων χύδην. Από τις 17 Μαρτίου 2021, ο στόλος αποτελείται από 37 πλοία ξηρού φορτίου χύδην (4

Newcastlemax, 12 Capesize, 5 Post-Panamax, 5 Kamsarmax και 10 Panamax), καθώς και ένα πλοίο ξηρού χύδην Panamax, το "Naías".

Η συνδυασμένη μεταφορική ικανότητα του στόλου είναι περίπου 4,7 εκατομμύρια dwt με σταθμισμένη μέση ηλικία 10,07 ετών. Το στόλο διαχειρίζεται η πλήρως θυγατρική Diana Shipping Services S.A. και η καθιερωμένη κοινοπραξία 50/50 με την Wilhelmsen Ship Management με την επωνυμία Diana Wilhelmsen Management Limited στην Κύπρο. Μεταξύ των διακριτικών πλεονεκτημάτων που προσφέρουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στη ναυτιλία ξηρού φορτίου χύδην είναι τα ακόλουθα:

- Διαθέτει έναν σύγχρονο, υψηλής ποιότητας στόλο ξηρών φορτίων χύδην φορτίου.
- Ο στόλος περιλαμβάνει ομάδες πλοίων, παρέχοντας λειτουργική και προγραμματική ευελιξία, καθώς και οικονομική απόδοση.
- Αποτελείται από μια έμπειρη ομάδα διαχείρισης.
- Επωφελείται από την εμπειρία και τη φήμη της Diana Shipping Services S.A. και τη σχέση με την Wilhelmsen Ship Management μέσω της κοινής επιχείρησης Diana Wilhelmsen Management Limited.
- Διατηρεί ισχυρές σχέσεις με μέλη της ναυτιλιακής και χρηματοοικονομικής βιομηχανίας.
- Έχει έναν ισχυρό ισολογισμό και ένα χαμηλό επίπεδο χρεών.

Ο κύριος στόχος της εταιρίας είναι να διαχειριστεί και να επεκτείνει τον στόλο με τρόπο που θα επιτρέψει την ενίσχυση της αξίας των μετόχων. Για την επίτευξη αυτού του στόχου, ακολουθεί επιχειρηματικές στρατηγικές υψηλής εστίασης, όπως:

- Την διατήρηση στόλου υψηλής ποιότητας, επεκτείνοντας στρατηγικά το μέγεθος του στόλου.
- Την επιδίωξη κατάλληλης ισορροπίας βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων.
- Την διατήρηση ισχυρού ισολογισμού χαμηλού κόστους και πολύ αποδοτικές λειτουργίες.

4.4 DANAOS

Η Danaos Corporation είναι ένας από τους μεγαλύτερους ανεξάρτητους ιδιοκτήτες σύγχρονων εμπορευματοκιβωτίων μεγάλου μεγέθους. Ναύλωσε τα κοντέινερ με μακροπρόθεσμα συμβόλαια με σταθερές τιμές σε πολλές από τις μεγαλύτερες εταιρείες τακτικών γραμμών στον κόσμο. Το ξεχωριστό πλεονέκτημα στην προηγμένη τεχνολογία αποστολής και το μακροχρόνιο ιστορικό ασφάλειας, αποτελεσματικότητας και περιβαλλοντικής ευθύνης βοήθησε την εταιρία να δημιουργήσει διαρκείς σχέσεις με τους πελάτες.

Το 1972, η εταιρεία άρχισε να λειτουργεί ως Danaos Shipping, τρία χρόνια αργότερα, ο στόλος ανήλθε σε 5 σκάφη με χωρητικότητα 35.000 τόνων. Για την ιστορία σύμφωνα με την αρχαία Ελληνική Μυθολογία, ο Δανάος ήταν μια ελληνική μυθολογική προσωπικότητα που θεωρείται ότι είναι ο οικοδόμος του πρώτου πλοίου, καθώς επίσης θεωρείται ως ο πρώτος που εξερεύνησε το πεδίο της ναυσιπλοΐας.

Στις 23 Απριλίου 1966, το εμπορευματοκιβώτιο Sea-Land's Fairland έπλευσε από το Πορτ Ελίζαμπεθ των ΗΠΑ προς το Ρότερνταμ στις Κάτω Χώρες με 236 εμπορευματοκιβώτια. Αυτό ήταν το πρώτο διεθνές ταξίδι ενός πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η επακόλουθη διάδοση του «εμπορευματοκιβωτίου» απλοποίησε δραστικά τις διατροφικές εμπορευματικές μεταφορές και τελικά οδήγησε σε μια επανάσταση στη μεταφορά φορτίου και στο διεθνές εμπόριο τα επόμενα 50 χρόνια. Σήμερα, περίπου το 90% των μη χύδην φορτίων παγκοσμίως μεταφέρεται με πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων συνδέει χώρες, αγορές και επιχειρήσεις, επιτρέποντάς τους να αγοράζουν και να πωλούν αγαθά σε κλίμακα που δεν ήταν δυνατό στο παρελθόν.



Διεθνές εμπόριο εμπορευματοκιβωτίων σε εκατομμύρια τόνους (1980-2019)

4.5 COSTAMARE

Η Costamare Inc. είναι ένας από τους κορυφαίους ιδιοκτήτες και πάροχους εμπορευματοκιβωτίων για ναύλωση στον κόσμο. Έχει 47 χρόνια ιστορίας στη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία και έναν στόλο 77 εμπορευματοκιβωτίων, με συνολική χωρητικότητα περίπου 555.810 TEU (είναι μια μη ακριβής μονάδα χωρητικότητας φορτίου, που χρησιμοποιείται συχνά για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και λιμένες εμπορευματοκιβωτίων και ισοδυναμεί με είκοσι πόδια), συμπεριλαμβανομένου ενός πλοίου υπό κατασκευή και τεσσάρων μεταχειρισμένων σκαφών που έχει συμφωνήσει να αποκτήσει. Δέκα από τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αποκτήθηκαν σύμφωνα με την Πράξη Πλαισίου με την York Capital Management από οντότητες κοινοπραξίας που κατέχουν πλοία στις οποίες διατηρεί μετόχους μειοψηφίας.

Οι ιδρυτές της Costamare έχουν μακρά ιστορία λειτουργίας και επένδυσης στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Το όνομα «Costamare» χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά στη ναυτιλιακή βιομηχανία το 1975 όταν ο καπετάνιος Βασίλειος Κωνσταντακόπουλος, δημιούργησε την Costamare Shipping Company SA (Costamare Shipping).

Παρακάτω αναφέρονται μερικά σημαντικά επιτεύγματα της ναυτιλιακής εταιρείας:

2018

Η Costamare ολοκληρώνει με επιτυχία την τέταρτη προσφορά της αθροιστικής εξαγοράσιμης διαρκούς προτιμώμενης μετοχής, εκδίδοντας 4,6 εκατομμύρια μετοχές (NYSE: CMRE PR E).

Η Blue Net Chartering GmbH & Co. KG διορίστηκε από την Εταιρεία ως αποκλειστικός πάροχος υπηρεσιών μεσιτείας ναύλων.

Η Costamare προμηθεύεται πέντε εμπορευματοκιβώτια χωρητικότητας 12.690 TEU από την Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding Group. Τα πλοία αναμένεται να παραδοθούν μεταξύ του δεύτερου τριμήνου του 2020 και του δεύτερου τριμήνου του 2021 και κατά την παράδοση θα ξεκινήσουν μια δεκαετή ναυλωτική περίοδο στην Yang Ming Marine Transport Corp.

Η Costamare απέκτησε το 60% των ιδίων κεφαλαίων της York Capital σε πέντε πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 14.000 TEU. Από τις 12 Νοεμβρίου 2018

διατηρούμε το 100% μετοχικό κεφάλαιο σε αυτά τα πέντε πλοία. Τα πλοία λειτουργούν με μακροχρόνια ναυλωμένα δρομολόγια προς την Evergreen που λήγει το 2026.

2017

Η Costamare ολοκλήρωσε επιτυχώς τις επόμενες προσφορές κοινών μετοχών τον Μάιο του 2017, εκδίδοντας 13,5 εκατομμύρια μετοχές.

2016

Η Costamare ολοκλήρωσε επιτυχώς τις επόμενες προσφορές κοινών μετοχών τον Δεκέμβριο του 2016, εκδίδοντας 12 εκατομμύρια μετοχές.

2015

Η Costamare ολοκληρώνει με επιτυχία την τρίτη προσφορά της αθροιστικής εξαγοράσιμης διαρκούς προτιμώμενης μετοχής, εκδίδοντας 4,0 εκατομμύρια μετοχές (NYSE: CMRE PR D).

Η Costamare επεκτείνει κατά πέντε χρόνια την επενδυτική περίοδο του Framework Deed με την York Capital.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

5.1 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Με τα δεδομένα των οικονομικών καταστάσεων κάθε εταιρίας υπολογίζονται οι αριθμοδείκτες, παρουσιάζοντας μια σημαντική εικόνα για την τελευταία πενταετία. Επιπλέον, δημιουργήθηκαν και διαγράμματα για την καλύτερη κατανόηση της χρηματοοικονομικής ανάλυσης όπου φαίνεται η πορεία των εταιριών ως την εποχή της πανδημίας. Όλα τα δεδομένα από τους ισολογισμούς είναι σε χιλιάδες δολάρια.

5.2 STAR BULK

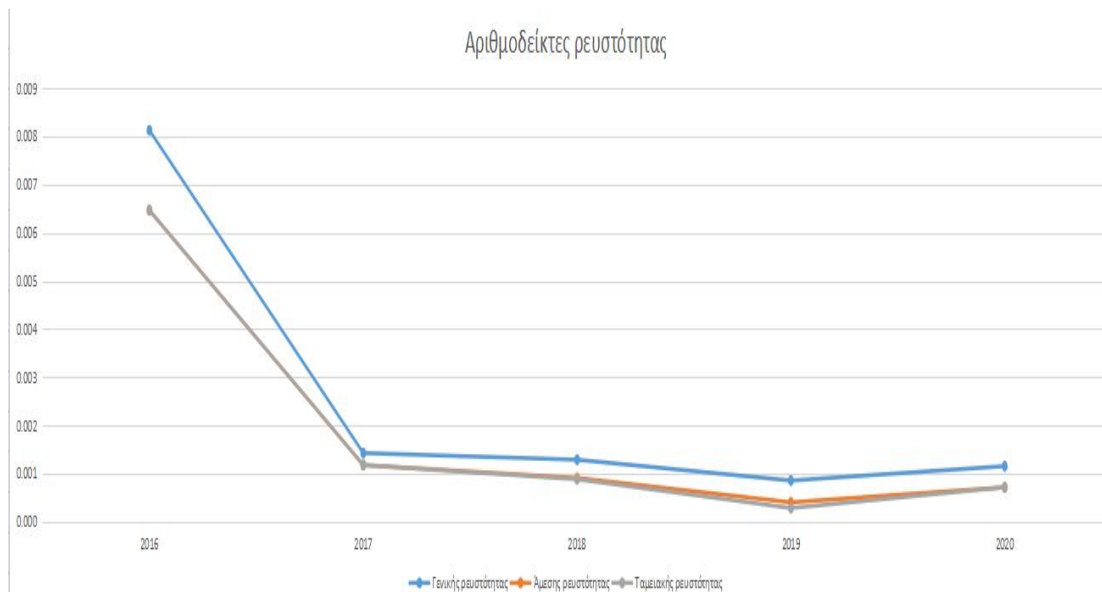
Παρακάτω παρουσιάζεται ο πίνακας με τους αριθμοδείκτες.

	Δείκτης		Έτη					Μ.Ο.
			2016	2017	2018	2019	2020	
1	Μικτό Περιθώριο κέρδους	Μικτό κέρδος/Πωλήσεις	0,492	0,117	0,202	0,090	0,121	0,20448
2	Καθαρό περιθώριο κέρδους	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Πωλήσεις	0,289	-0,029	0,090	-0,020	0,014	0,06874
3	Αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων (ROE)	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Ιδια κεφάλαια	0,062	-0,009	0,038	-0,011	0,006	0,01742
4	Αποδοτικότητα ενεργητικού (ROA)	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Σύνολο ενεργητικού	0,032	-0,005	0,019	-0,005	0,003	0,00894
5	Βιομηχανική αποδοτικότητα	Κ.π.φ.τ./Σύνολο ενεργητικού	0,032	-0,004	0,019	-0,005	0,003	0,00899
6	Κυκλοφορία ενεργητικού	Πωλήσεις/Σύνολο ενεργητικού	0,110	0,155	0,216	0,254	0,217	0,19029
7	Κυκλοφορία Ιδίων κεφαλαίων	Πωλήσεις/Ιδια κεφάλαια	0,214	0,305	0,428	0,532	0,447	0,38541
8	Κυκλοφορίας υποχρεώσεων	Πωλήσεις/Υποχρεώσεις	0,228	0,314	0,434	0,485	0,422	0,37644
9	Σημασίας γεν. και διοικ. εξόδων	Γεν. και διοικ. Έξοδα/Πωλήσεις	0,091	0,053	0,061	0,067	0,061	0,06652
10	Σημασίας χρηματοοικονομικών εξόδων	Χρηματοοικονομικά έξοδα/Πωλήσεις	0,186	0,152	0,113	0,107	0,100	0,1315
11	Γενικής ρευστότητας	Κυκλοφορούν ενεργητικό/Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	8,125	1,426	1,287	0,856	1,154	2,56952
12	Άμεσης ρευστότητας	Κυκλοφορούν ενεργητικό-Αποθέματα / Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	6,464	1,176	0,908	0,403	0,715	1,93328
13	Ταμειακής ρευστότητας	Διαθέσιμα/Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	6,464	1,176	0,883	0,285	0,715	1,90454
14	Συνολικής ικανότητας Δανεισμού	Σύνολο υποχρεώσεων/Σύνολο ενεργητικού	0,484	0,493	0,497	0,523	0,515	0,50243
15	Μακροπρόθεσμης ικανότητας δανεισμού	Ιδια κεφάλαια/Ιδια κεφάλαια+μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	0,523	0,565	0,545	0,527	0,530	0,53791
16	Ιδιοκτησίας	Ιδια κεφάλαια/Σύνολο κεφαλαίων	0,516	0,507	0,503	0,477	0,485	0,49757
17	Δανειακής επιβάρυνσης	Ξένα κεφάλαια/Ιδια κεφάλαια	0,939	0,972	0,988	1,098	1,060	1,01143

Αριθμοδείκτες Ρευστότητας:

Υπολογίστηκαν και οι τρεις δείκτες **Γενικής**, **Άμεσης** και **Ταμειακής** ρευστότητας. Ο δείκτης γενικής ρευστότητας δείχνει για κάθε 1€ βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων η επιχείρηση δύναται να ρευστοποιήσει 2,5 μεσοσταθμικά, κάτι που θεωρείται ιδανικό από τους πιστωτικούς οργανισμούς οι οποίοι έχουν την τιμή του 2 ως σημείο αναφοράς.

Ο δείκτης άμεσης ρευστότητας έχει βέλτιστες τιμές μεγαλύτερες της μονάδας, έτσι φαίνεται ότι η επίδοση της επιχείρησης διαχρονικά είναι ικανοποιητική. Η έντονη διακύμανση της χρονιάς του 2019, οφείλεται στην μεταβολή των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων, όπου παρατηρείται πτώση 50% σε σύγκριση με το 2018. Η ταμειακή ρευστότητα η οποία ακολουθεί, παρουσιάζει την ικανότητα της επιχείρησης να μπορεί να ρευστοποιεί άμεσα ενεργητικά στοιχεία (ταμειακά διαθέσιμα και χρεόγραφα) για να καλύψει κάθε 1 € που χρωστάει. Βέλτιστες τιμές θεωρούνται αυτές που είναι μεγαλύτερες ή ίσες του 0,5. Η επιχείρηση διαχρονικά παρουσιάζει υψηλές τιμές στον δείκτη με αποτέλεσμα να μην εμφανίζει προβλήματα για την κάλυψη των υποχρεώσεων μέσω των διαθέσιμων. Ωστόσο από την χρονιά του 2019 υπάρχει μια μικρή πρόοδος για το 2020.



·Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας:

Ο αριθμοδείκτης **μεικτού περιθωρίου κέρδους** παρουσιάζει το ποσοστιαίο μέγεθος μεικτού κέρδους επί των παρεχομένων υπηρεσιών. Υψηλή τιμή του δείκτη μαρτυρά την ικανότητα της διοίκησης την επιτυγχάνει πωλήσεις υπηρεσιών σε υψηλότερες τιμές από το κόστος παροχής τους. Ο δείκτης είναι χαμηλός κατά μέσο όρο με τιμή 0,2 εξαιτίας των χαμηλών συνήθων εσόδων της επιχείρησης. Αντίστοιχα, παρουσιάζεται ο δείκτης **καθαρού περιθωρίου κέρδους**, ωστόσο για τα κέρδη μετά από φόρους, τόκους και λοιπά έξοδα. Εδώ υπάρχει πιο χαμηλή τιμή του δείκτη και εκτός αυτού για τα έτη 2017,2019 οι αρνητικές τιμές του δείκτη οφείλονται στο γεγονός ότι η επιχείρηση παρουσίασε ζημίες και όχι κέρδη.



Ο αριθμοδείκτης **αποδοτικότητας των Ιδίων Κεφαλαίων (ROE)** πρακτικά δείχνει πόσα χρήματα του € κερδίζει η επιχείρηση για κάθε 1 € ιδίων κεφαλαίων. Αποτελεί σημαντικό δείκτη για τους μετόχους, την διοίκηση και τους επενδυτές καθώς παρουσιάζει πόσο αποτελεσματικά χρησιμοποιούνται οι πόροι της επιχείρησης για κερδοφορία. Η τιμή του δείκτη είναι 0,01 μεσοσταθμικά με δύο αρνητικές τιμές κάτι που δεν είναι ικανοποιητικό καθώς ιδανικές τιμές είναι πάνω από 0,1.

Ο αριθμοδείκτης αποδοτικότητας **ενεργητικού (ROA)** δείχνει το ποσοστό των κερδών επί του συνόλου των επενδυμένων στοιχείων που βρίσκονται στον έλεγχο της επιχείρησης. Γενικά, επιθυμητές τιμές είναι μεγαλύτερες ή ίσες του 0,15. Ωστόσο, Η μέση τιμή, μαρτυρά την διαχρονικά χαμηλή ικανότητα της διοίκησης να αξιοποιήσει τα στοιχεία του ενεργητικού της επιχείρησης για κερδοφορία.

Ακολουθεί ο αριθμοδείκτης **κυκλοφορίας ενεργητικού**. Ο τελευταίος, μαρτυρά πόσες φορές χρησιμοποιήθηκε το συνολικό ενεργητικό για να επιτευχθούν οι ετήσιες πωλήσεις. Απλούστερα, παρουσιάζει ότι πραγματοποιήθηκαν πωλήσεις 0,19 € μεσοσταθμικά για κάθε 1 € ενεργητικού. Υψηλές τιμές του δείκτη μαρτυρούν αποτελεσματική χρήση του ενεργητικού. Ο δείκτης παραμένει διαχρονικά χαμηλός, επιβεβαιώνοντας τα όσα μαρτυρά ο δείκτης αποδοτικότητας ενεργητικού. Ο δείκτης **κυκλοφορίας ιδίων κεφαλαίων**, παρουσιάζει πόσες φορές η επιχείρηση ανακυκλώνει τα ίδια κεφάλαια στη διάρκεια της χρήσης,.

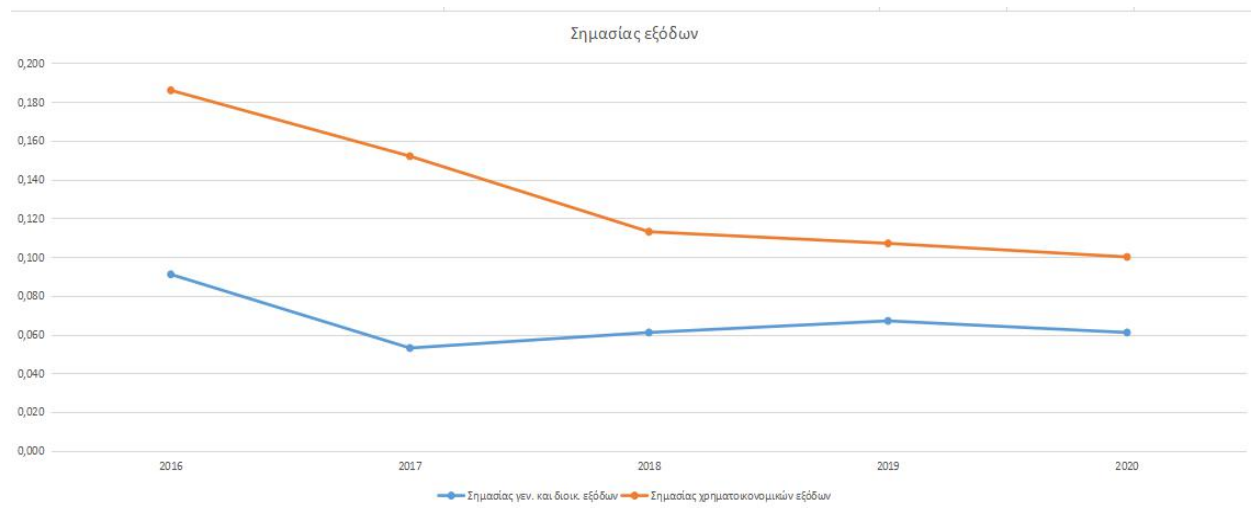
Πιο κατανοητά, πόσες φορές ρευστοποιεί το κεφάλαιο της, όμως με τιμή 0,38 φαίνεται ότι τα ίδια κεφάλαια υπερτερούν τις πωλήσεις. Ο δείκτης **κυκλοφορίας**

υποχρεώσεων, δείχνει πόσες φορές ανακυκλώνονται οι υποχρεώσεις της επιχείρησης στην διάρκεια της χρήσης και παραμένει γενικά σταθερός στην πάροδο των ετών. Ο αριθμοδείκτης **βιομηχανικής αποδοτικότητας**, παίρνοντας ως βάση το σύνολο του ενεργητικού παρουσιάζει το ποσοστό των οργανικών κερδών. Οι δείκτες παραμένουν χαμηλοί λόγω της μη κερδοφορίας της επιχείρησης.

·Αριθμοδείκτες Επίδοσης Διαχείρισης:

Ο δείκτης **σημασίας γενικών και διοικητικών εξόδων** δείχνει πόσες φορές οι πωλήσεις καλύπτουν τα γενικά και διοικητικά έξοδα. Πιο αναλυτικά για κάθε 1 € πωλήσεων αντιστοιχούν 0,06 € μεσοσταθμικά σε γενικά και διοικητικά έξοδα. Οι επιθυμητές τιμές είναι μικρότερες της μονάδας. Γενικά τα έξοδα ακολουθούν την τάση των πωλήσεων. Ωστόσο, από το 2017 παρατηρείται μια αυξητική τάση στον δείκτη.

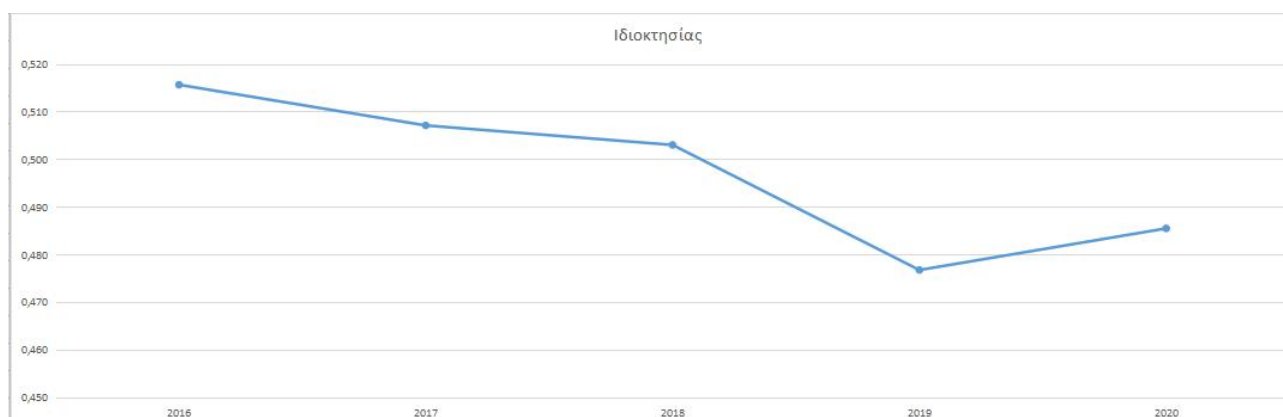
Ο δείκτης **σημασίας χρηματοοικονομικών εξόδων** παρουσιάζει πόσες φορές οι πωλήσεις καλύπτουν τα χρηματοοικονομικά έξοδα της επιχείρησης, δηλαδή για κάθε 1 € πωλήσεων αντιστοιχούν 0,13 € μεσοσταθμικά για χρηματοοικονομικά έξοδα. Σε αυτήν την περίπτωση, τα έξοδα ακολουθούν καθοδική τάση κάτι που επιδιώκει η κάθε επιχείρηση.



·Αριθμοδείκτες Δομής και Βιωσιμότητας:

Ο αριθμοδείκτης **ιδιοκτησίας** μάρτυρα το μέρος του συνόλου των κεφαλαίων το οποίο δεν είναι δανεισμός ή υποχρεώσεις προς τρίτους. Για κάθε 1 € παθητικού αντιστοιχούν 0,49 € ίδια κεφάλαια μεσοσταθμικά. Διαχρονικά υπάρχει μια σταδιακή πτώση εξαιτίας της πτώσης της καθαρής θέσης της επιχείρησης.

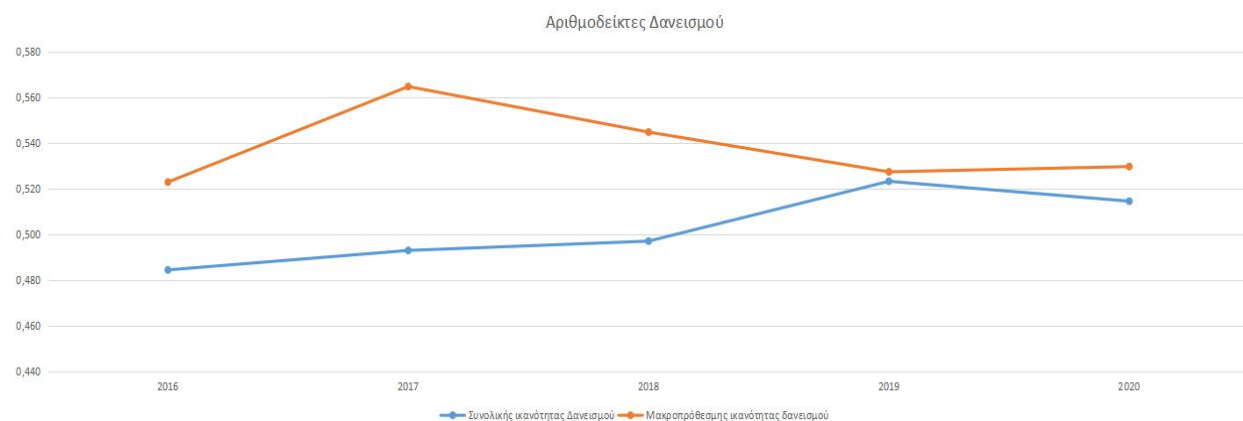
Ο αριθμοδείκτης **δανειακής επιβάρυνσης** δείχνει πόσες φορές τα ίδια κεφάλαια μπορούν να καλύψουν τις υποχρεώσεις. Όσο μειώνονται τα ίδια κεφάλαια τόσο αυξάνεται ο δείκτης.



·Αριθμοδείκτες Φερεγγυότητας:

Ο αριθμοδείκτης **συνολικής ικανότητας δανεισμού** επί της ουσίας εξηγεί ότι για κάθε 1 € ενεργητικού – περιουσίας αντιστοιχούν υποχρεώσεις 0,5 € μεσοσταθμικά για την επιχείρηση. Οι επιθυμητές τιμές του δείκτη είναι σαφώς μικρές. Όσο μικρότερη τιμή, τόσο αυξάνει ικανότητα δανεισμού της επιχείρησης.

Ο αριθμοδείκτης **μακροπρόθεσμης ικανότητας δανεισμού** αφορά στην διάρθρωση δανεισμού μεταξύ μακροπρόθεσμα και βραχυπρόθεσμα. Μία πτώση του δείκτη συνδέεται με μετακύληση του δανεισμού σε βραχυπρόθεσμο ή εξόφληση μακροπρόθεσμου μέρος. Επιθυμητές είναι υψηλές τιμές, σύμφωνα με τις διεθνείς νόρμες καθώς επικρατέστερος στόχος των περισσότερων επιχειρήσεων είναι η μετακύληση βραχυπρόθεσμων οφειλών σε μακροπρόθεσμες. Διαχρονικά οι τιμές είναι σταθερές με μέσο όρο 0,53.



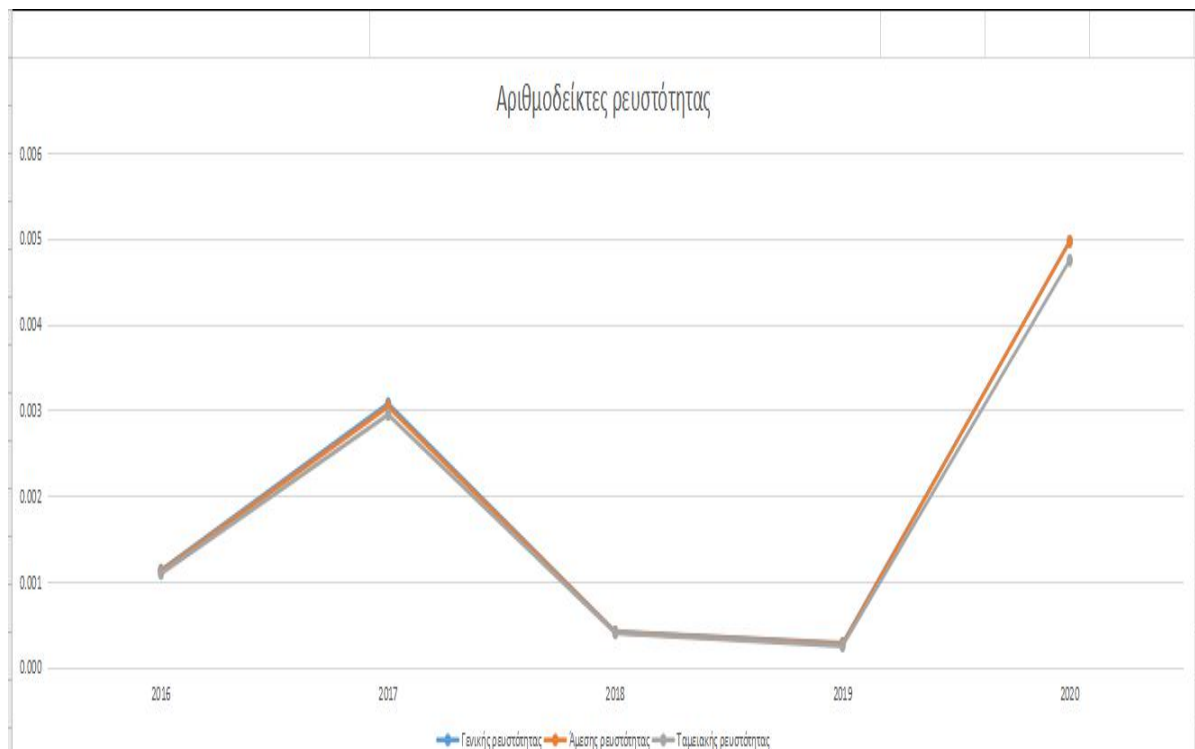
5.3 DYNAGAS

	Δείκτης		Έτη					Μ.Ο.
			2016	2017	2018	2019	2020	
1	Μικτό Περιθώριο κέρδους	Μικτό κέρδος/Πωλήσεις	0,576	0,437	0,417	0,458	0,469	0,47131
2	Καθαρό περιθώριο κέρδους	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Πωλήσεις	0,377	0,118	0,028	0,028	0,248	0,15979
3	Αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων (ROE)	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Ιδια κεφάλαια	0,181	0,054	0,011	0,011	0,101	0,07186
4	Αποδοτικότητα ενεργητικού (ROA)	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Σύνολο ενεργητικού	0,060	0,016	0,003	0,004	0,035	0,02379
5	Βιομηχανική αποδοτικότητα	Κ.π.φ.τ./Σύνολο ενεργητικού	0,092	0,060	0,049	0,058	0,066	0,06513
6	Κυκλοφορία ενεργητικού	Πωλήσεις/Σύνολο ενεργητικού	0,160	0,139	0,120	0,132	0,142	0,13852
7	Κυκλοφορία Ιδίων κεφαλαίων	Πωλήσεις/Ιδια κεφάλαια	0,481	0,459	0,389	0,417	0,408	0,431
8	Κυκλοφορία υποχρεώσεων	Πωλήσεις/Υποχρεώσεις	0,240	0,199	0,173	0,194	0,218	0,20452
9	Σημασίας γεν. και διοικ. εξόδων	Γεν. και διοικ. Έξοδα/Πωλήσεις	0,009	0,009	0,058	0,053	0,066	0,0393
10	Σημασίας χρηματοοικονομικών εξόδων	Χρηματοοικονομικά έξοδα/Πωλήσεις	0,037	0,025	0,035	0,000	0,000	0,0193
11	Γενικής ρευστότητας	Κυκλοφορούν ενεργητικό/Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	1,132	3,075	0,414	0,281	4,967	1,97383
12	Άμεσης ρευστότητας	Κυκλοφορούν ενεργητικό-Αποθέματα / Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	1,117	3,040	0,410	0,270	4,967	1,96072
13	Ταμειακής ρευστότητας	Διαθέσιμα/Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	1,094	2,946	0,403	0,251	4,746	1,88809
14	Συνολικής ικανότητας Δανεισμού	Σύνολο υποχρεώσεων/Σύνολο ενεργητικού	0,668	0,698	0,693	0,683	0,652	0,67862
15	Μακροπρόθεσμης ικανότητας δανεισμού	Ιδια κεφάλαια/Ιδια κεφάλαια+μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	0,349	0,309	0,413	0,339	0,354	0,3529
16	Ιδιοκτησίας	Ιδια κεφάλαια/Σύνολο κεφαλαίων	0,332	0,302	0,307	0,317	0,348	0,32138
17	Δανειακής επιβάρυνσης	Ξένα κεφάλαια/Ιδια κεφάλαια	2,008	2,312	2,257	2,153	1,870	2,12021

•Αριθμοδείκτες Ρευστότητας:

Ο δείκτης **γενικής ρευστότητας** μεσοσταθμικά υπολογίζεται στο 1,97 όπου δηλώνει ικανοποιητική τιμή του δείκτη για την βραχυχρόνια οικονομική κατάσταση τη εταιρίας. Μεγάλη πτώση παρατηρείται τα έτη 2018-2019 εξαιτίας των αυξημένων υποχρεώσεων, με ποσοστό μείωσης 86% σε σχέση με το 2017.

Στην συνέχεια ο δείκτης **άμεσης ρευστότητας** βρίσκεται αρκετά μεγαλύτερος από την μονάδα κάτι που επαληθεύει ότι η επιχείρηση δύναται να ανταπεξέλθει στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Τέλος ο δείκτης **ταμειακής ρευστότητας**, που ακολουθεί με τιμή κατά μέσο όρο 1,88 εγγυάται την ικανότητα της εταιρίας να ρευστοποιεί τα ενεργητικά στοιχεία προκειμένου να καλύψει τις υποχρεώσεις.



•Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας:

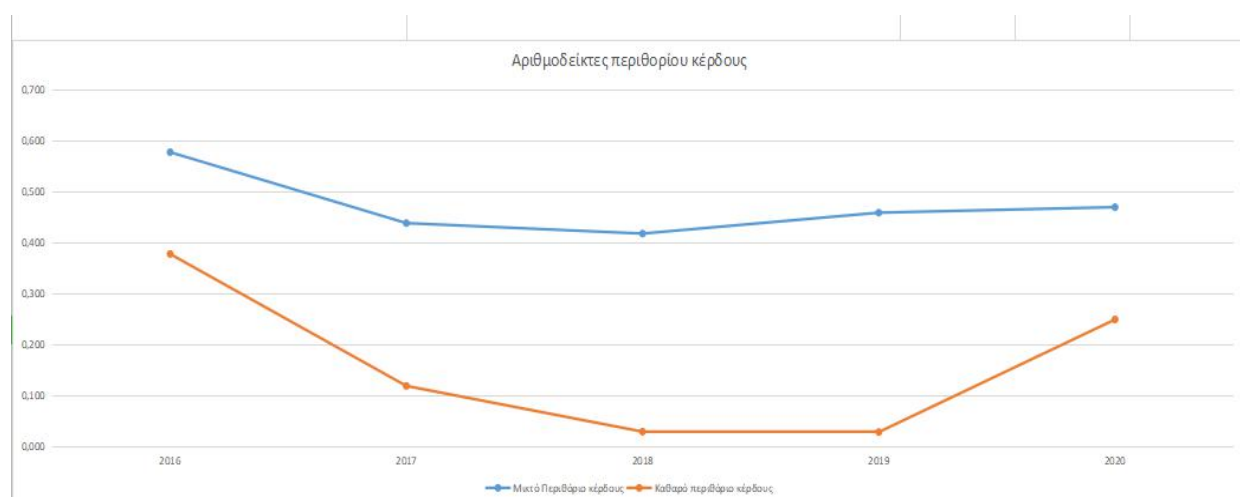
Ο αριθμοδείκτης **μεικτού περιθωρίου κέρδους** υπολογίστηκε μεσοσταθμικά 0,47. Έπειτα από το 2016 υπάρχει μια σταθερή πτώση του δείκτη που μαρτυρά την ελαχιστοποίηση των συνήθων εσόδων της επιχείρησης, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να επιτύχει πωλήσεις σε υψηλότερες τιμές από το κόστος παροχής τους. Όσον αφορά τον δείκτη **καθαρού περιθωρίου κέρδους**, η τιμή κατά μέσο όρο είναι 0,15. Τα έτη 2018-2019 η εταιρία είχε πολύ μικρή κερδοφορία, ωστόσο απέφυγε τις ζημιές που θα εξέφραζε η αρνητική τιμή του δείκτη, ενώ φαίνεται αύξηση 8% για το 2020.

Ο αριθμοδείκτης **αποδοτικότητας των Ιδίων Κεφαλαίων (ROE)** με τιμή 0,07 κατά μέσο όρο, δείχνει ότι δεν επαρκούν οι πόροι της επιχείρησης που χρησιμοποιούνται για κερδοφορία. Ιδιαίτερα για τις χρονιές 2018-2019 οι τιμές δεν είναι ενθαρρυντικές για τους μετόχους και τους επενδυτές αλλά και για την ίδια την διοίκηση. Όμοια για τον δείκτη **αποδοτικότητας ενεργητικού (ROA)**, ικανοποιητικές τιμές είναι μεγαλύτερες του 0,15 κάτι που δεν φαίνεται στα αποτελέσματα, καθώς ο δείκτης λαμβάνει την τιμή 0,02 μεσοσταθμικά. Αυτό οφείλεται στην συνεχής

αύξηση του ενεργητικού παρουσιάζοντας την αδυναμία της διοίκησης να αξιοποιήσει τα στοιχεία του ενεργητικού για κερδοφορία.

Η χαμηλή ικανότητα της διοίκησης να αξιοποιήσει τα στοιχεία του ενεργητικού διαπιστώνεται και στον δείκτη **κυκλοφορίας ενεργητικού**. Ενώ ο δείκτης **κυκλοφορίας ιδίων κεφαλαίων** με τιμή 0,43 μαρτυρά την σταθερότητα των ιδίων κεφαλαίων της επιχείρησης και την ικανότητα να ρευστοποιεί το κεφάλαιό της.

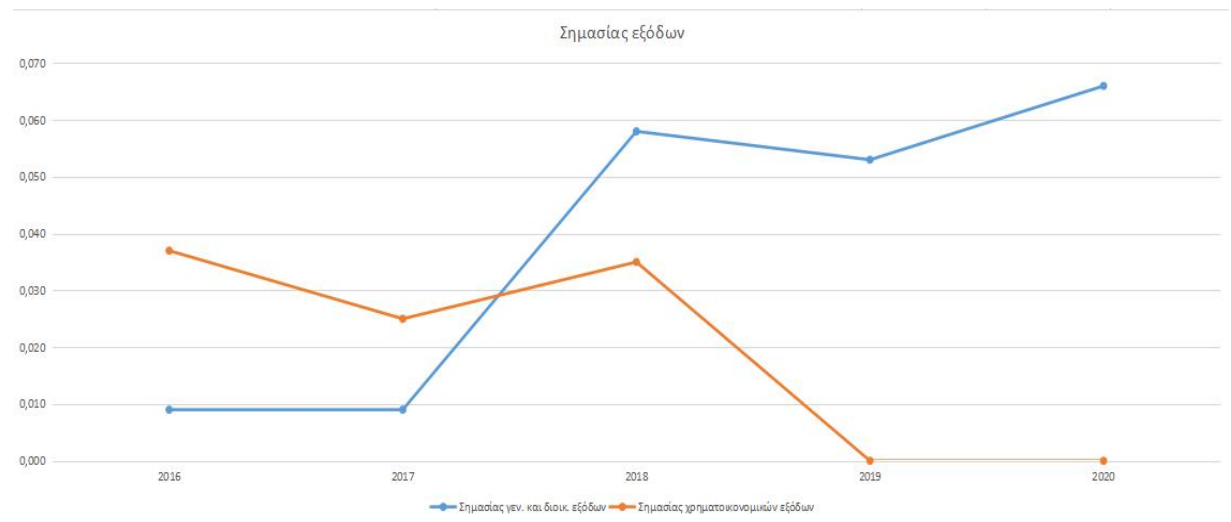
Ο αριθμοδείκτης **βιομηχανικής αποδοτικότητας** συνεχίζει να είναι σε χαμηλά επίπεδα εξαιτίας του αυξημένου ενεργητικού, παραμένοντας σταθερός με το πέρασμα των χρόνων.



·Αριθμοδείκτες Επίδοσης Διαχείρισης:

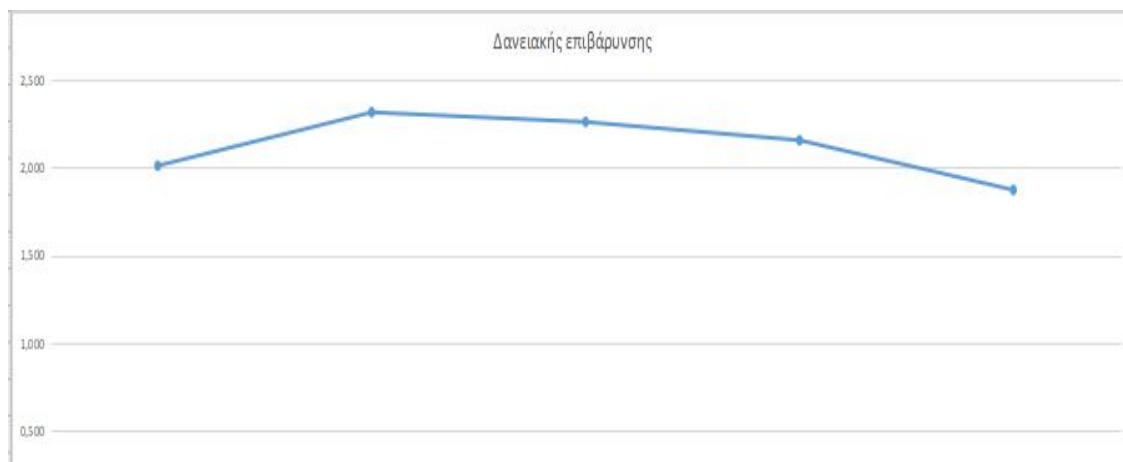
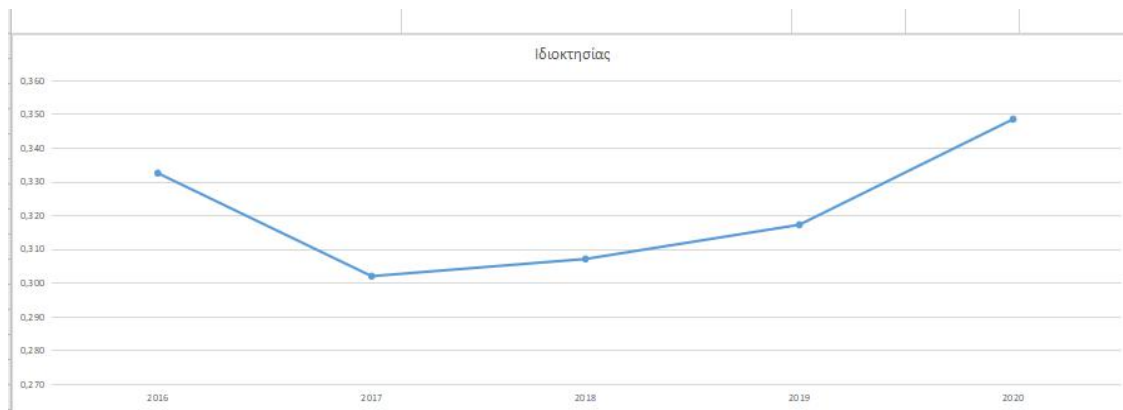
Ο δείκτης **σημασίας γενικών και διοικητικών εξόδων** δείχνει πόσες φορές οι πωλήσεις καλύπτουν τα γενικά και διοικητικά έξοδα. Η χαμηλή τιμή του δείκτη κοντά στο μηδέν δείχνει την ικανότητα της επιχείρησης να καλύπτει τα έξοδα της επιχείρησης, με τον ρυθμό αύξησης του κύκλου εργασιών να είναι μεγαλύτερος από αυτόν των εξόδων. Ο αριθμοδείκτης **σημασίας χρηματοοικονομικών εξόδων**

λαμβάνει αντίστοιχα χαμηλές τιμές, επιβεβαιώνοντας ότι οι πωλήσεις καλύπτουν τα έξοδα της εταιρίας. Από το γράφημα φαίνεται ότι το 2019 και 2020 τα χρηματοοικονομικά έξοδα μειώθηκαν αισθητά σε αντίθεση με τα διοικητικά έξοδα της επιχείρησης.



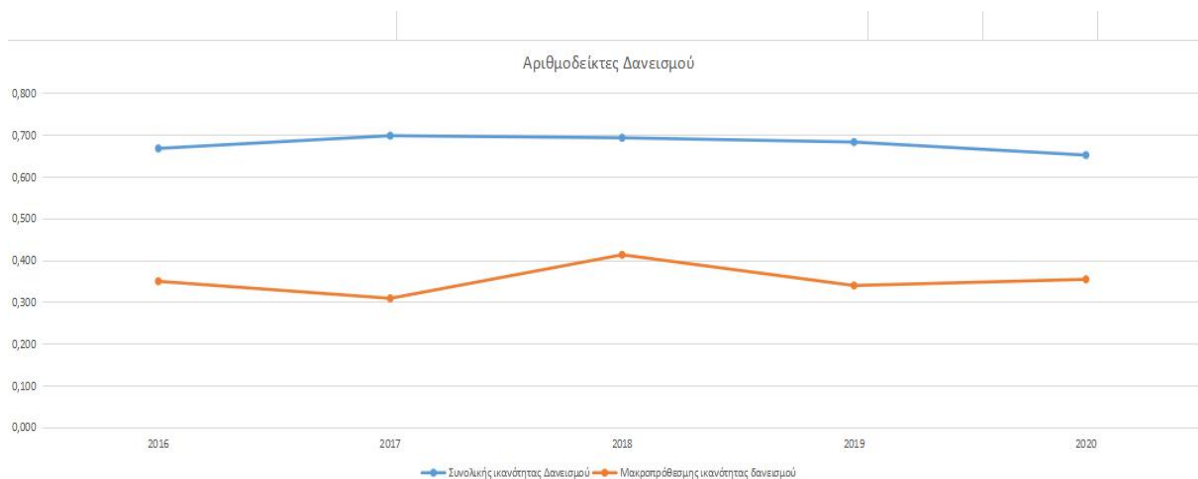
·Αριθμοδείκτες Δομής και Βιωσιμότητας:

Ο αριθμοδείκτης **Ιδιοκτησίας** διαχρονικά παραμένει σταθερός μαρτυρώντας ότι για κάθε 1€ παθητικού αντιστοιχούν 0,49€ ίδια κεφάλαια μεσοσταθμικά. Έτσι εξασφαλίζεται η σταθερή ανοδική πορεία της καθαρής θέσης της επιχείρησης. Συνακόλουθα ο δείκτης **δανειακής επιβάρυνσης** εξετάζει πόσες φορές τα ίδια κεφάλαια μπορούν να καλύψουν τις υποχρεώσεις, δεδομένο που φέρει προβληματισμό με την υψηλή τιμή του δείκτη στις 2 μονάδες, με τα ξένα κεφάλαια να υπερτερούν από τα ίδια κεφάλαια.



•Αριθμοδείκτες Φερεγγυότητας:

Για τον αριθμοδείκτη **συνολικής ικανότητας δανεισμού** η τιμή είναι 0,67 μεσοσταθμικά σταθερή που σημαίνει ότι βρίσκεται στο όριο ικανότητας δανεισμού. Αντίστοιχα, ο αριθμοδείκτης **μακροπρόθεσμης ικανότητας δανεισμού** είναι σημαντικό να λαμβάνει υψηλές τιμές ώστε να μεταφράζονται από βραχυπρόθεσμες σε μακροπρόθεσμες οφειλές. Η τιμή ωστόσο βρίσκεται στο 0,37 που αναιρεί την τελευταία διατύπωση, το έτος 2017 ο ρυθμός μείωσης των ιδίων κεφαλαίων δεν ακολουθεί το ρυθμό μείωσης των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων, με αποτέλεσμα η τιμή του δείκτη να μειώνεται. Για τα έτη 2018 – 2019, παρατηρείται μία σχετική αύξηση. Η παραπάνω διακύμανση για το έτος 2017 πιθανόν οφείλεται και σε μετακύληση δανεισμού από μακροπρόθεσμο σε βραχυπρόθεσμο όπως μαρτυρά ο ισολογισμός.



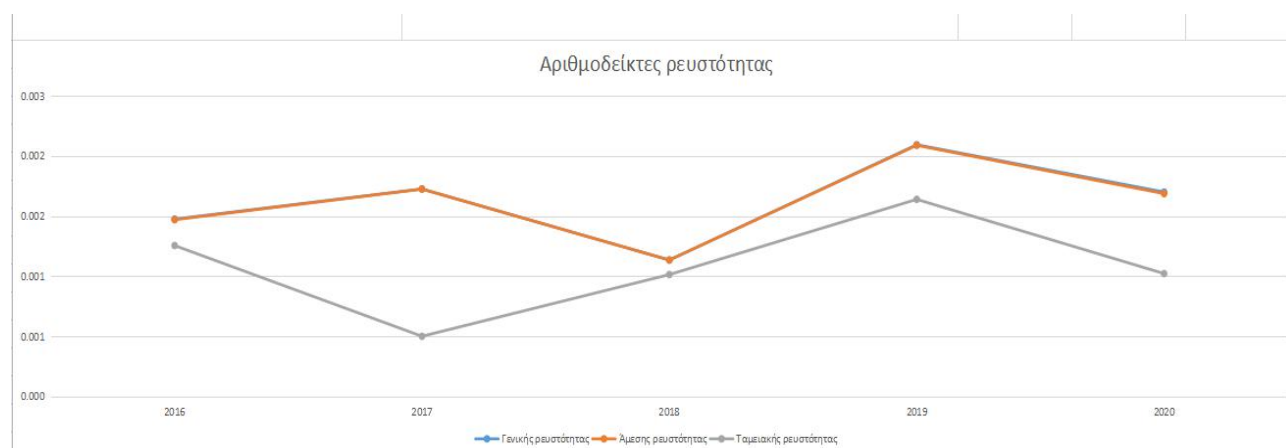
5.4 DIANA

	Δείκτης		Έτη					Μ.Ο.
			2016	2017	2018	2019	2020	
1	Μικτό Περιθώριο κέρδους	Μικτό κέρδος/Πωλήσεις	0,773	2,989	0,169	0,080	0,664	0,93505
2	Καθαρό περιθώριο κέρδους	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Πωλήσεις	1,437	3,161	0,073	0,048	0,791	1,10196
3	Αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων (ROE)	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Ιδια κεφάλαια	0,155	0,819	0,026	0,018	0,313	0,2665
4	Αποδοτικότητα ενεργητικού (ROA)	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Σύνολο ενεργητικού	0,098	0,410	0,014	0,010	0,154	0,1373
5	Βιομηχανική αποδοτικότητα	Κ.π.φ.τ./Σύνολο ενεργητικού	0,053	0,388	0,032	0,016	0,129	0,12341
6	Κυκλοφορία ενεργητικού	Πωλήσεις/Σύνολο ενεργητικού	0,068	0,130	0,190	0,206	0,195	0,15787
7	Κυκλοφορία Ιδίων κεφαλαίων	Πωλήσεις/Ιδια κεφάλαια	0,108	0,259	0,360	0,387	0,396	0,30217
8	Κυκλοφορίας υποχρεώσεων	Πωλήσεις/Υποχρεώσεις	0,187	0,260	0,404	0,440	0,382	0,33472
9	Σημασίας γεν. και διοικ. εξόδων	Γεν. και διοικ. Έξοδα/Πωλήσεις	0,221	0,161	0,128	0,126	0,192	0,1655
10	Σημασίας χρηματοοικονομικών εξόδων	Χρηματοοικονομικά έξοδα/Πωλήσεις	0,192	0,164	0,135	0,133	0,127	0,1503
11	Γενικής ρευστότητας	Κυκλοφορούν ενεργητικό/Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	1,474	1,725	1,134	2,093	1,699	1,62512
12	Άμεσης ρευστότητας	Κυκλοφορούν ενεργητικό-Αποθέματα / Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	1,469	1,724	1,134	2,088	1,686	1,62022
13	Ταμειακής ρευστότητας	Διαθέσιμα/Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	1,255	0,500	1,013	1,638	1,021	1,08557
14	Συνολικής ικανότητας δανεισμού	Σύνολο υποχρεώσεων/Σύνολο ενεργητικού	0,367	0,499	0,472	0,468	0,509	0,46277
15	Μακροπρόθεσμης ικανότητας δανεισμού	Ιδια κεφάλαια/Ιδια κεφάλαια+μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	0,664	0,536	0,591	0,567	0,529	0,57721
16	Ιδιοκτησίας	Ιδια κεφάλαια/Σύνολο κεφαλαίων	0,633	0,501	0,528	0,532	0,491	0,53723
17	Δανειακής επιβάρυνσης	Ξένα κεφάλαια/Ιδια κεφάλαια	0,579	0,996	0,892	0,879	1,036	0,87641

•Αριθμοδείκτες Ρευστότητας:

Ο δείκτης **γενικής ρευστότητας** για την επιχείρηση υπολογίστηκε 1,62 μεσοσταθμικά και μείωση 18% από το 2019, όπου προκαλεί ένα προβληματισμό καθώς είναι μικρότερο από 2 μονάδες. Αντίθετα ο δείκτης **άμεση Ρευστότητα** με 1,62 κατά μέσο όρο είναι ικανοποιητικός σύμφωνα με τους πιστωτικούς οργανισμούς. Επιπλέον και στις δύο περιπτώσεις υπάρχει μια σημαντική διακύμανση από το 2018 στο 2019, όπου φαίνεται η εταιρία να έχει σημαντική μείωση στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις.

Η **ταμειακή ρευστότητα**, που ακολουθεί με 1,08 μεσοσταθμικά είναι ικανοποιητική, παρουσιάζοντας την δυνατότητα να ρευστοποιεί άμεσα ταμειακά διαθέσιμα και χρεόγραφα ώστε να καλύψει τα έξοδα. Το 2017 φαίνεται μια σημαντική αύξηση των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της επιχείρησης.



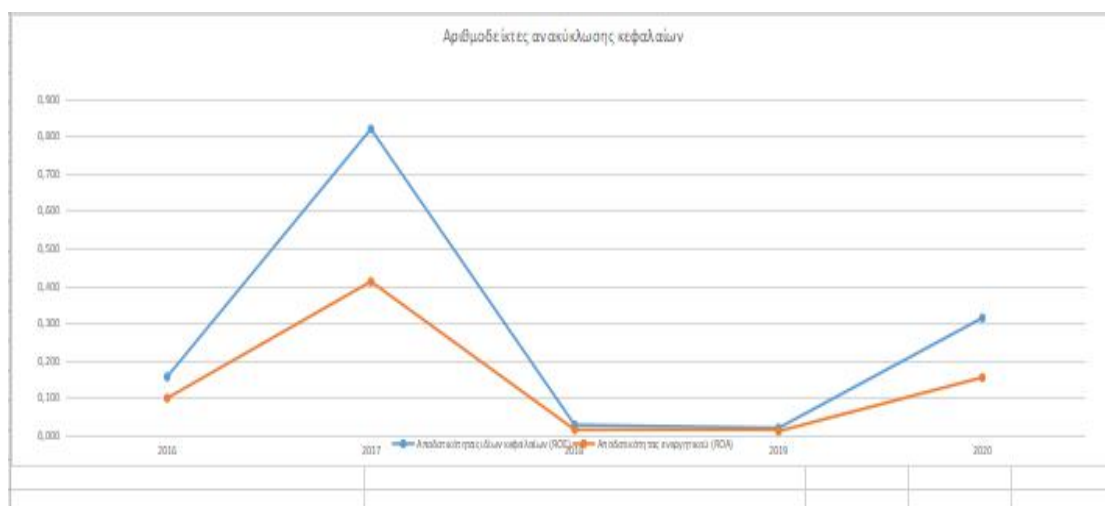
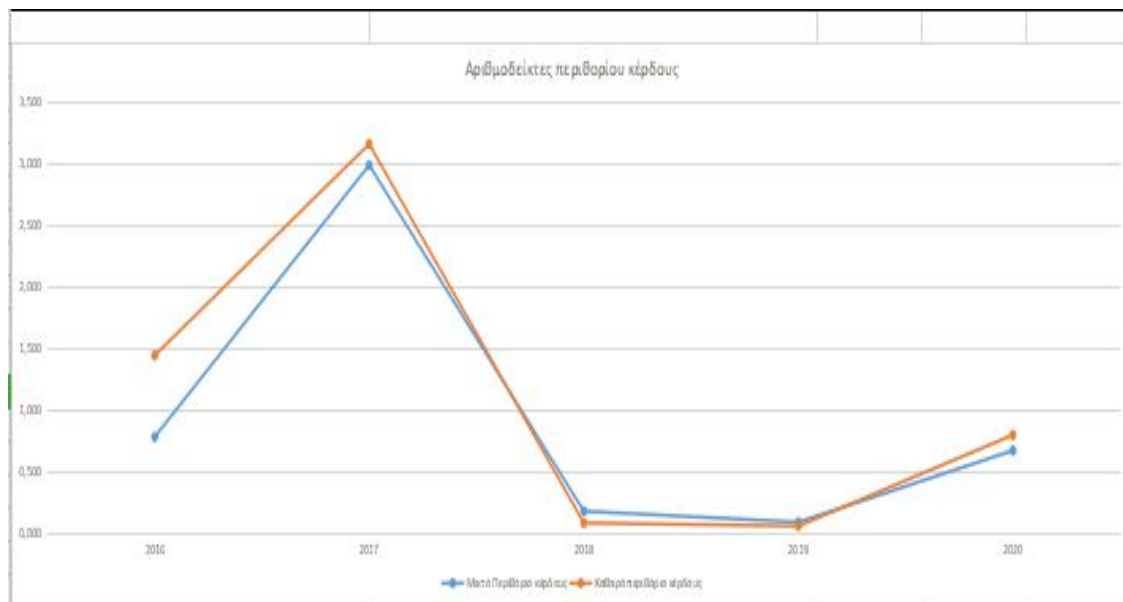
•Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας:

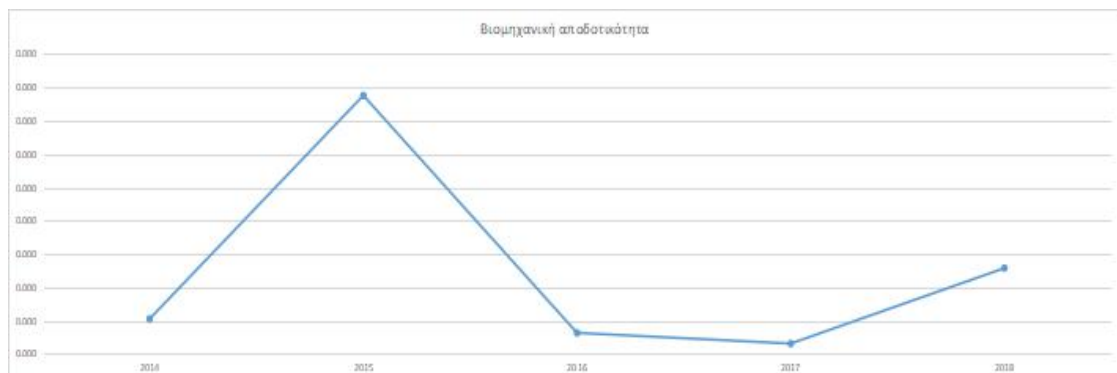
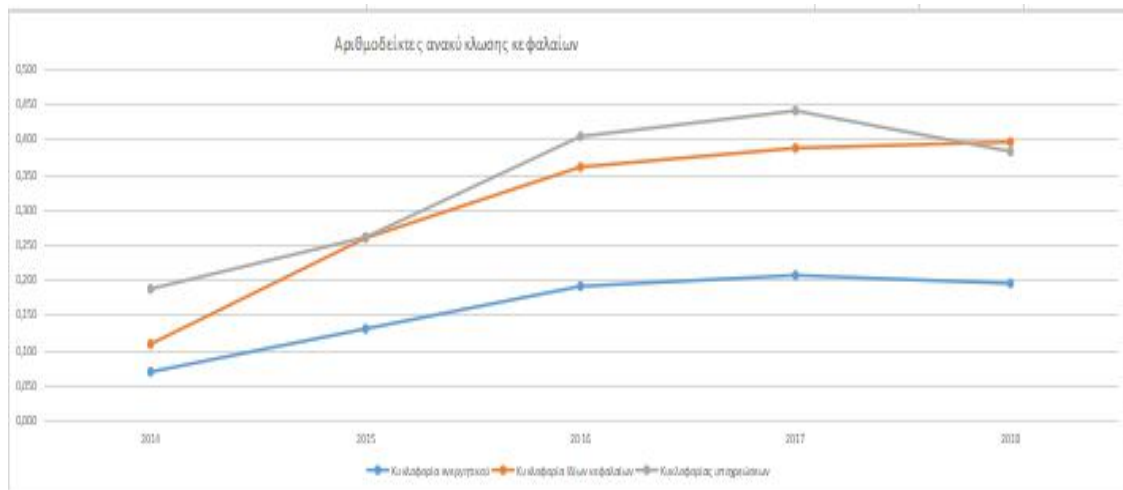
Ξεκινώντας με τον αριθμοδείκτη **μεικτού περιθωρίου κέρδους**, που παρουσιάζει το ποσοστιαίο μέγεθος μεικτού κέρδους επί των παρεχομένων υπηρεσιών, λαμβάνει την τιμή 0,93 μεσοσταθμικά. Η υψηλή τιμή του δείκτη μαρτυρά την ικανότητα της εταιρίας να μπορεί να αντιμετωπίσει με ευκολία μια ενδεχόμενη αύξηση του κόστους των προϊόντων της. Εν συνεχεία ο δείκτης **καθαρού περιθωρίου κέρδους** καταγράφει μεγάλες διακυμάνσεις με το πέρασμα των χρόνων και οι τιμές είναι αρκετά ασταθής. Αυτό σημαίνει ότι από υψηλά κέρδη για το 2017 καταλήγει σε ζημίες το 2018-2019.

Ο αριθμοδείκτης **αποδοτικότητας των ιδίων κεφαλαίων** με τιμή 0,2 απεικονίζει την κερδοφορία της επιχείρησης και παρέχει την ένδειξη του κατά πόσο χρησιμοποιήθηκαν αποτελεσματικά τα μετοχικά κεφάλαια. Έντονη διακύμανση με χαμηλές τιμές παρουσιάζονται τα έτη 2018-2019 με ποσοστιαία μεταβολή έως και 97% σε σχέση με το 2017. Συνακόλουθα ο αριθμοδείκτης **αποδοτικότητας ενεργητικού**, μετράει την απόδοση των συνολικών περυσιακών στοιχείων της επιχείρησης αξιολογώντας ταυτόχρονα την αποτελεσματικότητα της λειτουργίας της. Όμοια με τον προηγούμενο δείκτη καταγράφονται χαμηλές τιμές για το 2018 και 2019, εξαιτίας των χαμηλών κερδών.

Ακολουθεί ο δείκτης **κυκλοφορίας ενεργητικού**, όπου μετά το 2016 έχει μια σταθερή τιμή, ωστόσο δεν είναι ικανοποιητική με τιμή 0,15 μεσοσταθμικά. Αντίστοιχα ο αριθμοδείκτης **κυκλοφορίας ιδίων κεφαλαίων** με τιμή 0,3 δείχνει την ραγδαία μείωση των ιδίων κεφαλαίων της επιχείρησης.

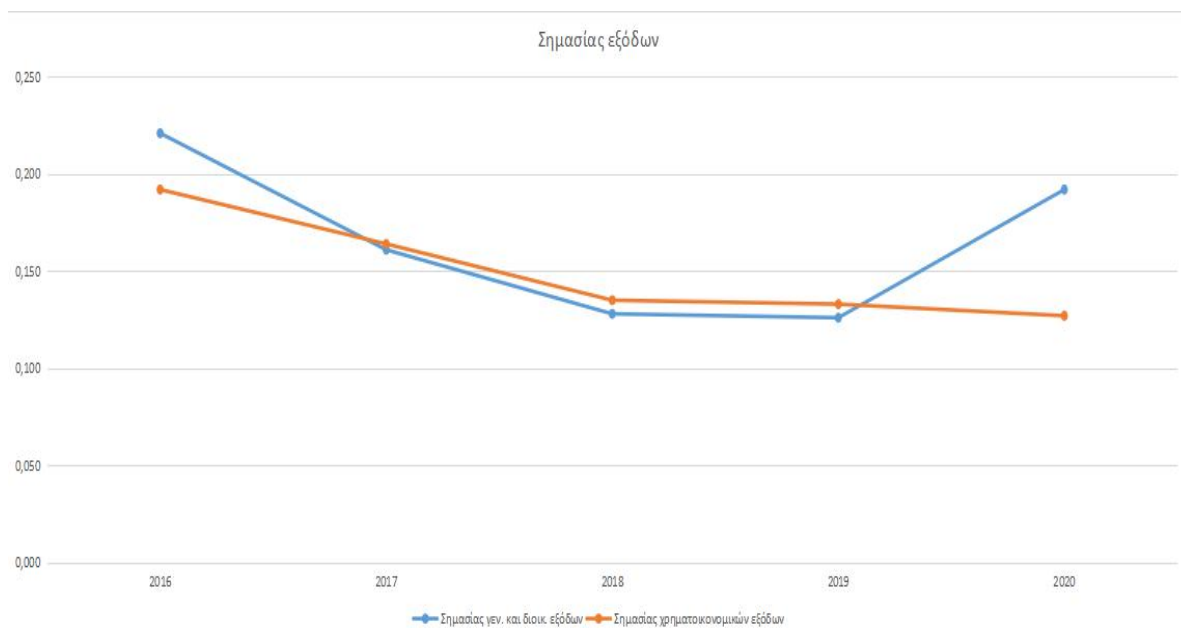
Τέλος, ο δείκτης **βιομηχανικής αποδοτικότητας** παρουσιάζει το σύνολο των κερδών προς το σύνολο του ενεργητικού, όμως η τιμή με 0,12 μαρτυρά την μειωμένη κερδοφορία της εταιρίας.





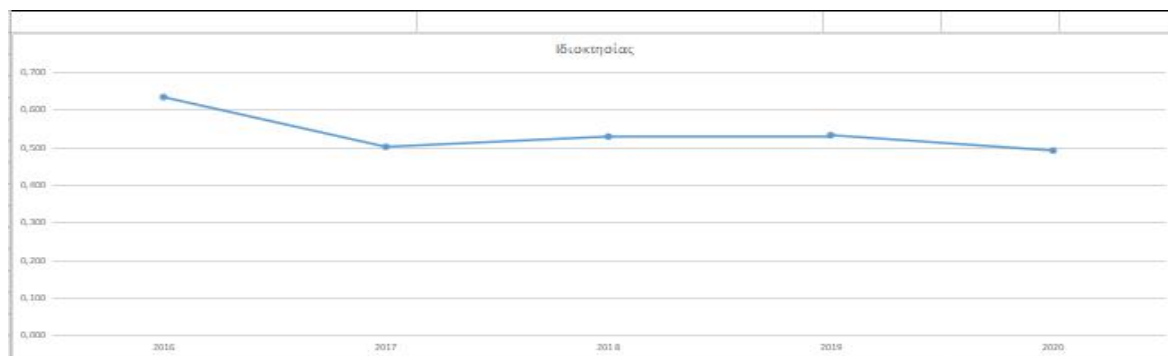
•Αριθμοδείκτες Επίδοσης Διαχείρισης:

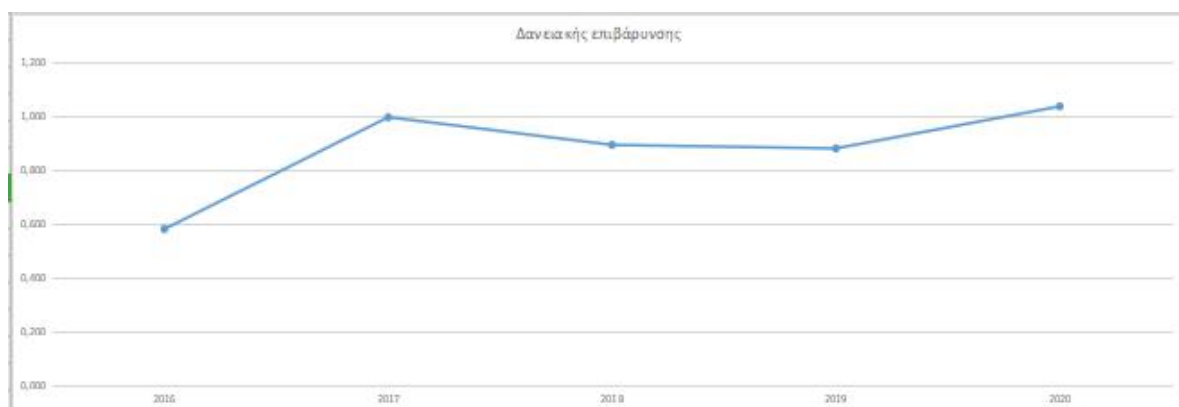
Οι αριθμοδείκτες τόσο σημασίας **γενικών και διοικητικών εξόδων** όσο και σημασίας **χρηματοοικονομικών εξόδων** ξεετάζουν πόσες φορές οι πωλήσεις μπορούν να καλύψουν τα έξοδα της επιχείρησης. Οι χαμηλές τιμές των δεικτών επιβεβαιώνουν την ικανότητα της εταιρίας να καλύψει τα διοικητικά και τα χρηματοοικονομικά έξοδα από τις πωλήσεις, ενώ και στους δύο αριθμοδείκτες η τάση του γραφήματος είναι ίδια καθώς ο κύκλος εργασιών είναι μεγαλύτερος από τα χρηματοοικονομικά και διοικητικά έξοδα. Το 2020 ωστόσο παρουσιάζεται άνοδος 56% για τα γενικά έξοδα της εταιρίας.



•Αριθμοδείκτες Δομής και Βιωσιμότητας:

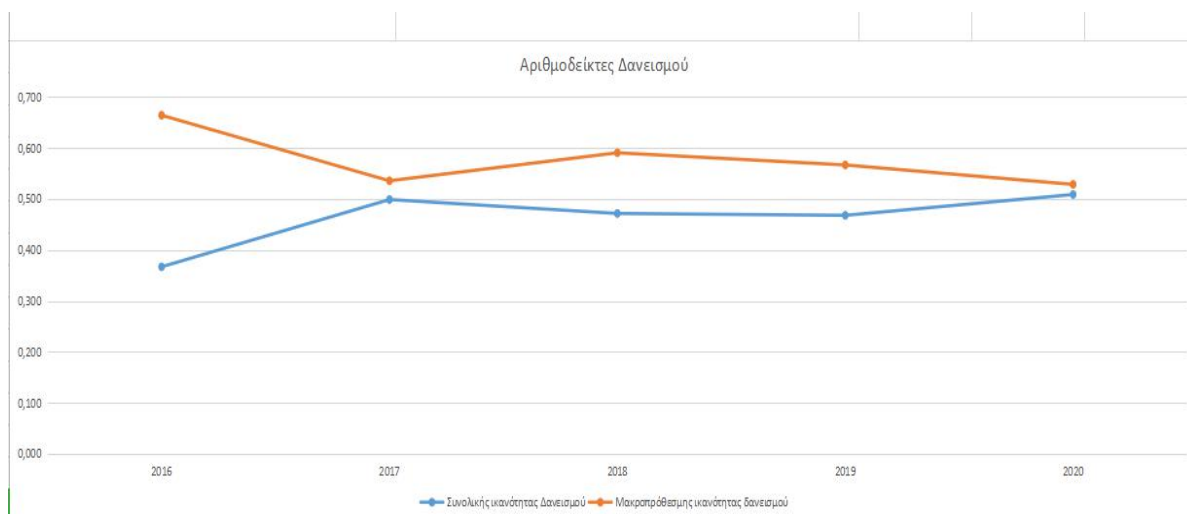
Ο αριθμοδείκτης **ιδιοκτησίας** παραμένει σταθερός με τιμή 0,53 κατά μέσο όρο, μαρτυρώντας το σύνολο των κεφαλαίων το οποίο είναι δανεισμός ή υποχρεώσεις σε τρίτους. Από την άλλη πλευρά ο δείκτης **δανειακής επιβάρυνσης** δείχνει πόσες φορές τα ίδια κεφάλαια μπορούν να καλύψουν τις υποχρεώσεις της εταιρίας, όπου στην συγκεκριμένη περίπτωση παίρνει την τιμή 0,87 μεσοσταθμικά.





·Αριθμοδείκτες Φερεγγυότητας:

Ο αριθμοδείκτης **συνολικής ικανότητας δανεισμού** απεικονίζει κατά πόσο το σύνολο του ενεργητικού μπορεί να καλύψει τις υποχρεώσεις, δεδομένο που το επιβεβαιώνει η τιμή 0,46 μεσοσταθμικά. Ωστόσο ανησυχητική είναι η σταδιακή αύξηση του δείκτη. Τέλος, ο δείκτης **μακροπρόθεσμης ικανότητας δανεισμού** που λαμβάνει την τιμή 0,57 κατά μέσο όρο. Ο ρυθμός μείωσης των ιδίων κεφαλαίων δεν ακολουθεί τον ρυθμό μείωσης των μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων με αποτέλεσμα η τιμή του δείκτη να μειώνεται. Αυτή η συνεχής μείωση του δείκτη πιθανόν οφείλεται και σε μετακύληση δανεισμού από μακροπρόθεσμο σε βραχυπρόθεσμο σύμφωνα με τον ισολογισμό.

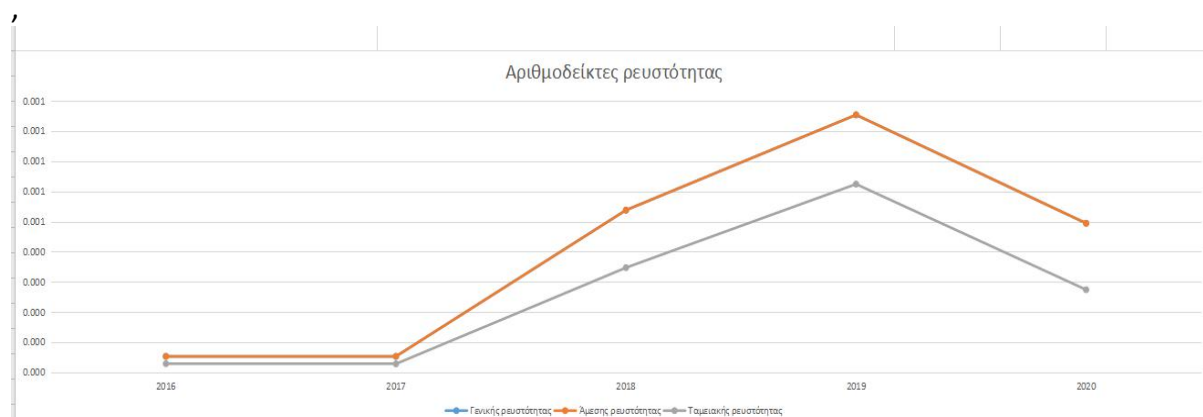


5.5 DANAOS

	Δείκτης		Έτη					Μ.Ο.
			2016	2017	2018	2019	2020	
1	Μικτό Περιθώριο κέρδους	Μικτό κέρδος/Πωλήσεις	0,427	0,415	0,026	0,450	0,432	0,34999
2	Καθαρό περιθώριο κέρδους	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Πωλήσεις	0,735	0,186	0,072	0,293	0,333	0,3237
3	Αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων (ROE)	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Ιδια κεφάλαια	0,751	0,153	0,048	0,149	0,148	0,24971
4	Αποδοτικότητα ενεργητικού (ROA)	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Σύνολο ενεργητικού	0,117	0,028	0,012	0,049	0,057	0,0526
5	Βιομηχανική αποδοτικότητα	Κ.π.φ.τ./Σύνολο ενεργητικού	0,067	0,062	0,003	0,074	0,072	0,05538
6	Κυκλοφορία ενεργητικού	Πωλήσεις/Σύνολο ενεργητικού	0,159	0,151	0,171	0,167	0,170	0,16371
7	Κυκλοφορία Ιδίων κεφαλαίων	Πωλήσεις/Ιδια κεφάλαια	1,022	0,823	0,664	0,507	0,446	0,69241
8	Κυκλοφορία υποχρεώσεων	Πωλήσεις/Υποχρεώσεις	0,189	0,185	0,231	0,248	0,275	0,2256
9	Σημασίας γεν. και διοικ. εξόδων	Γεν. και διοικ. Έξοδα/Πωλήσεις	0,038	0,042	0,046	0,052	0,045	0,0446
10	Σημασίας χρηματοοικονομικών εξόδων	Χρηματοοικονομικά έξοδα/Πωλήσεις	0,032	0,032	0,037	0,039	0,038	0,0355
11	Γενικής ρευστότητας	Κυκλοφορούν ενεργητικό/Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	0,053	0,053	0,538	0,853	0,494	0,39825
12	Άμεσης ρευστότητας	Κυκλοφορούν ενεργητικό-Αποθέματα / Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	0,053	0,053	0,538	0,853	0,494	0,39825
13	Ταμειακής ρευστότητας	Διαθέσιμα/Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	0,029	0,028	0,347	0,624	0,274	0,26033
14	Συνολικής ικανότητας Δανεισμού	Σύνολο υποχρεώσεων/Σύνολο ενεργητικού	0,844	0,816	0,742	0,671	0,618	0,73847
15	Μακροπρόθεσμης ικανότητας δανεισμού	Ιδια κεφάλαια/Ιδια κεφάλαια+μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	0,870	0,905	0,281	0,358	0,418	0,56647
16	Ιδιοκτησίας	Ιδια κεφάλαια/Σύνολο κεφαλαίων	0,156	0,184	0,258	0,329	0,382	0,26153
17	Δανειακής επιβάρυνσης	Ξένα κεφάλαια/Ιδια κεφάλαια	5,412	4,443	2,879	2,043	1,621	3,2795

·Αριθμοδείκτες Ρευστότητας:

Αρχικά ο δείκτης **γενικής ρευστότητας** υπολογίστηκε 0,39 μεσοσταθμικά, μια αρκετά χαμηλή τιμή ώστε απεικονίζει το περιθώριο ασφάλειας της επιχείρησης να μπορεί να ανταποκριθεί στις καθημερινές απαιτήσεις. Επιπλέον, φαίνεται η αισθητή πτώση του δείκτη κατά 42% από το 2019. Ακολουθεί ο δείκτης **άμεσης ρευστότητας** με την ίδια τιμή που συνίστανται μη ικανοποιητική, εξαιτίας του μεγάλου αριθμού των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων. Ακόμη, ο αριθμοδείκτης **ταμειακής ρευστότητας** αποκλίνει από την βέλτιστη τιμή του 0,5, έχοντας 0,2 κατά μέσο όρο το οποίο οφείλεται στην χαμηλή ικανότητα της εταιρίας να καλύψει επαρκώς τις υποχρεώσεις της αποκλειστικά μέσω των διαθέσιμων. Ωστόσο πρόοδος κατά 50% παρατηρείται το 2018-2019.

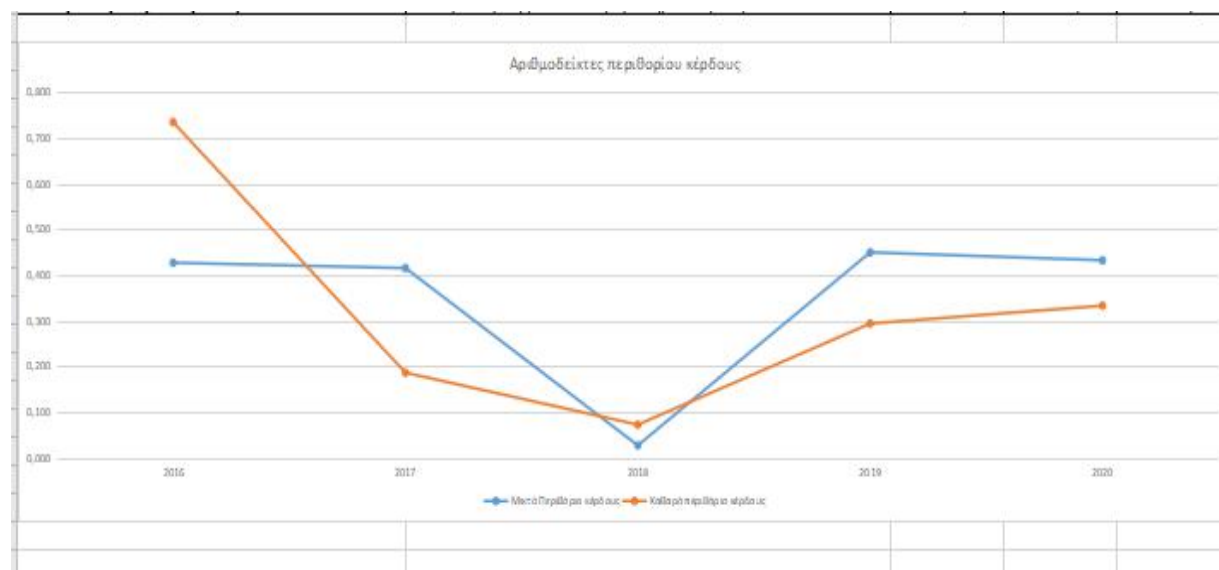


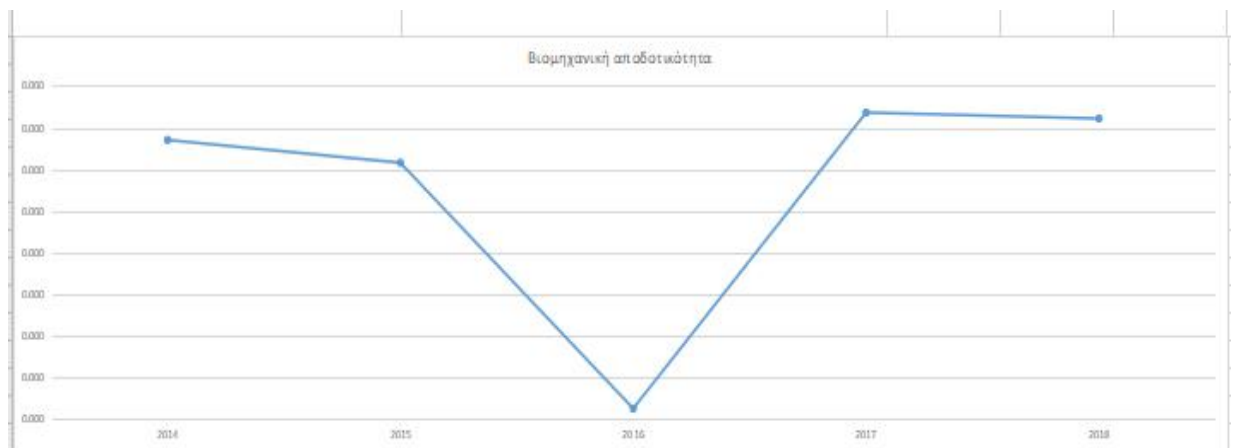
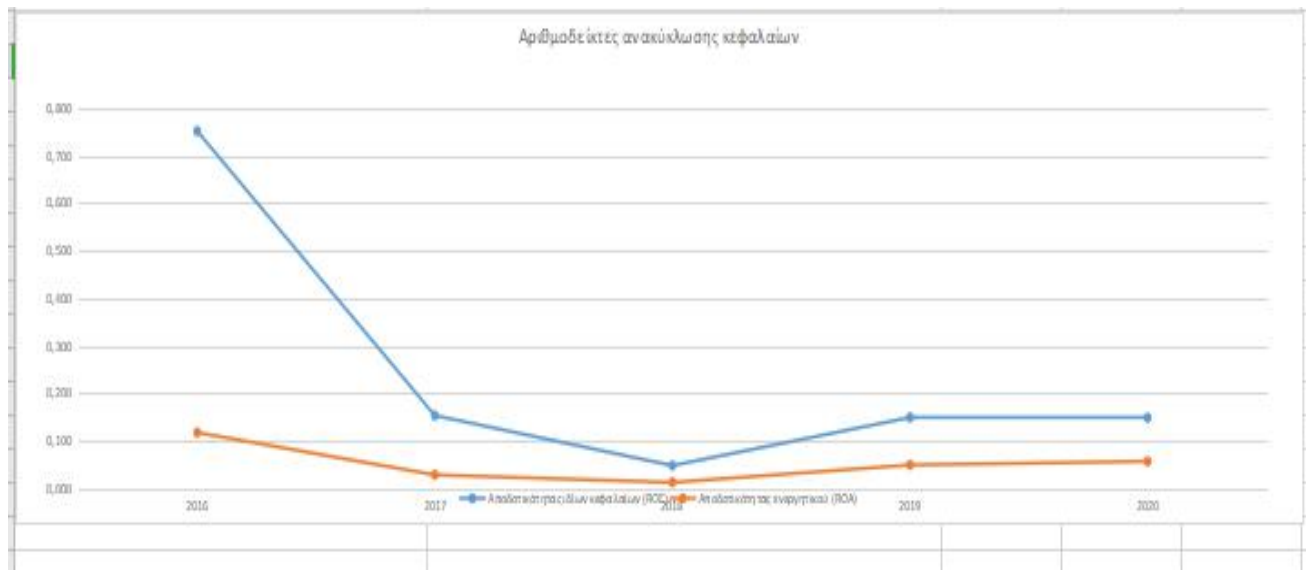
·Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας:

Ο δείκτης **μεικτού περιθωρίου κέρδους** λαμβάνει την τιμή 0,34 μεσοσταθμικά και παραμένει γενικά σταθερός. Στην παρούσα κατάσταση η επιχείρηση δεν έχει αρκετή δυνατότητα να επιτυγχάνει φθηνές αγορές και να πωλεί σε υψηλές τιμές. Στην συνέχεια ο δείκτης **καθαρού περιθωρίου κέρδους** με τιμή 0,32 έχει μεγάλες διακυμάνσεις με αποτέλεσμα να μην είναι τόσο επικερδής η εταιρία καθώς οι επιθυμητές τιμές θα πρέπει να είναι υψηλές.

Επιπλέον, η αποτελεσματικότητα με την οποία τα κεφάλαια των φορέων της επιχείρησης απασχολούνται σε αυτήν παρουσιάζει ο δείκτης **αποδοτικότητας των ιδίων κεφαλαίων** με τιμή 0,2 μεσοσταθμικά. Η ικανότητα της επιχείρησης να επιζήσει οικονομικά προβάλλεται μέσω της **αποδοτικότητας ενεργητικού**, όμως η τιμή 0,05 δεν είναι επαρκής στην απόδοση των συνολικών περουνσιακών στοιχείων.

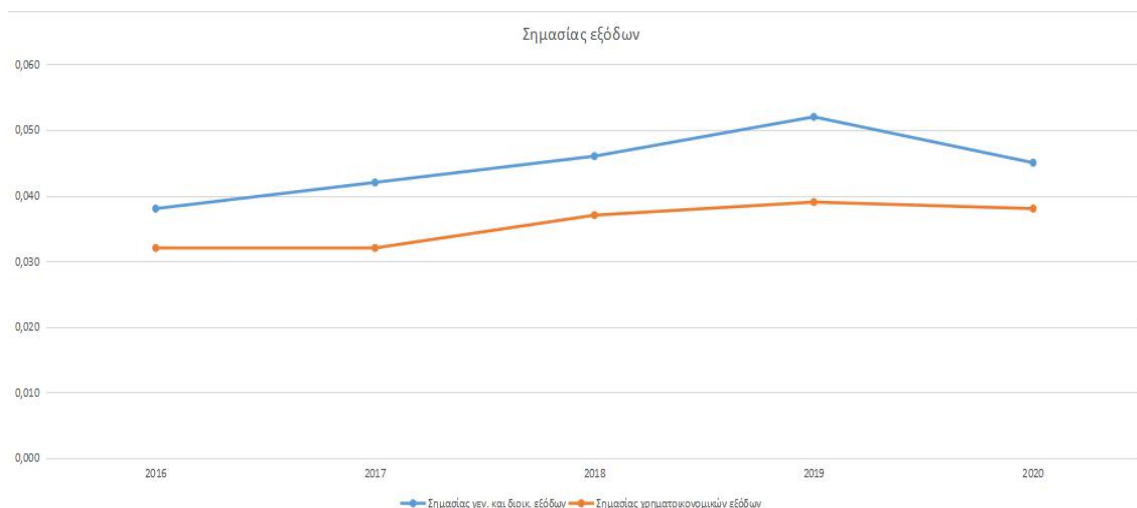
Τέλος, ο αριθμοδείκτης **βιομηχανικής αποδοτικότητας** βρίσκεται κάτω από το 20% που είναι ο συνιστώμενη τιμή που οδηγεί στην μη ικανοποιητική διαχείριση των συνολικών κεφαλαίων της επιχείρησης.





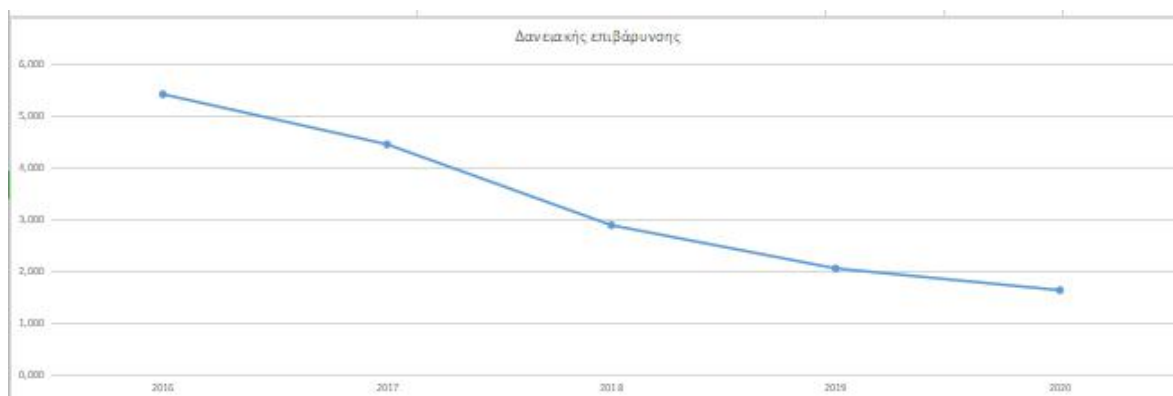
·Αριθμοδείκτες Επίδοσης Διαχείρισης:

Για την διαχείριση των εξόδων σε σχέση με το ποσοστό των πωλήσεων, υπολογίζονται οι αριθμοδείκτες **σημασίας διοικητικών εξόδων** και **χρηματοοικονομικών εξόδων** όπου και στις δύο περιπτώσεις υπάρχει μικρή τιμή στον δείκτη που επιβεβαιώνει το χαμηλό βάρος της εταιρίας για την κάλυψη των εξόδων, όμως η ανοδική πορεία του γραφήματος προβληματίζει την επιχείρηση.



·Αριθμοδείκτες Δομής και Βιωσιμότητας:

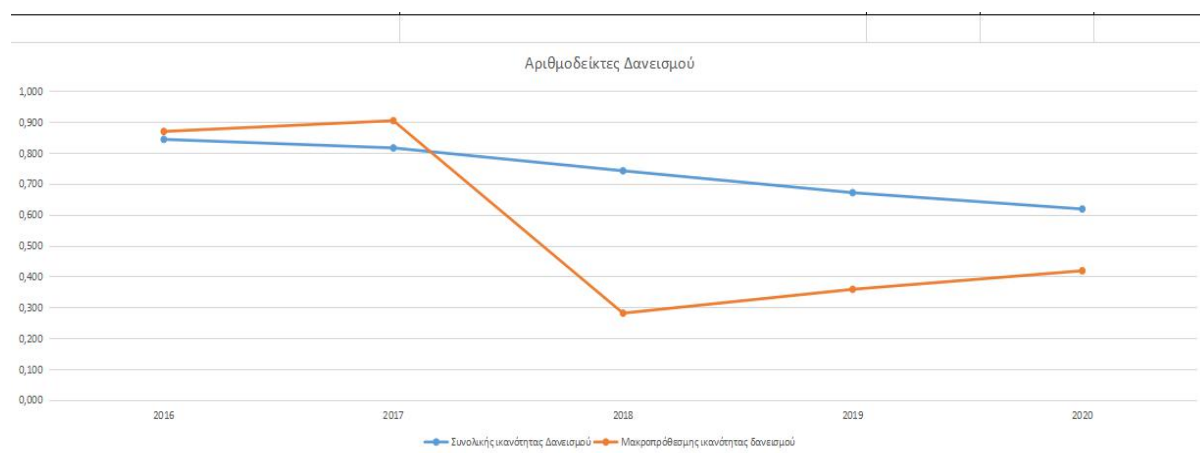
Αναλύοντας τον αριθμό που μπορούν να καλύψουν τα ίδια κεφάλαια τις υποχρεώσεις της επιχείρησης, υπολογίστηκε ο αριθμοδείκτης **δανειακής επιβάρυνσης** με τιμή 3,2 μεσοσταθμικά. Αυτό σημαίνει ότι η συνεισφορά των φορέων του οργανισμού είναι αρκετά μεγαλύτερη από αυτή των πιστωτών.



·Αριθμοδείκτες Φερεγγυότητας:

Ο αριθμοδείκτης **συνολικής ικανότητας δανεισμού** εξηγεί κατά πόσο τα περουσικά στοιχεία της εταιρίας μπορούν να καλύψουν τις μακροπρόθεσμες και βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Η τιμή βρίσκεται στο 0,73 όπου σύμφωνα με τους διεθνούς οργανισμούς χαρακτηρίζεται ικανοποιητική. Αντίστοιχα, ο δείκτης **μακροπρόθεσμης ικανότητας δανεισμού** φέρει τιμή 0,56 μεσοσταθμικά όπου εξίσου πρέπει να λαμβάνει υψηλές τιμές ώστε να αποφύγει την μετακύληση των μακροπρόθεσμων σε βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων. Το έτος 2018-2019 φαίνεται

μια έντονη πτώση του δείκτη με ποσοστό 88% εξαιτίας της μεταφοράς που προαναφέρθηκε.



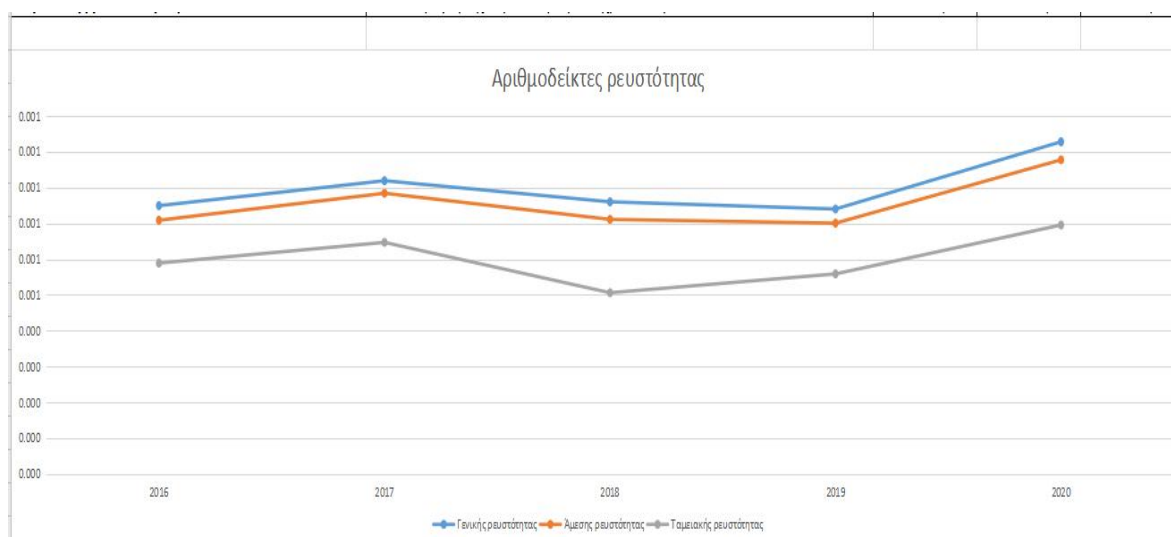
5.6 COSTAMARE

	Δείκτης		Έτη					Μ.Ο.
			2016	2017	2018	2019	2020	
1	Μικτό Περιθώριο κέρδους	Μικτό κέρδος/Πωλήσεις	0,355	0,332	0,308	0,362	0,131	0,29761
2	Καθαρό περιθώριο κέρδους	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Πωλήσεις	0,175	0,177	0,177	0,207	0,019	0,15086
3	Αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων (ROE)	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Ιδια κεφάλαια	0,076	0,060	0,050	0,070	0,007	0,05243
4	Αποδοτικότητα ενεργητικού (ROA)	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Σύνολο ενεργητικού	0,032	0,029	0,022	0,033	0,003	0,02381
5	Βιομηχανική αποδοτικότητα	Κ.π.φ.τ./Σύνολο ενεργητικού	0,063	0,055	0,038	0,057	0,019	0,04658
6	Κυκλοφορία ενεργητικού	Πωλήσεις/Σύνολο ενεργητικού	0,183	0,166	0,125	0,159	0,153	0,15699
7	Κυκλοφορία Ιδίων κεφαλαίων	Πωλήσεις/Ιδια κεφάλαια	0,436	0,338	0,280	0,339	0,341	0,34694
8	Κυκλοφορίας υποχρεώσεων	Πωλήσεις/Υποχρεώσεις	0,315	0,324	0,225	0,299	0,277	0,288
9	Σημασίας γεν. και διοικ. εξόδων	Γεν. και διοικ. Έξοδα/Πωλήσεις	0,023	0,021	0,023	0,018	0,020	0,0209
10	Σημασίας χρηματοοικονομικών εξόδων	Χρηματοοικονομικά έξοδα/Πωλήσεις	0,156	0,169	0,168	0,186	0,149	0,1657
11	Γενικής ρευστότητας	Κυκλοφορούν ενεργητικό/Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	0,749	0,819	0,760	0,740	0,928	0,7993
12	Άμεσης ρευστότητας	Κυκλοφορούν ενεργητικό-Αποθέματα / Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	0,709	0,784	0,711	0,700	0,877	0,75633
13	Ταμειακής ρευστότητας	Διαθέσιμα/Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	0,589	0,647	0,506	0,559	0,695	0,59921
14	Συνολικής ικανότητας Δανεισμού	Σύνολο υποχρεώσεων/Σύνολο ενεργητικού	0,580	0,511	0,555	0,532	0,552	0,5459
15	Μακροπρόθεσμης ικανότητας δανεισμού	Ιδια κεφάλαια/Ιδια κεφάλαια+μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	0,472	0,550	0,480	0,514	0,481	0,49944
16	Ιδιοκτησίας	Ιδια κεφάλαια/Σύνολο κεφαλαίων	0,420	0,489	0,445	0,468	0,448	0,4541
17	Δανειακής επιβάρυνσης	Ξένα κεφάλαια/Ιδια κεφάλαια	1,381	1,044	1,248	1,135	1,232	1,20798

•Αριθμοδείκτες Ρευστότητας:

Το μέτρο της ρευστότητας της επιχείρησης παρουσιάζεται μέσω του δείκτη **γενικής ρευστότητας** ο οποίος λαμβάνει την τιμή 0,79 μεσοσταθμικά. Σύμφωνα με τις διεθνείς νόρμες αυτή η τιμή είναι μη ικανοποιητική για την ασφάλεια των κεφαλαίων κίνησης της εταιρίας.

Εξίσου μη ικανοποιητικός χαρακτηρίζεται ο αριθμοδείκτης **άμεσης ρευστότητας** με τιμή 0,75 κατά μέσο όρο, γεγονός που προβληματίζει την διοίκηση ώστε να καλύψει τις τρέχουσες υποχρεώσεις της. Ωστόσο σχετικά ικανοποιητική φαίνεται η τιμή του δείκτη **ταμειακής ρευστότητας** με 0,59 μεσοσταθμικά που αφορά την κάλυψη των υποχρεώσεων μέσω των διαθέσιμων. Τέλος, για το 2020 υπήρχαν θετικές ποσοστιαίες μεταβολές σε σύγκριση με το 2019 της τάξης 25%.



·Αριθμοδείκτες Αποδοτικότητας:

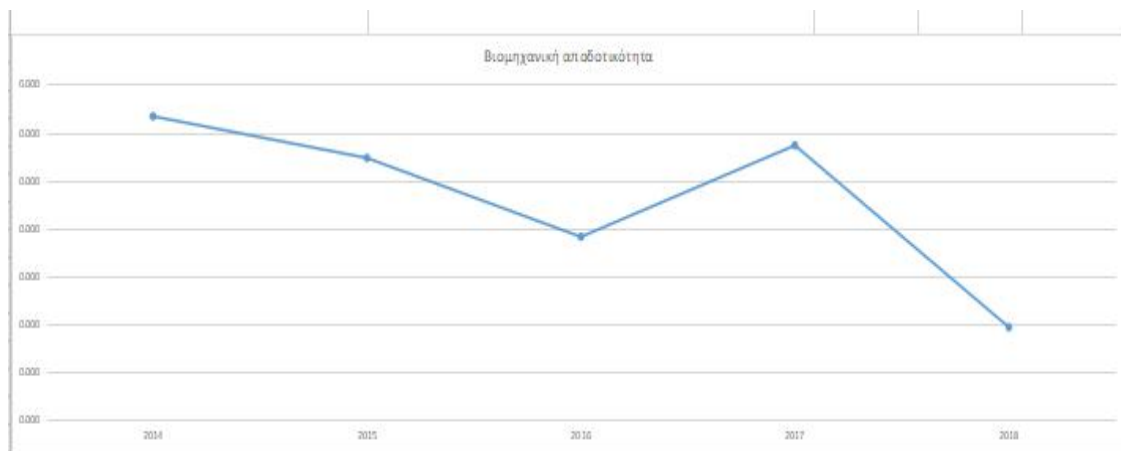
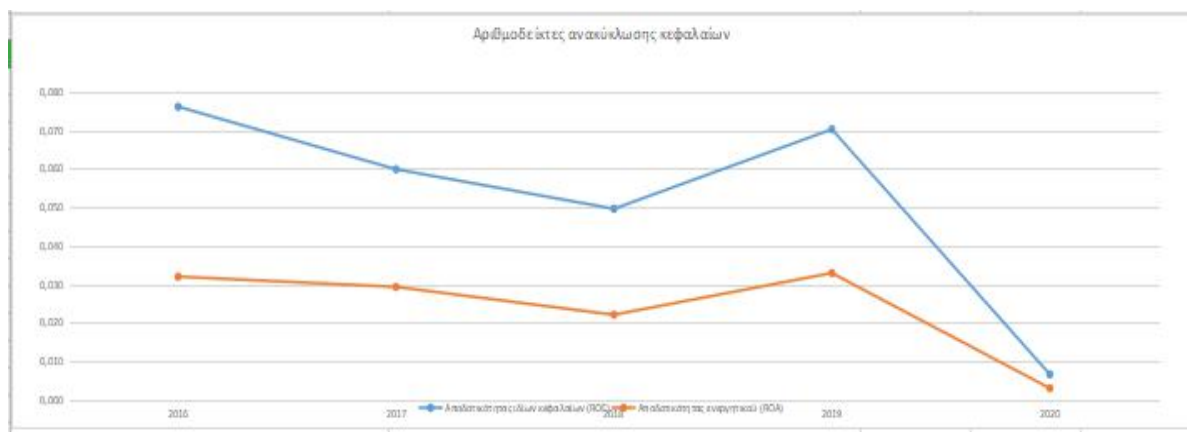
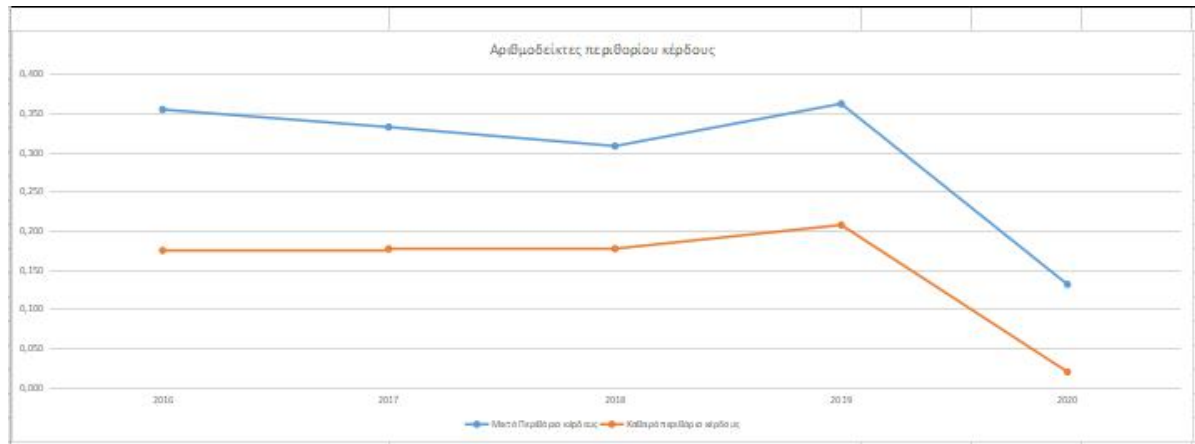
Η χαμηλή τιμή του δείκτη **μεικτού περιθωρίου κέρδους** δείχνει ότι η επιχείρηση δεν μπορεί να αντιμετωπίσει τα έξοδα και να έχει αύξηση καθαρού κέρδους. Ειδικά για το 2020 όπου διαπιστώνεται μια έντονη πτώση των λοιπών συνήθων εσόδων.

Το **καθαρό περιθώριο κέρδους** δείχνει το ποσοστό του κέρδους που μένει στην επιχείρηση έπειτα από την αφαίρεση του κόστους πωληθέντων και τα λοιπά έξοδα, κάτι που δεν απεικονίζει η τιμή του 0,15 κατά μέσο όρο. Αντίστοιχα και σε αυτόν τον δείκτη έχουμε έντονη πτώση την χρονιά της πανδημίας.

Ένας σημαντικός δείκτης για τόσο για τους μετόχους αλλά και για την διοίκηση αποτελεί αυτός της **αποδοτικότητας των ιδίων κεφαλαίων**. Η τιμή του ωστόσο είναι στο 0,05 μεσοσταθμικά που σημαίνει ότι δεν αξιοποιούνται κατάλληλα οι πόροι της εταιρίας για κερδοφορία. Εν συνεχεία, ο αριθμοδείκτης **αποδοτικότητας ενεργητικού** με τιμή 0,02 μεσοσταθμικά απεικονίζει επίσης την έλλειψη των κερδών, αυτή την φορά επί του συνόλου των επενδυμένων στοιχείων που βρίσκονται στην κατοχή της εταιρίας.

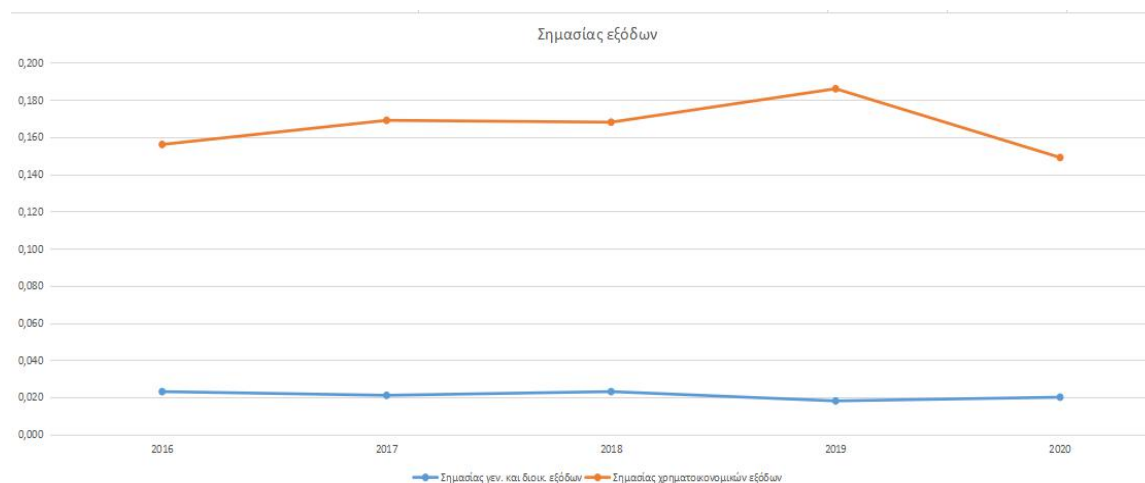
Δύο ακόμα αριθμοδείκτες που παρουσιάζουν τον βαθμό χρησιμοποίησης των περιουσιακών στοιχείων σε σχέση με τις πωλήσεις είναι οι δείκτες **κυκλοφορίας ενεργητικού και κυκλοφορίας των ιδίων κεφαλαίων**, με τις τιμές να παραμένουν χαμηλές μεσοσταθμικά με 0,15 και 0,34 αντίστοιχα.

Τέλος, ο δείκτης **βιομηχανικής αποδοτικότητας** παρουσιάζει μια πτώση το 2020 εξαιτίας της πανδημίας, αλλά και η τιμή του με την πάροδο των χρόνων μαρτυρά την μη αποτελεσματική διαχείριση των συνολικών κεφαλαίων της επιχείρησης.



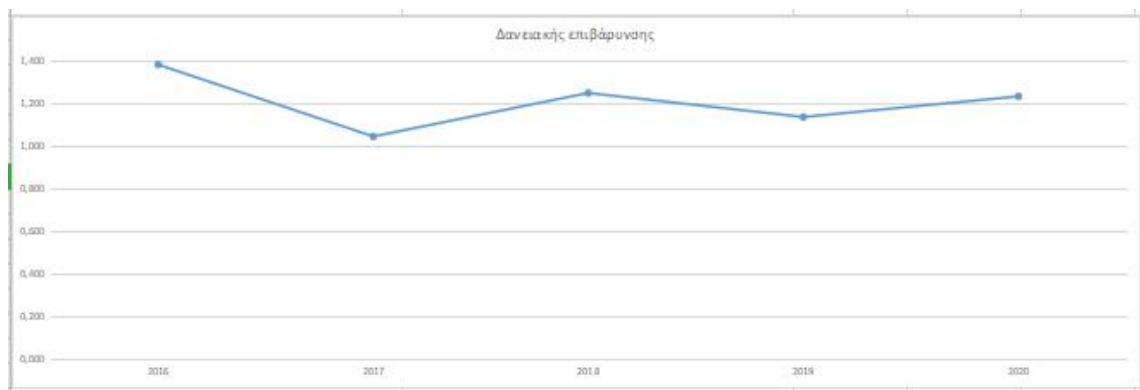
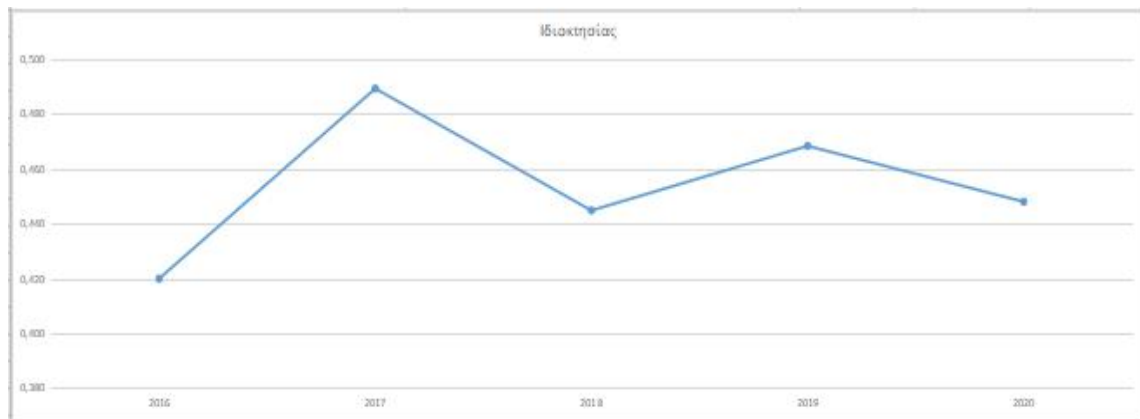
·Αριθμοδείκτες Επίδοσης Διαχείρισης:

Με τους αριθμοδείκτες **διοικητικών και χρηματοοικονομικών εξόδων** να λαμβάνουν χαμηλές τιμές, έγκειται η αποτελεσματικότητα των πωλήσεων να καλύψουν τα εκάστοτε έξοδα της επιχείρησης. Τα γενικά έξοδα είναι σταθερά και με πιο μικρές τιμές σε σχέση με τα χρηματοοικονομικά έξοδα, τα οποία παρουσιάζουν διακυμάνσεις.



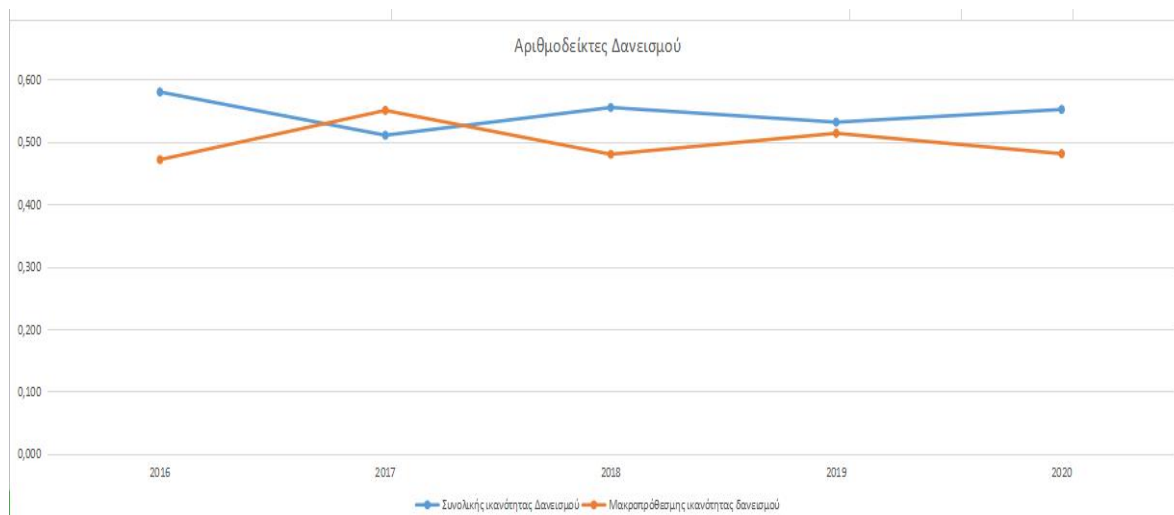
·Αριθμοδείκτες Δομής και Βιωσιμότητας:

Ο αριθμοδείκτης **ιδιοκτησίας** έχει άμεση επιρροή από την καθαρή θέση της επιχείρησης και μαρτυρά το μέρος του συνόλου των κεφαλαίων που δεν είναι δανεισμός ή υποχρεώσεις σε τρίτους. Η τιμή του παραμένει σταθερή με 0,45 μεσοσταθμικά. Επιπρόσθετα, ο δείκτης **δανειακής επιβάρυνσης** προβλέπει ότι συνεισφορά των φορέων του οργανισμού είναι μεγαλύτερη από αυτή των επενδυτών. Έτσι, η τιμή 1,2 που λαμβάνει κατά μέσο όρο επιβεβαιώνει ακόμα ότι με τα ίδια κεφάλαια η εταιρία είναι σε θέση να καλύψει μια μονάδα ξένων κεφαλαίων. Για το 2020 παρατηρείται αύξηση 8% στον δείκτη δανειακής επιβάρυνσης έναντι του 2019.



·Αριθμοδείκτες Φερεγγυότητας:

Ο αριθμοδείκτης **συνολικής ικανότητας δανεισμού** παρουσιάζει σε τι βαθμό καλύπτονται οι συνολικές υποχρεώσεις από τη περιουσία της επιχείρησης. Ο δείκτης υπολογίζεται 0,54 μεσοσταθμικά και χαρακτηρίζεται ικανοποιητικός από τους αρμόδιους φορείς. Ο δείκτης **μακροπρόθεσμης ικανότητας δανεισμού** επιχειρεί να μετακυλήσει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις σε μακροπρόθεσμες, δεδομένο που δεν απεικονίζεται στα αποτελέσματα του δείκτη που βρίσκονται στο 0,49 κατά μέσο όρο και με αρκετές διακυμάνσεις.



Συμπερασματικά, η Ελληνική ναυτιλία φαίνεται ότι επηρεάστηκε αρκετά από την πανδημία και επιβεβαιώνεται από τα αποτελέσματα που προέκυψαν στην ανάλυση. Αρχικά, η Κίνα με τα περιοριστικά μέτρα που έθεσε στα τέλη του 2019, που απαγόρευαν την ναύλωση κάθε πλοίου στους λιμένες της, μείωσε δραματικά τις θαλάσσιες μεταφορές και συνεπώς τα έσοδα των επιχειρήσεων. Συνακόλουθα, ορισμένες επιχειρήσεις δεν ήταν κατάλληλα προετοιμασμένες ώστε να αντιμετωπίσουν μια τέτοια κατάσταση με τον δείκτη ρευστότητας να παρουσιάζει σημαντική πτώση. Το μεγαλύτερο ποσοστό των εταιριών παρουσιάζει διακυμάνσεις στους δείκτες δανειακής επιβάρυνσης με αύξηση 15% κατά μέσο όρο που οδηγεί στην αναζήτηση ξένων κεφαλαίων προκειμένου να καλύψουν τις ανάγκες τις εταιρίες. Τέλος, οι δείκτες μικτού και καθαρού περιθωρίου κέρδους που απεικονίζουν την ικανότητα της επιχείρησης να κερδοφορεί, στην προκειμένη περίπτωση δεν φαίνεται κάτι ανάλογο καθώς οι περιορισμένες μεταφορές τόσο υγρού όσο και ξηρού φορτίου μείωσαν αισθητά τις πωλήσεις. Ωστόσο, ένα θετικό στοιχείο αποτελεί το γεγονός ότι παρά τα χαμηλά έσοδα, οι εταιρίες δεν παρουσιάζουν ζημίες όπου θα αντιστοιχούσαν σε αρνητικές τιμές των δεικτών. Εξαίρεση του κανόνα αποτελεί η ναυτιλιακή εταιρία Dynagas LNG, με σημαντική αύξηση κερδών για το 2020, συνεχίζοντας τη θετική εικόνα των τελευταίων ετών. Ο κύκλος εργασιών της εταιρείας έφτασε τα €137,2 εκατ. για το σύνολο του 2020, οριακά αυξημένος κατά 4,7% σε σχέση με το 2019 (€130,9 εκατ.). Για το δ' τρίμηνο, τα έσοδα έφτασαν τα €34,4 εκατ., στα ίδια ακριβώς επίπεδα με το ίδιο διάστημα του 2019 (€34,3 εκατ.). Τα καθαρά κέρδη της εταιρείας αυξήθηκαν εντυπωσιακά κατά 85%, φτάνοντας τα €34,1 εκατ. στο σύνολο του έτους, έναντι κερδών ύψους €3,6 εκατ. έναν χρόνο νωρίτερα. Αντίστοιχα, τα κέρδη για το Q4 έφτασαν τα €10,6 εκατ. έναντι €5,5 εκατ. το τελευταίο τέταρτο του 2019 με ποσοστό 92%.

Αντίθετα, η ναυτιλιακή εταιρία Diana όπου μεταφέρει ξυρό φορτίο χύδην ανέφερε στις καταστάσεις της καθαρή ζημία 7,4 εκατομμυρίων ευρώ και καθαρή ζημία αποδίδεται σε κοινούς μετόχους ύψους 8,9 εκατομμυρίων ευρώ για το τέταρτο τρίμηνο του 2020, συμπεριλαμβανομένης ζημίας απομείωσης ύψους 1,9 εκατομμυρίων ευρώ. Αυτό συγκρίνεται με καθαρή ζημία 14,0 εκατομμυρίων ευρώ και καθαρή ζημία που αποδίδεται στους κοινούς μετόχους ύψους 15,4 εκατομμυρίων ευρώ που αναφέρθηκε το τέταρτο τρίμηνο του 2019, συμπεριλαμβανομένης ζημίας απομείωσης αξίας 6,5 εκατομμυρίων ευρώ και απώλειας 3,3 εκατομμυρίων ευρώ από την πώληση πλοίων.

Τα έσοδα από χρονοναύλωση ήταν 42,7 εκατομμύρια ευρώ για το τέταρτο τρίμηνο του 2020 με μείωση 17%, έναντι 51,5 εκατομμυρίων ευρώ για το ίδιο τρίμηνο του 2019. Η μείωση των εσόδων από ναύλωση χρόνου οφείλεται κυρίως στη μείωση των ημερών ιδιοκτησίας που προέκυψε από την πώληση δύο πλοίων το 2020 και επίσης λόγω των μειωμένων μέσων χρεώσεων χρονοναύλωσης που πέτυχε η εταιρεία για τα πλοία της κατά τη διάρκεια του τριμήνου. Οι καθαρές ζημίες για το 2020 ανήλθαν σε 134,2 εκατομμύρια ευρώ και οι καθαρές ζημίες που αποδόθηκαν σε κοινούς μετόχους ανήλθαν σε 140,0 εκατομμύρια ευρώ, συμπεριλαμβανομένων ζημιών απομείωσης 104,4 εκατομμυρίων ευρώ και απώλειας 1,1 εκατομμυρίων ευρώ από την πώληση πλοίων. Αυτό συγκρίνεται με καθαρή ζημία 10,5 εκατομμυρίων ευρώ και καθαρή ζημία που αποδίδεται στους κοινούς μετόχους ύψους 16,3 εκατομμυρίων ευρώ για το 2019, συμπεριλαμβανομένης ζημίας απομείωσης αξίας 14,0 εκατομμυρίων ευρώ και απώλειας 6,2 εκατομμυρίων ευρώ από την πώληση πλοίων. Τα έσοδα από χρονοναύλωση ήταν 169,7 εκατομμύρια ευρώ για το 2020, έναντι 220,7 εκατομμυρίων ευρώ για το 2019. Τέλος, 50% μείωση σημειώθηκε στο σύνολο των εταιριών που σημείωσαν πτώση στην ρευστότητα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

Στην συνέχεια γίνεται αναφορά σε διεθνής εταιρίες με έδρες την Γερμανία, την Δανία, την Αμερική, την Σιγκαπούρη και την Φιλανδία. Με την επιλογή αυτή απεικονίζεται το παγκόσμιο πρόβλημα που επέφερε η πανδημία στις ναυτιλιακές εταιρίες.

ΠΡΟΦΙΛ ΔΙΕΘΝΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

6.1 HAPAG-LLOYD

Η Hapag-Lloyd είναι μια κορυφαία παγκόσμια ναυτιλιακή εταιρεία με 237 σύγχρονα πλοία, με 11,8 εκατομμύρια TEU (ισοδύναμη μονάδα είκοσι ποδιών χωρητικότητας φορτίου) μεταφοράς ετησίως, περίπου 13.100 εργαζόμενοι με κίνητρα σε 395 γραφεία σε 129 χώρες. Η Hapag-Lloyd προσφέρει έναν στόλο συνολικής χωρητικότητας 1,7 εκατομμυρίων TEU, καθώς και ένα απόθεμα εμπορευματοκιβωτίων περίπου 2,7 εκατομμυρίων TEU, συμπεριλαμβανομένου ενός από τους μεγαλύτερους και πιο σύγχρονους στόλους εμπορευματοκιβωτίων. Συνολικά 122 υπηρεσίες τακτικών γραμμών παγκοσμίως εξασφαλίζουν γρήγορες και αξιόπιστες συνδέσεις μεταξύ περισσότερων από 600 λιμένων σε όλες τις ηπείρους.

Η πανδημία κοροναϊού έχει σημαντικό αντίκτυπο στη βιομηχανία logistics και θα συνεχίσει να προκαλεί διαταραχές για αρκετό καιρό. Η πλειοψηφία τους εργάζεται από το σπίτι. Η βιομηχανία έχει υποστεί σημαντικές αλλαγές τα τελευταία χρόνια. Από το 2014 η βιομηχανία έχει περάσει από ένα ισχυρό κύμα ενοποίησης με αποτέλεσμα το σημερινό τοπίο λιγότερων και μεγαλύτερων εταιριών. Η Hapag-Lloyd υπήρξε ένας πολύ ενεργός οδηγός σε αυτήν τη διαδικασία και σήμερα είναι περισσότερο από δύο φορές μεγαλύτερος από ότι πριν από τέσσερα χρόνια, μετά την επιτυχημένη ενσωμάτωση CSAV και UASC.

6.2 MAERSK

Η εταιρία ιδρύθηκε στις 16 Απριλίου 1904 στην πόλη Svendborg. Παρά τις αρχικές δυσκολίες, κατάφεραν να συγκεντρώσουν αρκετά κεφάλαια για να αγοράσουν ένα μεταχειρισμένο ατμόπλοιο στις 6 Οκτωβρίου 1904. Ονόμασαν το πλοίο SVENDBORG από την πατρίδα του και την ιδιοκτήτρια εταιρεία. Η ανάπτυξη του βασικού εμπορευματοκιβωτίου στα μέσα της δεκαετίας του 1960 ξεκίνησε μια επανάσταση στο παγκόσμιο εμπόριο. Η Maersk δεν ήταν πρόδρομος στο εμπόριο, αλλά καθώς αυξήθηκε η ζήτηση από τους πελάτες, ξεκίνησε να εμπορευματοκιβωτίζει την αρχική διαδρομή από το 1928 το 1975. Εννέα νέα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παραγγέλθηκαν και στις 5 Σεπτεμβρίου 1975, ο ADRIAN MÆRSK αναχώρησε από το Newark των ΗΠΑ μεταφέροντας 385 εμπορευματοκιβώτια. Καθώς η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων επεκτάθηκε στη δεκαετία του 1970, η ανάγκη για βέλτιστη χρήση του χώρου του εμπορευματοκιβωτίου αυξήθηκε (ενοποίηση φορτίου).

Αυτή η απαίτηση παροχής υπηρεσιών από τους πελάτες οδήγησε στη δημιουργία του εμπορευματοκιβωτίου Mercantile με θυγατρικές στην Ταϊβάν, το Χονγκ Κονγκ και τη Σιγκαπούρη. Οι δραστηριότητες συνεχίστηκαν στη Maersk Logistics και τώρα αποτελεί ολοκληρωμένη εταιρία προσφοράς υπηρεσιών αλυσίδας εφοδιασμού.

Από τότε που εισήλθε στην επιχείρηση εμπορευματοκιβωτίων, η Maersk Line είχε επενδύσει σε τερματικές εγκαταστάσεις σε όλο τον κόσμο. Το χαρτοφυλάκιο των τερματικών αυξήθηκε σημαντικά με την εξαγορά της Sea-Land το 1999 και αποφασίστηκε η ίδρυση της APM Terminal ως ανεξάρτητης επιχειρηματικής μονάδας που παρέχει λιμενικές και εσωτερικές υποδομές.

Για τρίτη φορά σε 10 χρόνια, η Odense Steel Shipyard παρέδωσε το μεγαλύτερο δοχείο εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο, αυτή τη φορά με χωρητικότητα άνω των 15.000 εμπορευματοκιβωτίων εικοσιπέντε ποδιών. Η Maersk Line έλαβε συνολικά οκτώ σκάφη αυτού του μεγέθους.

Όταν η Sea-land αποκτήθηκε το 1999, η απόκτηση περιλάμβανε ένα χαρτοφυλάκιο τερματικών εμπορευματοκιβωτίων και δραστηριότητες logistics. Η Mercantile (ιδρύθηκε το 1977) ενσωμάτωσε τη θαλάσσια εφοδιαστική με το νέο όνομα Maersk Logistics στις αρχές του 2000. Η Damco Sea & Air (ιδρύθηκε το 1905 ως CWH van Dam & Co) ήταν ο προωθητικός βραχίονας της P&O Nedlloyd Logistics και αποκτήθηκε μαζί με το δραστηριότητες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στην P&O Nedlloyd το 2005. Τέσσερα χρόνια αργότερα, η Maersk Logistics και η Damco συγχωνεύτηκαν με την επωνυμία Damco.

Το 2013, παραδόθηκε το πρώτο κοντέινερ Triple-E. Το πλοίο πήρε το όνομά του από τον αείμνηστο Mærsk Mc-Kinney Møller, ο οποίος πέθανε το προηγούμενο έτος. Κατά την παράδοση, το MÆRSK MC-KINNEY MØLLER ήταν το μεγαλύτερο πλοίο στον κόσμο, με μήκος 400 μέτρα, χωρητικότητα άνω των 18.000 εμπορευματοκιβωτίων 20 ποδιών και 165.000 χωρητικότητας νεκρού βάρους.

Τα μοναδικά σχεδιαστικά χαρακτηριστικά της σειράς Triple-E διασφαλίζουν περισσότερα ενεργειακά αποδοτικά πλοία, οικονομία κλίμακας, ενώ ταυτόχρονα μειώνουν σημαντικά τις εκπομπές CO₂ ανά δοχείο.

Τον Σεπτέμβριο του 2017, η A.P. Moller - Maersk σύνταξε συμφωνία πώλησης των μετοχών της Maersk Tankers στην APMH Invest, θυγατρική της 100% της A.P. Møller Holding A / S, που ελέγχει τον μέτοχο της A.P. Moller - Maersk.

Η Maersk Tankers ιδρύθηκε το 1928, όταν τα πρώτα πέντε δεξαμενόπλοια μπήκαν στο στόλο της Maersk. Ο A.P. Møller είχε συνειδητοποιήσει αυτήν τη νέα επιχειρηματική ευκαιρία όταν η ζήτηση για προϊόντα πετρελαίου αυξήθηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1920 και το 1927 έβαλε μια παραγγελία για πέντε νεόκτιστα δεξαμενόπλοια. Η μεταφορά αργού πετρελαίου ήταν η κύρια δραστηριότητά κατά την περίοδο 1950-1975.

Τον Απρίλιο του 2019, ο A. P. Moller - Maersk ξεκίνησε τον διαχωρισμό και την απομάκρυνση της Maersk Drilling και των δραστηριοτήτων της. Στη συνέχεια, η Maersk Drilling έγινε μια ξεχωριστή εισηγμένη εταιρεία στο Nasdaq Copenhagen.

Η Maersk Drilling ιδρύθηκε το 1972 με σκοπό την κατοχή και τη λειτουργία εγκαταστάσεων για εταιρείες με ενδιαφέροντα στην εξερεύνηση πετρελαίου.

6.3 EAGLE BULK

Η Eagle Bulk Shipping Inc. ("Eagle"), είναι ένας πλήρως ολοκληρωμένος χειριστής πλοιοκτήτη με έδρα τις ΗΠΑ και ασχολείται με την παγκόσμια μεταφορά εμπορευμάτων ξηρού φορτίου. Με έδρα στο Στάμφορντ, στο Κονέκτικατ, με γραφεία στη Σιγκαπούρη και την Κοπεγχάγη, η Eagle επικεντρώνεται αποκλειστικά στο τμήμα πλοίων ξηρού φορτίου μεσαίου μεγέθους και κατέχει έναν από τους μεγαλύτερους στόλους σκαφών Supramax / Ultramax στον κόσμο. Η Εταιρεία παρέχει όλες τις υπηρεσίες διαχείρισης, συμπεριλαμβανομένων: στρατηγικών, εμπορικών, επιχειρησιακών, τεχνικών και διοικητικών.

Τα σκάφη Supramax / Ultramax θεωρούνται τα πιο ευπροσάρμοστα μεταξύ των διαφόρων τύπων πλοίων ξηρού φορτίου λόγω του μεγέθους και των προδιαγραφών τους. Με μέγεθος νεκρού βάρους ("DWT") που κυμαίνεται από 50 έως 65 χιλιάδες μετρικούς τόνους και μήκος περίπου 200 μέτρα, τα σκάφη μπορούν να φιλοξενήσουν μεγάλες ποσότητες φορτίου και να καλέσουν τη συντριπτική πλειονότητα των λιμένων σε όλο τον κόσμο. Επιπλέον, όλα τα σκάφη είναι εξοπλισμένα με γερανούς και αρπάγες, προσφέροντας στα πλοία τη δυνατότητα φόρτωσης και εκφόρτωσης φορτίων χωρίς την ανάγκη λιμενικού εξοπλισμού / υποδομής στην ξηρά.

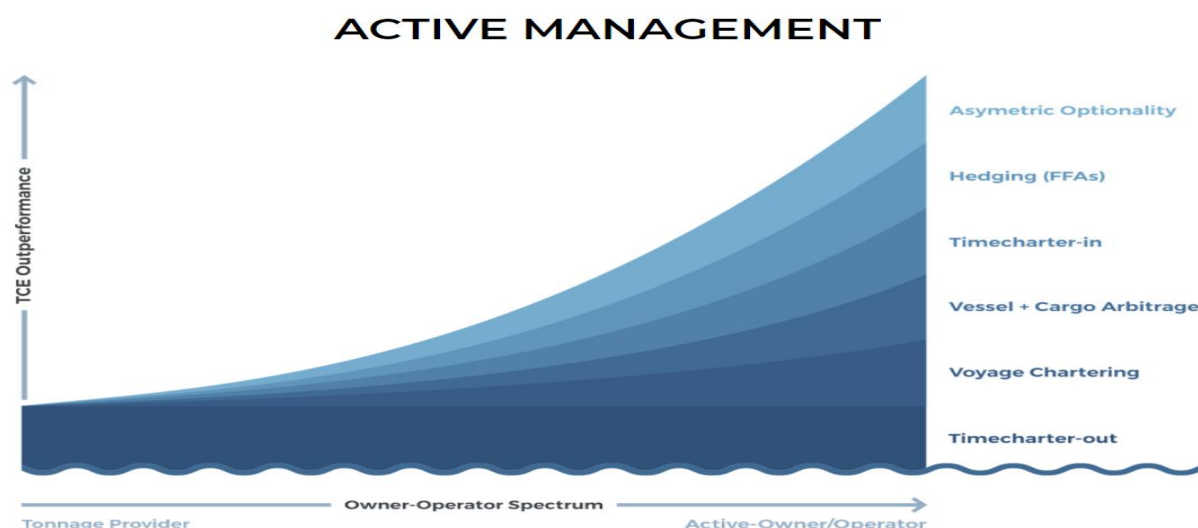
Η Εταιρεία παρέχει λύσεις μεταφοράς σε μια διαφορετική ομάδα πελατών, συμπεριλαμβανομένων: ανθρακωρύχων, παραγωγών, εμπόρων και τελικών χρηστών.

Τα τυπικά φορτία που μεταφέρονται περιλαμβάνουν τόσο μεγάλα φορτία χύδην (άνθρακας, σιτηρά και σιδηρομεταλλεύματα) όσο και δευτερεύοντα φορτία (λίπασμα, προϊόντα χάλυβα, petcoke, τσιμέντο, δασικά προϊόντα και άλλα).

Ιδρύθηκε το 2005 με έναν αρχικό στόλο 11 πλοίων και ένα απλό επιχειρηματικό μοντέλο, η Eagle έχει εξελιχθεί σε έναν από τους κορυφαίους χειριστές πλοίων ξηρού φορτίου στον κόσμο. Τον Σεπτέμβριο του 2015, η Εταιρεία υιοθέτησε μια νέα στρατηγική «ενεργού διαχείρισης» για την απασχόληση στόλου με στόχο τη βελτιστοποίηση της απόδοσης εσόδων και τη μεγιστοποίηση των κερδών βάσει προσαρμοσμένης στον κίνδυνο.

Μέσω της εκτέλεσης διαφόρων εμπορικών στρατηγικών που χρησιμοποιούνται στα παγκόσμια γραφεία συναλλαγών στις ΗΠΑ, την Ευρώπη και την Ασία, η Eagle κατάφερε να επιτύχει βελτιωμένα ισοδύναμα χρονοδιαγράμματα (ή "TCE") και να ξεπεράσει τον σχετικό δείκτη αγοράς (Baltic Supramax Index) σε μια συνεπή βάση.

Οι εμπορικές στρατηγικές που χρησιμοποιεί η επιχείρηση παρουσιάζονται με ένα σχετικό γράφημα.



Το γράφημα εξηγεί την αποτελεσματικότητα της εταιρίας που επιδιώκει από κάτω προς τα πάνω την υπεραπόδοση, με τελευταίο συντελεστή την ασύμμετρη προαιρετικότητα και αντίστοιχα από αριστερά προς τα δεξιά το φάσμα χειριστή ιδιοκτήτη.

6.4 VIKING LINES

Μια νέα εποχή στα ταξίδια επιβατών μεταξύ της ηπειρωτικής Φινλανδίας, των Νήσων Åland και της Σουηδίας ξεκίνησε αργά την άνοιξη του 1959. Τότε δημιουργήθηκε το πρώτο γνήσιο πορθμείο της Βαλτικής Θάλασσας, το S / S Viking τέθηκε σε υπηρεσία για τη Viking Line από μια νέα εταιρεία που ονομάζεται Vikinglinjen Ab, η οποία ιδρύθηκε με πρωτοβουλία ενός καπετάνιου της captainland, Gunnar Eklund.

Τρεις ναυτιλιακές εταιρείες, οι Vikinglinjen Ab, Rederi AB Slite και Ålandsfärjan Ab (αργότερα SF Line Ab), σύντομα άρχισαν να συνεργάζονται μέσω μιας κοινής εταιρείας μάρκετινγκ που ονομάζεται Oy Viking Line Ab. Αφού δύο από τις εταιρείες χαρτοφυλακίου σταμάτησαν να διαπραγματεύονται, η εταιρεία μάρκετινγκ έγινε πλήρως θυγατρική της SF Line. Σήμερα λειτουργεί με την εμπορική ονομασία Viking Line Abp και είναι η κορυφαία στην αγορά γραμμή κρουαζιέρας και πορθμείων στη Βαλτική.

Πάνω από πενήντα πλοία έχουν πλεύσει στους στόλους των ναυτιλιακών εταιρειών των Βίκινγκ από τότε που ξεκίνησε η τακτική κυκλοφορία των φέρι το 1959. Κατά τις δεκαετίες, το μέγεθος, οι υπηρεσίες και το εύρος των αξιοθέατων αυτών των πλοίων έχουν υποστεί δραματικές αλλαγές.

Τα σκάφη Viking Line συνδυάζουν την πολυτέλεια και την πολυτέλεια των κρουαζιερόπλοιων με καταστρώματα οχημάτων υψηλής χωρητικότητας, ικανοποιώντας έτσι τις ανάγκες της κυκλοφορίας φορτίου και των τουριστών που επιθυμούν να συνεχίσουν το ταξίδι τους με αυτοκίνητο. Το Viking Line Group παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών και φορτίου χρησιμοποιώντας τα πλοία Amorella, Gabriella, Mariella, Rosella, Viking Cinderella, Viking Grace και Viking XPRS.



6.5 DFDS

Το 1866 τρεις δανικές ναυτιλιακές εταιρείες συγχωνεύθηκαν για να σχηματίσουν την παλαιότερη μεγάλη ναυτιλιακή εταιρεία στη Δανία: DFDS, "Det Forenede Dampskibs - Selskab" (The United Steamship Company). Σήμερα η DFDS είναι μια οικονομικά υγιής εταιρεία, που αναπτύσσεται όμορφα επειδή, όλα τα χρόνια της ύπαρξής της, ιδιαίτερα των πιο πρόσφατων, έχει καταλάβει πώς να προσαρμόζει την επιχειρηματική της ιδέα ή τη φιλοσοφία, όταν είναι απαραίτητο.

Το DFDS εξακολουθεί να ταξιδεύει σε μερικές από τις ίδιες διαδρομές που ξεκίνησαν το 1800.

Με μια νέα στρατηγική από το 2007, η εστίαση ήταν στην αύξηση της κερδοφορίας των υπάρχουσών δραστηριοτήτων, προκειμένου να προετοιμαστούν για νέες εξαγορές. Αυτός ο στρατηγικός στόχος επιτεύχθηκε το 2010 όταν η DFDS έκανε τη μεγαλύτερη και πιο σημαντική απόκτηση στην ιστορία της, αναλαμβάνοντας την Norfolkline από την AP Moller - Maersk. Η Norfolkline διέθετε ναυτιλιακές διαδρομές στο αγγλικό κανάλι, τη Βόρεια Θάλασσα και τη Θάλασσα της Ιρλανδίας και είχε επίσης σημαντικές δραστηριότητες εφοδιαστικής. Επιπλέον, το 2010 η DFDS πούλησε την DFDS Canal Tours, καθώς δεν θεωρήθηκε ως βασική δραστηριότητα και δεν παρήγαγε συνέργειες με τις άλλες δραστηριότητες του Ομίλου DFDS.

Το 2008 η Niels Smedegaard εισήγαγε μια νέα δομή και όρισε μια νέα εκτελεστική επιτροπή. Το 2010, όταν ολοκληρώθηκε η εξαγορά της Norfolkline, η Niels Smedegaard παρουσίασε την παρούσα δομή: ένα τμήμα ναυτιλίας και ένα τμήμα logistics για τις εμπορικές δραστηριότητες και ένα τμήμα χρηματοδότησης.

Το 2010 η DFDS εισήγαγε μια νέα στρατηγική επωνυμίας με νέα χρώματα για τα πλοία και τα ρυμουλκούμενα, και τα νέα εμπορικά σήματα DFDS Seaways και DFDS Logistics αντικατέστησαν όλα τα προηγούμενα ονόματα. Υπήρχε επίσης μια νέα οπτική ταυτότητα για την εταιρεία, η οποία βασίστηκε στον Σταυρό της Μάλτας, το οποίο αποτελεί μέρος του λογότυπου της εταιρείας από το 1866.

Αυτό το λογότυπο βελτιώθηκε περαιτέρω και ενημερώθηκε το 2015. Αργότερα, το 2010/2011, οι μη επικερδείς διαδρομές στη Θάλασσα της Ιρλανδίας πωλήθηκαν στην εταιρεία πορθμείων Stena (Μπέλφαστ - HB) που εδρεύει στη Σουηδία ή έκλεισαν (Δουβλίνο - HB). Μεταξύ 2012 και 2019, οι ακόλουθες εταιρείες logistics εξαγοράστηκαν από την DFDS: Karlshamn Express (2012), εταιρείες ψυχρής αλυσίδας Steff και Quayside (2014). Η Shetland Transport αγοράστηκε το 2016, η Italcargo με έδρα τη Σουηδία το 2017, η Alpha Trans με έδρα την Ολλανδία το 2017 και η Huisman το 2018. Η φινλανδική εταιρεία logistics Freeco ακολούθησε το 2019. Η βρετανική εταιρεία παροχής υπηρεσιών διανομής ψαριών Colley brothers έγινε μέλος του DFDS το 2019.

Το 2019 η DFDS άνοιξε μια νέα διαδρομή μεταξύ του Γκέτεμποργκ και του Zeebrugge, κυρίως για την εξυπηρέτηση της σουηδικής εταιρείας χαρτιού Stora Enso. Δύο πλοία που λειτουργούσαν στην προηγούμενη διαδρομή (Schieborg και Slingeborg, τα οποία μετονομάστηκαν Belgia Seaways και Gothia Seaways) καταλήφθηκαν από την DFDS. Το 2020 το DFDS επηρεάστηκε μαζικά από την πανδημία COVID-19 και τους ταξιδιωτικούς περιορισμούς μεταξύ χωρών. Τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν την διαδρομή Άμστερνταμ - Νιουκάσλ δοκιμάστηκαν για αρκετούς μήνες, όπως και τα πλοία στη διαδρομή Όσλο - Κοπεγχάγη. Όταν η διαδρομή Κοπεγχάγη - Όσλο άνοιξε ξανά στις 4 Ιουλίου 2020, το DFDS άνοιξε επίσης μια νέα διαδρομή μεταξύ Frederikshavn και Oslo, που εξυπηρετήθηκε επίσης από τα πλοία Oslo, Pearl και Crown Seaways. Το COVID-19 επηρέασε τις λειτουργίες, τα προγράμματα και τα αποτελέσματα του DFDS καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και προκάλεσε απολύσεις περίπου 10% του συνόλου των εργαζομένων. Αναγκάζει επίσης νέους τρόπους εργασίας από το σπίτι, χρησιμοποιώντας ψηφιακές λύσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

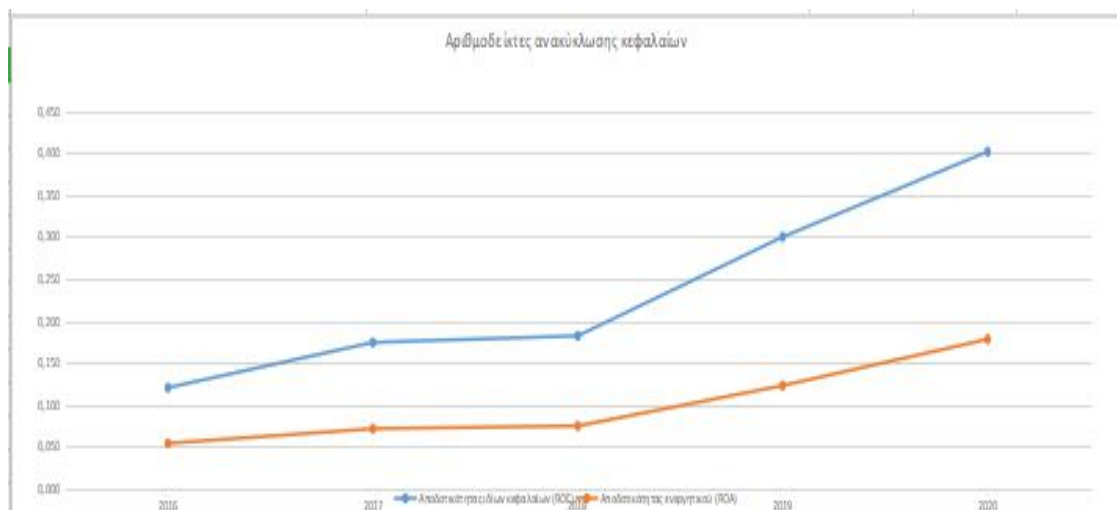
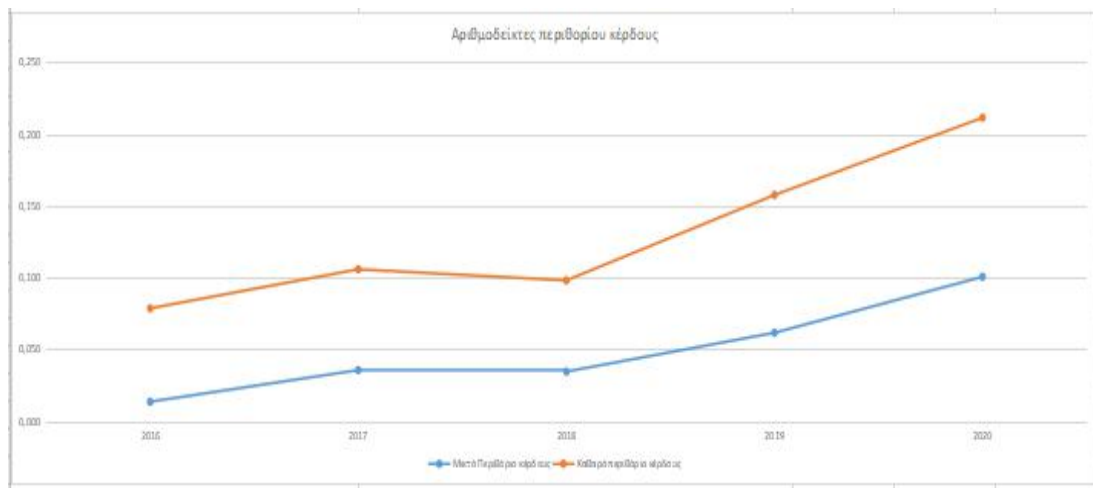
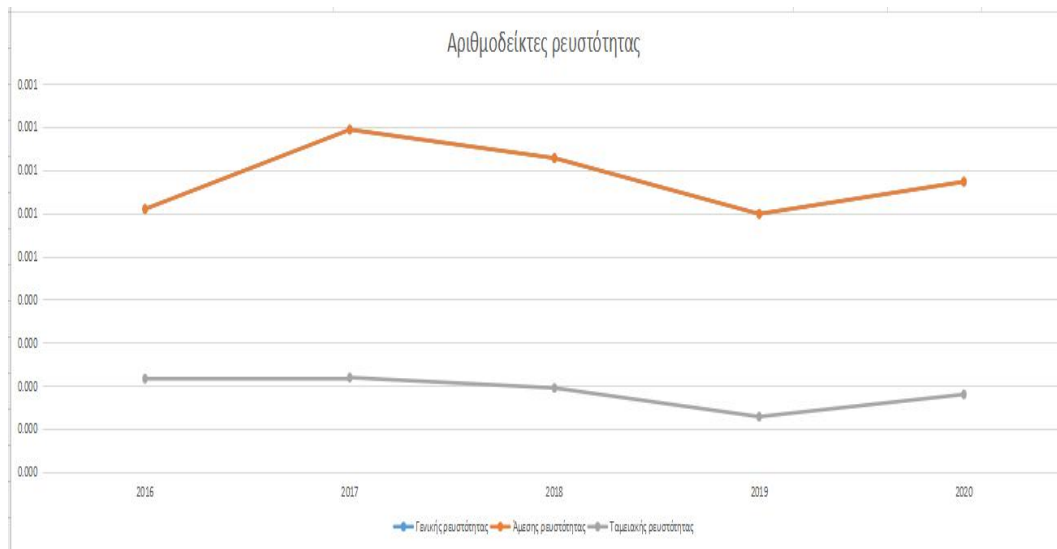
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

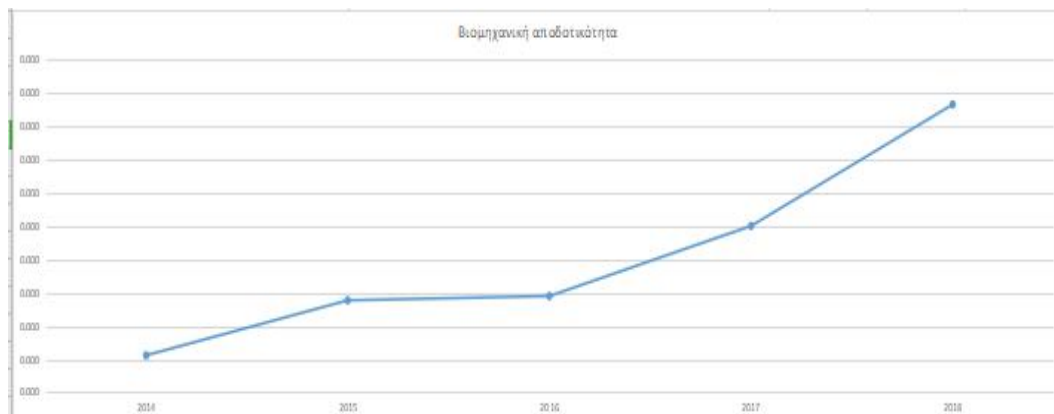
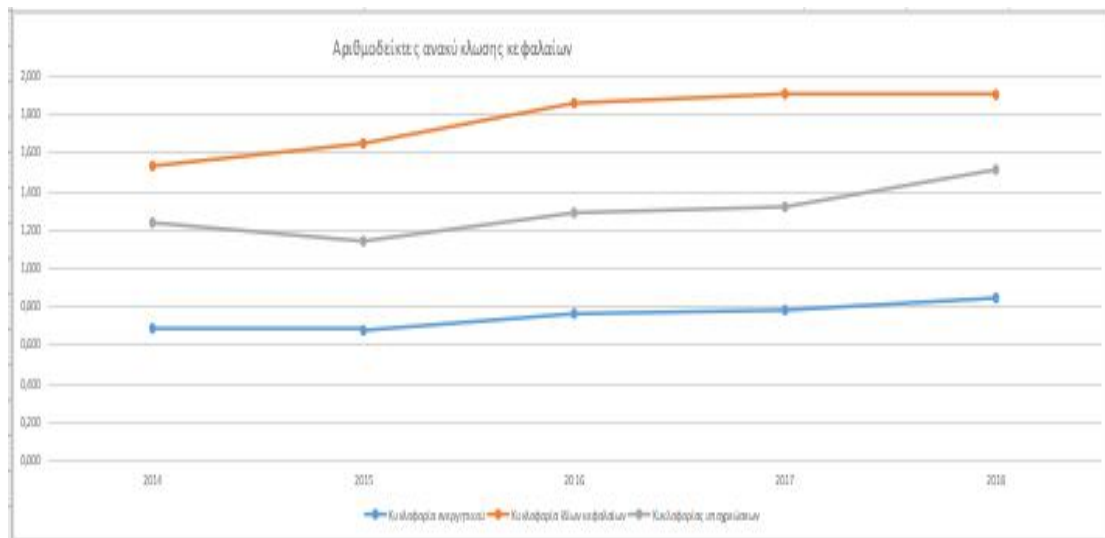
Σε αυτό το κεφάλαιο γίνεται αναλυτική περιγραφή των αποτελεσμάτων από τις χρηματοοικονομικές αναλύσεις των διεθνών ναυτιλιακών εταιριών κατά την περίοδο της πανδημίας. Επιλέχθηκαν εταιρίες που δραστηριοποιούνται με την μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, ξηρού φηρτίου καθώς και μεταφορά επιβατών. Σημαντική είναι η απόκτηση μιας σφαιρικής εικόνα γύρω από τις επιπτώσεις του Covid-19 στον τομέα της ναυτιλίας και στην συγκεκριμένη περίπτωση πέρα από τα Ελληνικά ύδατα.

7.1 HAPAG-LLOYD

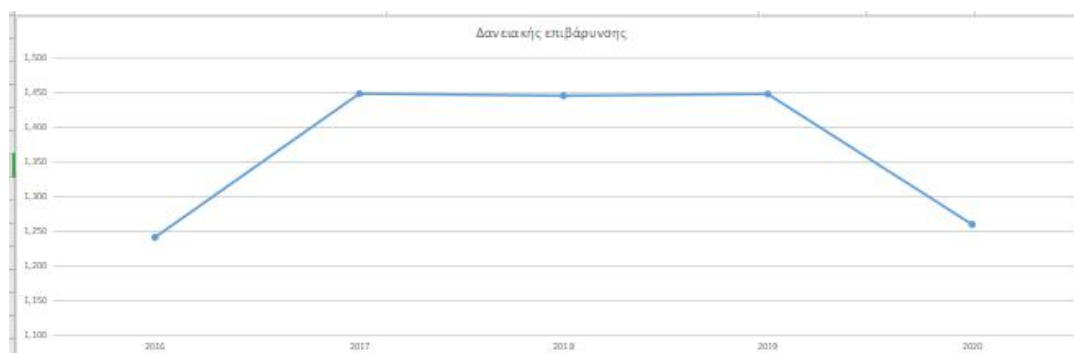
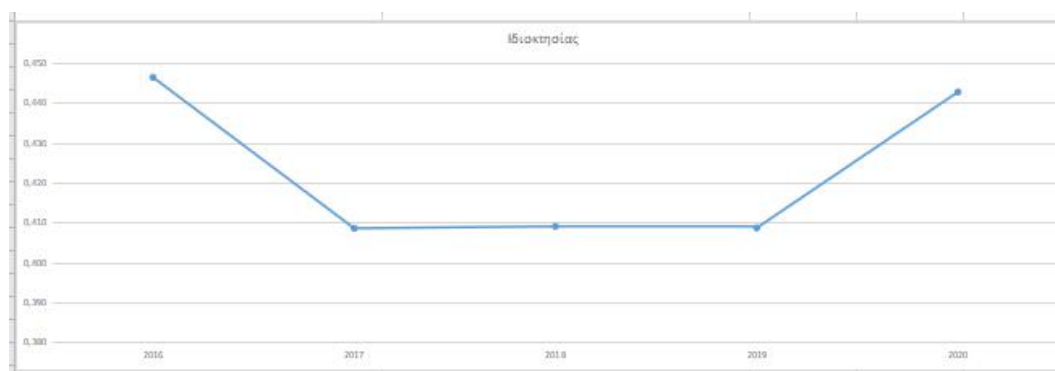
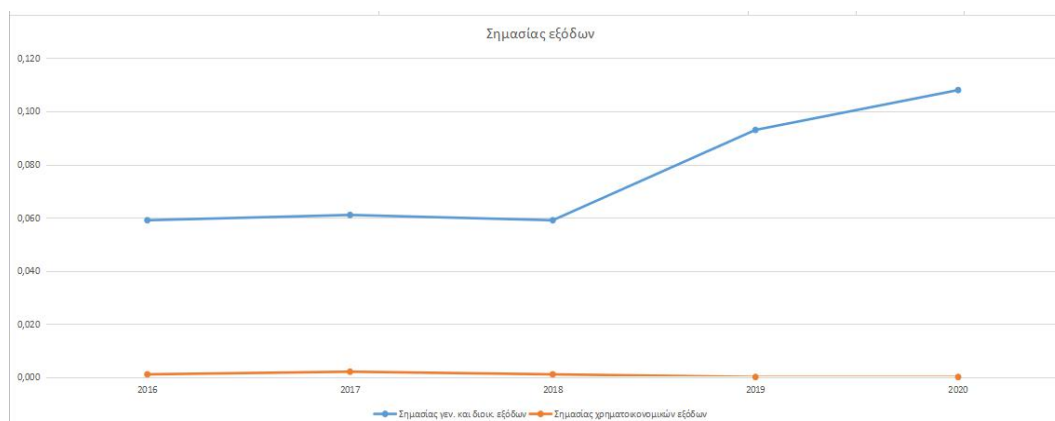
	Δείκτης		Έτη					Μ.Ο.
			2016	2017	2018	2019	2020	
1	Μικτό Περιθώριο κέρδους	Μικτό κέρδος/Πωλήσεις	0,013	0,035	0,034	0,061	0,101	0,04908
2	Καθαρό περιθώριο κέρδους	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Πωλήσεις	0,079	0,106	0,098	0,158	0,211	0,13024
3	Αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων (ROE)	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Ιδία κεφάλαια	0,120	0,174	0,182	0,300	0,402	0,23553
4	Αποδοτικότητα ενεργητικού (ROA)	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Σύνολο ενεργητικού	0,054	0,071	0,074	0,123	0,178	0,09991
5	Βιομηχανική αποδοτικότητα	Κ.π.φ.τ./Σύνολο ενεργητικού	0,011	0,028	0,029	0,050	0,087	0,04091
6	Κυκλοφορία ενεργητικού	Πωλήσεις/Σύνολο ενεργητικού	0,683	0,673	0,759	0,778	0,841	0,74675
7	Κυκλοφορία Ιδίων κεφαλαίων	Πωλήσεις/Ιδία κεφάλαια	1,529	1,646	1,856	1,904	1,900	1,76704
8	Κυκλοφορίας υποχρεώσεων	Πωλήσεις/Υποχρεώσεις	1,233	1,137	1,285	1,316	1,509	1,2961
9	Σημασίας γεν. και διοικ. εξόδων	Γεν. και διοικ. Έξοδα/Πωλήσεις	0,059	0,061	0,059	0,093	0,108	0,0759
10	Σημασίας χρηματοοικονομικών εξόδων	Χρηματοοικονομικά έξοδα/Πωλήσεις	0,001	0,002	0,001	0,000	0,000	0,0008
11	Γενικής ρευστότητας	Κυκλοφορούν ενεργητικό/Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	0,609	0,793	0,727	0,598	0,673	0,68016
12	Άμεσης ρευστότητας	Κυκλοφορούν ενεργητικό-Αποθέματα / Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	0,609	0,793	0,727	0,598	0,673	0,68016
13	Ταμειακής ρευστότητας	Διαθέσιμα/Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	0,216	0,219	0,195	0,128	0,180	0,18742
14	Συνολικής ικανότητας Δανεισμού	Σύνολο υποχρεώσεων/Σύνολο ενεργητικού	0,554	0,591	0,591	0,591	0,557	0,5769
15	Μακροπρόθεσμης ικανότητας δανεισμού	Ιδία κεφάλαια/Ιδία κεφάλαια+μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	0,582	0,502	0,525	0,542	0,590	0,54834
16	Ιδιοκτησίας	Ιδία κεφάλαια/Σύνολο κεφαλαίων	0,446	0,409	0,409	0,409	0,443	0,4231
17	Δανειακής επιβάρυνσης	Ξένα κεφάλαια/Ιδία κεφάλαια	1,240	1,448	1,445	1,447	1,259	1,36755

Η επιχείρηση με βάση τους δείκτες ρευστότητας δεν παρουσιάζει ικανοποιητικές τιμές, δεδομένο που απεικονίζει την δυσκολία να αντιμετωπίσει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Όμοια οι αριθμοδείκτες αποδοτικότητας λαμβάνουν χαμηλές τιμές που εκφράζουν κατά πόσο η εταιρία λειτουργήσει αποτελεσματικά παράγοντας κέρδη. Μεγάλη διακύμανση για όλους τους δείκτες αποδοτικότητας φαίνεται το 2018 που δηλώνει ότι η επιχείρηση είχε περισσότερες ζημιές.

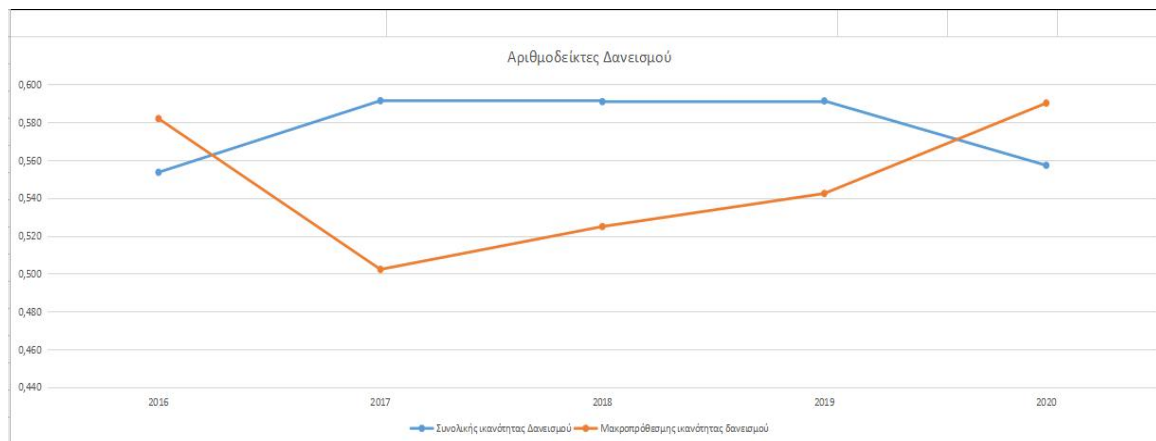




Ένα σημαντικό σημείο της επιχείρησης μαρτυρούν οι δείκτες επίδοσης διαχείρισης που αποτελούνται από τους αριθμοδείκτες **γενικών και χρηματοοικονομικών εξόδων**. Οι χαμηλές τιμές των δεικτών φανερώνουν το μικρό βάρος στην κάλυψη των εξόδων της επιχείρησης, ωστόσο τα έτη 2019-2020 υπάρχει μια σημαντική αύξηση για τα γενικά έξοδα της τάξεως 81% σε σύγκριση με το 2018, ενώ τα χρηματοοικονομικά έξοδα να παραμένουν σταθερά κοντά μηδέν. Επιπλέον, οι δείκτες δομής και βιωσιμότητας αντιστοιχούν στους αριθμοδείκτες **ιδιοκτησίας και δανειακής επιβάρυνσης**, με τον πρώτο να παραμένει διαχρονικά σταθερός ενώ ο δεύτερος μαρτυρά την μείωση των ιδίων κεφαλαίων μέσα από την ανοδική τάση του δείκτη.



Τέλος, οι δείκτες φερεγγυότητας συμβάλλουν στην ικανότητα δανεισμού της επιχείρησης. Ο αριθμοδείκτης συνολικής **ικανότητας δανεισμού** είναι σταθερός με τιμή 0,57 μεσοσταθμικά ενώ ο δείκτης **μακροπρόθεσμης ικανότητας δανεισμού** 0,54 μεσοσταθμικά ο οποίος όπς παρουσιάζεται στο γράφημα έπειτα από μια έντονη πτώση, συνεχίζει ανοδική πορεία.

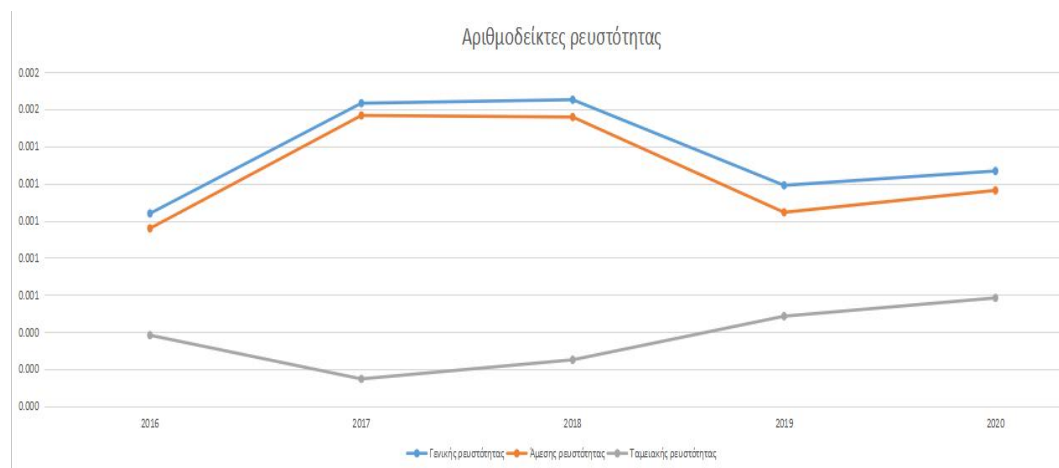


7.2 MAERSK

	Δείκτης		Έτη					Μ.Ο.
			2016	2017	2018	2019	2020	
1	Μικτό Περιθώριο κέρδους	Μικτό κέρδος/Πωλήσεις	0,897	0,879	0,901	0,852	0,800	0,86587
2	Καθαρό περιθώριο κέρδους	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Πωλήσεις	-0,020	0,009	-0,002	0,014	0,074	0,01527
3	Αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων (ROE)	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Ιδια κεφάλαια	-0,017	0,009	-0,002	0,019	0,096	0,02102
4	Αποδοτικότητα ενεργητικού (ROA)	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Σύνολο ενεργητικού	-0,009	0,005	-0,001	0,010	0,053	0,01142
5	Βιομηχανική αποδοτικότητα	Κ.π.φ.τ./Σύνολο ενεργητικού	0,040	0,056	0,067	0,103	0,147	0,08265
6	Κυκλοφορία ενεργητικού	Πωλήσεις/Σύνολο ενεργητικού	0,452	0,493	0,693	0,702	0,708	0,60979
7	Κυκλοφορία Ιδίων κεφαλαίων	Πωλήσεις/Ιδια κεφάλαια	0,862	0,992	1,176	1,349	1,288	1,13325
8	Κυκλοφορίας υποχρεώσεων	Πωλήσεις/Υποχρεώσεις	0,952	0,981	1,689	1,464	1,573	1,33184
9	Σημιασίες γεν. και διοικ. εξόδων	Γεν. και διοικ. Έξοδα/Πωλήσεις	0,134	0,098	0,117	0,109	0,114	0,1143
10	Σημιασίες χρηματοοικονομικών εξόδων	Χρηματοοικονομικά έξοδα/Πωλήσεις	0,046	0,064	0,036	0,033	0,045	0,0447
11	Γενικής ρευστότητας	Κυκλοφορούν ενεργητικό/Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	1,038	1,632	1,651	1,190	1,267	1,35542
12	Άμεσης ρευστότητας	Κυκλοφορούν ενεργητικό-Αποθέματα / Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	0,958	1,566	1,557	1,044	1,162	1,25755
13	Ταμειακής ρευστότητας	Διαθέσιμα/Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	0,382	0,147	0,250	0,485	0,583	0,36953
14	Συνολικής ικανότητας Δανεισμού	Σύνολο υποχρεώσεων/Σύνολο ενεργητικού	0,475	0,503	0,410	0,479	0,450	0,4636
15	Μακροπρόθεσμης ικανότητας δανεισμού	Ιδια κεφάλαια/Ιδια κεφάλαια+μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	0,637	0,648	0,738	0,633	0,670	0,66525
16	Ιδιοκτησίας	Ιδια κεφάλαια/Σύνολο κεφαλαίων	0,525	0,497	0,590	0,521	0,550	0,5364
17	Δανειακής επιβάρυνσης	Ξένα κεφάλαια/Ιδια κεφάλαια	0,905	1,012	0,696	0,921	0,819	0,87051

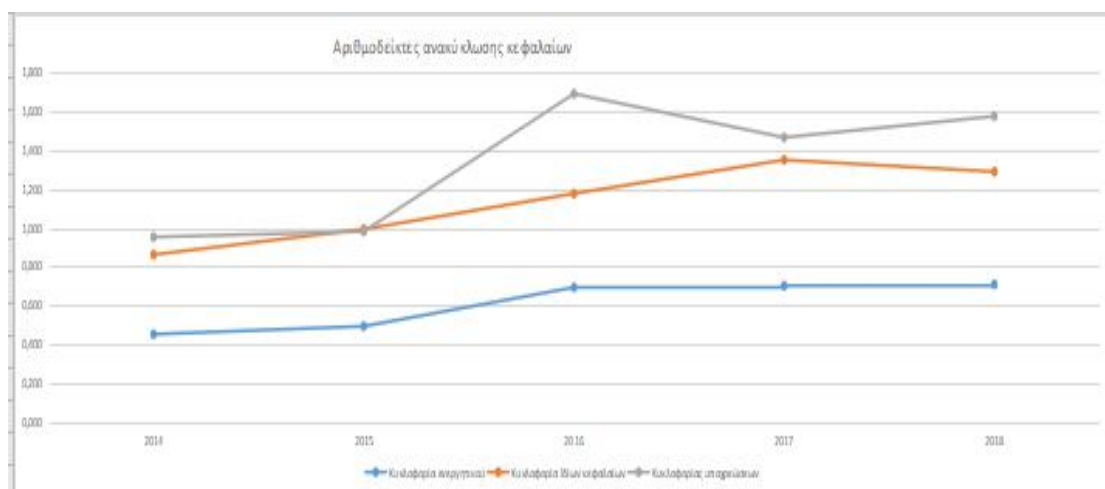
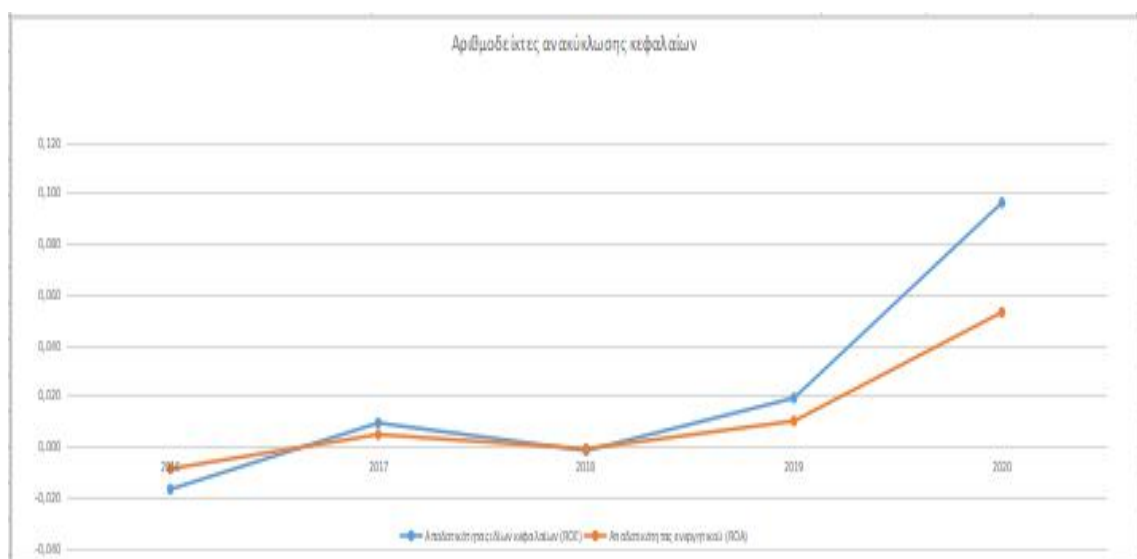
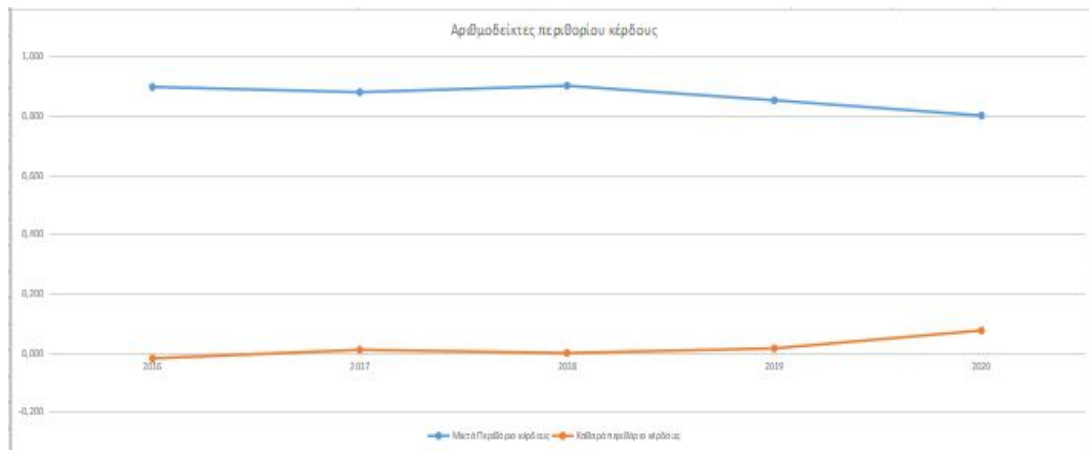
Αναλύοντας τους δείκτες ρευστότητας και συγκεκριμένα ο αριθμοδείκτης **γενικής ρευστότητας** εξετάζει αν τα κυκλοφοριακά περυσιακά στοιχεία της επιχείρησης μπορούν να ανταποκριθούν εγκαίρως στις υποχρεώσεις της. Η τιμή του δείκτη είναι 1.35 μεσοσταθμικά και δεν θεωρείται ικανοποιητική. Η διαφορά με τον δείκτη **άμεσης ρευστότητας** είναι ότι ο τελευταίος λαμβάνει υπόψη και τα αποθέματα της εταιρίας, έχοντας την τιμή 1,25 που δηλώνει ότι τα στοιχεία μετατρέπονται σε μετρητά.

Ακολουθεί ο δείκτης **ταμειακής ρευστότητας** όπου περιγράφει την ικανότητα της επιχείρησης να εξοφλήσει τις τρέχουσες και ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις της με τα μετρητά που διαθέτει. Ωστόσο η τιμή του δείκτη δεν μαρτυρά κάτι ανάλογο με 0,36 μεσοσταθμικά, έχοντας μια έντονη πτώση τα έτη 2017-2018.

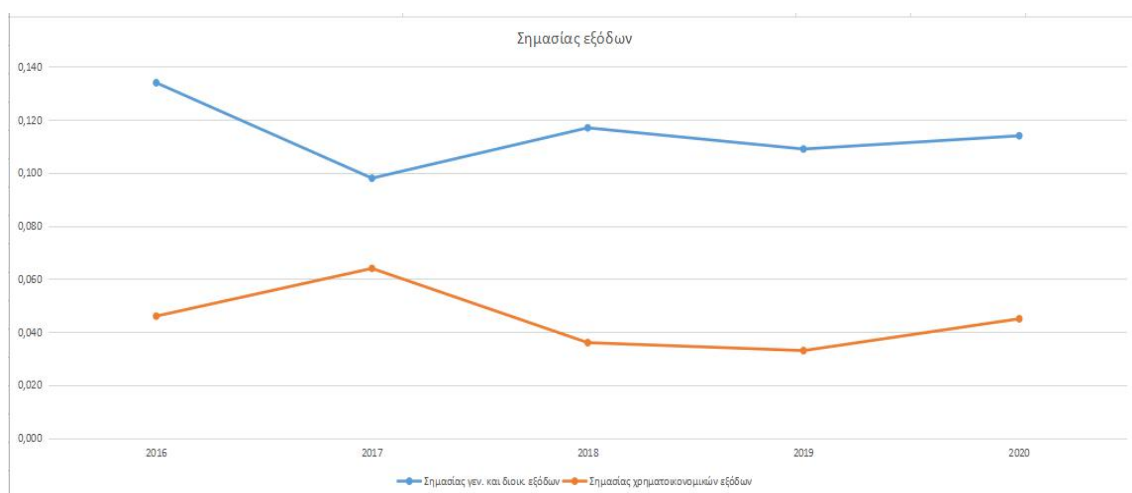


Στην συνέχεια εξετάζονται οι δείκτες αποδοτικότητας, με τον δείκτη **μικτού περιθωρίου κέρδους** να εκφράζει το ποσοστιαίο μέγεθος μικτού κέρδους επί των παρεχόμενων υπηρεσιών, παραμένοντας σταθερός με τιμή 0,86 κατά μέσο όρο. Σε αντίθεση με το **καθαρό περιθώριο κέρδους** που λαμβάνει χαμηλές τιμές, σημειώνοντας ακόμα και αρνητικές που εκφράζουν ζημίες για την επιχείρηση. Συνακόλουθα ο δείκτης **αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων** μαρτυρά την αποτελεσματικότητα, με την οποία τα κεφάλαια των φορέων της επιχείρησης απασχολούνται σε αυτήν. Η τιμή ωστόσο είναι μη ικανοποιητική με 0,02 μεσοσταθμικά. Εξίσου μη ικανοποιητικές τιμές λαμβάνει ο δείκτης **αποδοτικότητας ενεργητικού** με συνεχείς διακυμάνσεις όπως και οι προηγούμενοι.

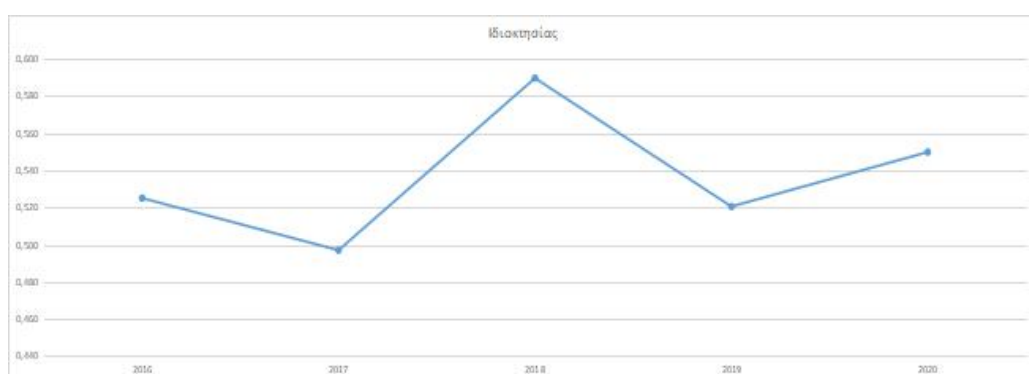
Επιπλέον πληροφορίες παρέχονται από τον αριθμοδείκτη **κυκλοφορίας ενεργητικού**, ο οποίος δείχνει αν υπάρχει υπερεπένδυση κεφαλαίων στην επιχείρηση σε σχέση με τις πωλήσεις. Οι τιμές του δείκτη ακολουθούν ανοδική τάση συμβάλλοντας στην θετική πορεία της εταιρίας. Ο αριθμοδείκτης **κυκλοφορίας ιδίων κεφαλαίων** δείχνει τις πωλήσεις που πραγματοποίησε η εταιρία με κάθε μονάδα ιδίων κεφαλαίων με την τιμή 1,3 μεσοσταθμικά να μοιάζει ικανοποιητική.

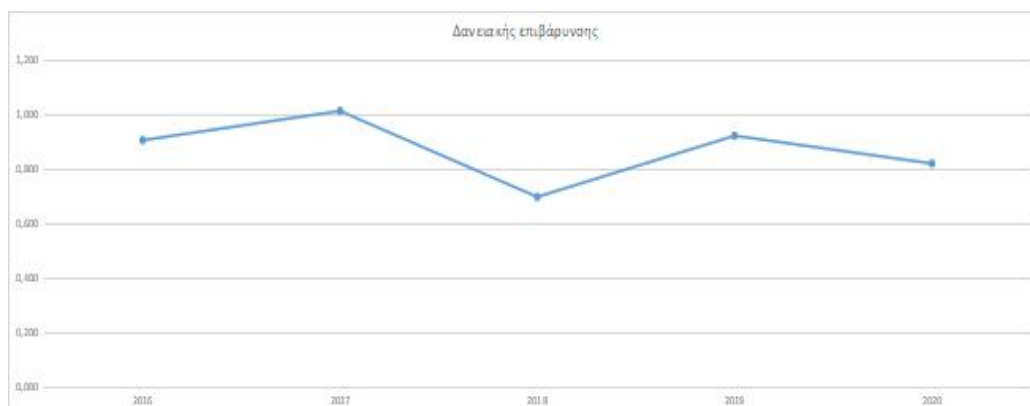


Ενδιαφέρον φαίνεται το γράφημα των **γενικών και χρηματοοικονομικών εξόδων** όπου επιθυμητές είναι οι χαμηλές τιμές και μια γενικότερη εικόνα είναι ότι τα έξοδα ακολουθούν σχετικά την τάση των πωλήσεων.



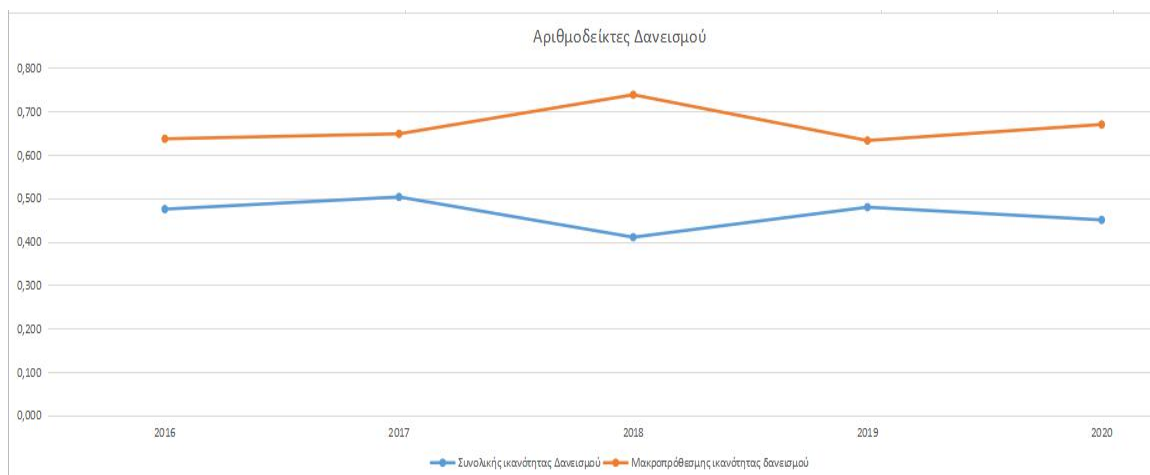
Ο αριθμοδείκτης **ιδιοκτησίας** μάρτυρα το μέρος του συνόλου των κεφαλαίων το οποίο δεν είναι δανεισμός ή υποχρεώσεις προς τρίτους. Για κάθε 1 € παθητικού αντιστοιχούν 0,53 € ίδια κεφάλαια μεσοσταθμικά. Αντίστοιχα ο αριθμοδείκτης **δανειακής επιβάρυνσης** δείχνει πόσες φορές τα ίδια κεφάλαια μπορούν να καλύψουν τις υποχρεώσεις. Διαχρονικά υπάρχουν έντονες διακυμάνσεις εξαιτίας της διαφορετικής χρήσης των ιδίων κεφαλαίων στις ανάγκες της επιχείρησης.





Για τους δείκτες φερεγγυότητας και ειδικότερα για τον αριθμοδείκτη **συνολικής ικανότητας δανεισμού** οι τιμές πρέπει να είναι χαμηλές, κάτι που παρατηρείται στην δεδομένη επιχείρηση με 0,4 μεσοσταθμικά. Επίσης εξίσου σημαντικός δείκτης για την φερεγγυότητα της επιχείρησης είναι η **μακροπρόθεσμη ικανότητα δανεισμού** που αφορά την διάρθρωση δανεισμού μεταξύ βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα.

Μετά το 2018 η τιμή βρίσκεται μεσοσταθμικά στο 0,6 προκαλώντας ανησυχία για την μετακύλιση των μακροπρόθεσμων σε βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις.

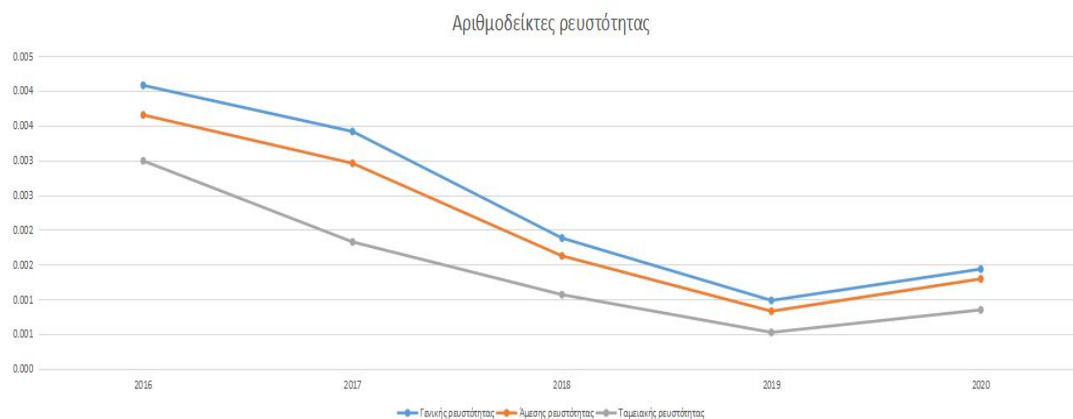


7.3 EAGLE BULK

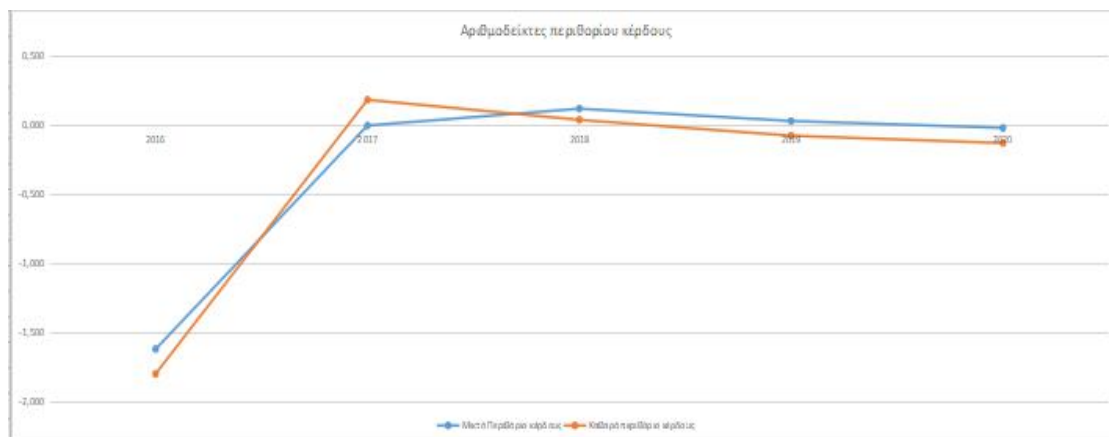
	Δείκτης		Έτη					Μ.Ο.
			2016	2017	2018	2019	2020	
1	Μικτό Περιθώριο κέρδους	Μικτό κέρδος/Πωλήσεις	-1,617	-0,001	0,121	0,032	-0,017	-0,2962
2	Καθαρό περιθώριο κέρδους	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Πωλήσεις	-1,795	0,185	0,041	-0,074	-0,127	-0,3543
3	Αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων (ROE)	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Ιδια κεφάλαια	-0,558	0,095	0,026	-0,045	-0,075	-0,1113
4	Αποδοτικότητα ενεργητικού (ROA)	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Σύνολο ενεργητικού	-0,326	0,054	0,015	-0,022	-0,036	-0,0629
5	Βιομηχανική αποδοτικότητα	Κ.π. φ.τ./Σύνολο ενεργητικού	0,073	0,167	0,171	0,047	0,052	0,10212
6	Κυκλοφορία ενεργητικού	Πωλήσεις/Σύνολο ενεργητικού	0,181	0,293	0,366	0,292	0,284	0,2834
7	Κυκλοφορία Ιδίων κεφαλαίων	Πωλήσεις/Ιδια κεφάλαια	0,311	0,513	0,647	0,607	0,585	0,53258
8	Κυκλοφορίας υποχρεώσεων	Πωλήσεις/Υποχρεώσεις	0,435	0,682	0,846	0,562	0,554	0,61576
9	Σημασίας γεν. και διοικ. εξόδων	Γεν. και διοικ. Έξοδα/Πωλήσεις	0,184	0,140	0,117	0,120	0,115	0,135
10	Σημασίας χρηματοοικονομικών εξόδων	Χρηματοοικονομικά έξοδα/Πωλήσεις	0,175	0,124	0,083	0,105	0,129	0,1231
11	Γενικής ρευστότητας	Κυκλοφορούν ενεργητικό/Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	4,077	3,414	1,881	0,984	1,435	2,35789
12	Άμεσης ρευστότητας	Κυκλοφορούν ενεργητικό-Αποθέματα / βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	3,652	2,956	1,625	0,829	1,294	2,07087
13	Ταμειακής ρευστότητας	Διαθέσιμα/βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	2,992	1,825	1,067	0,524	0,848	1,45123
14	Συνολικής ικανότητας δανεισμού	Σύνολο υποχρεώσεων/Σύνολο ενεργητικού	0,417	0,429	0,433	0,520	0,514	0,46247
15	Μακροπρόθεσμης ικανότητας δανεισμού	Ιδια κεφάλαια/Ιδια κεφάλαια+μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	0,606	0,593	0,612	0,535	0,532	0,57567
16	Ιδιοκτησίας	Ιδια κεφάλαια/Σύνολο κεφαλαίων	0,583	0,571	0,567	0,480	0,486	0,53753
17	Δανειακής επιβάρυνσης	Ξένα κεφάλαια/Ιδια κεφάλαια	0,714	0,753	0,764	1,081	1,056	0,87363

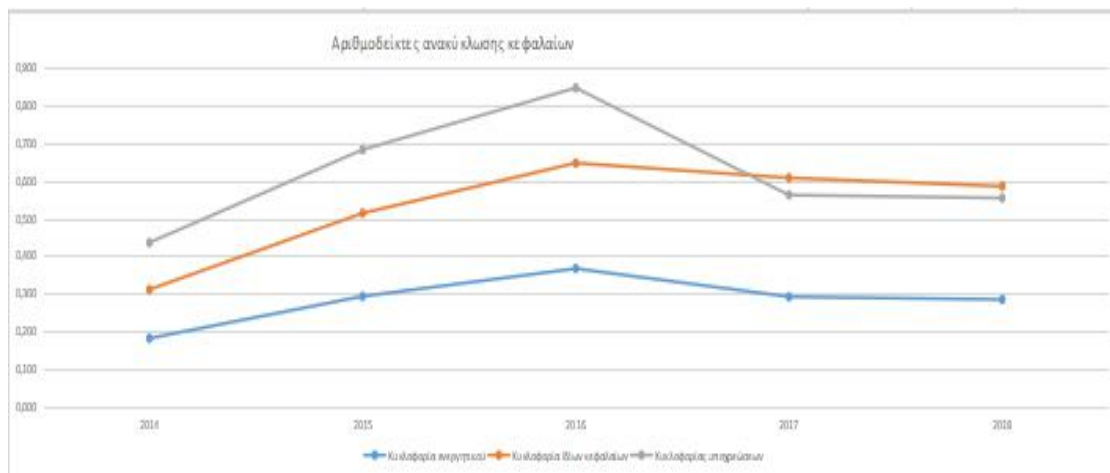
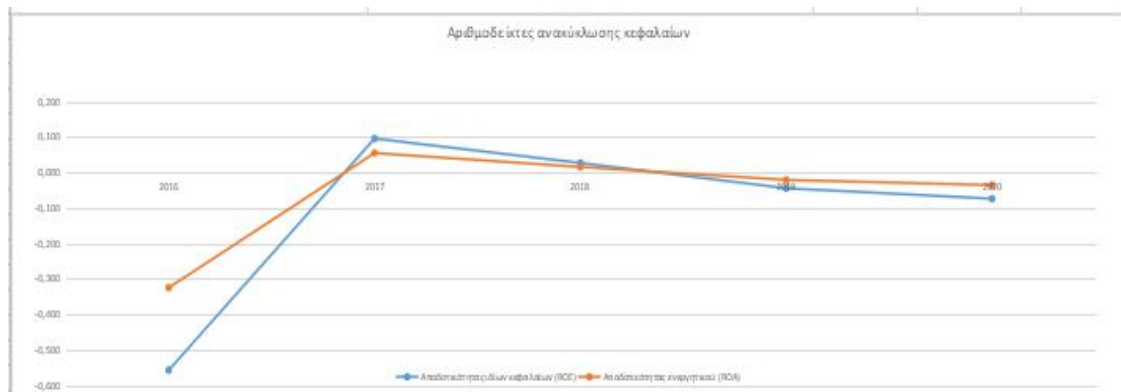
Ο αριθμοδείκτης **γενικής ρευστότητας** υπολογίζεται 2,3 μεσοσταθμικά, όπου επιβιβάζει σύμφωνα με τους διεθνείς οργανισμούς, την ικανότητα της επιχείρησης να καλύπτει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις με την χρήση των πιο εύκολα ρευστοποιημένων στοιχείων του ενεργητικού της. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι η αύξηση του δείκτη κατά 45% από το 2019 στο 2020. Επιπρόσθετα ο αριθμοδείκτης **άμεσης ρευστότητας**, ο οποίος παρουσιάζει την δυνατότητα της εταιρίας να καλύπτει τις υποχρεώσεις της εταιρίας με τα διαθέσιμα που έχει στο ταμείο αλλά και τις καταθέσεις όψεως.

Ωστόσο, η τιμή υπερβαίνει την μονάδα που σημαίνει ότι η επιχείρηση δεσμεύει τα χρηματικά διαθέσιμα τα οποία θα μπορούσαν να επενδυθούν και να φέρουν αποδόσεις στην εταιρία. Συνακόλουθα, ο δείκτης **ταμειακής ρευστότητας** που προβάλλει την ικανότητα εξόφλησης της επιχείρησης των ληξιπρόθεσμων υποχρεώσεων με μετρητά παρουσιάζει μια σημαντική πτώση το 2019 με μια αισθητή άνοδο το 2020. Τέλος, όπως φαίνεται και στο διάγραμμα και οι τρεις δείκτες ακολουθούν μια διαχρονική πτώση μέχρι το 2019.

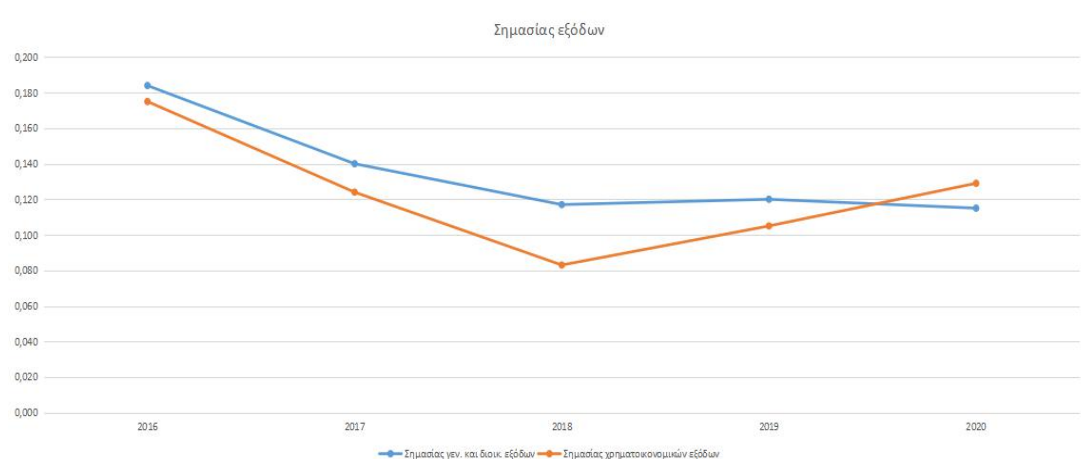


Από τους δείκτες αποδοτικότητας, υπολογίζεται αρχικά ο αριθμοδείκτης **μικτού περιθωρίου κέρδους** ο οποίος λαμβάνει αρνητική τιμή που αποδεικνύει την κακή διαχείριση των πόρων από το μέρος της διοίκησης για το έτος 2020, διαγράφοντας μια φθίνουσα πορεία με ποσοστό 36% σε σχέση με το 2019. Ο επόμενος αριθμοδείκτης είναι ο **καθαρού περιθωρίου κέρδους**, όπου όμοια με τον προηγούμενο έχει αρνητική τιμή και ποσοστιαία μεταβολή 71% με την προηγούμενη χρονιά του 2019 με αποτέλεσμα η εταιρία να είναι μη κερδοφόρα αλλά εκτός αυτού να παρουσιάζει ζημίες. Ακολουθούν οι αριθμοδείκτες **αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων και αποδοτικότητας ενεργητικού** βαδίζοντας στην ίδια χαμηλή πορεία του δείκτη εκτός από τα έτη 2017-2018 που διαγράφεται μια μικρή ανάπτυξη.



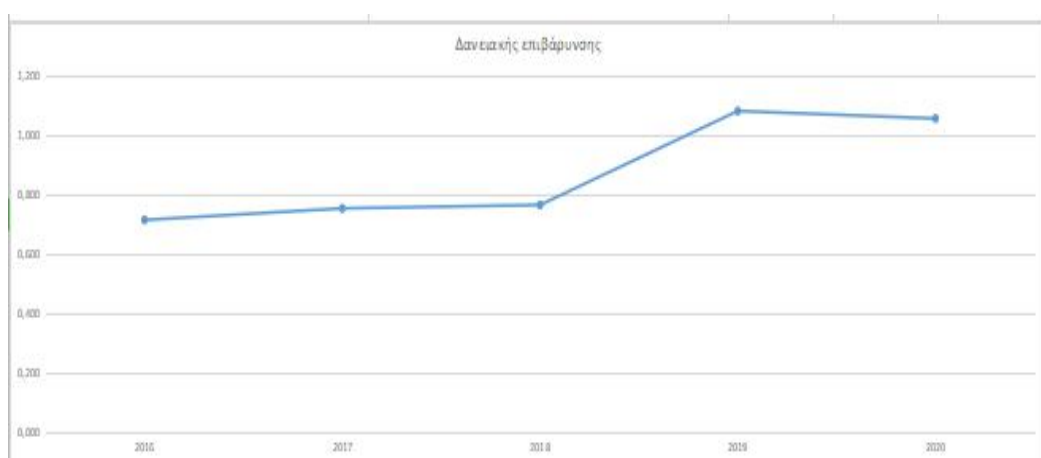
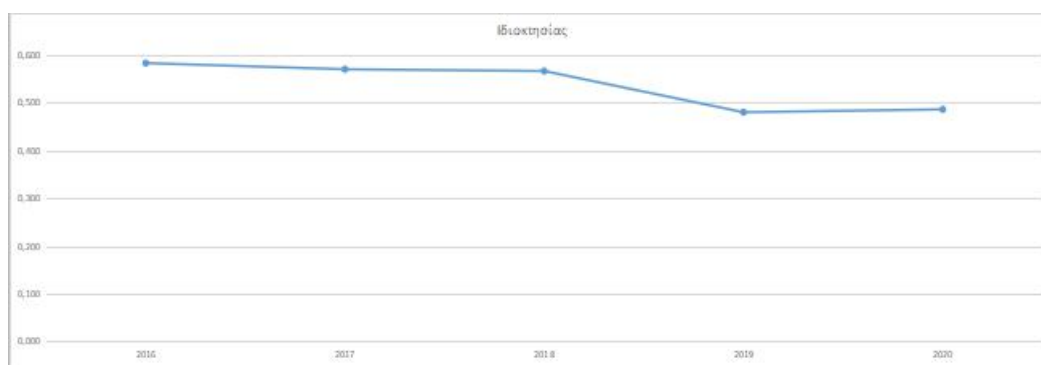


Ένα θετικό στοιχείο για την επιχείρηση αποτελεί η χαμηλή τιμή των αριθμοδεικτών **γενικών, διοικητικών και χρηματοοικονομικών εξόδων**, σημειώνοντας εξίσου σημαντική πτώση για το 2018, ωστόσο το 2019 και 2020 τα χρηματοοικονομικά έξοδα έχουν αυξητική πορεία κοντά στο 20% η οποία συνεχίζει να κυμαίνεται σε χαμηλές τιμές.

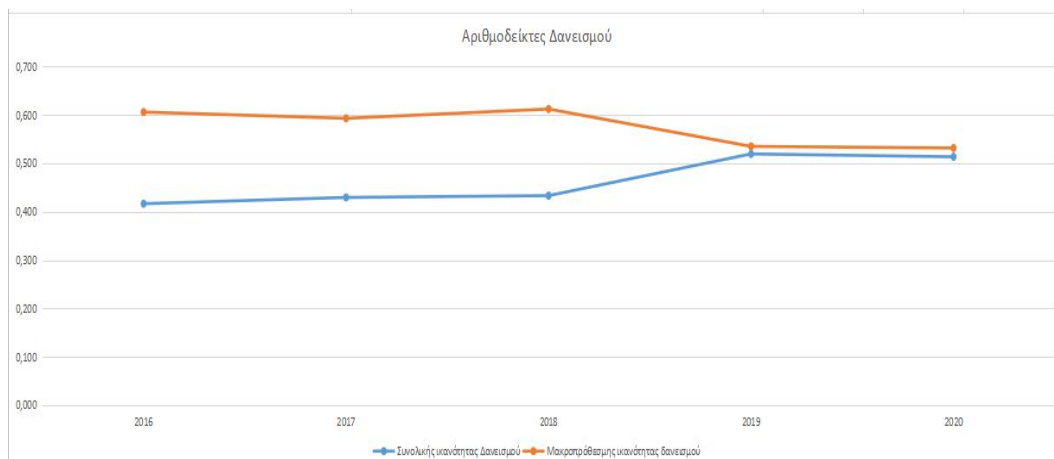


Για την βιωσιμότητα της επιχείρησης εξετάζονται, αρχικά ο αριθμοδείκτης **ιδιοκτησίας** με τιμή 0,53 μεσοσταθμικά ο οποίος προκαλεί το ενδιαφέρον κυρίως από τους δανειστές, παρέχοντάς τους ασφάλεια όσο αύξάνεται.

Επίσης, ο δείκτης **δανειακής επιβάρυνσης** ακολουθεί μια ανοδική πορεία τα τελευταία δύο έτη, γεγονός που δεν ελλοχεύει τον κίνδυνο για έκθεση της επιχείρησης σε εξωτερικό δανεισμό που μπορεί να οδηγήσει σε δύσκολη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα.



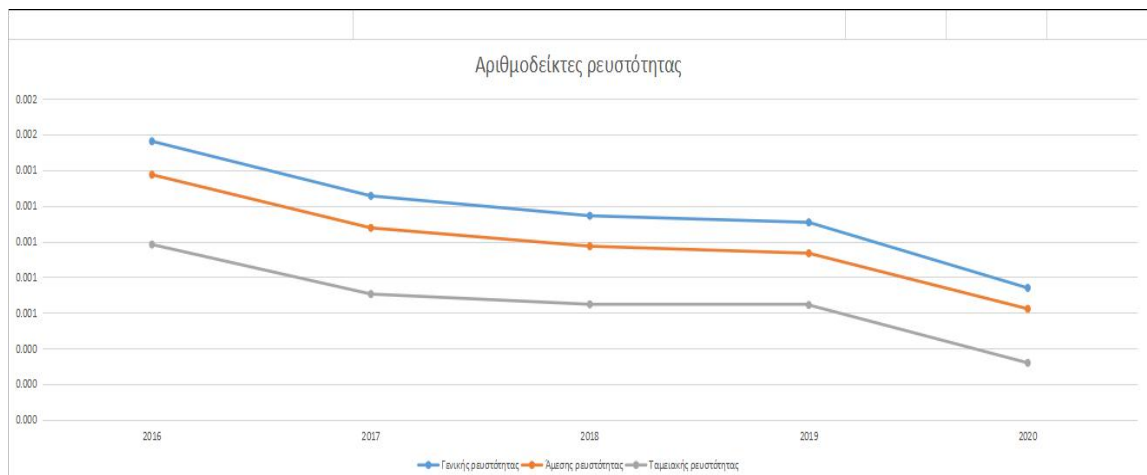
Κλείνοντας, για να είναι η επιχείρηση φερέγγυα, υπολογίζεται ο αριθμοδείκτης **συνολικής ικανότητας δανεισμού** με 0,4 μεσοσταθμικά. Οι μικρές τιμές του δείκτη αυξάνουν την ικανότητα δανεισμού της εταιρίας. Αντίθετα ο αριθμοδείκτης **μακροπρόθεσμης ικανότητας δανεισμού** θα πρέπει να λαμβάνει υψηλές τιμές ώστε να μην υπάρχει μετακύληση του δανεισμού από μακροπρόθεσμο σε βραχυπρόθεσμο.



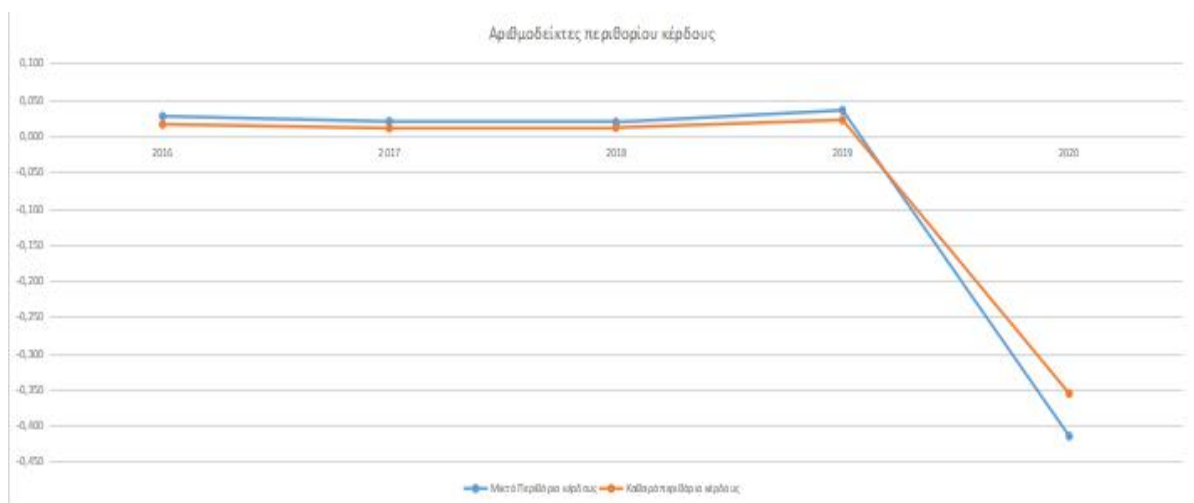
7.4 VIKING LINES

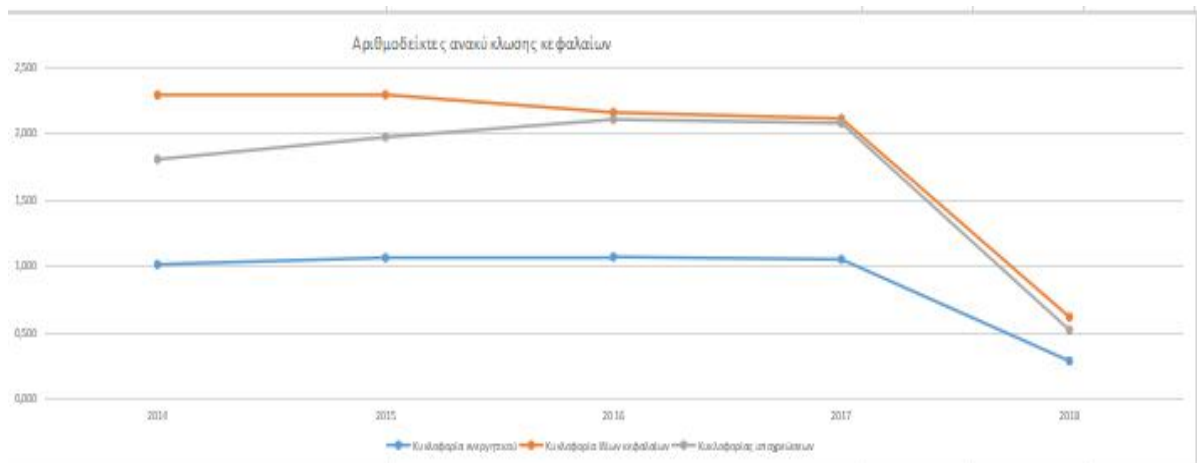
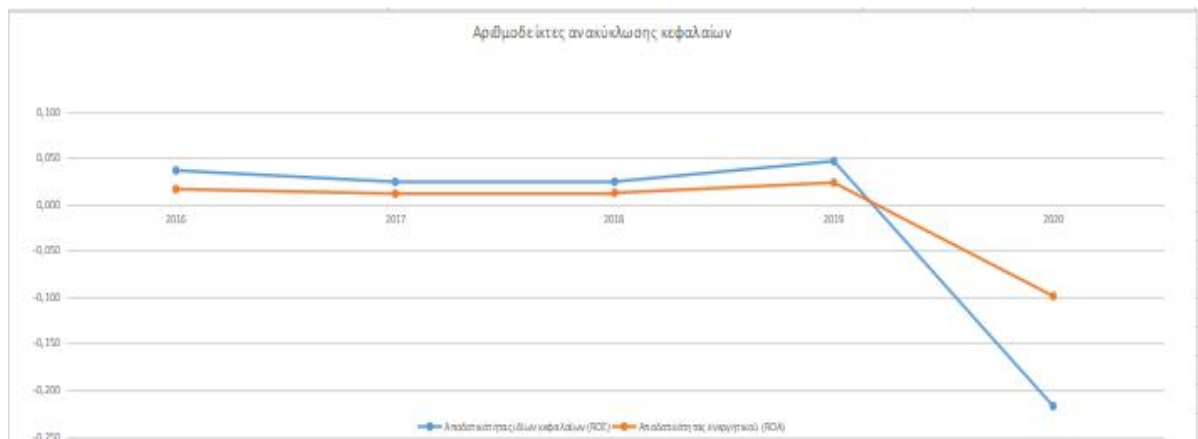
	Δείκτης		Έτη					Μ.Ο.
			2016	2017	2018	2019	2020	
1	Μικτό Περιθώριο κέρδους	Μικτό κέρδος/Πωλήσεις	0,027	0,019	0,019	0,035	-0,415	-0,063
2	Καθαρό περιθώριο κέρδους	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Πωλήσεις	0,016	0,010	0,011	0,022	-0,356	-0,0595
3	Αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων (ROE)	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Ιδια κεφάλαια	0,036	0,024	0,024	0,046	-0,218	-0,0177
4	Αποδοτικότητα ενεργητικού (ROA)	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Σύνολο ενεργητικού	0,016	0,011	0,012	0,023	-0,099	-0,0076
5	Βιομηχανική αποδοτικότητα	Κ.π.φ.τ./Σύνολο ενεργητικού	0,011	0,011	0,012	0,025	-0,108	-0,0099
6	Κυκλοφορία ενεργητικού	Πωλήσεις/Σύνολο ενεργητικού	1,009	1,060	1,065	1,047	0,279	0,89213
7	Κυκλοφορία Ιδίων κεφαλαίων	Πωλήσεις/Ιδια κεφάλαια	2,290	2,292	2,158	2,111	0,612	1,89261
8	Κυκλοφορίας υποχρεώσεων	Πωλήσεις/Υποχρεώσεις	1,803	1,971	2,105	2,078	0,513	1,69404
9	Σημασίας γεν. και διοικ. εξόδων	Γεν. και διοικ. Έξοδα/Πωλήσεις	0,055	0,049	0,048	0,050	0,209	0,082
10	Σημασίας χρηματοοικονομικών εξόδων	Χρηματοοικονομικά έξοδα/Πωλήσεις	0,013	0,010	0,011	0,009	0,033	0,0152
11	Γενικής ρευστότητας	Κυκλοφορούν ενεργητικό/βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	1,561	1,255	1,143	1,107	0,739	1,161
12	Άμεσης ρευστότητας	Κυκλοφορούν ενεργητικό-Αποθέματα / Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	1,374	1,076	0,973	0,933	0,622	0,99549
13	Ταμειακής ρευστότητας	Διαθέσιμα/Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	0,982	0,705	0,647	0,643	0,319	0,65933
14	Συνολικής ικανότητας δανεισμού	Σύνολο υποχρεώσεων/Σύνολο ενεργητικού	0,559	0,538	0,506	0,504	0,544	0,53023
15	Μακροπρόθεσμης ικανότητας δανεισμού	Ιδια κεφάλαια/Ιδια κεφάλαια+μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	0,544	0,577	0,621	0,625	0,584	0,59021
16	Ιδιοκτησίας	Ιδια κεφάλαια/Σύνολο κεφαλαίων	0,441	0,462	0,494	0,496	0,456	0,46979
17	Δανειακής επιβάρυνσης	Ξένα κεφάλαια/Ιδια κεφάλαια	1,270	1,163	1,025	1,016	1,192	1,13316

Ξεκινώντας με τους δείκτες ρευστότητας, παρατηρείται μια έντονη πτώση των τιμών στους αριθμοδείκτες **γενικής, άμεσης και ταμειακής** ρευστότητας για το 2020, δηλαδή κατά την περίοδο της πανδημίας που αγγίζει το 35% με βάση την προηγούμενη χρονιά. Αυτό οφείλεται και στο γεγονός ότι πρόκειται για εταιρία ακτοπλοϊκών γραμμών που ως βασικό μέλημα έχει την μεταφορά επιβατών. Έτσι, φαίνεται ότι η εταιρία παρουσιάζει διαταραχές στην βραχυχρόνια οικονομική κατάσταση καθώς και στην ικανότητα να ανταποκριθεί στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της.

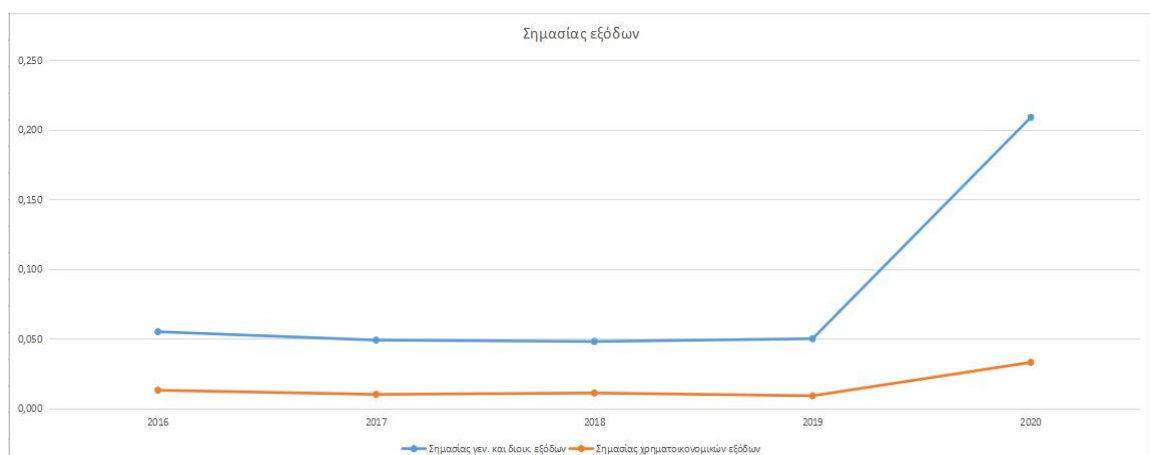


Όμοια πτώση ακολουθούν και οι δείκτες αποδοτικότητας για το 2020, εκφράζοντας την αδυναμία των κερδών της και τον χαμηλό βαθμό επιτυχίας της επιχείρησης την δεδομένη χρονική στιγμή. Επομένως, αυτό έχει ως αποτέλεσμα η τιμή των αριθμοδεικτών αποδοτικότητας να είναι αρνητικοί μεσοσταθμικά.

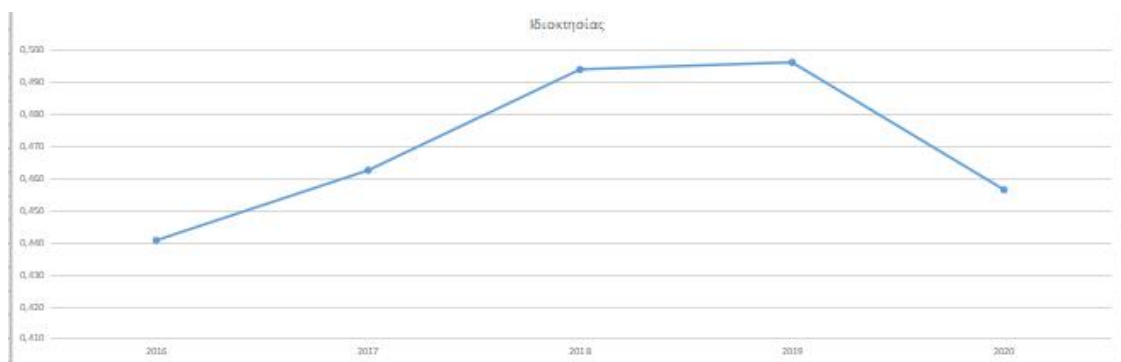
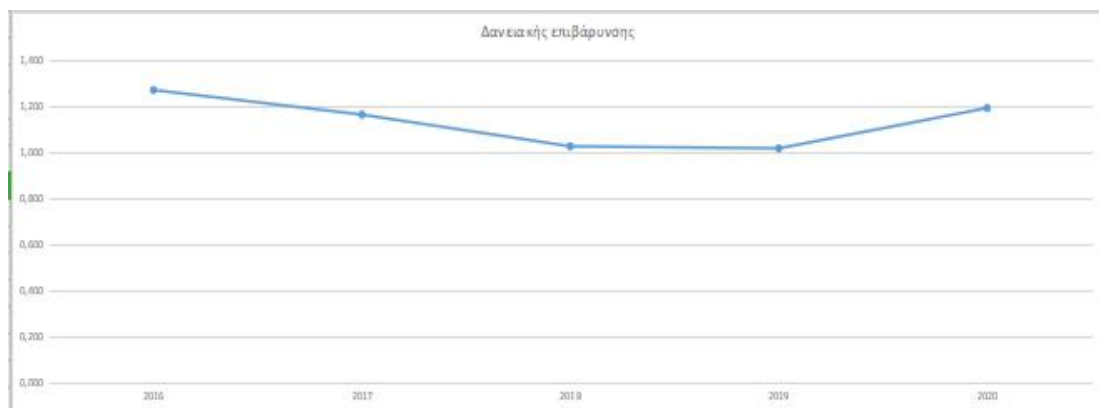




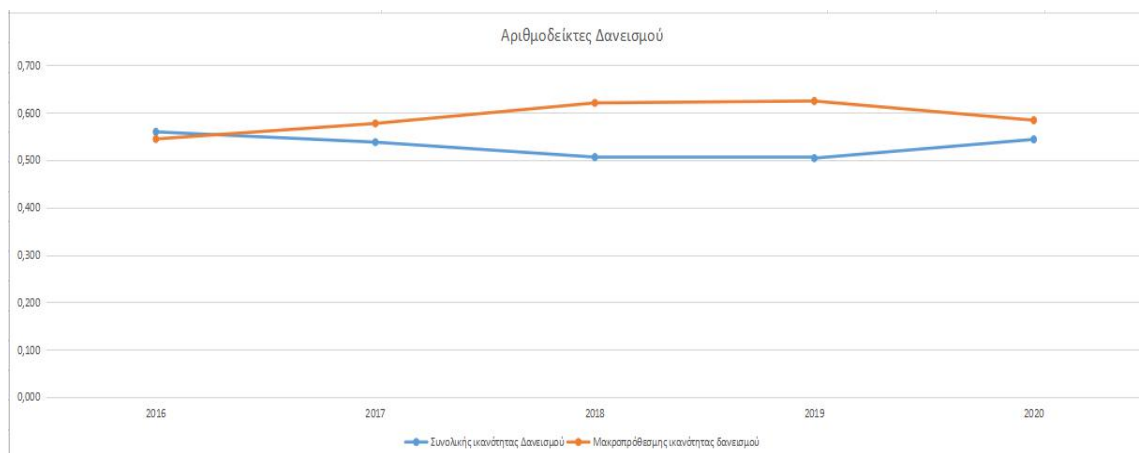
Έντονα επηρεάστηκαν τα στοιχεία των αριθμοδεικτών **γενικών και χρηματοοικονομικών εξόδων**, όπου για το έτος 2020 υπάρχει κατακόρυφη αύξηση στην τιμή, το οποίο οφείλεται στην πτώση των πωλήσεων.



Συνεχίζοντας με τους δείκτες δομής και βιωσιμότητας, η επιχείρηση παρουσιάζει χαμηλό δείκτη **ιδιοκτησίας** που σημαίνει ότι υπάρχει κίνδυνος να δίνετε έμφαση περισσότερο στα ξένα κεφάλαια και όχι στα ίδια κεφάλαια της εταιρίας. Η παραδοχή αυτή αναιρείται με την υψηλή τιμή του αριθμοδείκτη **δανειακής επιβάρυνσης**, σημειώνοντας ξάνα αύξηση για το 2020 έπειτα από 3 χρόνια ύφεσης.



Ως προς την φερεγγυότητα της εταιρίας αξίζει να αναφερθούν οι αριθμοδείκτες **συνολικής ικανότητας δανεισμού** και **μακροπρόθεσμης ικανότητας δανεισμού**. Με τον πρώτο να παραμένει σταθερός παρουσιάζοντας μια μικρή αύξηση στην περίοδο του covid-19, όπως επίσης και η μακροπρόθεσμη ικανότητα να δανείζεται η εταιρία παρά την σταθερή αλλά ταυτόχρονα χαμηλή σε σχέση με τα όρια των πιστοληπτικών οργανισμών τιμή, παρατηρείται μια μικρή πτώση του δείκτη.

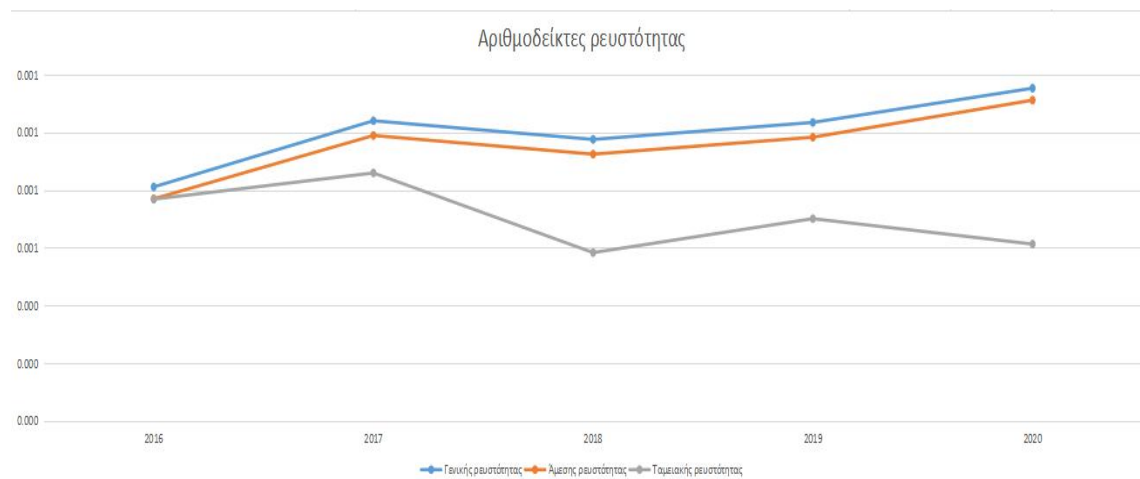


7.5 DFDS

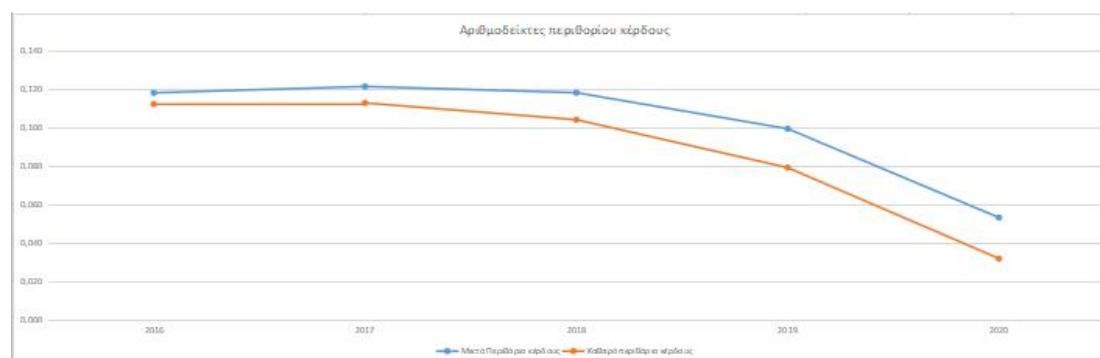
	Δείκτης		Έτη					Μ.Ο.
			2016	2017	2018	2019	2020	
1	Μικτό Περιθώριο κέρδους	Μικτό κέρδος/Πωλήσεις	0,118	0,122	0,118	0,099	0,053	0,1021
2	Καθαρό περιθώριο κέρδους	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Πωλήσεις	0,112	0,113	0,104	0,079	0,032	0,08802
3	Αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων (ROE)	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Ίδια κεφάλαια	0,232	0,245	0,177	0,127	0,042	0,16433
4	Αποδοτικότητα ενεργητικού (ROA)	Καθαρά κέρδη μετά από φόρους/Σύνολο ενεργητικού	0,119	0,122	0,074	0,049	0,016	0,07597
5	Βιομηχανική αποδοτικότητα	Κ.π.φ.τ./Σύνολο ενεργητικού	0,199	0,203	0,135	0,135	0,101	0,15469
6	Κυκλοφορία ενεργητικού	Πωλήσεις/Σύνολο ενεργητικού	1,060	1,077	0,710	0,618	0,517	0,79646
7	Κυκλοφορία ιδίων κεφαλαίων	Πωλήσεις/Ίδια κεφάλαια	2,063	2,167	1,698	1,602	1,318	1,76967
8	Κυκλοφορίας υποχρεώσεων	Πωλήσεις/Υποχρεώσεις	2,182	2,140	1,221	1,005	0,852	1,47989
9	Σημιασίας γεν. και διοικ. εξόδων	Γεν. και διοικ. Έξοδα/Πωλήσεις	0,012	0,048	0,045	0,042	0,037	0,0369
10	Σημιασίας χρηματοοικονομικών εξόδων	Χρηματοοικονομικά έξοδα/Πωλήσεις	0,007	0,006	0,011	0,017	0,020	0,0122
11	Γενικής ρευστότητας	Κυκλοφορούν ενεργητικό/Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	0,811	1,040	0,976	1,035	1,153	1,00306
12	Άμεσης ρευστότητας	Κυκλοφορούν ενεργητικό-Αποθέματα / Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	0,770	0,989	0,925	0,983	1,112	0,95581
13	Ταμειακής ρευστότητας	Διαθέσιμα/Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	0,769	0,860	0,583	0,701	0,613	0,70511
14	Συνολικής ικανότητας δανεισμού	Σύνολο υποχρεώσεων/Σύνολο ενεργητικού	0,486	0,503	0,582	0,614	0,607	0,55858
15	Μακροπρόθεσμης ικανότητας δανεισμού	Ίδια κεφάλαια/Ίδια κεφάλαια+μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	0,694	0,645	0,508	0,458	0,462	0,55346
16	Ιδιοκτησίας	Ίδια κεφάλαια/Σύνολο κεφαλαίων	0,514	0,497	0,418	0,386	0,393	0,44142
17	Δανειακής επιβάρυνσης	Ξένα κεφάλαια/Ίδια κεφάλαια	0,946	1,012	1,391	1,594	1,548	1,29821

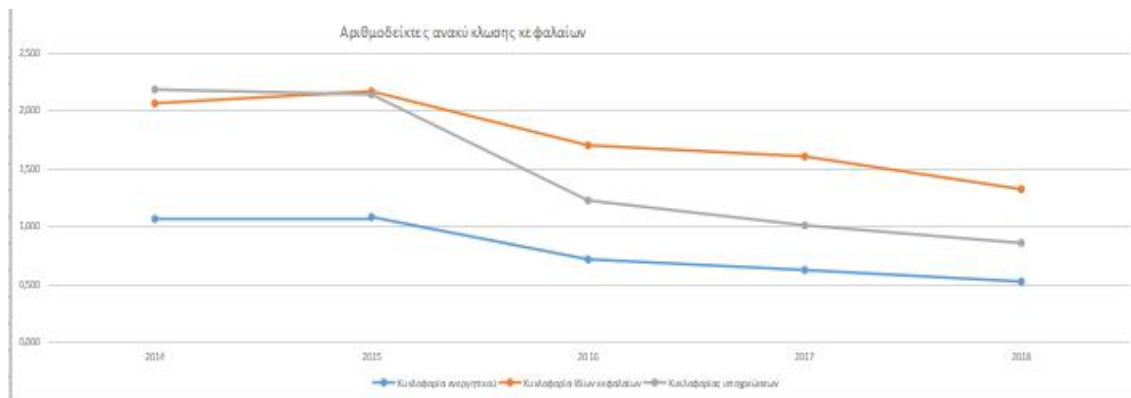
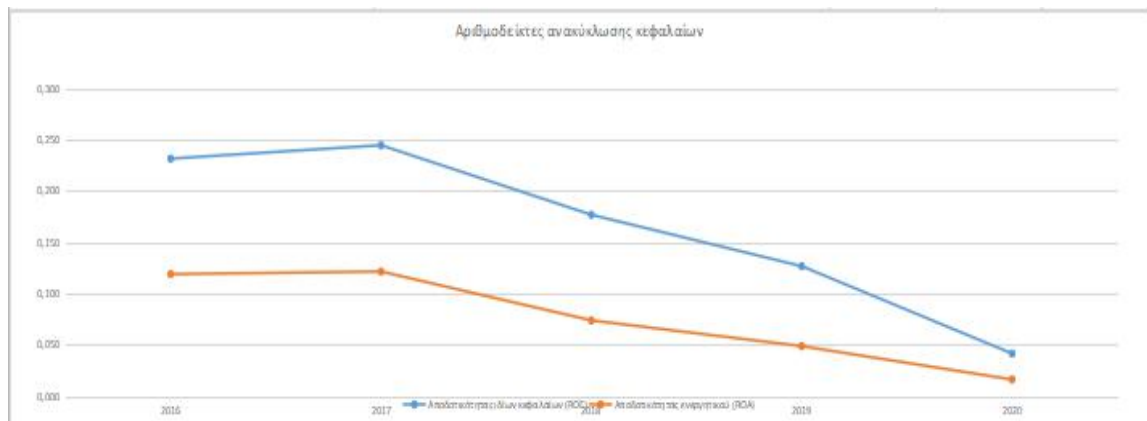
Ο αριθμοδείκτης **γενικής ρευστότητας** της επιχείρησης παρουσιάζει μια ανοδική πορεία με ποσοστό 11% από το 2019 εκφράζοντας το περιθώριο ασφάλειας των βραχυπρόθεσμων δανειστών της. Επιπλέον, την ίδια αυξητική τάση ακολουθεί και ο δείκτης **άμεσης ρευστότητας** επικεντρώνοντας στην διακράτηση ρευστού εξαιτίας της οικονομικής αβεβαιότητας μετά την εποχή της πανδημίας.

Τέλος, ο αριθμοδείκτης **ταμειακής ρευστότητας** με τιμή 0,7 μεσοσταθμικά μαρτυρά την ικανότητα της επιχείρησης να εξωφλεί τις τρεχουσες υποχρεώσεις με τα πλέον ρευστοποιημένα στοιχεία, ωστόσο από το διάγραμμα φαίνεται ότι έχει μια αισθητή πτώση το 2018 αλλά και το 2020.

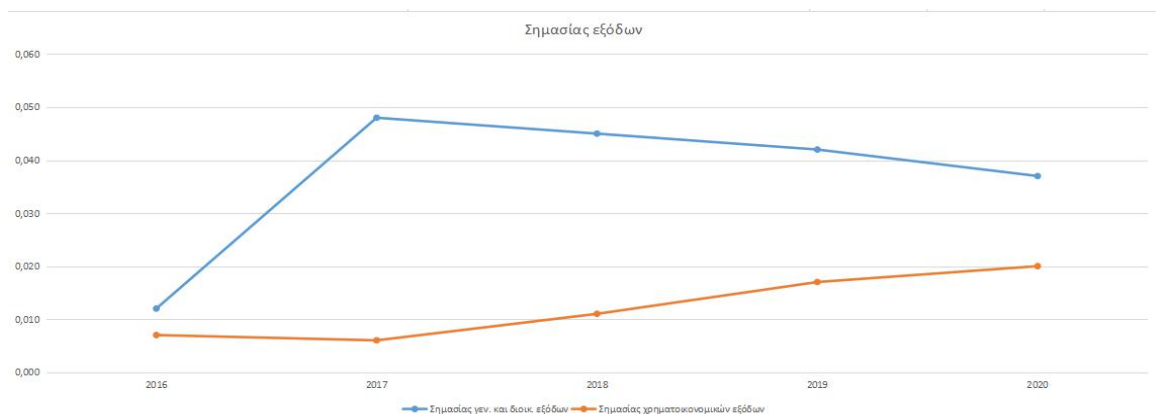


Η συνολική αποδοτικότητα της επιχείρησης λαμβάνει χαμηλές τιμές στους αριθμοδείκτες που την απαρτίζουν. Αρχικά, το μικτό **περιθώριο κέρδους** μειώνεται, καθώς μειώνονται και οι πωλήσεις για το 2020 σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι συρρικνώνεται το κόστος πωληθέντων, με την πτώση να φτάνει το 46% από το προηγούμενο έτος. Αντίστοιχα, και το **καθαρό περιθώριο κέρδους** επηρεάζεται από την πτώση των πωλήσεων, σημειώνοντας κάθοδο στην τιμή. Εξετάζοντας τους αριθμοδείκτες αποδοτικότητας **ιδίων κεφαλαίων** και **ενεργητικού** από την πλευρά της επιχείρησης αλλά και τους δανειστές, φαίνεται ότι προκαλεί προβληματισμό εξαιτίας των αυξημένων εξόδων που οφείλονται σε φόρους και χρηματοοικονομικά έξοδα.



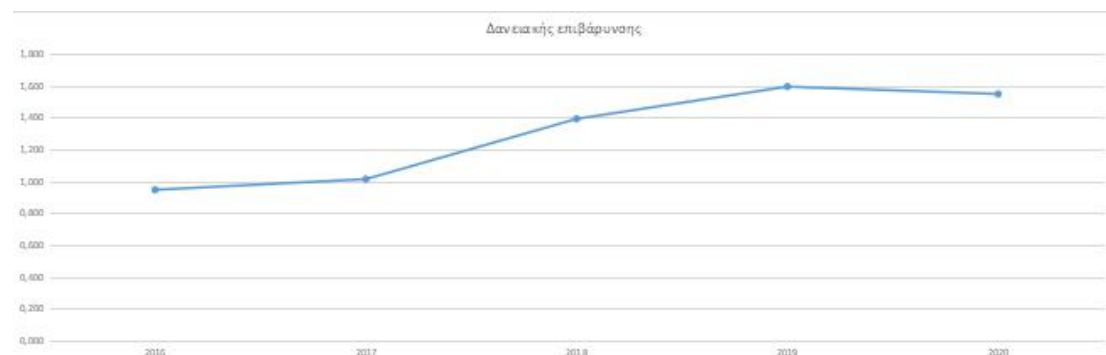
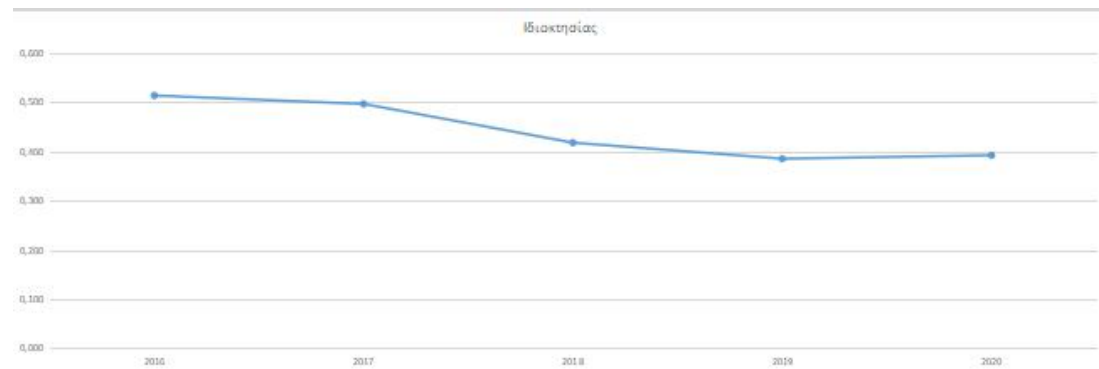


Παρά τις ικανοποιητικές τιμές που λαμβάνουν οι αριθμοδείκτες **γενικών** και **χρηματοοικονομικών εξόδων**, στο γράφημα απεικονίζεται η ανοδική τάση αφενός των γενικών και διοικητικών εξόδων της εταιρίας από το 2016 έως το 2017 και αφετέρου οι σχετικά αυξημένες τιμές των χρηματοοικονομικών εξόδων.

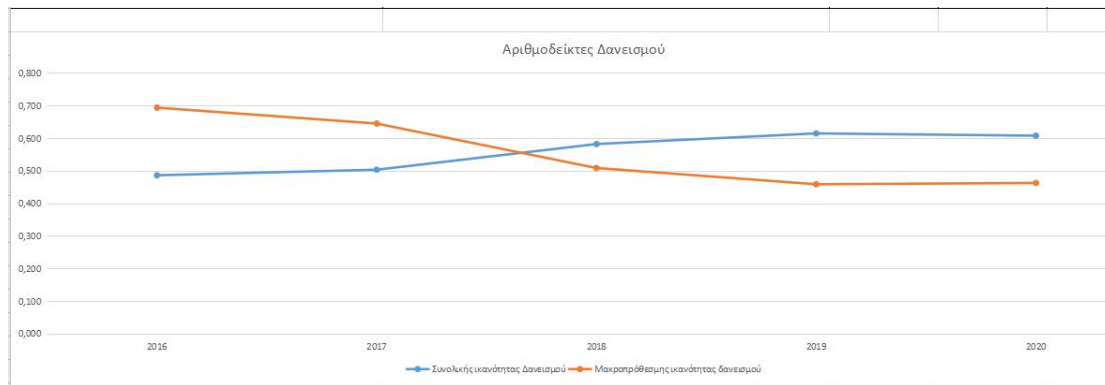


Σημαντική ένδειξη μιας πιο επικίνδυνης κατάστασης αντικατοπτρίζει ο αριθμοδείκτης **ιδιοκτησίας** καθώς ακολουθεί συστηματική πτώση λόγω της πιθανότητας να υπάρχουν ζημίες στην επιχείρηση, όπου τα ίδια κεφάλαια καλούνται να καλύψουν τις υποχρεώσεις.

Επιπρόσθετα, η αύξηση του αριθμοδείκτη **δανειακής επιβάρυνσης** προβάλλει την μη εξάρτηση της εταιρίας από τα ξένα κεφάλαια και ότι οι φορείς της επιχείρησης συμμετέχουν με περισσότερα κεφάλαια από τους πιστωτές.



Καταλήγοντας στους δείκτες φερεγγυότητας, με τον αριθμοδείκτη **συνολικής ικανότητας δανεισμού** να παρουσιάζει μια άνοδο στην τιμή διαχρονικά κάτι που προτιμούν οι μέτοχοι της εταιρίας ώστε να μεγεθύνονται τα κέρδη τους, ενώ ο αριθμοδείκτης **μακροπρόθεσμης ικανότητας δανεισμού** σημειώνει κάθοδο στις τιμές και ιδιαίτερα τις χρονιά 2019-2020.



Η επιβράδυνση της αύξησης του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος επιφέρει πτώση στις εισαγωγές αργού πετρελαίου που συνίστανται πτώση των εσόδων των διεθνών ναυτιλιακών εταιριών. Επιπρόσθετα, πολλές επιχειρήσεις αποφασίζουν να αποφεύγουν την είσοδο σε λιμάνια της Κίνας και του Χονγκ Κονγκ που έχουν 14ήμερη καραντίνα ώστε να μην πληρώνουν επιπλέον ναύλους κατά την διάρκεια παραμονής τους. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να μην μπορούν να εμπορεύονται προϊόντα και να μειώνονται οι πωλήσεις.

Ωστόσο, οι συγκεκριμένες εταιρίες που επιλέχθηκαν παρουσιάζουν θετικές τιμές τόσο στους δείκτες δανειακής επιβάρυνσης όσο και στους αριθμοδείκτες καθαρού και μικτού περιθωρίου κέρδους.

Εξαίρεση του κανόνα αποτελούν οι εταιρίες Eagle Bulk, όπου σημειώνει αρνητικές τιμές στους δείκτες αποδοτικότητας δεδομένο που απεικονίζει ότι η εταιρία εμφάνισε ζημία στα έτη 2019-2020, όπως και η Viking Lines η οποία μαρτυρά την μεγάλη καταστροφή που προκάλεσε ο covid-19 στις εταιρίες μεταφοράς επιβατών.

7.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ

ΔΕΙΚΤΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ COVID-19 ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Όλα τα παραπάνω αποτελέσματα μπορούν να χρησιμοποιηθούν προκειμένου να προσελκύσουν τόσο μετόχους ή επενδυτές όσο και δανειστές. Πιο συγκεκριμένα, οι επενδυτές μιας επιχείρησης αξιολογούν την κερδοφορία της καθώς είναι εκείνοι που θέτουν σε κίνδυνο τα κεφάλαια τους. Επομένως εξετάζουν όλους τους αριθμοδείκτες που αναλύουν την οικονομική κατάσταση της εταιρίας, τις δραστηριότητες γύρω από την αύξηση των κερδών όπως και τη διάρθρωση των κεφαλαίων της. Αντίστοιχα, οι δανειστές μέσω των αριθμοδεικτών μπορούν να διακρίνουν την φερεγγυότητα της κάθε επιχείρησης και ειδικότερα οι τράπεζες ώστε να γνωρίζουν τον βαθμό που η επιχείρηση είναι ικανή να εξωφλήσει τους τόκους και τα ονομαστικά κεφάλαια. Σε αντίθεση με τους μετόχους, οι δανειστές-πιστωτές ενδιαφέρονται για τα περυσιακά στοιχεία της επιχείρησης με βάση την ρευστότητας. Τέλος, οι διοικούντες των επιχειρήσεων έχοντας το πλεονέκτημα της εσωτερικής ανάλυσης δίνουν έμφαση σε όλους τους κλάδους αφενός για να έχουν μια βιώσιμη επιχείρηση και αφετέρου να προβάλουν μια υγιή εικόνα της εταιρίας.

Αναλύοντας τις ναυλώσεις των πλοίων στους λιμένες της ΕΕ διαπιστώθηκε ότι ο αριθμός των κλήσεων πλοίων στα λιμάνια της ΕΕ μειώθηκε κατά 12,1% τις πρώτες 50 εβδομάδες του 2020 σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του προηγούμενου έτους. Οι τομείς που επλήγησαν ήταν τα χημικά δεξαμενόπλοια, τα κρουαζιερόπλοια και τα επιβατηγά πλοία. Εν τω μεταξύ, ο αριθμός των χύδην φορτηγά πλοία, Containerships, General Cargo, πετρελαιοφόρα και επιβατικά και Ro-Ro φορτηγά πλοία είχαν μικρή μόνο μείωση (έως 5%).

Οι Ελληνικές εταιρίες μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην σε σύγκριση με τις υπόλοιπες Ευρωπαϊκές εταιρίες παρουσιάζουν καλύτερες τιμές στους αριθμοδείκτες, δεδομένο που οφείλεται ότι αποτελεί το κέντρο του εμπορίου με τις Μεγάλες Δυνάμεις της θάλασσας όπως η Κίνα και η Αμερική. Στον δείκτη περιθωρίου κέρδους για την Ελληνική εταιρία υπάρχει αύξηση 34% ενώ για το αντίστοιχο τύπο μεταφοράς σε χώρα του εξωτερικού παρουσιάζει μείωση 46%. Όμοια και στους αριθμοδείκτες γενικής ρευστότητας υπάρχει αύξηση 34,8% για την Ελληνική εταιρία. Ωστόσο, στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων οι ξένες χώρες βρίσκονται σε πλεονηκτική θέση με τους αριθμοδείκτες ρευστότητας να έχουν αύξηση 50% σε σύγκριση με του ίδιου τύπου πλοίων Ελληνικής εταιρίας που κυμαίνονται στο 25%.

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την ασφάλεια στην θάλασσα (EMSA) αναλύει επίσης πώς οι διαδρομές αποστολής από την Ευρώπη στην Κίνα και από την Ευρώπη στις ΗΠΑ επηρεάζονται.

Από τον Μάρτιο έως τον Δεκέμβριο του 2020, η κίνηση των πλοίων από την Ευρώπη προς την Κίνα και τις ΗΠΑ έχει μειωθεί σε σύγκριση με τις ίδιες περιόδους του 2019. Συγκρίνοντας τις εβδομάδες 1-50 το 2019 και το 2020 υπάρχει σημαντική μείωση κατά 52,3% από την Ευρώπη στην Κίνα, ενώ η ροή κίνησης από την Κίνα στην Ευρώπη παρουσίασε μείωση 41%.

Συγκρίνοντας την ίδια περίοδο του 2019 και του 2020 για την κίνηση μεταξύ Ευρώπης και ΗΠΑ μετρήθηκε μείωση 32,4% ενώ για τις διαδρομές μεταξύ των ΗΠΑ προς την Ευρώπη η πτώση ήταν ακόμη πιο σημαντική φτάνοντας στο 38,4%. Αυτή η ανάλυση φαίνεται και στους παρακάτω πίνακες.

Τύπος Πλοίου	Κίνα - Ευρώπη			Ευρώπη-Κίνα		
	2019	2020	(%)	2019	2020	(%)
Containership	47,423	27,684	-41.6%	17,113	7,255	-57.6%
Vehicle carriers	1,487	899	-39.5%	3,439	1,399	-59.3%
General Cargo	358	484	35.2%	189	658	248.1%
Gas carriers	227	144	-36.6%	375	471	25.6%
Bulk carriers	264	157	-40.5%	399	401	0.5%

Ο αριθμός των κλήσεων πλοίων από την ΕΕ προς την Κίνα αυξήθηκε για γενικά φορτηγά πλοία, μεταφορές φυσικού αερίου και φορτηγά χύδην και μειώθηκε κατά 59,3% για τους μεταφορείς οχημάτων και κατά 57,6% για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία αντιπροσωπεύουν τον πιο σημαντικό τύπο πλοίων που χρησιμοποιούνται για εμπορικές συναλλαγές μεταξύ Κίνας και Ευρώπης. Στην αντίθετη κατεύθυνση, δηλαδή από την Κίνα στην Ευρώπη, η μείωση του αριθμού των κλήσεων λιμένων για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατέγραψε μικρότερη μείωση 41,6% και 39,5% για μεταφορείς οχημάτων.

Τύπος Πλοίου	Αμερική-Ευρώπη			Ευρώπη-Αμερική		
	2019	2020	(%)	2019	2020	(%)
Containerships	1,553	955	-38.5%	1,668	1,340	-19.7%
Vehicle carriers	594	339	-42.9%	421	112	-73.4%

Ο αριθμός των λιμενικών κλήσεων από πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μειώθηκε κατά 38,5% από τις Ηνωμένες Πολιτείες προς την Ευρώπη και μόνο το 19,7% από την Ευρώπη στις ΗΠΑ.

Παρόλο που είναι λιγότερο σημαντικές ως προς τον όγκο των κλήσεων λιμένων, οι μεταφορείς οχημάτων είναι ο τύπος πλοίου που παρουσιάζει τη μεγαλύτερη μείωση στον αριθμό των λιμενικών κλήσεων από την Ευρώπη προς τις Ηνωμένες Πολιτείες (73,4%). Στην αντίθετη κατεύθυνση η μείωση είναι 42,9%.

Ανάλογα τον τομέα που δραστηριοποιείται κάθε εταιρία, η πανδημία επέφερε σημαντικές αλλαγές στις οικονομικές καταστάσεις. Μια μικρή αύξηση των πωλήσεων για το 2020 σημείωσαν οι επιχειρήσεις που διαπραγματεύονται ξηρά φορτία χύδην, ενώ σταθερές ή και μειωμένες παρατηρούνται οι πωλήσεις από εταιρίας που σχετίζονται με την μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Μεγάλη πτώση του κύκλου εργασιών σε σύγκριση με τα προηγούμενα έτη εμφανίζεται στις ακτοπλοϊκές γραμμές όπως μαρτυρούν οι ισολογισμοί των εκάστοτε επιχειρήσεων. Ως εκ τούτου, οι Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες έλαβαν μικρότερα μερίσματα από το κράτος εξαιτίας των περιοριστικών μέτρων σε σχέση με άλλες χώρες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

8.1 Κεφάλαιο Κίνησης

Για περαιτέρω αξιολόγηση καθώς και ανάλυση μεταξύ των εταιριών, επιλέγεται η μέθοδος της οριζόντιας ανάλυσης με βάση το κεφάλαιο κίνησης των επιχειρήσεων. Το κεφάλαιο κίνησης αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την χρηματοοικονομική ισορροπία σε μια επιχείρηση, καθώς αντιπροσωπεύει το χρηματικό ποσό που χρησιμοποιείται για τη χρηματοδότηση καθημερινών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Υπάρχουν δύο τρόποι υπολογισμού του Κεφαλαίου Κίνησης:

1ος Τρόπος

Κεφάλαιο Κίνησης = Ίδια Κεφάλαια + Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις - Καθαρό Πάγιο Ενεργητικό

2ος Τρόπος

Κεφάλαιο Κίνησης = Κυκλοφορούν Ενεργητικό - Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις

Ανάλογα με το αποτέλεσμα που προκύπτει, όμοια από τις δύο εξισώσεις, η επιχείρηση χαρακτηρίζεται από τρεις περιπτώσεις:

1η Περίπτωση Κεφάλαιο Κίνησης = 0 (Κυκλοφορούν Ενεργητικό = Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις)

Σε αυτήν την περίπτωση η επιχείρηση φαίνεται να μην διαθέτει τα απαραίτητα διαρκή κεφάλαια ώστε να ανταπεξέλθει στις υποχρεώσεις της. Η χρηματοδότηση αυτών των υποχρεώσεων παρέχεται από βραχυπρόθεσμα κεφάλαια τρίτων με αποτέλεσμα η εταιρία να αντιμετωπίζει πρόβλημα με ανεξόφλητες οφειλές που συνεπάγεται και την αδυναμία ρευστοποίησης του κυκλοφορούντος ενεργητικού.

Επιπλέον, η περίπτωση αυτή παρατηρείται συνηθισμένη σε μια εμπορική επιχείρηση ή παροχής υπηρεσιών, ωστόσο κρίνεται ιδιαίτερα επικύνδυνη για μια βιομηχανική επιχείρηση.

2η Περίπτωση Κεφάλαιο Κίνησης > 0 (Κυκλοφορούν Ενεργητικό > Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων)

Εδώ απεικονίζεται το πλεόνασμα σε διαρκή κεφάλαια και ρευστοποίησης του κυκλοφορούντος ενεργητικού.

3η Περίπτωση Κεφάλαιο Κίνησης < 0 (Κυκλοφορούν Ενεργητικό < Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων)

Καθώς η επιχείρηση αδυνατεί να καλύψει τις τρέχουσες ανάγκες σε επενδύσεις πάγιων στοιχείων του ενεργητικού από τα διαρκή κεφάλαια, καταφεύγει στην χρηματοδότηση από βραχυπρόθεσμα κεφάλαια τρίτων ώστε να αντιμετωπίσει τις μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις της, αυξάνοντας τον κίνδυνο πτώχευσης της επιχείρησης εξαιτίας της αδυναμίας πληρωμής των ξένων κεφαλαίων.

8.2 ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗ

Η οριζόντια ανάλυση συγκρίνει κάθε ποσό της χρήσης είτε με ένα ποσό-βάση είτε με το προηγούμενό του κάθε φορά διαχρονικά, το οποίο εξάγεται τόσο από τις καταστάσεις αποτελεσμάτων χρήσης όσο και από τους ισολογισμούς των επιχειρήσεων.

Αρχικά παρουσιάζονται τα αποτελέσματα του κεφαλαίου κίνησης για κάθε εταιρία με το μέσο όρο της τελευταίας πενταετίας αλλά και διαχρονικά για το σύνολο των εταιριών καθώς και το αντίστοιχο διάγραμμα.

(Τα δεδομένα είναι σε χιλιάδες ευρώ).

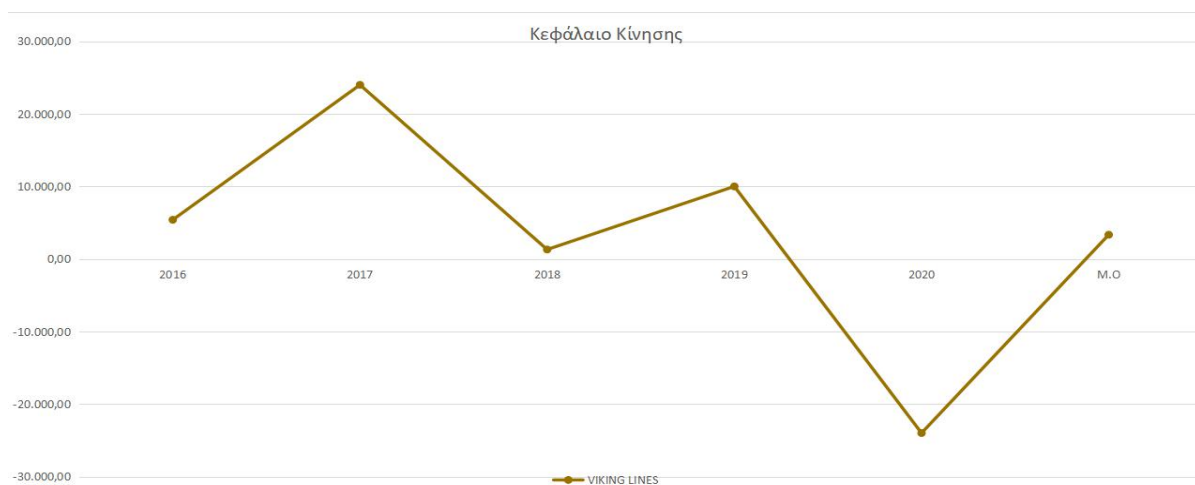
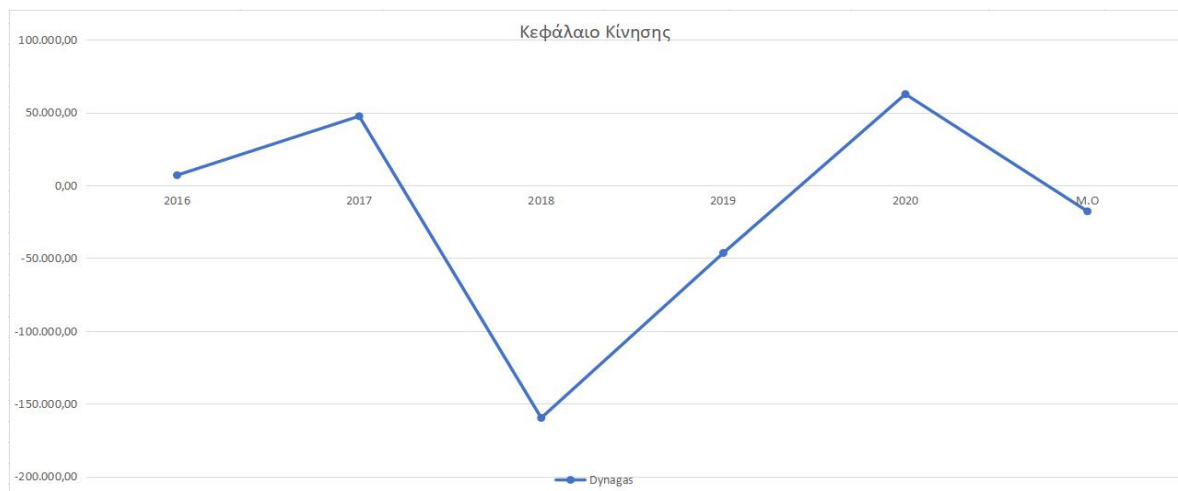
Κεφάλαιο Κίνησης	2016	2017	2018	2019	2020	M.O
Costamare	-70.157,00	-50.073,00	-53.901,00	-69.290,00	-14.924,00	-51.669,00
Danaos	-24.303,00	-111.984,00	-97.049,00	-32.694,00	-121.237,00	-77.453,40
DFDS	-636,00	123,00	-95,00	148,00	625,00	33,00
Diana	37.091,00	58.320,00	16.816,00	71.555,00	43.072,00	45.370,80
Dynagas	7.000,00	47.506,00	-159.779,00	-46.463,00	62.672,00	-17.812,80
EAGLE BULK	78.690,00	74.400,00	55.481,00	64.824,00	35.824,00	61.843,80
HAPAG-LLOYD	-1.031,00	-571,00	-920,00	-1.605,00	-1.241,00	-1.073,60
MAERSK	410,00	9.324,00	7.422,00	1.865,00	2.682,00	4.340,60
Star Bulk	200.347,00	93.163,00	66.723,00	-44.889,00	40.979,00	71.264,60
VIKING LINES	5.400,00	24.000,00	1.300,00	10.000,00	-24.000,00	3.340,00
M.O	23281,10	14420,80	-16400,20	-4654,90	2445,20	3818,40

Αναλύοντας τις εταιρίες με βάση το είδος εμπορεύματος και ιδιαίτερα για την περίοδο της πανδημίας, εξάγονται τα παρακάτω συμπεράσματα:

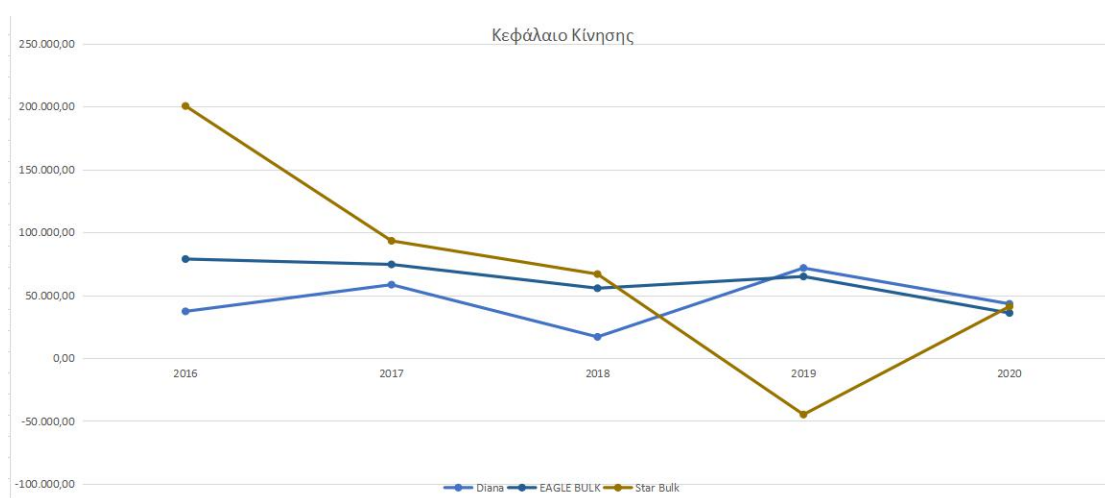
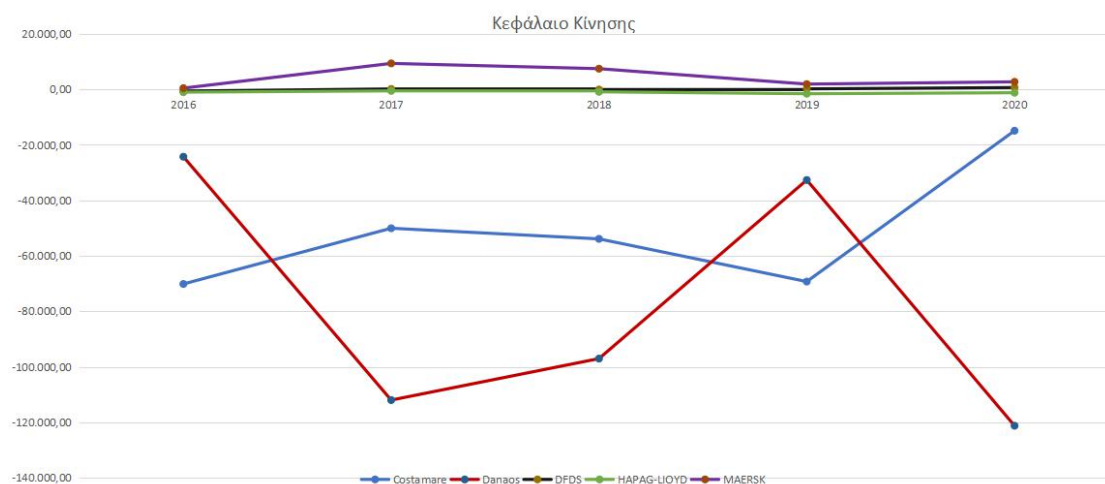
Αρχικά παρατηρείται έντονος προβληματισμός με το πέρασμα των χρόνων σε εταιρίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, όπου σημειώνεται πτώση στο κεφάλαιο κίνησης και συγκεκριμένα αρνητικές τιμές που μαρτυρούν ότι η επιχείρηση δεν μπορεί να ανταπεξέλθει στις υποχρεώσεις της, παρουσιάζοντας σημάδια πτώχευσης. Σε αντίθεση με εταιρίες που δραστηριοποιούνται με την μεταφορά φυσικού αερίου και ξηρού φορτίου χύδην. Εξίσου σημαντική μείωση και ίσως η μεγαλύτερη υφίσταται στις επιβατικές εταιρίες με την Viking lines να σημειώνει αρνητική τιμή για το 2020 δεδομένο που εντείνει τον προβληματισμό της διοίκησης ως προς τις ανάγκες της επιχείρησης και της αδυναμίας πληρωμής των ξένων κεφαλαίων.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η εταιρία Danaos με μεταφορές μεγάλων εμπορευματοκιβωτίων. Οι έντονες διακυμάνσεις οφείλονται στην αστάθεια των διαρκών κεφαλαίων της εταιρίας αλλά και στην ελλειπή ρευστότητα ώστε να καλύψει τις μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Ωστόσο από το 2016 έως το 2019 φαίνεται μια σημαντική πρόοδο ως προς την αντιμετώπιση των οφειλών.

Παρακάτω απεικονίζονται τα διαγράμματα για κάθε είδος μεταφοράς.



Η μεγάλη διακύμανση του κεφαλαίου κίνησης για την εταιρία DANAOS ελλοχεύει τον κίνδυνο αδυναμίας εξυπηρέτησης των υποχρεώσεων της από οριακές μεταβολές των πωλήσεων ή των συνθηκών αγοράς. Ωστόσο, όπως αναφέρει ο ισολογισμός της συγκεκριμένης εταιρίας αλλά και με βάση τις ετήσιες αναφορές των αναλυτών της εταιρίας, εκτός από τα αυξημένα λειτουργικά έξοδα παρατηρείται απομείωση στα περουσικά στοιχεία της επιχείρησης με το ποσό να αγγίζει τα 415€ εκατ. για το 2016, με αποτέλεσμα η λογιστική αξία των περουσικών στοιχείων να υπερβαίνει την ανακτήσιμη αξία του.



Στην συνέχεια διαμορφώνεται ο πίνακας που δείχνει την ποσοστιαία μεταβολή του κεφαλαίου κίνησης για κάθε εταιρία για τα 5 τελευταία έτη και ιδιαίτερα την χρονιά της πανδημίας. Ο ρυθμός μεταβολής υπολογίζεται από τον τύπο:

$$\frac{\text{Τελική Τιμή} - \text{Αρχική Τιμή}}{\text{Αρχική Τιμή}} \times 100$$

Ποσοστιαίες μεταβολές ΚΚ	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020
Costamare	28,63%	-7,64%	-28,55%	78,46%
Danaos	-	13,34%	66,31%	-
DFDS	+	-	+	+
Diana	57,23%	-71,17%	+	-39,81%
Dynagas	+	-	70,92%	+
EAGLE BULK	-5,45%	-25,43%	16,84%	-44,74%
HAPAG-LLOYD	44,62%	-61,12%	-74,46%	22,68%
MAERSK	+	-20,40%	-74,87%	43,81%
Star Bulk	-53,50%	-28,38%	-	+
VIKING LINES	+	-94,58%	+	-

Οι ποσοστιαίες μεταβολές επαληθεύουν τα αποτελέσματα των κεφαλαίων κίνησης. Οι εταιρίες Eagle Bulk και Maersk παρουσιάζουν υψηλό ποσοστό βελτίωσης διαχρονικά ενώ για την περίοδο του covid-19 σε υψηλά επίπεδα βρίσκονται οι εταιρίες DFDS, DYNAGAS, EAGLE BULK, STAR BULK οι οποίες ξεπερνούν το 100% και ασχολούνται κυρίως με μεταφορά ξυρού φορτίου χύδην και φυσικού αερίου. Ωστόσο, καθώς ισχύει ότι $-1 < \text{Ποσοστιαία Μεταβολή Κεφαλαίου Κίνησης} < 1$, οι τιμές που ξεπερνούν το 100% δεν συμπεριλαμβάνονται στον πίνακα και καταγράφεται με πρόσημο η τάση των τιμών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Στο τρέχον κεφάλαιο συνοψίζεται η συνολική εικόνα με τα τελικά συμπεράσματα που προέκυψαν τόσο από την χρηματοοικονομική ανάλυση των εταιριών μέσω των αριθμοδεικτών όσο και από την οριζόντια ανάλυση.

Βασικός σκοπός της διπλωματικής εργασίας αποτελεί, οι επιπτώσεις που προκάλεσε η πανδημία αφενός στις Ελληνικές και αφετέρου στις διεθνείς ναυτιλιακές εταιρίες, σε σύγκριση με την τελευταία πενταετία. Επιπρόσθετα, μέσα από την χρηματοοικονομική ανάλυση των δεικτών, διαμορφώθηκε μια συγκριτική άποψη ανάλογα το είδος της επιχείρησης και την δραστηριότητά της. Έτσι, στην μελέτη

αυτή επιλέχθηκαν 10 εταιρίες από όλα τα είδη μεταφορών ώστε να υπάρχει μια σφαιρική εικόνα για την επίπτωση του covid-19 στον κλάδο της ναυτιλίας. Τέλος, χρησιμοποιήθηκαν οι αριθμοδείκτες ρευστότητας, αποδοτικότητας, επίδοσης διαχείρισης, δομής και βιωσιμότητας και φερεγγυότητας με στόχο να εξεταστεί κάθε επιχείρηση ξεχωριστά κατά πόσο παραμένει υγιής διαχρονικά ως προς τις υποχρεώσεις της αλλά και την ανάπτυξη των εσόδων. Όμοια με την μέθοδο της οριζόντιας ανάλυσης έγινε η ποσοστιαία μεταβολή στο κεφάλαιο κίνησης κάθε εταιρίας με βάση την προηγούμενη χρονιά.

Με γνώμονα την χρηματοοικονομική κατάσταση των εταιριών στην Ελλάδα, φαίνεται ότι προβάλλουν μια ικανοποιητική πορεία ως προς την ρευστότητα με αποτέλεσμα να καλύπτουν τις καθημερινές ανάγκες που αντιμετωπίζουν,. Αντίθετα ένα από τα κοινά μειονεκτήματα που παρουσιάζουν οι επιχειρήσεις αποτελεί η χαμηλή τιμή των ιδίων έναντι των ξένων κεφαλαίων, γεγονός που οδηγεί στην αδυναμία κάλυψης των υποχρεώσεων. Επιπλέον, οι αριθμοδείκτες μεικτού και καθαρού περιθωρίου κέρδους ήταν χαμηλοί όπως επίσης και οι δείκτες κερδοφορίας των εταιριών. Τέλος, σύμφωνα και με τους πιστοληπτικούς οργανισμούς όπως η Moody's και η Fitch Ratings οι οποίες εδρεύουν στην Αμερική αλλά και στο Λονδίνο, ικανοποιητικές τιμές παρουσιάζουν οι δείκτες ως προς την ικανότητα δανεισμού αλλά και των χρηματοοικονομικών και διοικητικών εξόδων.

Στον διεθνή χώρο των ναυτιλιακών εταιριών οι MAERSK, EAGLE BULK, DFDS παρουσιάζουν ικανοποιητικές τιμές για τους αριθμοδείκτες ρευστότητας, με τις δύο πρώτες να διαθέτουν περισσότερα ίδια κεφάλαια σε σχέση με τα κεφάλαια τρίτων. Η εταιρία MAERSK φαίνεται ότι εν έτη 2020 αλλά και διαχρονικά παράγει κέρδη όπως αντικατοπτρίζουν οι αριθμοδείκτες αποδοτικότητας. Ενδιαφέρον έχουν οι εταιρίες EAGLE BULK και VIKING LINES όπου σημείωσαν αρνητικές τιμές στους δείκτες μεικτού και καθαρού περιθωρίου κέρδους, πράγμα που εκφράζει τις ζημιές που έχουν υποστεί οι δύο ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Στην συνέχεια με την μέθοδο της οριζόντιας ανάλυσης έγινε περιγραφή για το κεφάλαιο κίνησης κάθε εταιρίας.

Αρχικά, υπολογίστηκε το κεφάλαιο κίνησης ξεχωριστά για τις επιχειρήσεις μαζί με το μέσο όρο των τελευταίων 5 ετών, ενώ συνακόλουθα σύμφωνα με τον τύπο της ποσοστιαίας μεταβολής, με βάση το προηγούμενο έτος κάθε φορά, υπολογίστηκε κατά πόσο οι εταιρίες φέρουν ικανοποιητικά αποτελέσματα.

Διαχρονικά φαίνεται ότι οι περισσότερες εταιρίες κρατούν το κεφάλαιο κίνησης με θετικό πρόσημο δεδομένο που σημαίνει ότι μπορούν να καλύψουν τις τρέχουσες ανάγκες χωρίς τον δανεισμό από ξένα κεφάλαια. Ωστόσο, οι εταιρίες COSTAMARE,DANAOS,DYNAGAS και HAPAG-LLOYD παρουσιάζουν αρνητικές τιμές στον δείκτη με αποτέλεσμα να υπάρχει αδυναμία αντιμετώπισης των υποχρεώσεων καταφεύγοντας στον δανεισμό από τρίτους. Για το 2020 αξίζει να αναφερθεί κανείς στις αυξημένες τιμές που έλαβαν οι εταιρίες μεταφοράς ξηρού φορτίου χύδην σε αντίθεση με τις εταιρίες μεταφοράς μεγάλων εμπορευματοκιβωτίων και πόσο μάλλον των ακτοπλοϊκών γραμμών.

Τα ποσοστά σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά άγγιξαν τόσο υψηλές όσο και αρνητικές τιμές που οφείλεται στην ραγδαία αύξηση των ιδίων κεφαλαίων όπως μαρτυρούν και οι αριθμοδείκτες. Αρκετά καλά ποσοστά για την εποχή της πανδημίας σημείωσαν οι εταιρίες DFDS, DYNAGAS και STAR BULK σε αντίθεση με τις DIANA, DANAOS και τέλος την VIKING LINES με την τελευταία να παρουσιάζει μια κατακόρυφη πτώση -340% με βάση την προηγούμενη χρονιά.

Βιβλιογραφία

1) Βιβλία και Άρθρα

Ζοπουνίδης Κωνσταντίνος (2013), “ Βασικές Αρχές Χρηματοοικονομικού Μάνατζμεντ”, 1η Έκδοση Κλειδάριθμος.

Άρθρο Insurance Daily News, Ζοπουνίδης Κωνσταντίνος (2020), “ Πως μετριέται η Φερεγγυότητα μιας Επιχείρησης; Και ποιοι είναι οι βασικοί δείκτες Δείκτες Φερεγγυότητας”, Διαθέσιμο:

<https://www.insurancedaily.gr/pos-metrietai-feregyotita-mias-epicheirisis/>

Μιχάλης Δούμπος, Κωνσταντίνος Ζοπουνίδης (2001), “ΠΟΛΥΚΡΙΤΗΡΙΕΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΙΣ”, Εκδόσεις Κλειδάριθμος.

Φώτης Χ. Κίτσιος, Κωνσταντίνος Ζοπουνίδης(2008), “ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΝΕΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ”, Εκδόσεις Κλειδάριθμος.

Βασίλης Σ. Μουστάκης (2018), “ Πρακτικός οδηγός Οικονομικής Ανάλυσης”, 1η Έκδοση Εκδόσεις Τζιόλα.

Gibson, H. J. (1995). Financial Statement Analysis. Toronto: International Thomson Publishing.

Ναυτικά Χρόνια (2021), “Ο αντίκτυπος της πανδημίας στη ναυτιλιακή κίνηση στην ΕΕ”, Διαθέσιμο:

<https://www.naftikachronika.gr/2021/02/17/o-antiktypos-tis-pandimias-sti-naftiliaki-kinisi-stin-ee/>

Απόστολος Κ. Αποστόλου (2015), “Ανάλυση Λογιστικών-Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων”, Διαθέσιμο:

https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/3760/1/00_master_document-KOY.pdf

Σωλομός Αντώνιος (2016), “Χρηματοοικονομική ανάλυση ξενοδοχειακής μονάδας και πρόβλεψη μελλοντικών οικονομικών στοιχείων της”, Τμήμα Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων Προγράμματα Μεταπτυχιακών Σπουδών - Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Διαθέσιμο:

https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/9953/Solomos_Antonios.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Γεωργία Γ. Σταυροπούλου (2016), “ΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΤΟΥ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ”, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών Στην Αναλογιστική Επιστήμη Και Διοικητική Κινδύνου - Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Εμμανουήλ Κούκιος (2010), “Ανάλυση Κόστους Λειτουργίας Πλοίων Χύδην Φορτίων”, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών στην Ναυτιλία - Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

2) Ηλεκτρονικές Πηγές

Ναυτεμπορική, Ναυτιλία, Διαθέσιμο: <https://www.naftemporiki.gr/finance/maritime>

Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (2020), “Επιπτώσεις του Covid-19 στην Ναυτιλία”, Διαθέσιμο: <https://www.ugs.gr/gr/views/shipping-policy/impact-of-covid-19-on-shipping/>

Cosmatos Group (2020), “Επιπτώσεις του covid-19 στην ναυτιλία”, Θαλάσσιες Μεταφορές, διαθέσιμο: <https://www.cosmatosgroup.com/blog/el/epiptoseis-covid-19-nautilia/>

Isalos.net (2020), “Πως θα αντιμετωπίσει η ναυτιλία τον covid-19;”, Διαθέσιμο: <https://www.isalos.net/2020/03/pos-tha-antimetopisei-i-naftilia-ton-covid-19/>

Kisang Ryu, Shawn Jang (2004). Performance Measurement Through Cash Flow Ratios and Traditional Ratios: A Comparison of Commercial and Casino Hotel Companies, Journal of Hospitality Financial Management, Available at: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/10913211.2004.10653783?journalCode=uahfm20>

Ναυτικά Χρόνια (2021), “Εμπόριο, ναυπηγεία και ναυτιλιακή κίνηση στον απόηχο της covid-19”, Διαθέσιμο:

<https://www.naftikachronika.gr/2021/06/16/emporio-nafpigeia-kai-naftiliaki-kinisi-ston-apoicho-tis-covid-19/>

IOBE, (Ιανουάριος 2021), “ Οι επιπτώσεις της πανδημίας στη ναυτιλία” Διαθέσιμο:
<https://www.tovima.gr/2021/01/15/finance/iove-oi-epiptoseis-tis-pandimias-sti-naytilia/>

5WNEWS, Έκθεση Alpha Bank (Σεπτέμβριος 2020), “ Οι επιπτώσεις της πανδημίας στην παγκόσμια ναυτιλία”, Διαθέσιμο:

<https://5wnews.gr/2020/09/07/%CE%AD%CE%BA%CE%B8%CE%B5%CF%83%CE%B7-alpha-bank-%CE%BF%CE%B9-%CE%B5%CF%80%CE%B9%CF%80%CF%84%CF%8E%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CF%80%CE%B1%CE%BD%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CE%AF%CE%B1%CF%82/>

DANAOS, “ Financial informations-Annual Reports ”, Available at:
<https://www.danaos.com/investors/financial-information/financial-summary/default.aspx>

DANAOS, “ PRESS RELEASE DETAILS”, Available at:

<https://www.danaos.com/news-and-media/press-release-details/2017/Danaos-Corporation-Reports-Results-for-the-Fourth-Quarter-and-Year-Ended-December-31-2016/default.aspx>

Dynagas LNG, WSJ MARKETS, “ Financial Statements”, Available at:
<https://www.wsj.com/market-data/quotes/DLNG/financials/quarter/income-statement>

Diana Shipping, “ Annual and Quarterly Reports”, Available at:
<http://www.dianashippinginc.com/investors/annual-and-quarterly-reports/>

STAR BULK, “ FINANCIAL SUMMARY”, Available at:
<https://www.starbulk.com/gr/en/financial-summary/>

COSTAMARE, “ Annual Reports”, Available at: https://www.costamare.com/annual_reports

Hapag-Lloyd, “ Financial Reports”, Available at:
<https://www.hapag-lloyd.com/en/company/ir/publications/financial-report.html>

Maersk, “ Financial Reports”, Available at:
https://investor.maersk.com/financial-reports?field_nir_event_start_date_value_3=2021#_views-exposed-form-widget-events-table

Eagle Bulk, “ Financial Reports”, Available at: <https://ir.eagleships.com/financial-reports/>

Viking Line, “ Financial-Reports”, Available at:
<https://www.vikingline.com/investors/financial-reports/>

DFDS, “ Reports and Presentations”, Available at:
<https://www.dfds.com/en/about/investors/reports-and-presentations>