

Α.Τ.Ε.Ι. ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ Κ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

ΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΣΤΟ Χ.Α. ΚΑΙ ΣΤΑ ΔΙΕΘΝΗ
ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ
SHIPPING COMPANIES IN THE STOCK EXCHANGE MARKET OF
ATHENS AND INTERNATIONAL STOCK EXCHANGE MARKETS
BEFORE AND AFTER THE ECONOMIC CRISIS



ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Α.Μ. 12513

ΤΣΙΛΟΓΛΟΥ ΣΠΥΡΙΔΩΝ Α.Μ.12803

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΚΟΣΣΙΕΡΗ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ

ΑΘΗΝΑ

ΙΟΥΝΙΟΣ 2014

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	4
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ -ΕΡΜΗΝΕΙΕΣ.....	7
1.1 ΟΡΙΣΜΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟΥ.....	7
1.2Ο ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ.....	9
1.3 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ.....	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2:ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑ	20
2.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΚΕΦΑΛΑΙΑΓΟΡΕΣ.....	20
2.2ΟΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ.....	23
2.3ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ ΑΘΗΝΩΝ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ.....	26
2.4ΤΡΟΠΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΣΤΑ ΞΕΝΑ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑ.....	31
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΣΤΟ Χ.Α. ΚΑΙ ΣΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑ.....	33
3.1Η ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	33
3.2ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΣΤΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑ.....	36
3.3ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΣΤΟ Χ.Α.....	45
3.4ΓΙΑΤΙ ΟΙ ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΑΠΟΦΕΥΓΟΥΝ ΤΟ Χ.Α. ΚΑΙ ΠΡΟΤΙΜΟΥΝ NYSE ΚΑΙ USA.....	45

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ ΣΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ ΑΘΗΝΩΝ.....	49
4.1 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΣΒΟΥ.....	49
4.2 ANEK LINES.....	54
4.3 ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ.....	57
4.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	61
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ ΣΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑ.....	65
5.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	65
5.2 ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΣΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑ.....	67
5.3 Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ.....	73
5.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	77
ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	79
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	80
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	83

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το θέμα της συγκεκριμένης εργασίας, κινείται γύρω από βασικούς και ζωτικής σημασίας για την οικονομία μιας χώρας, πυλώνες, που ανάλογα με την εξελικτική πορεία, ενέργειες, δράσεις και αποφάσεις τους, μπορούν να επηρεάσουν την παγκόσμια οικονομία σε τρομακτικό βαθμό όπως θα δούμε και εκτενέστερα στην πορεία αυτής της εργασίας. Αυτοί είναι: τα χρηματιστήρια και η ναυτιλία. Θα προσπαθήσουμε να εξετάσουμε λοιπόν, την αλληλεπίδραση αυτών των δυο εννοιών μεταξύ τους τόσο σε θετικό όσο και σε αρνητικό βαθμό κυρίως όμως γύρω και μέσα στα πλαίσια της οικονομικής κρίσης που έπληξε την παγκόσμια οικονομία στα τέλη του 2008. Επιπρόσθετα, με την μελέτη αυτών των αλληλένδετων παραγόντων που προαναφέραμε θα δούμε εξελικτικά την πορεία της παγκόσμιας οικονομίας από τις αρχές αυτής προηγούμενης δεκαετίας μέχρι και το σήμερα. Κλείνοντας, με την δημιουργία συμπερασμάτων όσο και νέων αποριών μέσα από αυτή την εργασία, μπορεί να ξεκινήσει κάποια επιπλέον και εκτενέστερη μελλοντική έρευνα.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στις μέρες μας και γενικότερα τις τελευταίες δυο δεκαετίες, η τεχνολογία και οι επιστήμες έχουν κάνει τρομερά βήματα στον τομέα της εξέλιξης, όμως επέφεραν και σαν επακόλουθο και την ανάγκη απόκτησης περισσότερου πλούτου και εξουσίας από αυτόνομες δυνάμεις της παγκόσμιας οικονομίας . Αυτές οι ραγδαίες εξελίξεις έχουν επηρεάσει με την σειρά τους κοινωνίες, φορείς, υπηρεσίες καθώς και τα άτομα που ζουν μέσα σε αυτές, τόσο θετικά όσο και αρνητικά. Ακόμα πιο συγκεκριμένα η παγκόσμια κρίση που είναι ένα φυσικό επακόλουθο όπως έχουμε δει κατά την διάρκεια της ιστορίας όλων όσων προαναφέρθηκαν, η οποία ξεκίνησε στα τέλη του 2008 και πλήττει ακόμα και σήμερα πολλά κράτη, επηρέασε όλο τα έθνη τόσο σε κοινωνικό όσο και σε οικονομικό επίπεδο. Πολλές καταστάσεις και διαδικασίες έπρεπε να αλλάξουν, από διάφορους τομείς ώστε να μπορούν να συμβαδίζουν με την υπόλοιπη κοινωνία. Μέσα από αυτό το κύμα αλλαγών, δεν θα μπορούσαν να λείπουν τα χρηματιστήρια και η ναυτιλία, δυο αν ίσως όχι οι κυριότεροι οικονομικοί παράγοντες της οικονομίας μιας χώρας.

Η συγκεκριμένη εργασία λοιπόν θα ασχοληθεί με τις ναυτιλιακές εταιρίες οι οποίες ήταν εισηγμένες ή εισήχθηκαν στα διεθνή χρηματιστήρια και θα δούμε αναλυτικά την πορεία τους πριν, κατά την διάρκεια και μετά την οικονομική κρίση του 2008, δηλαδή μέχρι και σήμερα όπως προαναφέραμε με την εξής σειρά:

Στο πρώτο κεφάλαιο θα διαλευκάνουμε τα πάντα γύρω από τις έννοιες που θα συναντήσουμε κατά την διάρκεια αυτής της εργασίας, δηλαδή τις έννοιες του χρηματιστήριου, της ναυτιλίας, της οικονομίας και της οικονομικής κρίσης, καθώς και άλλα στοιχεία που τις συνοδεύουν. Στη συνέχεια, θα δούμε ξεχωριστά τον τομέα της ναυτιλίας και των χρηματιστηρίων αναλυτικά πριν και μετά την κρίση και στη συνέχεια θα ενσωματώσουμε τις δυο έννοιες μαζί και θα συνεχίσουμε την έρευνα λαμβάνοντας και τους δυο αυτούς κλάδους ως αλληλένδετες οντότητες στον τομέα της παγκόσμιας οικονομίας μέσα στην κρίση. Επιπλέον, θα δούμε όλα όσα προαναφέραμε, μέσα και από την ελληνική οικονομία, κλάδους φορείς και διαδικασίες σε σχέση με αυτούς του εξωτερικού, καθώς και τις μεγαλύτερες ελληνικές ναυτιλιακές που είναι εισηγμένες στα διεθνή και ελληνικά χρηματιστήρια.

Προς το τέλος αυτής της εργασίας, με την παράθεση όλης της έρευνας θα προσπαθήσουμε να εξετάσουμε την μελλοντική πορεία, εξέλιξη και ενδεχόμενη ανάκαμψη των ναυτιλιακών εταιριών στα χρηματιστήρια μετά από έξι χρόνια σχεδόν μέσα στην κρίση και την παράθεση των τελικών συμπερασμάτων και τεκμηριώσεων που αντλούμε από αυτή την ερευνά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ- ΕΡΜΗΝΕΙΕΣ

Στόχος του κεφαλαίου είναι να εξηγηθούν βασικές έννοιες και ερμηνείες όπως τι είναι το χρηματιστήριο ,ποιος είναι ο οικονομικός ρόλος του και πως ξεκίνησε η οικονομική κρίση και επηρέασε τον κλάδο της ναυτιλίας.

1.1 Ορισμοί Ναυτιλιακής Οικονομίας και Χρηματιστηρίου

Πολλές βασικές έννοιες, καθώς και κολοσσιαίοι παράγοντες, φορείς και οργανισμοί του χρηματιστηρίου που θα αναφερθούν σε αυτή την εργασία, είναι άγνωστες στο ευρύ κοινό ή υπάρχει ανεπάρκεια ενημέρωσης. Περεταίρω λοιπόν θα γίνουν εκτενείς αναφορές με σκοπό την διευκρίνιση διαφόρων σημαντικών όρων και εννοιών για καλύτερη κατανόηση της συγκεκριμένης εργασίας.

Αρχικά με τον γενικό όρο **Ναυτιλιακή Οικονομία** (*shipping*) χαρακτηρίζεται το σύνολο των πάσης φύσεως συστηματικών ενεργειών που αποσκοπούν στη παροχή υπηρεσιών και που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές, ικανοποιώντας ανθρώπινες ανάγκες, έναντι κάποιου ωφελήματος. Στη ναυτιλιακή οικονομία εντάσσεται ένα πλήθος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων όπως πλοιοκτησία, εφοπλισμός, ναυτική ασφάλιση, ναυτιλιακή πίστη, ναύλωση, τροφοδοσία πλοίου, ναυπήγηση και επισκευές, εμπορική ναυσιπλοΐα, πρακτόρευση πλοίου, μεσιτεία και ναυλομεσιτεία κ.ά.

Με δεδομένα αφενός μεν ότι "**Οικονομία**" σημαίνει σύνολο συστηματικών ενεργειών ανθρώπων που διαβιούν σε μια κοινωνία για εξεύρεση αγαθών προς ικανοποίηση των αναγκών τους, και αφετέρου, τη "**Ναυτιλία**" ως οικονομική έννοια δραστηριοτήτων ιδιαίτερου χώρου, τότε καταλήγουμε να δεχθούμε ότι η "**Ναυτιλιακή Οικονομία**" είναι το σύνολο των παραπάνω δραστηριοτήτων που συναρτώνται στις θαλάσσιες μεταφορές, με σκοπό βεβαίως την ικανοποίηση των βιοτικών αναγκών αυτών που προσφέρουν τις παρεχόμενες υπηρεσίες (μεταφορές).¹

¹ Γεωργαντόπουλος-Βλάχος ,(2003) Ναυτιλιακή Οικονομική, εκδότης ΤΖΕΙ Κ ΤΖΕΙ Ελλάδα ,Αθήνα σελ 20

Από τον παραπάνω ορισμό συνάγονται τα ακόλουθα τέσσερα βασικά συμπεράσματα όσον αφορά στην έννοια του όρου:

- *Προϋπόθεση*:_καταβολή συστηματικών ενεργειών. Όπως σε όλους τους τομείς της Οικονομίας και στη Ναυτιλιακή Οικονομία γίνεται διαχωρισμός των συστηματικών και ενσυνειδήτων ενεργειών προς επίτευξη καθορισμένο στόχων και των ασυστηματοποίητων ενεργειών (πρόσκαιρου συνήθως χαρακτήρα) π.χ. ερασιτεχνισμού, ψυχαγωγίας κ.λπ.
- *Γενικό αντικείμενο*: η παροχή υπηρεσιών. Αποσαφηνίζεται στο ότι δεν πρόκειται για παραγωγή αγαθών.
- *Ειδικό αντικείμενο*: η ικανοποίηση αναγκών συναρτούμενων με θαλάσσιες μεταφορές. Αποσαφηνίζεται από άλλες μεταφορές.
- *Σκοπός*: η ικανοποίηση αυτών που παρέχουν τις υπηρεσίες μεταφορών. Πρόκειται για την εναρμόνιση της ναυτιλιακής οικονομικής δράσης προς επιδιωκόμενο κέρδος, το μέγιστο δυνατό.²

Άλλη βασική έννοια που συνήθως η έννοια της δεν είναι διασαφηνισμένη στο ευρύ κοινό και θα γίνεται συνεχής αναφορά σε αυτή την εργασία είναι η έννοια του χρηματιστήριου. Επομένως ,ως **Χρηματιστήριο** μπορούμε να ορίσουμε τις οργανωμένες αγορές οι οποίες συνήθως είναι επίσημα αναγνωρισμένες από το κράτος, όπου συναντώνται οι ενδιαφερόμενοι για την διενέργεια αγοροπωλησιών κινητών αξιών (όπως μερίδια κεφαλαίου ανωνύμων εταιρειών, τραπεζικά, κρατικά ή άλλα ομόλογα) ή/και εμπορευμάτων. Τα χρηματιστήρια αποτελούν ιδιόμορφες αγορές με την έννοια της ταυτόχρονης συνάντησης της προσφοράς και της ζήτησης. Αποτελούν οικονομικό θεσμό που κατά κανόνα αναγνωρίζεται από τα κράτη όπου λειτουργούν και η πλειονότητα τους με νομοθετικά και διοικητικά μέτρα καθορίζουν το πλαίσιο μέσα στο οποίο διαμορφώνονται οι αγορές και θεσπίζουν τις προϋποθέσεις και τους όρους λειτουργίας τους. Τα χρηματιστήρια διακρίνονται σε Αξιών, Εμπορευμάτων και Ναύλων. Περαιτέρω, τα χρηματιστήρια τα δημιούργησε η επιδίωξη για την εξεύρεση βραχυπρόθεσμων αλλά κυρίως μακροπρόθεσμων

2

http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%AE_%CE%BF%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%BD%CE%BF%CE%BC%CE%AF%CE%B1

κεφαλαίων και η ανάγκη για σύναψη αγοροπωλησιών μεγάλων ποσοτήτων εμπορευμάτων που βρίσκονται μακριά από τον τόπο διαπραγμάτευσης τους, ενώ απαιτούνταν για αυτά σοβαρά κεφάλαια αλλά και η τάση για κερδοσκοπία.

Ο οικονομικός ρόλος των Χρηματιστηρίων είναι:

- Διευκολύνουν τις συναλλαγές, γιατί επιτρέπουν στους εκπροσώπους της προσφοράς και της ζήτησης να βρίσκονται ταυτόχρονα στον συγκεκριμένο τόπο διαπραγμάτευσης.
- Επιτρέπουν την ελεύθερη διαμόρφωση τιμών των αγαθών με βάση τον θεμελιώδη νόμο της προσφοράς και της ζήτησης. Με αυτόν τον τρόπο περιορίζεται ο κίνδυνος της δημιουργίας τεχνητών τιμών.
- Δίνουν την ευκαιρία στις επιχειρήσεις να εξεύρουν κεφάλαια αλλά και στους επενδυτές να μπορούν να διαθέσουν τα χρήματα που έχουν στην επένδυση τους σε τίτλους, με την προσδοκία του κέρδους, συμβάλλοντας έτσι στην τόνωση της παραγωγικότητας και γενικότερα στην ανάπτυξη της χώρας που λειτουργεί το χρηματιστήριο.³

1.2 Ο Οικονομικός Τομέας της Ναυτιλίας Πριν και Μετά Την Οικονομική Κρίση

Η οικονομική σημασία της ναυτιλίας, τόσο στα πλαίσια μιας εθνικής οικονομίας όσο και στα πλαίσια της παγκόσμιας οικονομίας είναι πολύ σημαντική και ουσιαστική. Η επέκταση και ενοποίηση των αγορών σε παγκόσμιο επίπεδο και η μεγάλη αύξηση όγκου του παγκόσμιου εμπορίου είναι σε σημαντικό βαθμό αποτέλεσμα της δυνατότητας μαζικής, τακτικής και ταυτόχρονα οικονομικής ανάπτυξης. Η ναυτιλία είναι από τους σημαντικούς τομείς της παγκόσμιας βιομηχανίας και επηρεάζεται άμεσα από την παγκόσμια οικονομία.

Η ναυτιλία μέχρι το 2008, παρουσίαζε τεράστια άνθηση κερδών. Η ισχυρή και ανθεκτική οικονομική δραστηριότητα, η παγκοσμιοποίηση, η απουσία σοβαρών

3

<http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A7%CF%81%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%AE%CF%81%CE%B9%CE%BF>

ενεργειακών κρίσεων, η φθίνουσα πορεία του πληθωρισμού και τα χαμηλά πραγματικά επιτόκια, είναι πολύ σημαντικά στην πορεία αυτή. Δύο παράγοντες που ξεχωρίζουν:

α. το μέγεθος και η ιλιγγιώδης ανάπτυξη μέσω των εξαγωγών, φτωχών φυσικών πόρων και μεγάλων αποστάσεων από τις πηγές πετρελαίου / εισαγωγές πρώτων υλών και τις αγορές για τις εξαγωγές των επεξεργασμένων προϊόντων, η βιομηχανοποίηση της Κίνας έχει προκαλέσει ριζική αύξηση στη σχετική ζήτηση τόνου-μιλίου σε όλους τους κλάδους της εμπορικής ναυτιλίας, και

β. οι αγορές έχουν επωφεληθεί των βιομηχανικών ανασχετικών παραγόντων.

Οι ειδικοί αναφέρουν ότι τα τελευταία χρόνια, αφύσικα κέρδη είχαν προκαλέσει μαζική αύξηση στα συμβόλαια: το βιβλίο παραγγελιών είναι πάνω από 300 εκατ. dwt (deadweight tonnage), ξεπερνώντας την τελευταία φορά που αυτό συνέβη το 1973/4. Νεκρό φορτίο (επίσης γνωστή ως νεκρού συντομογραφία DWT ή dwt) είναι ένα μέτρο του πόσο βάρος ενός πλοίου που μεταφέρει ή μπορεί να μεταφέρει με ασφάλεια. Πρόκειται για το άθροισμα των βαρών φορτίου, καυσίμων, φρέσκο νερό, το νερό έρματος, διατάξεις, οι επιβάτες και το πλήρωμα. Ο όρος χρησιμοποιείται συχνά για να καθορίσετε τη μέγιστη επιτρεπόμενη μονάδα νεκρού φορτίου, το DWT όταν το πλοίο είναι πλήρως φορτωμένο, έτσι ώστε η γραμμή Plimsoll είναι η σημείο της βύθισης, αν και μπορεί επίσης να υποδηλώνει την πραγματική DWT ενός πλοίου που δεν φορτώνονται με τη χωρητικότητα⁴. Από το 2000 ο κλάδος έχει επενδύσει περίπου 500 δισ. δολάρια σε καινούρια πλοία. Αυτό υπερβαίνει το αντίστοιχο ποσό κατά τις δεκαετίες 1980 και 1990 μαζί. Εξαιτίας διαφόρων ανασχετικών παραγόντων στα ναυπηγεία, τα 350 δισ. δολάρια του ποσού δεν έχουν τελειώσει ακόμη. Το 2008, οι παραδόσεις πλοίων δεν είχαν υπερβεί τα 75 εκατ. dwt ετησίως και υπήρχε 3,5 χρόνια αναμονή για ναυπήγηση. Αυτό σιγά σιγά άλλαξε, καθώς σημαντικές αυξήσεις στη χωρητικότητα των ναυπηγείων στην Κίνα ανεβάζει τον αριθμό παραδόσεων σε πάνω από 100 εκατ. dwt ετησίως.

Κατά τα μέσα του 2008 όμως η οικονομική κρίση ξεκίνησε στις ΗΠΑ και συνεχίζεται και δείχνει να φτάνει σε ένα ιδιαίτερα βίαιο ξέσπασμα. Κανείς δε θα μπορούσε να προβλέψει το μέγεθος της κρίσης. Αρχικά η αρνητική κατάσταση άρχισε να φαίνεται

⁴ http://en.wikipedia.org/wiki/Deadweight_tonnage

στις ΗΠΑ, ξεκινώντας με τα δάνεια χαμηλής εξασφάλισης και συνεχίστηκε με την πτώση στις τιμές των σπιτιών και τα εγγυητικά δάνεια. Αν και οι περισσότεροι περίμεναν ότι η κρίση θα τελείωνε και οι αγορές θα απορροφούσαν τυχόν προβλήματα, αυτό δεν έγινε, αλλά αυξήθηκε παρ' όλες τις συνεχείς ενέσεις ρευστότητας, όμως, ο τραπεζικός κλάδος συνεχίζει να αντιμετωπίζει προβλήματα όπως: ο τραπεζικός δανεισμός αναμένεται να έχει χαμηλότερους ρυθμούς ανάπτυξης ή να μειωθεί μεσομακροπρόθεσμα, οι τράπεζες θα πρέπει να μειώσουν τη μόχλευση τους και να αυξήσουν τα ίδια τους κεφάλαια, θα συνεχίσουν τα επισφαλή δάνεια.

Όπως ήταν αναμενόμενο, η οικονομική κρίση και η αναμενόμενη ύφεση στην πραγματική οικονομική ζωή, δεν άφησε ανέπαφη τη ναυτιλία, έναν κλάδο που στηρίζεται σε πολύ μεγάλο βαθμό στην ύπαρξη κεφαλαίων.

Οι τράπεζες έχουν σταματήσει να δανειοδοτούν όπως παλαιότερα τις ναυτιλιακές εταιρίες σε μια προσπάθεια να μειώσουν τη μόχλευση στον κλάδο. Πλέον αναζητούν μεγαλύτερο περιθώριο κέρδους και υποστηρίζουν μόνο τους υπάρχοντες πελάτες τους.

Για πρώτη φορά ναυτιλιακές εταιρίες δυσκολεύονται να βρουν χρηματοδότες για την υλοποίηση των επενδυτικών τους προγραμμάτων και κυρίως για δημιουργία νέων πλοίων. Εταιρίες που δεν είχαν φροντίσει να εξασφαλίσουν χρηματοδοτήσεις, στοχεύοντας να κερδίσουν χρήματα αναζητώντας χρηματοδότες λίγο πριν ξεκινήσει η ναυπήγηση, βρέθηκαν απροετοίμαστες ενώπιον της κρίσης και το μέλλον τους, όπως εκτιμούν τραπεζικοί κύκλοι. Αντιθέτως, οι εταιρίες που είχαν «κλείσει» τράπεζες πριν τις παραγγελίες εμφανίζονται πιο ψυχραιμες, σταθερές και ασφαλείς.

Κατά συνέπεια, για πρώτη φορά μετά από πάρα πολλά χρόνια, οι ναυτιλιακές εταιρίες αντιμετωπίζουν μεγάλα προβλήματα χρηματοδότησης τόσο των επενδυτικών τους σχεδίων όσο και της αγοράς νέων πλοίων. Πολλοί πλοιοκτήτες πλέον είναι αναγκασμένοι είτε να ακυρώσουν παραγγελίες είτε να αυτό-χρηματοδοτήσουν τα νέα πλοία που έχουν αρχίσει να φτιάχνουν.

Η διεθνής οικονομική κρίση, μπορεί να επιβραδύνει ή και να ακυρώσει το επενδυτικό πρόγραμμα μιας ναυτιλιακής εταιρείας μέσω δύο «οδών»: Πρώτον, εάν η τράπεζα λόγω ελλείψει ρευστού σταματήσει τη χορήγηση χρημάτων ή εάν καταρρεύσει και δεύτερον μέσω επισφαλών συμφωνιών με τα ναυπηγεία και τις τράπεζες χρηματοδότες. Συνήθως μια εταιρεία όταν προχωράει σε παραγγελία ενός σκάφους

καταβάλλει το 10% έως το 20% της αξίας του στο ναυπηγείο και το υπόλοιπο ποσόν κατά τη διάρκεια «χτισίματος» του σκάφους.⁵ Τώρα, λόγω της κρίσης, υπάρχει ο κίνδυνος ορισμένες εταιρείες να μην μπορέσουν να συνεχίσουν το ναυπηγικό τους πρόγραμμα καθώς οι τράπεζες δεν χορηγούν δάνεια. Εάν η ναυτιλιακή εταιρεία σύναψε δάνειο πριν την έναρξη της ναυπήγησης τότε δεν κινδυνεύει άμεσα. Αλλά μπορεί να της ζητηθεί από την τράπεζα να γίνει αναδιαπραγμάτευση του δανείου, με όρους βεβαίως πιο αρνητικούς για τον πελάτη. Ακόμη και στην περίπτωση που η τράπεζα, λόγω της κρίσης, αγορασθεί από άλλη ή χρηματοδοτηθεί από την εθνική κυβέρνηση και πάλι δεν θα υπάρξει πρόβλημα καθώς τα δάνεια διατηρούνται αλλά συνήθως γίνονται ακριβότερα.

Η κρίση, εφόσον αδυνατούν ορισμένες τράπεζες να συνεχίσουν τη χρηματοδότηση ναυπήγησης πλοίων, θα πλήξει σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό και τη ναυπηγική βιομηχανία.

Επιγραμματικά οι επιπτώσεις της κρίσης στη ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο είναι :ακυρώσεις νέων πλοίων, έλλειψη κεφαλαίων, αλλαγές στους όρους δανεισμού, μείωση στο δια θαλάσσης εμπόριο, πρωτόγνωρη πτώση στις τιμές των ναύλων και του scrap, αυξημένη ζήτηση για συγχωνεύσεις και εξαγορές και πωλήσεις παλιών πλοίων, μείωση της αξίας των πλοίων, επαναδιαπραγμάτευση όρων με ναυπηγεία, πρόβλημα χρηματοδότησης επενδυτικών σχεδίων λόγω μείωσης τραπεζικού δανεισμού.⁶

Ο αδύναμος κρίκος, όμως, σ' αυτή την κρίση φαίνεται να είναι οι μικρές ναυτιλιακές εταιρίες, που σύντομα θα έρθουν αντιμέτωπες με έντονη πίεση από τις τράπεζες για αποπληρωμή των χρεών τους, καθώς και εκείνες που δε θα μπορούν να βρουν τραπεζική χρηματοδότηση για τα πλοία που ήδη έχουν αρχίσει να φτιάχνουν.

⁵ Γουλιέλμος Α (1998) Χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων ,Εκδόσεις σταμούλη, Αθήνα σελ 84

⁶ Ν.Ρουσανογλου,(2006),Οι τράπεζες αρωγός στην προσπάθεια ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας εφημερίδα καθημερινή 28/09/2006

1.3 Χρηματοδότηση Της Ναυτιλίας Πριν Και Μετά Την Οικονομική Κρίση

Πόσο επηρεάστηκε η ναυτιλιακή χρηματοδότηση; Στην σημερινή παγκόσμια οικονομική κρίση, η ναυτιλία αναπόφευκτα επηρεάζεται σε διάφορους λειτουργικούς τομείς της. Ο κυριότερος βέβαια είναι η χρηματοδότηση, καθώς, ως εξαιρετικά κεφαλαιοφόρος κλάδος, βασίζεται σε τεράστιο ποσοστό στην τραπεζική χρηματοδότηση για την ομαλή λειτουργία της. Επίσης, με την όλο και περισσότερο στενότερη σχέση της ναυτιλίας με τις κεφαλαιαγορές, πολλές εισηγμένες ελληνικές εταιρείες αυτή τη στιγμή βλέπουν την μετοχή τους, στη Ν. Υόρκη ειδικά, να πλησιάζει το χαμηλότερο όριο. Οι εισηγμένες στο Λονδίνο επίσης παρουσιάζουν παρόμοια πτώση. Η πτώση των χρηματιστηρίων, παρασύρει τις ναυτιλιακές εταιρείες, χωρίς απαραίτητα αυτό να έχει σχέση με την ποιότητα της λειτουργίας αυτών και των στόλων τους. Η επόμενη ημέρα;

Όλοι αναρωτιούνται πόσο θα κρατήσει αυτός ο κλυδωνισμός της χρηματοπιστωτικής αγοράς που έχει επηρεάσει κάθε πτυχή της ζωής. Θα μπορούσαμε να κάνουμε υποθέσεις, αλλά μη ξεχνάμε ότι καθώς μέρος της κρίσης βασίζεται σε μαζικές συμπεριφορές που επηρεάζονται από τον ίδιο τους τον εαυτό, το μόνο που πρέπει να συζητάμε, παράλληλα με την στενή παρακολούθηση της αγοράς, είναι ψύχραιμες κινήσεις που δεν θα επιβαρύνουν περαιτέρω το τραπεζικό σύστημα. Το σύστημα ξέρει την σπουδαιότητα των τραπεζών και οι πρόσφατες επεμβάσεις των κυβερνήσεων αποδεικνύουν ακριβώς αυτό. Αυτό βέβαια που αναμένεται να γίνει μόλις ομαλοποιηθεί η κατάσταση είναι η εφαρμογή αυστηρότερων κριτηρίων στην διαχείριση των τραπεζών, τις επενδύσεις τους και στην κεφαλαιακή τους επάρκεια.

Τότε βέβαια θα πρέπει να θυμηθούν τα ναυτιλιακά τμήματα των τραπεζών ότι η ναυτιλία δεν υπήρξε το «κακό παιδί» στην προκειμένη χαοτική κατάσταση, αλλά ένας παράγοντας σχετικής ευστάθειας και πηγή ρευστότητας.

Σύμφωνα με τις αναλύσεις της Petrofin και XRTC Business Consultants. Μεγάλα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα όπως η Commerzbank-Deutsche Schiffsbank, η LBG, η Bank of Ireland, η Santander και η Natixis μειώνουν την συμμετοχή τους στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας και σιγά-σιγά αποχωρούν από τη ναυτιλία. Το ίδιο

συμβαίνει και με τις ελληνικές τράπεζες όπου λόγω των συγχωνεύσεων και των αποχωρήσεων έχουν μειωθεί δραματικά.⁷

Μια από τα λίγα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα είναι η FBBank που παραμένει ενεργή στη χρηματοδότηση εμπορικών πλοίων διαφόρων τύπων και μεγεθών, και διατηρεί ισχυρές σχέσεις με έναν μεγάλο αριθμό ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών.

Η παγκόσμια οικονομία, έχοντας ανακάμψει το 2010 από τη διεθνή κρίση, όπως αναμενόταν επιβραδύνθηκε το 2011. Μια σειρά έκτακτων γεγονότων επέτειναν ωστόσο την επιβράδυνση αυτή. Αρχικά, η «Αραβική Άνοιξη» με τις αναταραχές και τις ένοπλες εξεγέρσεις, αφού οδήγησε σε πολιτική αστάθεια τη Μέση Ανατολή, προκάλεσε νέο γύρο ανόδου της διεθνούς τιμής του αργού πετρελαίου το πρώτο τετράμηνο του έτους, πλήττοντας την παγκόσμια βιομηχανική παραγωγή. Στη συνέχεια, οι μεγάλες φυσικές καταστροφές στην Ιαπωνία έπληξαν καίρια τις υποδομές και τις εξαγωγές της Ιαπωνίας, προκαλώντας πρόσκαιρες, πλην όμως σοβαρές ανωμαλίες στις εφοδιαστικές αλυσίδες πολλών κλάδων του διεθνούς εμπορίου. Ο κυριότερος παράγοντας επιδείνωσης του διεθνούς περιβάλλοντος ωστόσο ήταν η εκ νέου αύξηση της αβεβαιότητας στις διεθνείς αγορές λόγω της εντεινόμενης κρίσης χρέους στον ευρωπαϊκό νότο, αλλά και λόγω της έκδηλης πολιτικής αδυναμίας ως προς την έγκαιρη, αποτελεσματική και βιώσιμη διαχείριση της κρίσης αυτής. Το παγκόσμιο ΑΕΠ εκτιμάται ότι επιβραδύνθηκε το 2011 στο 3,7% από 5% το προηγούμενο έτος. Η επιβράδυνση έγινε περισσότερο αισθητή στις προηγμένες οικονομίες (1,5% από 2,8% το 2010) οι οποίες επλήγησαν περισσότερο από τα έκτακτα γεγονότα που προαναφέρθηκαν. Αντιθέτως, η οικονομική δραστηριότητα στις αναπτυσσόμενες και αναδυόμενες οικονομίες, αν και επιβραδύνθηκε το 2011, παρέμεινε έντονη (6% από 7,3% το 2010), με κινητήρια δύναμη τις οικονομίες της Κίνας και της Ινδίας, το πραγματικό ΑΕΠ των οποίων αυξήθηκε κατά 9,2% και 7,5% αντιστοίχως το 2011. Η απασχόληση επλήγη σοβαρά κατά τη διετία 2009-2010, ανέκαμψε όμως το 2011. Η συνέχιση της ανάκαμψης, παρά την επιβράδυνση του ΑΕΠ, επέτρεψε τη μικρή αύξηση της απασχόλησης στην ΕΕ-27 και στις ΗΠΑ (κατά 0,4%), ενώ στην Ιαπωνία εκτιμάται ότι υποχώρησε

⁷ www.dealnews.gr

ελαφρώς (-0,2%). Το ποσοστό ανεργίας στις προηγμένες οικονομίες ως σύνολο υποχώρησε στο 7,9% από 8,3% το 2010.⁸

Στην αγορά των πλοίων ξηρού φορτίου, κατά τη διάρκεια του 2011, η ζήτηση αυξήθηκε παίρνοντας ώθηση από την άνοδο στις Κινεζικές εισαγωγές (στις οποίες οφείλεται το 60% αυτής της τάσης). Αναλυτικότερα, τα περισσότερα κέρδη ήρθαν από την μεγάλη άνοδο των εισαγωγών σε σιδηρομεταλλεύματα (στην Κίνα) η οποία ήταν της τάξης του 12% από το δεύτερο στο τρίτο τρίμηνο (Q2-Q3). Επίσης, λόγω των αρκετά υψηλότερων τιμών του άνθρακα στην εγχώρια αγορά της σε σχέση με τις διεθνείς τιμές, οδήγησαν στην αύξηση των εισαγωγών του άνθρακα κατά 36% από το δεύτερο στο τρίτο τρίμηνο. Σύμφωνα με την Marsoft, στην Κίνα οι εισαγωγές αυξήθηκαν κατά 25% στα επίπεδα ρεκόρ των 112 εκατομμυρίων τόνων σε ετήσια βάση, τροφοδοτούμενες κυρίως από την Αυστραλία. Αξιοσημείωτη αύξηση παρουσίασαν και οι εξαγωγές της Βραζιλίας, όπου στο τρίτο τρίμηνο οι εξαγωγές της στην Μέση Ανατολή σημείωσαν αύξηση -ρεκόρ της τάξης του 50% σε σχέση με το πρώτο εξάμηνο του 2011. Ο παγκόσμιος στόλος πλοίων ξηρού φορτίου, το 2011 επηρεαζόμενος από τις παραδόσεις μεγάλου αριθμού νέων πλοίων αυξήθηκε κατά 14% σε σχέση με το 2010. Αναλυτικότερα, ο στόλος των Capesize αυξήθηκε κατά 19%, των Panamax κατά 13%, των Handymax/Supramax κατά 17%, ενώ ο στόλος των Handysize αυξήθηκε δυσανάλογα κατά 4%. Οι παράγοντες αυτοί οδήγησαν τα επίπεδα των ναύλων σε έντονες μεταβολές από το 2010 έως το 2011 σε όλους τους τύπους των πλοίων ξηρού φορτίου (με βάση την χωρητικότητα). Αναλυτικότερα, τα έσοδα μεταβλήθηκαν στην κατηγορία των Capesize από \$30.587 ανά ημέρα σε \$14.433. Στην κατηγορία των Panamax, από \$20.221 ανά ημέρα σε \$11.340. Ενώ στην κατηγορία των Supramax από \$30.037 ανά ημέρα σε \$18.867. Οι αξίες των μεταχειρισμένων πλοίων ξηρού φορτίου, έπεσαν για τέσσερα συνεχόμενα τρίμηνα και συνολικά κατά μέσο όρο 25% σε σχέση με το 2010. Όσον αφορά στις τιμές των νεότευκτων πλοίων ξηρού φορτίου, υπήρξε μία ήπια μείωση. Σύμφωνα με την Marsoft εκτιμάται ότι η τιμή συμβολαίου για ένα νεότευκτο πλοίο τύπου Capesize μεταβλήθηκε από τα \$53 στα \$50.5 εκατ. δολάρια, ενώ οι τιμές στα νεότευκτα πλοία τύπου Panamax μεταβλήθηκαν από \$32.5 στα \$31 εκατ. δολάρια.⁹

⁸ www.eurocapital.gr

⁹ www.zougla.gr

Στην αγορά των δεξαμενόπλοιων, το διεθνές εμπόριο πετρελαίου γνώρισε μια αύξηση της τάξης του 0,5% στο δεύτερο εξάμηνο του 2011 σε σχέση με το πρώτο. Οι ευρωπαϊκές εισαγωγές έμειναν σχετικά σταθερές καθώς ενώ τα προϊόντα πετρελαίου γνώρισαν μία αύξηση της τάξης του 5%, αυτή αντισταθμίστηκε με μία μείωση της εισαγωγής αργού, το δεύτερο εξάμηνο του 2011 σε σχέση με το πρώτο. Στην Ιαπωνία, οι εισαγωγές προϊόντων πετρελαίου για την παραγωγή ενέργειας γνώρισαν αύξηση της τάξης 21%, ενώ αντίθετα οι εισαγωγές αργού έμειναν σταθερές. Οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής μείωσαν τις εισαγωγές τους κατά 3% και ενώ ταυτόχρονα η Κίνα αύξησε την κατανάλωσή της σε πετρέλαιο, αυτό δεν συνέβαλε στην αντίστοιχη αύξηση των εισαγωγών πετρελαίου. Οι παράγοντες αυτοί της αγοράς (ΗΠΑ, Ευρώπη και Κίνα είναι οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς πετρελαίου δια θαλάσσης) οδήγησαν τα επίπεδα των ναύλων να μεταβληθούν έντονα από το 2010 έως το 2011 σε όλους τους τύπους των δεξαμενόπλοιων (με βάση την χωρητικότητα). Αναλυτικότερα τα έσοδα από τα δεξαμενόπλοια τύπου VLCC μειώθηκαν από \$37.929 ανά ημέρα σε \$16.856. Στην κατηγορία των Suezmax από \$31.259 ανά ημέρα στα \$19.217, ενώ των Aframax από \$19.792 ανά ημέρα στα \$13.528. Το 2011 οι αξίες των δεξαμενόπλοιων δέχτηκαν ισχυρή πίεση σε σχέση με το 2010. Σημειώνεται ότι σύμφωνα με την Marsoft, ένας πλοιοκτήτης που αγόρασε ένα δεξαμενόπλοιο το 2008, στο τέλος του 2011, είδε την αξία του να μειώνεται στο 25% της αρχικής τιμής αγοράς του. Πλοία της κατηγορίας Suezmax και VLCC, ετών δεκαπέντε, άξιζαν στο τέλος του 2011 δύο με τρία εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ περισσότερο από την τιμή τους για διάλυση (scrapping). Στην αγορά των νεότευκτων δεξαμενόπλοιων, λόγω της υψηλής τιμής του σιδήρου και του κόστους εργασίας, οι τιμές των συμβολαίων συγκρατήθηκαν από την γενικότερη πτωτική τάση στις τιμές των νεότευκτων πλοίων. Λόγω της μεγάλης πτώσης των αξιών των μεταχειρισμένων δεξαμενόπλοιων, πολλά αποσύρονται για διάλυση ακόμα και κάποια σε ηλικία κάτω των είκοσι ετών. Αυτή η τάση θα οδηγήσει μεσοπρόθεσμα σε αύξηση των εσόδων από τις ναυλώσεις, μείωση του ρυθμού διάλυσης (scrapping) και αύξηση των τιμών των νεότευκτων πλοίων.¹⁰

¹⁰ Η συμβολή της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία - Ίδρυμα οικονομικών και Βιομηχανικών ερευνών

Στην αγορά των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων οι πλοιοκτήτριες εταιρίες, προέβησαν σε μεγάλες παραγγελίες τύπου Mega-ships (10.000 teu και άνω) παρά τη μείωση του εμπορίου στις κύριες γραμμές ναυσιπλοΐας. Στις δύο κύριες γραμμές, Asia-Europe WB και Transpacific EB, τα επίπεδα εσόδων γνώρισαν έντονες διακυμάνσεις στη διάρκεια του έτους καθώς μόνο το 2011 η μεταφορική ικανότητα σε αυτές τις διαδρομές αυξήθηκε κατά 20%. Σε αυτά τα επίπεδα των εσόδων, πολλές εταιρίες ανέστειλαν κάποια από τα δρομολόγια καθώς σε ορισμένες περιπτώσεις τα κόστη ήταν μεγαλύτερα από τα έσοδα. Έτσι παρά την εξοικονόμηση στα καύσιμα ανά teu που οφείλεται στο μέγεθος των Mega-ships (εξοικονόμηση έως 200\$/teu ανά ταξίδι) τα οφέλη εξανεμίζονται από την επίδραση στα επίπεδα των ναύλων της πλεονάζουσας μεταφορικής δυναμικότητας εμπορευματοκιβωτίων. Τα επίπεδα των ναύλων αυξήθηκαν από το 2010 έως το 2011 σε όλους τους τύπους των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (με βάση την χωρητικότητα σε teu). Αναλυτικότερα τα έσοδα από τα Container τύπου Feedermax (725 teu) αυξήθηκαν από \$4.535 ανά ημέρα στα \$5.479. Στην κατηγορία των Handy (1.700 teu) αυξήθηκαν από \$6.800 ανά ημέρα στα \$10.142. Επιπλέον στην κατηγορία Sub-P' max (2.750 teu) αυξήθηκαν από \$9.942 ανά ημέρα στα \$13.388 ενώ τα Panamax (3.500 teu) αυξήθηκαν από \$13.250 ανά ημέρα στα \$14.871.¹¹

Σε αυτό το οικονομικό περιβάλλον, η Διεύθυνση Ναυτιλίας είχε στόχο τη στήριξη των υφιστάμενων πελατών της και τη διατήρηση της ποιότητας του χαρτοφυλακίου της. Ακολουθώντας τη γενικότερη πορεία του ελληνικού τραπεζικού κλάδου, το ναυτιλιακό χαρτοφυλάκιο της FBBank μειώθηκε κατά το 2011, παραμένοντας ωστόσο μεταξύ των βασικών χρηματοδοτών της ελληνικής ναυτιλίας. Το πελατολόγιο της Τράπεζας στη ναυτιλία περιλαμβάνει κυρίως μεγάλους και μεσαίου μεγέθους ναυτιλιακούς ομίλους. Η FBBank, ωστόσο, έχει χρηματοδοτήσει επιλεκτικά και μικρούς πλοιοκτήτες.

Κατά τη διάρκεια του 2011, η FBBank πραγματοποίησε νέες χορηγήσεις δανείων ύψους \$115,5 εκατ. Το ναυτιλιακό δανειακό χαρτοφυλάκιο μειώθηκε κατά 13,42%, λόγω των υψηλών προπληρωμών δανείων (\$112 εκατ.) και των τακτικών αποπληρωμών που έφτασαν τα \$60 εκατ. Συγκεκριμένα, οι συνολικές εκταμιευμένες χορηγήσεις προς τη ναυτιλία έφτασαν στα \$574 εκατ. στη λήξη του οικονομικού

¹¹ www.naftemporiki.gr

έτους 2011, σε σχέση με το αντίστοιχο ποσό των \$663 εκατ. για το 2010, ενώ το σύνολο των εγκεκριμένων ναυτιλιακών χορηγήσεων έφτασε το ποσό των \$541 εκατ. έναντι \$664 εκατ. το 2010.

Το ναυτιλιακό χαρτοφυλάκιο αντιπροσωπεύει το 38% του συνολικού δανειακού χαρτοφυλακίου της Τράπεζας.



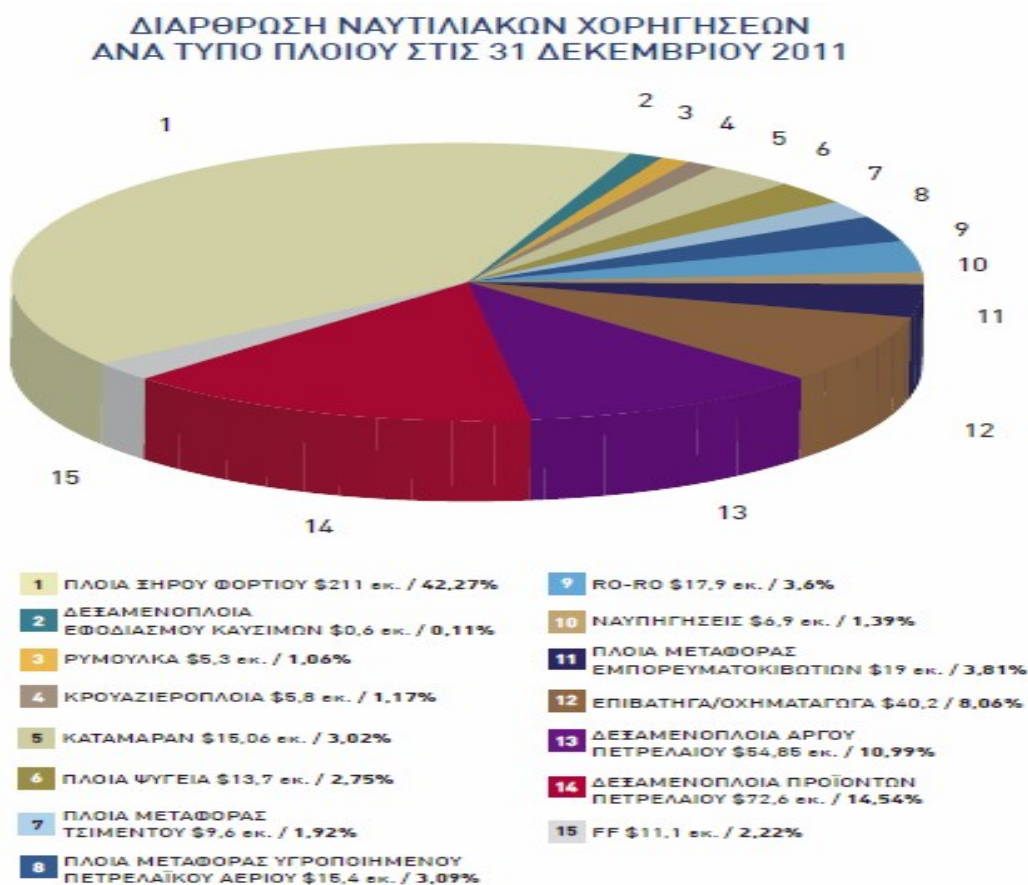
[Διάγραμμα 1](#) Ναυτιλιακή χρηματοδότηση 2006-2011

πηγή: Ίδρυμα οικονομικών και Βιομηχανικών ερευνών

Η FBBank¹² χρηματοδοτεί όλους τους τύπους ποντοπόρων πλοίων. Μεγαλύτερη έμφαση δίνεται σε πλοία που μπορούν να μεταπωληθούν εύκολα και μικρότερη σε πλοία με υψηλή εξειδίκευση. Ωστόσο, ο παράγοντας αυτός δεν είναι καθοριστικός, αφού ο κίνδυνος της δανειοδότησης μπορεί να μετριάζεται σημαντικά από την αποδεκτή χρονοναύλωση του πλοίου ή την καλή εταιρική υποστήριξη.

¹² www.fbbank/ναυτιλία/ετήσια-έκθεση-ναυτιλίας.aspx

Στη λήξη του οικονομικού έτους 2011, η Τράπεζα είχε χρηματοδοτήσει συνολικά 120 πλοία καθώς και 1 πλοίο υπό ναυπήγηση. Η διάρθρωση των χορηγήσεων ανά τύπο πλοίου παρουσιάζεται στο παρακάτω διάγραμμα.



Διαγραμμα 2 Διάρθρωση Ναυτιλιακών Χορηγήσεων ανα τυπου πλοίου στις 31/12/2011 πηγή: Ίδρυμα οικονομικών και Βιομηχανικών ερευνών

Για το 2012, λόγω των δυσμενών οικονομικών συνθηκών που επικρατούν, η Διεύθυνση Ναυτιλίας προσπάθησε για την αποτελεσματικότερη και αποδοτικότερη διαχείριση του υφιστάμενου χαρτοφυλακίου της και την κατά περίπτωση χορήγηση νέων δανείων.

Δεδομένου ότι η εξεύρεση χρηματοδότησης δείχνει να είναι το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι ναυτιλιακές εταιρίες λόγω της κρίσης, η εισαγωγή σε κάποιο χρηματιστήριο για την άντληση κεφαλαίων σε χαμηλότερο κόστος, είναι μια ενδιαφέρουσα εναλλακτική για μια ναυτιλιακή εταιρία που έχει διαγράψει μια αξιόλογη πορεία στο χώρο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑ

Στόχος του συγκεκριμένου κεφαλαίου είναι να παρουσιαστεί πως μπορεί μια ναυτιλιακή εταιρία να εισαχτεί σε μια χρηματιστηριακή αγορά είτε των Αθηνών είτε σε άλλες μεγαλύτερες αγορές όπως του Λονδίνου κ της Νέας Υόρκης.

2.1 Ναυτιλία και Κεφαλαιαγορές

Τα χρηματιστήρια είναι ένας απαραίτητος θεσμός για το οικονομικό σύστημα της Δύσης. Στις πλούσιες οικονομίες του κόσμου συναντάμε και τις πιο ανεπτυγμένες κεφαλαιαγορές που συνήθως βασίζονται σε ένα χρηματιστήριο αξιών, όπως είναι το χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης (Wall Street και NASDAQ), το χρηματιστήριο του Λονδίνου, του Παρισιού ή της Φρανκφούρτης, όπως προαναφέραμε και στο προηγούμενο κεφάλαιο. Το κύριο ναυτιλιακό χρηματιστήριο ήταν αρχικά το Λονδίνο, αλλά τα τελευταία 25 χρόνια, από το 1982 έχασε τη σημασία του και τη θέση του ανέλαβε το Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.

Πρέπει να γίνει μια σημείωση εδώ ότι τα χρηματιστήρια που προαναφέρθηκαν μπορεί να αποτελούν κολοσσούς της παγκόσμιας οικονομίας όμως δεν αποτελούν όλα την επιλογή των ναυτιλιακών εταιριών, λόγω των διαφορετικών και ποικίλων συνθηκών και θεσμικών πλαισίων του κάθε χρηματιστηρίου. Τα χρηματιστήρια που έχουν την μεγαλύτερη συγκέντρωση εισηγμένων ναυτιλιακών εταιριών είναι τα χρηματιστήρια της Νέας Υόρκης στα οποία θα γίνει εκτενέστερη αναφορά αργότερα.

Το χρηματιστήριο όπως για κάθε επιχείρηση έτσι και για την ναυτιλία είναι μια αξιολογητή πηγή χρηματοδότησης. Εκδίδοντας μετοχές μπορεί μια ναυτιλιακή επιχείρηση να χρηματοδοτήσει την επέκτασή της άτοκα και χωρίς να πρέπει να αναλάβει ένα τραπεζικό δάνειο. Με άλλα λόγια το χρηματιστήριο είναι μια πηγή άντλησης μεγάλου ύψους κεφαλαίου με ελάχιστο κόστος δίνοντας την δυνατότητα αξιοποίησης της κεφαλαιαγοράς για άντληση κεφαλαίων δεδομένης της ανταπόκρισης των εταιριών στις ανάγκες ανανέωσης και επέκτασης του στόλου τους.

Όμως η κρίση επηρέασε και τις κεφαλαιαγορές οποίες έχουν πέσει κατά πολύ τα τελευταία χρόνια. Τα χρηματιστήρια διεθνώς από την Ιαπωνία και το Χονγκ Κόνγκ

στην Ανατολή και τη Μ. Βρετανία και τις ΗΠΑ στη Δύση, σημειώνουν υψηλά επίπεδα αστάθειας τιμών, που αντίστοιχά τους δεν έχουμε ξανασυναντήσει, τα οποία χαρακτηρίζονται με σημαντικά κέρδη τη μία μέρα και εξίσου σημαντικές ζημιές την επομένη. Κάποιες χώρες, όπως η Ρωσία, είτε έκλεισαν τα χρηματιστήρια τους είτε έθεσαν όρια στις συναλλαγές, ενώ στις περισσότερες αγορές απαγορεύτηκαν οι ανοιχτές πωλήσεις.

Μέχρι σήμερα, ο Δείκτης Baltic Dry έχει χάσει περισσότερο από το 90% της αξίας που είχε στα μέσα του 2008 και η αξία των ναύλων έπεσε σημαντικά λόγω της μείωσης της ζήτησης φορτίων. Επίσης, οι Δείκτες Baltic Clean και Dirty Tankers είχε πέσει σε μεγάλο βαθμό. Τον Ιούνιο του 2009 ο δείκτης κινείται στις 3.500 μονάδες.

Σημαντικές απώλειες στις μετοχές τους κατέγραψαν όλες οι εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες σε ξένα χρηματιστήρια, λόγω της συνεχιζόμενης κρίσης. Μάλιστα σε ορισμένες περιπτώσεις οι απώλειες έφθασαν έως και το... 99% με βάση σύγκρισης την τιμή που είχαν οι μετοχές στην αρχή του 2008 και την τιμή που είχαν κατά τα μέσα του 2008. Τις μεγαλύτερες, λοιπόν, απώλειες είχε η εταιρεία Oceanaut Inc, η οποία διαθέτει φορτηγά πλοία. Στις 2 Ιανουαρίου 2008 η μετοχή της διαπραγματευόταν στα 7,82 δολάρια ενώ στις 9 Οκτωβρίου η μετοχή έφθασε να διαπραγματεύεται στα... 0,05 σεντς. Αντιθέτως, τις μικρότερες απώλειες, σύμφωνα με στοιχεία της εταιρείας XRTC¹³, έχει η μετοχή της εταιρείας TOP Ships, η οποία διαχειρίζεται δεξαμενόπλοια. Στις 2 Ιανουαρίου η μετοχή είχε 3,37 δολάρια και στις 9 Οκτωβρίου έπεσε στα 3 δολάρια. Επίσης σημαντικές απώλειες της τάξης του 81% καταγράφει η μετοχή της εταιρείας Agies Maritime, μειωμένες κατά 76% είναι η μετοχή της Dryships και κατά 72% η μετοχή της Eagle Bulk Shipping. Να σημειωθεί ότι ο μέσος όρος των απωλειών στις μετοχές των 25 εισηγμένων από τις αρχές του έτους ανέρχεται στο 59%.

Απότομη πτώση των ναύλων, περιορισμός των χρηματοδοτικών πόρων, αναντιστοιχία μεταξύ ζήτησης και προσφοράς χωρητικότητας, ζημιές από μειώσεις, καθώς και παραβιάσεις στις ρήτρες των δανείων είναι τα κύρια χαρακτηριστικά της κρίσης που αντιμετώπισαν κατά τη διάρκεια του 2009 οι εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες, σύμφωνα με τα αποτελέσματα έρευνας που πραγματοποίησε σε παγκόσμιο

¹³ Ετήσια μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα (2010-2011) της εταιρείας XRTC.

επίπεδο η PricewaterhouseCoopers (PwC) με πρωτοβουλία και συντονισμό της PwC στην Ελλάδα.



Διάγραμμα 3 :Ο παγκόσμιος δείκτης σε σύγκριση με τον δείκτη των 50 μεγαλύτερων ναυτιλιακών εταιρειών του bloomberg απο τον μάιο του 2004

πηγη: www.shipgiends.gr

Η εν λόγω έρευνα εξέτασε σημαντικούς δείκτες απόδοσης εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών σε χρηματιστήρια για το 2008, καθώς και την ανάπτυξή τους τα τελευταία πέντε χρόνια βάσει των ετήσιων οικονομικών τους καταστάσεων. Περισσότερες από 100 εταιρείες εισηγμένες στα διεθνή χρηματιστήρια σε διαφορετικούς επί μέρους τομείς του ναυτιλιακού κλάδου συμπεριελήφθησαν στην έρευνα, μεταξύ των οποίων 27 ελληνικές εταιρίες.¹⁴

¹⁴. Ετήσια μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα (2010-2011) της εταιρείας XRTC.

Σύμφωνα με την έρευνα, οι εταιρείες σε ποσοστό 21% ανέφεραν ότι πήραν απαλλαγή και/ή ότι τροποποίησαν τους όρους των δανείων τους. Αυτό συνέβη κατά κύριο λόγο στον τομέα του ξηρού φορτίου, που επλήγη περισσότερο το 2008. Επίσης, το 25% των εταιρειών ανέφερε ότι αναδιάρθρωσε/χρηματοδότησε εκ νέου τις δανειακές του υποχρεώσεις πριν από την ημερομηνία χορήγησης των ετήσιων αναφορών του το 2008. Οι τάσεις αυτές αναμένεται να συνεχιστούν το 2009, αφού οι αξίες των πλοίων εξακολουθούν να είναι σημαντικά χαμηλότερες απ' ό,τι τα προηγούμενα χρόνια και η κρίση συνέχισε να διατηρεί τα επίπεδα των ναύλων χαμηλά, ιδιαίτερα στον κλάδο των τάνκερ.

Περισσότερες από τις μισές εταιρείες που συμμετέχουν στην έρευνα ανέφεραν μειώσεις της αξίας των περιουσιακών τους στοιχείων. Από αυτές, 26 εταιρείες ανέφεραν απομείωση της αξίας των πλοίων του στόλου τους, 22 στην υπεραξία (Goodwill) και 20 σε άλλα περιουσιακά στοιχεία. Η απομείωση της αξίας των περιουσιακών στοιχείων αναφέρθηκε κυρίως στον κλάδο της μεταφοράς ξηρού φορτίου.

Λόγω των παραπάνω προβλημάτων μερικές εταιρείες αναμένεται να αντιμετωπίσουν οικονομικές δυσκολίες καθώς τα έσοδα μειώνονται, οι κεφαλαιακές τους υποχρεώσεις γίνονται ληξιπρόθεσμες και τα διαθέσιμα κεφάλαιά τους στερεύουν. Στόχος της έρευνας ήταν να προσδιορίσει τον αντίκτυπο της οικονομικής κρίσης ως τις 31 Δεκεμβρίου 2008. Ο αντίκτυπος στον ναυτιλιακό κλάδο έγινε αισθητός το δεύτερο εξάμηνο του 2008. Παρ' όλα αυτά η έρευνα δείχνει ότι γενικά η οικονομική κρίση δεν είχε μεγάλη επίδραση στην απόδοση των εταιρειών εκείνη τη χρονιά. Ένας λόγος είναι ότι το πρώτο εξάμηνο του 2008 ήταν ιδιαιτέρως κερδοφόρο για τους περισσότερους επί μέρους τομείς του ναυτιλιακού κλάδου και προσέφερε στις εταιρείες τόσο την απαιτούμενη ενέργεια όσο και τη ρευστότητα για να ξεπεράσουν τις προκλήσεις που είχαν να αντιμετωπίσουν όταν ξέσπασε η κρίση.

2.2 Οι Μεγαλύτερες Χρηματιστηριακές Αγορές Του Κόσμου

Οι μεγαλύτερες χρηματιστηριακές αγορές που κατά την διάρκεια της ιστορίας και μέχρι σήμερα είναι στο επίκεντρο της παγκόσμιας κινητήριας οικονομίας του πλανήτη με βάση την κεφαλαιοποίηση τους το 2012 είναι:

❖ **Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης-New York Stock Exchange (NYSE) -
Με έδρα στη Νέα Υόρκη.**

Κεφαλαιοποίηση το 2011, 14.246 Δισεκατομμύρια δολάρια -Εμπορική Αξία 2011, 20.161 Δισεκατομμύρια δολάρια. Αποτελεί το μεγαλύτερο χρηματιστήριο στον κόσμο, τόσο από πλευράς κεφαλαιοποίησης όσο και από εμπορική αξία. Το NYSE είναι η πρώτη επιλογή πολλών μεγάλου και μεσαίου μεγέθους εταιρειών ανά τον κόσμο. Ανήκει στην NYSE Euronext, η όποια προήρθε από την συγχώνευση του NYSE Group και του Euronext NV. Στη NYSE Euronext ανήκουν και τα χρηματιστήρια Παρισίων, Amsterdam, Βρυξελλών και Λισσαβόνας. Επιπρόσθετα, στο NYSE ήταν εισηγμένες 3.600 εταιρίες στις 31.12.2007, δηλαδή πριν την επικείμενη οικονομική κρίση που επέφερε δραστικές αλλαγές στον τομέα της οικονομίας, καθώς το 2012 είχε εισηγμένες 2.750 εταιρίες με απώλειες καθημερινός.¹⁵

❖ **NASDAQ-Με έδρα στη Νέα Υόρκη.**

Κεφαλαιοποίηση το 2011, 4.687 Δισεκατομμύρια δολάρια-Εμπορική Αξία 2011, 13,552 Δισεκατομμύρια δολάρια. Τα αρχικά NASDAQ, προκύπτουν από το «**National Association of Securities Dealers Automated Quotations**». Ιδρύθηκε το 1971. Αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο χρηματιστήριο στον κόσμο με βάση την κεφαλαιοποίηση και την αξία των συναλλαγών. Ανήκει στην ομάδα NASDAQ OMX η οποία επίσης λειτουργεί σε 24 άλλες αγορές. Αξίζει να σημειωθεί ότι ήταν η πρώτη ηλεκτρονική χρηματιστηριακή αγορά στον κόσμο, καθώς αρχικά ήταν ένα ηλεκτρονικό δελτίο τιμών για να διευκολύνει τους μεσίτες και έχει εξελιχτεί ήδη σε μια από τις μεγαλύτερες χρηματιστηριακές αγορές παγκοσμίως. Εισηγμένες στη NASDAQ το 1997 ήταν 5.500 εταιρείες και σήμερα ο αριθμός κυμαίνεται στις 3.400 εταιρίες, οι οποίες αποτελούν κυρίως εταιρίες τεχνολογίας, τηλεπικοινωνιών, ΜΜΕ, βιοτεχνολογίας και χρηματοοικονομικών υπηρεσιών. Τη δεκαετία του 1990 ξεπερνούσε το NYSE σε όγκο συναλλαγών λόγω των εταιρειών υψηλής τεχνολογίας.

¹⁵ <http://www.newmoney.gr/>

❖ **Χρηματιστήριο του Τόκιο-Tokyo Stock Exchange - Με έδρα το Τόκιο.**

Κεφαλαιοποίηση 2011, 3.325 Δισεκατομμύρια δολάρια- Εμπορική Αξία το 2011, 3.972 Δισεκατομμύρια δολάρια. Αποτελεί την τρίτη μεγαλύτερη χρηματιστηριακή αγορά στον κόσμο με βάση την συνολική κεφαλαιοποίηση των εισηγμένων εταιρειών που έχει. Είχε 2.292 εταιρείες οι οποίες χωρίζονται σε τρία τμήματα, το πρώτο τμήμα για τις μεγάλες εταιρείες, το δεύτερο τμήμα για μεσαίου μεγέθους επιχειρήσεις, και το τρίτο τμήμα των θυγατρικών εταιριών και των παραρτημάτων τους . Οι βασικοί δείκτες παρακολούθησης του Χρηματιστηρίου του Τόκιο είναι ο δείκτης Nikkei που επιλέγηκε από την Nihon Keizai Shimbun, ο Topix για τις τιμές των μετοχών των εταιρειών του πρώτου τμήματος που προαναφέρθηκαν, και ο δείκτης J30 για τις μεγάλες βιομηχανικές επιχειρήσεις. Το Χρηματιστήριο του Τόκιο και το Χρηματιστήριο του Λονδίνου, αναπτύσσουν στενές οικονομικές σχέσεις μέσα από διάφορες συναλλαγές και ανταλλαγή τεχνολογικών γνώσεων πάνω στον κλάδο του χρηματιστηρίου.

❖ **Χρηματιστήριο του Λονδίνου-London Stock Exchange- Με έδρα το Λονδίνο**

Κεφαλαιοποίηση το 2011, 3.266 Δισεκατομμύρια δολάρια και Εμπορική Αξία το 2011, 2.871 Δισεκατομμύρια δολάρια. Το Χρηματιστήριο του Λονδίνου βρίσκεται στο Λονδίνο και είναι το παλαιότερο και το τέταρτο μεγαλύτερο χρηματιστήριο στον κόσμο. Ιδρύθηκε το 1801 και οι τρέχουσες εγκαταστάσεις της που βρίσκονται στην πλατεία Paternoster, κοντά στον καθεδρικό ναό του Αγίου Παύλου. Είναι η πιο διεθνής αναγνωρισμένη αγορά από όλα τα χρηματιστήρια του κόσμου, με περίπου 3.000 εταιρείες και περισσότερες από 70 χώρες έχουν εισαχθεί προς διαπραγμάτευση στην αγορά της. Το Χρηματιστήριο του Λονδίνου δίνει την ευκαιρία σε πολλές διαφορετικού μεγέθους εταιρείες να εισαχθούν σε αυτή.

❖ **Χρηματιστήριο της Σαγκάης-Shanghai Stock Exchange - Με έδρα τη Σαγκάη.**

Κεφαλαιοποίηση το 2011, 2.357 Δισεκατομμύρια δολάρια και Εμπορική Αξία το 2011, 3.658 Δισεκατομμύρια δολάρια .Είναι η 5η μεγαλύτερη αγορά του κόσμου από πλευράς κεφαλαιοποίησης και ένα από τα δύο χρηματιστήρια που λειτουργούν

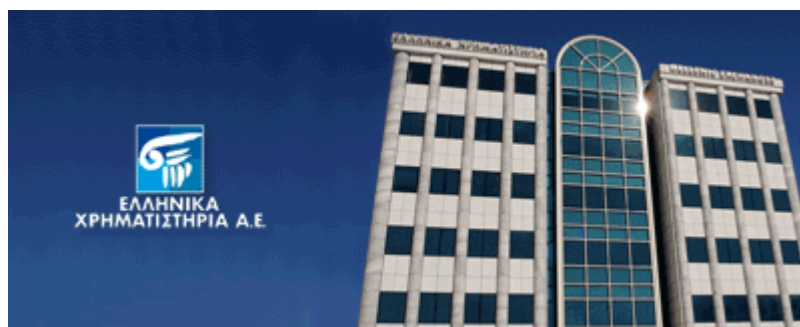
ανεξάρτητα στην Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας. Σε αντίθεση με το Χρηματιστήριο του Χονγκ Κονγκ, δεν είναι εντελώς ανοικτή για τους ξένους επενδυτές. Ο κύριος λόγος είναι οι αυστηροί έλεγχοι των λογαριασμών από τις κινεζικές αρχές.¹⁶

2.3 Χρηματιστήριο Αθηνών- Προϋποθέσεις και Διαδικασία

Εισαγωγής

Το Χρηματιστήριο Αθηνών, το οποίο ανήκει στον Όμιλο των Ελληνικών Χρηματιστηρίων (ΕΧΑΕ), ιδρύθηκε το 1876 και έκτοτε αποτελεί ένα κομμάτι της σύγχρονης οικονομικής πραγματικότητας του τόπου μας, επιτελώντας έναν αναπτυξιακό ρόλο στην Ελληνική Οικονομία ως μηχανισμού άντλησης κεφαλαίων. Επιπλέον, τον Αύγουστο του 2000 οι μετοχές της ΕΧΑΕ εισήχθησαν προς διαπραγμάτευση στο Χρηματιστήριο Αθηνών και το Σεπτέμβριο του 2003 ο Όμιλος ιδιωτικοποιήθηκε πλήρως.¹⁷

Η εισαγωγή των μετοχών μίας ναυτιλιακής εταιρείας προς διαπραγμάτευση στην Αγορά Αξιών του Χρηματιστηρίου Αθηνών μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε πρωτογενώς (εισαγωγή για πρώτη φορά) είτε δευτερογενώς (οι μετοχές έχουν ήδη εισαχθεί ή εισάγονται ταυτόχρονα και σε άλλο χρηματιστήριο του εξωτερικού).



Οι προϋποθέσεις πρωτογενούς εισαγωγής μετοχών ναυτιλιακών εταιριών στο Χρηματιστήριο Αθηνών είναι οι ίδιες με αυτές που ισχύουν για τις εκδότριες των υπόλοιπων οικονομικών κλάδων, βασίζονται μόνο σε χρηματοοικονομικά κριτήρια και δεν επιβάλλουν κανένα περιορισμό ή άλλη ειδική προϋπόθεση που να σχετίζεται

¹⁶ <http://www.newmoney.gr/>

¹⁷ Η ναυτιλία στο Χ.Α. Μια αξιόπιστη επιλογή με διεθνείς ορίζοντες για την εισαγωγή ναυτιλιακών εταιριών. Οδηγός χρηματιστηρίου Αθηνών

με τα πλοία. Εφαρμόζονται δε επί μετοχών ημεδαπών αλλά και αλλοδαπών εκδοτριών.

Για νεοσύστατες ναυτιλιακές εταιρίες προβλέπεται δυνατότητα εξαίρεσης από την υποχρέωση της τριετούς διάρκειας και της κερδοφορίας με απόφαση της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς.

Για τη δευτερογενή εισαγωγή στο ΧΑ εταιρειών που έχουν εισαχθεί ήδη ή εισάγονται ταυτόχρονα και σε άλλο ξένο χρηματιστήριο, εφαρμόζονται αντιστοίχως οι προϋποθέσεις εισαγωγής με τις εξής διαφοροποιήσεις:

- Δεν εφαρμόζονται οι προϋποθέσεις της Κερδοφορίας.
- Για την πλήρωση του κριτηρίου Διασποράς λαμβάνεται υπόψη και η υφιστάμενη διασπορά της εταιρείας στις αγορές που η εταιρεία είναι ήδη εισηγμένη, υπό την προϋπόθεση να έχει κατανεμηθεί στην ελληνική επικράτεια τουλάχιστον το 5% του συνόλου των μετοχών, σε 100 πρόσωπα (με ποσοστό συμμετοχής εκάστου <2%).

Οι προϋποθέσεις εισαγωγής στις επιμέρους κατηγορίες του Χ.Α. παρουσιάζονται συνοπτικά στον παρακάτω πίνακα :

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ	Γενική Κατηγορία (Κύρια Αγορά)
Ίδια κεφάλαια (ελάχιστο ύψος)	3.000.000 €
Οικονομικές Καταστάσεις (έτη)	3
Κερδοφορία	
EBITDA	
Έτη	3
Ανά έτος	θετικό EBITDA για 2 τελευταίες χρήσεις

	Συνολικά	> 3.000.000 € στην τριετία
ή		
ΚΠΦ	Έτη	3
	Ανά έτος	θετικά ΚΠΦ για 2 τελευταίες χρήσεις
	Συνολικά	> 2.000.000 € στην τριετία
Διασπορά	ελάχιστο ποσοστό	25% (15% για κεφ/ση > 700 εκ. €)
	άτομα (<2%)	> 2.000 (> 7.000 για κεφ/ση > 700 εκ. €)
Φορολογικός Έλεγχος		ΝΑΙ (για όλες τις χρήσεις που έχουν δημοσιευτεί οικονομικές καταστάσεις, πλην της τελευταίας)
Δέσμευση (Lock-in) μετοχών		Μέτοχοι > 5% , εταιρειών με εκτιμώμενη κεφαλαιοποίηση < 100 εκ. €, επιτρέπεται να μεταβιβάσουν κατά το 1ο έτος μετά την εισαγωγή, μετοχές που αντιστοιχούν κατ' ανώτατο όριο στο 25% του συνόλου των μετοχών τους.
Ελάχιστη αξία των μετοχών της		2.000.000 €

Δημόσιας Προσφοράς	
Εταιρική Διακυβέρνηση	Συμμόρφωση με κείμενες διατάξεις

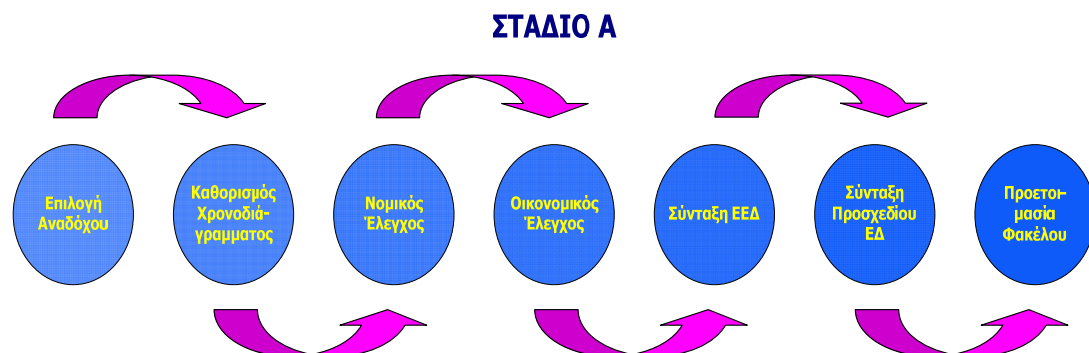
πίνακας 1: προϋποθέσεις εισαγωγής ναυτιλιακών εταιριών στο Χ.Α.

πηγή: Η ναυτιλία στο Χ.Α. Μια αξιόπιστη επιλογή με διεθνείς ορίζοντες για την εισαγωγή ναυτιλιακών εταιριών. Οδηγός χρηματιστηρίου Αθηνών

Η προετοιμασία για την κατάθεση της υποψηφιότητας για την εισαγωγή μίας ναυτιλιακής εταιρείας στο Χ.Α. περιλαμβάνει τις κάτωθι ενέργειες:

ΣΤΑΔΙΟ Α : Ενέργειες πριν την κατάθεση αίτησης για εισαγωγή στο Χ.Α.

- Επιλογή Αναδόχου
- Καθορισμός χρονοδιαγράμματος εισαγωγής μεταξύ Εταιρείας Αναδόχου
- Διενέργεια Νομικού Ελέγχου
- Διενέργεια Οικονομικού Ελέγχου
- Σύνταξη Εντύπου Εταιρικού Προφίλ για κατάθεση στο Χ.Α.
- Σύνταξη προσχεδίου Ενημερωτικού Δελτίου για κατάθεση στην Ε.Κ.
- Προετοιμασία φακέλου δικαιολογητικών για κατάθεση αίτησης στο Χ.Α.



γράφημα 1: στάδιο α διαδικασία εισαγωγής

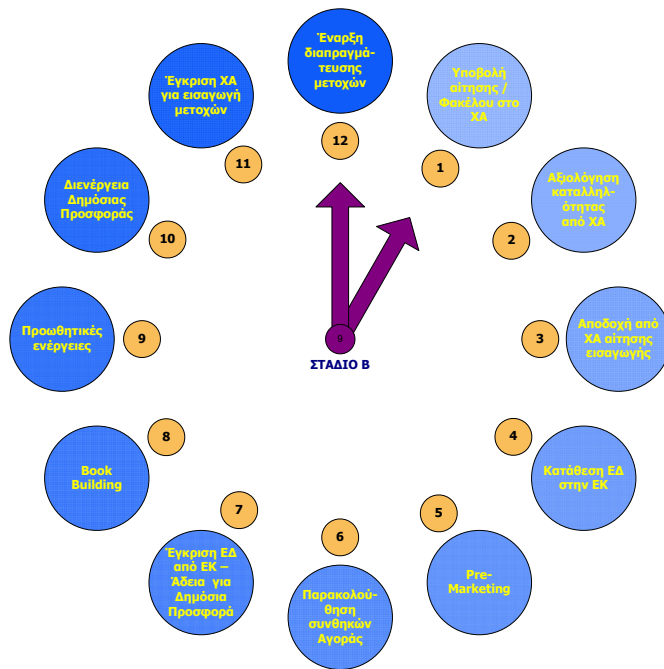
πηγή: Η ναυτιλία στο Χ.Α. Μια αξιόπιστη επιλογή με διεθνείς ορίζοντες για την εισαγωγή ναυτιλιακών εταιριών. Οδηγός χρηματιστήριου Αθηνών

ΣΤΑΔΙΟ Β : Ενέργειες μετά την κατάθεση αίτησης για εισαγωγή στο Χ.Α.

- Υποβολή αίτησης εισαγωγής και φακέλου δικαιολογητικών στο Χ.Α.
- Αξιολόγηση καταλληλότητας εταιρείας Αποδοχή από Χ.Α. αίτησης εισαγωγής
- Σύνταξη & κατάθεση Ενημερωτικού Δελτίου στην Ε.Κ.
- Οργάνωση pre – marketing παρουσιάσεων από τον Ανάδοχο
- Παρακολούθηση συνθηκών αγοράς – κάλυψη αναλυτών
- Έγκριση ΕΔ από Ε.Κ. – Χορήγηση άδειας διενέργειας Δημόσιας Προσφοράς
- Διαδικασία τελικής αποτίμησης & προσδιορισμού τιμής διάθεσης. Χρήση υπηρεσίας Η.ΒΙ.Π. για book building
- Διαφημιστικές / Προωθητικές Ενέργειες Δημόσιας Προσφοράς
- Διενέργεια Δημόσιας Προσφοράς
- Έγκριση Χ.Α. για εισαγωγή μετοχών
- Έναρξη διαπραγμάτευσης μετοχών στο Χ.Α.¹⁸

Αναλυτικότερα στο παρακάτω γράφημα:

¹⁸ Η ναυτιλία στο Χ.Α. Μια αξιόπιστη επιλογή με διεθνείς ορίζοντες για την εισαγωγή ναυτιλιακών εταιριών. Οδηγός χρηματιστήριου Αθηνών σελ 7-8



γράφημα 2 : στάδιο β για εισαγωγή ναυτιλιακής εταιρίας

πηγή: Η ναυτιλία στο X.A. Μια αξιόπιστη επιλογή με διεθνείς ορίζοντες για την εισαγωγή ναυτιλιακών εταιριών. Οδηγός χρηματιστηρίου Αθηνών

2.4 Τρόπος Εισαγωγής στα Ξένα Χρηματιστήρια

Απαραίτητο στοιχείο και διαδικασία, για την εισαγωγή των ναυτιλιακών εταιριών στα παγκόσμια χρηματιστήρια είναι το έντυπο δήλωσης F-1 (FORM F-1) με βάση τον διεθνή νόμο περί ασφάλειας των συναλλαγών (Securities Exchange Act of 1933), καθώς και την Διεθνή Επιτροπή Ασφάλεια Των Συναλλαγών (Securities and Exchange Commission). Το έντυπο F-1 περιέχει ζωτικής σημασίας στοιχεία και πληροφορίες για την εκάστοτε εταιρεία που προσπαθεί να εισέλθει στα παγκόσμια χρηματιστήρια, με σκοπό να βοηθήσει το SEC (Securities and Exchange Commission) να πετύχει έναν αντικειμενικό στόχο: Να λάβουν οι επενδυτές και στη συγκεκριμένη περίπτωση τα χρηματιστήρια, ικανοποιητική-πλήρη ενημέρωση για την κάθε εταιρεία, για την αποφυγή εξαπάτησης στη διαδικασία αγοράς και πώλησης υπηρεσιών που πρόκειται να ξεκινήσει ανάμεσα στην κάθε εταιρεία και το χρηματιστήριο. Αξίζει να σημειωθεί ο,τι ο μέσος όρος ενός εντύπου F-1 κυμαίνεται από 100 έως 300 σελίδες ανάλογα με την λειτουργία και το μέγεθος εργασιών της κάθε εταιρείας και η διαδικασία ελέγχου του εντύπου από συμβουλευτικές εταιρείες

και ελεγκτές μπορεί να διαρκέσει από μερικούς μήνες έως και 2 έτη. Στο παράρτημα για την καλύτερη κατανόηση συμπεριλαμβάνονται αυτούσια τμήματα και σημαντικά μέρη από το έντυπο F-1 μεγάλης εταιρείας στο χώρο της ναυτιλίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΣΤΟ **ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ ΣΤΑ ΔΙΕΘΝΗ** **ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑ**

3.1 Η Ελληνόκτητος Ναυτιλία

Η ελληνόκτητος ναυτιλία διαχειρίζεται σήμερα περίπου στα 4.200 πλοία εκ των οποίων τα 515 ανήκουν στις 26 εισηγμένες σε χρηματιστήρια του εξωτερικού. Στο σύνολο 930 παραγγελμένων πλοίων τα 203 είχαν παραγγελθεί από τις 25 εισηγμένες. Τα περισσότερα σκάφη φτιάχνονται ήδη σε ναυπηγεία και οι υποχρεώσεις τρέχουν προς τα ναυπηγεία... μέσω των δανείων από τράπεζες. Από τα υπάρχοντα στοιχεία, που προέρχονται από την ενημέρωση που κάνουν στα χρηματιστήρια οι εισηγμένες, τα 203 πλοία ναυπηγούνται σε 25 ναυπηγεία σε Κίνα, Ιαπωνία και Νότιο Κορέα. Τα περισσότερα «σύμφωνα ναυπήγησης» έχουν υπογραφεί με τα ναυπηγεία: Hanjin Heavy Industries (Κορέα) για 10 πλοία, Hyundai (Κορέα) για 16 πλοία, Yangzhou Dayang Shipbuilding (Κίνα) για 25 πλοία και Qingdao Hyundai Shipyard (Κίνα) για 16 πλοία.¹⁹

Εκτιμάται ότι υπάρχει ο κίνδυνος αρκετά ναυπηγεία, λόγω της κρίσης, να ζητήσουν αναδιαπραγμάτευση του κόστους κατασκευής ενός πλοίου εφόσον η αρχική τιμή κατασκευής, στις σημερινές συνθήκες, κρίνεται οικονομικά ασύμφορη για το ναυπηγείο. Σε αυτή την περίπτωση, όπως αναφέρθηκε, θα χρειασθεί η τράπεζα να δώσει επιπλέον χρήματα, αλλά αυτό λόγω της κρίσης αυτό θεωρείται αδύνατον και συνεπώς: ή σταματάει η ναυπήγηση ή η εταιρεία αναγκάζεται να χρησιμοποιήσει ίδια κεφάλαια προκειμένου να ολοκληρωθεί η κατασκευή του σκάφους. Οι ακυρώσεις που έχουν αρχίσει να γίνονται σε παγκόσμιο επίπεδο, σταδιακά ενδεχομένως να δημιουργήσουν προβλήματα στις γιάρδες στην Κίνα και στη Νότια Κορέα, λόγω έλλειψης χρηματοδότησης από τις τράπεζες. Παράλληλα, οι πλοιοκτήτες θα ζητήσουν αναδιαμόρφωση των όρων των συμβολαίων που έχουν υπογράψει μαζί τους. Οι αναλυτές περιμένουν συνολικά μείωση της οικονομικής ανάπτυξης καθώς έχουν μειωθεί σημαντικά οι εξαγωγές από τις χώρες της Ασίας προς την Ευρώπη και τις ΗΠΑ.

¹⁹ ICAP: Κλαδική Μελέτη: Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία 2010

Σήμερα, ο ελληνικός στόλος αποτελείται από περίπου 4.600 πλοία, από τα οποία τα 500 ανήκουν σε ελληνικές εταιρίες εισηγμένες στις αγορές των ΗΠΑ και του Λονδίνου. Οι τιμές των μετοχών των εταιριών αυτών έχουν πέσει δραματικά και έχουν υποστεί σημαντικές ζημιές από την αρχή του 2008. Η συνολική κεφαλαιοποίηση των εν λόγω εταιριών σήμερα είναι \$9 δισ., μειωμένη κατά 60% από τα \$23 δισ. που ήταν πριν τη μεγαλύτερη αξία που είχαν ποτέ.

Θα πρέπει να σημειωθεί στο σημείο αυτό ότι οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες, το χρέος των οποίων στο τέλος του 2007 έφτανε τα \$67 δισ., έχουν φτιάξει αρκετά νέα πλοία. Οι Έλληνες εφοπλιστές στα τέλη 2008, φέρεται να έχουν σε εξέλιξη ναυπηγικό πρόγραμμα 45 δισεκατομμυρίων δολαρίων που αντιστοιχεί σε 930 υπό παραγγελία πλοία με συνολική χωρητικότητα 77,8 εκατομμύρια κόρους ή ποσοστό 8,4% επί των παγκόσμιων παραγγελιών νέων πλοίων. Τα δανειακά χαρτοφυλάκια των ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών εταιριών στα τέλη του 2007 ανέρχονταν σε 67 δισεκατομμύρια δολάρια αυξημένα κατά 44,3% σε σχέση με το 2006 που ήταν 46,39 εκατομμύρια δολάρια. Αξίζει να σημειωθεί ότι εν μέσω κρίσης, κατά τη διάρκεια του Σεπτεμβρίου 2008, εκ μέρους ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών υπεγράφησαν συμφωνίες για ναυπήγηση 19 πλοίων και 7 option συνολικής αξίας 1,4 δισεκατομμυρίων δολαρίων, γεγονός που δείχνει τη δυναμική που διατηρεί ακόμη μεγάλο μέρος της ελληνόκτητου ναυτιλίας. Κατά την διάρκεια του 2009 περισσότερα από 3,9 δισ. δολάρια κατάφεραν να συγκεντρώσουν οι Ελληνικές εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρίες, παρά την διεθνή οικονομική κρίση και την «στενότητα» που εμφανίζουν οι τράπεζες για την δανειοδότηση τους. Σύμφωνα με στοιχεία της εταιρείας XRTC²⁰ οι Ελληνικές εισηγμένες από τις χρηματιστηριακές αγορές με διάφορες μεθόδους πέτυχαν να αντλήσουν από δευτερογενείς εκδόσεις μετοχών συνολικά 1.6 δισ. δολάρια.

«Η εισαγωγή νέων μετοχών με δευτερογενείς τρόπους οδήγησε σε σημαντικό dilution τους υφιστάμενους μετόχους και σε αρκετές περιπτώσεις εισηγμένων εταιριών δεν οδήγησε και σε άνοδο της τιμής αυξάνοντας την ήδη ενισχυμένη νευρικότητα των επενδυτών» σημειώνεται στην έκθεση της XRTC. Επίσης από την έκδοση μετατρέψιμων ομολόγων και ομολόγων υψηλού κινδύνου συγκεντρώθηκαν 1,2 δισ. δολάρια ενώ κατάφεραν να δανεισθούν από τις τράπεζες περί το 1,1 δισ. δολάρια.

²⁰.Ετήσια μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα (2011-2012) της εταιρείας XRTC

Πάντως, παρά την κρίση και τα διάφορα προβλήματα που εμφανίσθηκαν στο ναυτιλιακό κλάδο, κατά την ΧRTC, οι επενδυτές σε μετοχές ναυτιλιακών εταιρειών θα πρέπει να είναι ικανοποιημένοι για το 2009 αν και οι μέσες αποδόσεις που πραγματοποιήθηκαν υπήρξαν αρκετά χαμηλότερες σε σχέση με άλλους κλάδους.

«Σε κάθε περίπτωση όμως αντανακλούν την ευρύτερη ευφορία που σημειώθηκε στις αγορές, ειδικά από τον Μάρτιο του 2009 και ιδίως ύστερα από ένα σχεδόν καταστροφικό 2008» αναφέρεται στην έκθεση της ΧRTC. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι στην Wall Street το 2009 έκλεισε: Χωρίς καμία πρώτη δημόσια εγγραφή ναυτιλιακής εταιρείας κάτι που είχε να παρατηρηθεί από το 2003 και με άντληση κεφαλαίων και εκδόσεις ομολόγων μόνο από εταιρείες με στόλο μεταφοράς ξηρού φορτίου.

Η διεθνής ναυτιλία αντιμετώπισε τις συνέπειες της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης και το 2010. Όμως η ελληνική ναυτιλία όμως επέδειξε την αναγκαία αντοχή ώστε να διατηρήσει την διεθνή πρωτοπορία της και να μην αναστείλει το εκτεταμένο πρόγραμμα ανανέωσης του στόλου της, αν και με διαφορετικούς ρυθμούς.

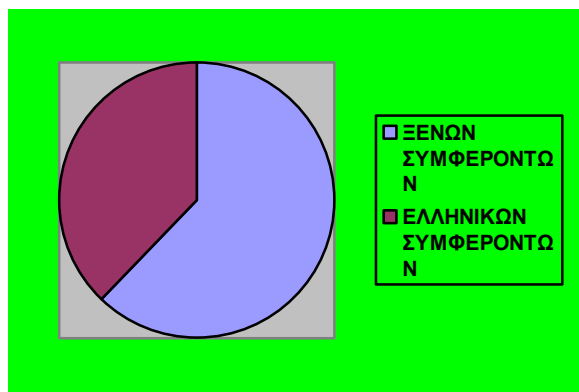
Η εικόνα αυτή επιβεβαιώνεται από την έρευνα που πραγματοποίησε η εταιρεία ΧRTC και για τις 28 εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων οι οποίες μέσα στην κρίση βρίσκονται πάνω από τον μέσο όρο. Επιβεβαίωση των προαναφερθέντων στοιχείων μας δίνουν τα παραθέματα των διαφόρων εφημερίδων που αναφέρουν:

«Ασφαλώς, η ευφορία της ναυλαγοράς την αμέσως προηγούμενη διετία ήταν το στήριγμα των δύσκολων ημερών που ακολούθησαν, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι διατηρήθηκαν και όλα τα περιθώρια για περαιτέρω τολμηρούς αναπτυξιακούς σχεδιασμούς» επισημαίνει ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Θ.Βενιάμης και προσθέτει: «Με την είσοδο όμως του 2011, εκτός από μια καθίζηση της ναυλαγοράς, φάνηκαν στον ορίζοντα και άλλες δυσκολίες, όπως είναι τα θεσμοθετούμενα μέτρα που επιβαρύνουν το θαλάσσιο μεταφορικό έργο.»

3.2 Εισηγμένες Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρίες Στα Παγκόσμια

Χρηματιστήρια

Ακλουθεί διάγραμμα όπου σε 53 ναυτιλιακές εταιρίες στα χρηματιστήρια των ΗΠΑ το 63 % (33)είναι ξένων συμφερόντων και(20 σε αριθμό) 37% ελληνικών συμφερόντων.



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ: γραφική απεικόνιση ποσοστού ελληνικών ναυτιλιακών επί του συνόλου των ναυτιλιακών

✚ **AEGEAN MARINE PETROL NETWORK INC (NYSE:ANW)²¹** Η εταιρεία συμφερόντων Δημητρίου Μελισσανίδη, εισήχθηκε στο NYSE τον Δεκέμβριο του 2006. Στη μετοχική σύνθεσή της συμμετέχουν οι κ.κ. Peter Γεωργιόπουλος και Γιάννης Ταβλάριος.²² Ο στόλος της αποτελείται από 67 πλοία τροφοδοσίας καυσίμων, καθώς και από τέσσερα δεξαμενόπλοια, ένα τύπου Aframax και τρία τύπου Panamax. Η εταιρεία έχει επίσης υπό παραγγελία 3 πλοία τροφοδοσίας καυσίμων.

- Έσοδα \$4,97 δις έναντι \$2,47 δις το 2009
- Κέρδη \$18,7 εκατ. το 2010 έναντι \$48,5 εκατ. το 2009

²¹ Γ. Θεοτοκάς-Τζ.Χαρλαύτη,(2007), Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα σελ151

²² Βλάμης ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ(2009)- ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΚΕΦΑΛΑΙΑΓΟΡΕΣ- πανεπιστήμιο Πειραιώς σελ30

✚ **CAPITAL PRODUCT PARTNERS LP (NASDAQ:CPLP)** Η εταιρεία Capital Product Partners συμφερόντων Ευάγγελου Μαρινάκη εισήχθηκε στο χρηματιστήριο Nasdaq τον Απρίλιο 2007. Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 21 δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητας 1 εκατ. dwt περίπου εκ των οποίων τα 18 είναι μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου (MR product tankers) 2 μικρά product tankers και 1 δεξαμενόπλοιο τύπου suezmax. Ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου 4,6 έτη

Έσοδα \$124,59 εκατ. το 2010 έναντι \$134,5 εκατ. το 2009

Κέρδη \$17,9εκατ. το 2010 έναντι \$29,2 εκατ. το 2009

✚ **COSTAMARE INC (NYSE: CMRE)** Η εταιρεία Costamare της οικογένειας Β. Κωνσταντακόπουλου εισήχθηκε στο NYSE το Νοέμβριο του 2010 μετά τη δημόσια προσφορά που πραγματοποίησε. Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 58 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containers) συνολικής χωρητικότητας περίπου 320,000 TEU συμπεριλαμβανομένων 10 υπό παραγγελία containers συνολικής χωρητικότητας περίπου 90,000 TEU.

Έσοδα από ναύλους \$353,2εκατ. το 2010

Κέρδη \$81,2 εκατ. το 2010

Η εταιρεία εισήχθηκε στο NYSE το Νοέμβριο του 2010 αντλώ-ντας το ποσό των \$ 160 εκατ. Πουλώντας 13,3 εκατ. Μετοχές έναντι \$12 έκαστη.

✚ **CRUDE CARRIERS CORP. (NYSE: CRU)** Η εταιρεία η οποία είναι η δεύτερη εισηγμένη συμφερόντων κ.Ευάγγελου Μαρινάκη. Ο στόλος της αποτελείται από 5 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.058.707 dwt (2 VLCCs και 3 δεξαμενόπλοια τύπου Suezmax. Όπως ανακοινώθηκε από την Capital Product Carriers στις 5 Μαΐου ο κ. Ευάγγελος Μαρινάκης αποφάσισε τη συγχώνευση των δύο εισηγμένων εταιρειών του στην Wall. Στην ανακοίνωση αναφέρεται πως η εταιρεία θα συγχωνευθεί με την Crude Carriers με ανταλλαγή μετοχών.

- Έσοδα \$55,88εκατ. έναντι \$16,87 εκατ. το 2009
- Κέρδη \$9,8 εκατ. έναντι \$3,7 εκατ. το 2009

✚ DANAOS CORPORATION (NYSE:DAC) Η εταιρεία συμφερόντων Ιωάννη Κούστα δραστηριοποιείται στον τομέα μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων (containers). Εισήχθηκε στο Χρηματιστήριο NYSE της Νέας Υόρκης το 2006. Ο στόλος της αποτελείται από 55 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων συνολικής χωρητικότητας 257,029 TEUs ενώ το πρόγραμμα παραγγελιών νέων πλοίων αποτελείται από 10 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων συνολικής χωρητικότητας 105.650 TEUs με παράδοση έως το 2012.

- Έσοδα \$359,7εκατ. έναντι \$319,5 εκατ.
- Κέρδη \$27,9 εκατ. έναντι \$65,6 εκατ. το 2009

✚ DIANA CONTAINERSHIPS INC (NASDAQ:DCIX) Η Diana Containerships Inc. συστάθηκε το 2010 με σκοπό τη δραστηριοποίησή της στον τομέα θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Ο στόλος της αποτελείται από 2 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χωρητικότητας 3,426 TEU το καθένα και επίσης έχει υπογράψει 3 MOA (συμφωνητικά αγοράς πλοίων) για την αγορά 2 πλοίων χωρητικότητας 4,714 TEU το καθένα και ένα πλοίο χωρητικότητας 4,206 TEU.

- Έσοδα από ναύλους \$5,7εκατ. για την περίοδο 7/1/2010 μέχρι τέλος του έτους
- Ζημιές \$2 εκατ. για την περίοδο 7/1/2010 μέχρι τέλος του έτους

✚ DIANA SHIPPING INC (NYSE:DSX) Η εταιρεία συμφερόντων κ. Σίμου Παληού εισήχθηκε στο Χρηματιστήριο NYSE της Νέας Υόρκης το Μάρτιο 2005. Δραστηριοποιείται στον τομέα μεταφορών ξηρού φορτίου. Ο στόλος της αποτελείται από 24 πλοία συνολικής χωρητικότητας 2,6 εκατ. dwt ενώ έχει 2 πλοία υπό παραγγελία συνολικής χωρητικότητας 412,000 dwt.

- Έσοδα \$275,4εκατ. το 2010 έναντι \$239,3 εκατ. το 2009

- Κέρδη \$128,8εκατ. το 2010 έναντι \$121,5 εκατ. το 2009

✚ **DRYSHIPS INC (NASDAQ:DRYS)** Η εταιρεία συμφερόντων Γ.Οικονόμου έχει στόλο που αποτελείται από 37 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3,5 εκατ. dwt ενώ έχει υπό παραγγελία άλλα 12 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1,5 εκατ. Dwt. Επίσης ο Όμιλος μετά την εξαγορά της εταιρείας Ocean Rig έχει 2 πλοία εξόρυξης πετρελαίου και άλλα 4 υπό κατασκευή σ' ένα από τα μεγαλύτερα ναυπηγεία του κόσμου, στο Samsung Heavy Industries της Κορέας. Η τιμή κτήσης του καθένα πλοίου ανέρχεται περίπου στα 800 εκατ. Δολλ.ΗΠΑ.

- Έσοδα \$859,7εκατ. το 2010 έναντι \$819,8 εκατ. το 2009

- Κέρδη \$190,4εκατ. το 2010 έναντι ζημιών \$13,7 εκατ. το 2009

✚ **EAGLE BULK SHIPPING (NASDAQ:EGLE)** Η εταιρεία συμφερόντων Σοφοκλή Ζούλα εισήχθηκε στο Nasdaq το 2005 αντλώντας \$201,6 εκατ. Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 39 φορτηγά πλοία (37 supramax και 2 handymax) συνολικής χωρητικότητας 1,8 dwt ενώ έχει υπό κατασκευή 7 supramax συνολικής χωρητικότητας 517,000 dwt.

- Έσοδα \$265εκατ. το 2010 έναντι \$192,6 εκατ. το 2009

- Κέρδη \$26,8εκατ. το 2010 έναντι \$33,3 εκατ. το 2009

✚ **EUROSEAS LTD (NASDAQ:ESEA)** Η εταιρεία συμφερόντων οικογενείας Πίττα εισήχθηκε στο Χρηματιστήριο NASDAQ της Νέας Υόρκης τον Σεπτέμβριο 2005. Η εισαγωγή της εταιρείας έγινε μέσω της εξαγοράς και ταυτόχρονης συγχώνευσης της ήδη εισηγμένης εταιρείας Cove Apparel. Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 16 πλοία συνολικής χωρητικότητας 0,33 εκατ. dwt. Από αυτά τα πλοία 5 είναι μεταφοράς ξηρού φορτίου και 11 μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

- Έσοδα \$52,5εκατ. το 2010 έναντι \$63,8 εκατ. το 2009

- Ζημίες \$6,6εκατ. το 2010 έναντι ζημιών \$15,6 εκατ. το 2009.



✚ **EXCEL MARITIME (NASDAQ:ESEA)** Η εταιρεία συμφερόντων Βίλυ Παναγιωτίδη δραστηριοποιείται στον τομέα μεταφορών ξηρού φορτίου με ένα στόλο που αποτελείται από 48 πλοία συνολικής χωρητικότητας 4,1 εκατ. dwt ενώ έχει υπό παραγγελία 4 πλοία τύπου capsized συνολικής χωρητικότητας 720,000 dwt.

- Έσοδα \$423εκατ. το 2010 έναντι \$391,7 εκατ. το 2009
- Κέρδη \$257,8εκατ. το 2010 έναντι \$339,8 εκατ. το 2009

✚ **FRESEAS INC (NASDAQ:FREE)** Η εταιρεία είναι συμφερόντων κ. Ίωνα Βαρουζάκη και δραστηριοποιείται στην αγορά χύδην ξηρού φορτίου με έναν στόλο που αποτελείται από 3 φορτηγά πλοία τύπου Handy-size μέσης ηλικίας τα 23 έτη και εισήχθηκε στο χρηματιστήριο NASDAQ των Η.Π.Α. τον Δεκέμβριο του 2005. Αργότερα, ο κ. Ίων Βαρουζάκης αγόρασε το ποσοστό που κατείχαν οι συν-ιδρυτές της εταιρείας κ.κ. Στάθης και Γεώργιος Γουρδομιχάλη. Από τις 2.812.500 μετοχές που περιήλθαν στην κατοχή του κ. Βαρουζάκη, οι 2.108.782 αγοράστηκαν αμέσως μετά από την εταιρεία FS Holding Ltd. συμφερόντων της οικογένειας Ρέστη. Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 8 φορτηγά πλοία συνολικής χωρητικότητας 0,25 εκατ. dwt.

- Έσοδα \$57,7εκατ. το 2010 έναντι \$57,5 εκατ. το 2009
- Ζημίες \$21,8εκατ. το 2010 έναντι κερδών \$6,9 εκατ. το 2009

✚ **GLOBUS MARITIME LTD (NASDAQ:GLBS)** Η Globus Maritime Limited συμφερόντων κ.Γ.Φειδάκη ιδρύθηκε το 2006 με σκοπό την δραστηριοποίηση της σε πλοία ξηρού φορτίου τύπου Handymax και Panamax. Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 5 πλοία συνολικής χωρητικότητας 319,664 dwt

- Έσοδα \$28,9 εκατ. το 2010 έναντι \$52,8 εκατ. το 2009
- Κέρδη \$6 εκατ. το 2010 έναντι ζημιών \$10,1 εκατ. το 2009

✚ **GOLDENPORT HOLDINGS INC (LSE:GPRT)** Ο στόλος της αποτελείται από 14 πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου χωρητικότητας 896,948 dwt και 12 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χωρητικότητας 35,718 TEU.

- Έσοδα \$88,18 εκατ. το 2010 έναντι \$94 εκατ. το 2009
- Ζημίες \$0,152 εκατ. το 2010 έναντι ζημιών \$1,3 εκατ. το 2009

✚ **HELLENIC CARRIERS (LSE:HCL.L)** Η Hellenic Carriers συμφερόντων κας Φωτεινής Καραμανλή εισήχθη στο Χρηματιστήριο του Λονδίνου το 2007 αντλώντας περίπου \$60 εκατ. Ο στόλος της αποτελείται από 5 φορτηγά πλοία (3 Panamax, 1 Supramax, 1 Handymax) συνολικής χωρητικότητας 303,141 dwt.

- Έσοδα \$57,5 εκατ. το 2010 έναντι \$58 εκατ. το 2009
- Κέρδη \$27,5 εκατ. το 2010 έναντι \$18,1 εκατ. το 2009

✚ **NAVIOS MARITIME HOLDINGS (NYSE:NM)²³** Η εταιρεία Navios Maritime συμφερόντων κας Αγγελικής Φράγκου, κόρης του γνωστού εφοπλιστή Νικόλα Φράγκου, συγχωνεύτηκε με την ήδη εισηγμένη στο

²³ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. ΔΙΑΜΑΝΤΕΑΣ(2007)-ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ - ΕΘΝΙΚΟΥ ΜΕΤΣΟΒΙΟΥ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ σελ33

Χρηματιστήριο NYSE, International Shipping Enterprises Inc (ISE). Η νέα εταιρεία μετονομάστηκε σε Navios Maritime και εξακολουθεί να διαπραγματεύεται στο NYSE. Ο στόλος της Navios αποτελείται από 43 πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου συνολικής χωρητικότητας 4.8 εκατ. dwt ενώ ο υπό παραγγελία στόλος της ανέρχεται σε 12 πλοία χωρητικότητας 1 εκατ. dwt. Η εταιρεία επιπροσθέτως διαχειρίζεται τον εμπορευματικό λιμένα Nueva Palmira στην Ουρουγουάη.

- Έσοδα \$679,9 εκατ. το 2010 έναντι \$598,7 εκατ. το 2009
- Κέρδη \$154 εκατ. το 2010 έναντι \$67,9 εκατ. το 2009

✚ **NAVIOS MARITIME PARTNERS (NYSE:NMM)** Η εταιρεία συμφερόντων κας Αγγελικής Φράγκου εισήχθηκε στο NYSE το 2007 αντλώντας \$230 εκατ. Ο στόλος της αποτελείται από 16 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1,7 εκατ. dwt.

- Έσοδα \$143,2 εκατ. το 2010 έναντι \$92,6 εκατ. το 2009
- Κέρδη \$60,5 εκατ. το 2010 έναντι \$34,3 εκατ. το 2009

✚ **NAVIOS MARITIME ACQUISITION (NYSE : NNA) (Συμφερόντων Αγγελικής Φράγκου)**

- Έσοδα \$33,6 εκατ. το 2010
- Ζημίες \$13,5 εκατ. το 2010 έναντι \$0,6 εκατ. το 2009

✚ **NEWLEAD HOLDINGS LTD (πρώην ARIES MARITIME) (NYSE:NEWL) (Συμφερόντων Μ.Ζολώτα και Ν.Φιστέ)** Τον Οκτώβριο 2009 η εταιρεία Grandunion Inc συμφερόντων Μ.Ζολώτα και Ν.Φιστέ απέκτησε 18,977,778 νέες μετοχές της Aries σε αντάλλαγμα 3 πλοίων τύπου capesize.

- Έσοδα \$102,7 εκατ. το 2010 έναντι \$47,7 εκατ. το 2009
- Ζημίες \$94,8 εκατ. το 2010 έναντι ζημιών \$163,6 εκατ. το 2009

✚ OCEANFREIGHT (NASDAQ:OCNF) (Συμφερόντων Αντώνη Κανδυλίδη)

- Έσοδα \$100,6 εκατ. το 2010 έναντι \$118,5 εκατ. το 2009
- Ζημιές \$61,6 εκατ. το 2010 έναντι ζημιών \$178,7 εκατ. το 2009

✚ PARAGON SHIPPING INC (NASDAQ:PRGN) (Συμφερόντων Μιχάλη Βοδούρογλου)

Η Paragon Shipping, του κ. Μιχάλη Μποδούρογλου, έχει κεφαλαιο-ποίηση μόλις 13,3 εκατ. δολ. Η τιμή της μετοχής, από 6,80 δολ., στις 3 Ιανουαρίου, έκλεισε στις 28/12 στα 2,18, σημειώνοντας αρνητική απόδοση 67,94%. Η μετοχή έκανε και υψηλό έτους στα 9,50 δολάρια στις 14 Φεβρουαρίου. Η Paragon Shipping δραστηριοποιείται στην αγορά ξηρού χύδην φορτίου, με ένα στόλο από 14 πλοία (συμπεριλαμβανομένων τεσσάρων υπό ναυπήγηση, εκ των οποίων δύο είναι containerships). Η άλλη εταιρεία του κ. Μποδούρογλου, η Box Ships έχει κεφαλαιοποίηση 78,31 εκατ. δολ. Η τιμή της μετοχής της, από 8,70 δολ. στις 3 Ιανουαρίου, έκλεισε στις 28/12, στα 4,01 δολ., σημειώνοντας πτώση 53,91%. Η Box Ships δραστηριοποιείται αποκλειστικά στην αγορά των containerships, ελέγχοντας ένα στόλο από εννέα πλοία, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 43.925 TEU.

- Έσοδα \$118,4 εκατ. το 2010 έναντι \$161,1 εκατ. το 2009
- Κέρδη \$22,9 εκατ. το 2010 έναντι \$65,7 εκατ. το 2009

✚ SEANERGY MARITIME HOLDINGS CORP. (NASDAQ:SHIP) (Συμφερόντων Βίκτορα Ρέστη)²⁴

- Αυξημένα έσοδα παρουσίασε η εταιρεία τα οποία έφθασαν τα \$95,9 εκατ. το 2010 έναντι \$87,9 εκατ. το 2009
- Κέρδη \$1,6 εκατ. το 2010 έναντι \$30 εκατ. το 2009
- Διαχειρίζεται στόλο από 20 πλοία ξηρού φορτίου συνολικής χωρητικότητας 1,3 εκ. dwt με μέσω όρο ηλικίας τα 13 χρόνια.

²⁴ Ξηραδάκης, (2009), **Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες στα διεθνή χρηματιστήρια**, Αθήνα

- ✚ **STAR BULK CARRIERS (NASDAQ:SBLK)** Η εταιρεία συμφερόντων Πέτρου Παππά εισήχθηκε στο Χρηματιστήριο AMEX της Νέας Υόρκης τον Μάρτιο 2006. Έσοδα \$121 εκατ. το 2010 έναντι \$142,4 εκατ. το 2009
 - Ζημίες \$5,1 εκατ. το 2010 έναντι \$58,4 εκατ. το 2009

- ✚ **STEALTHGAS INC (NASDAQ:GASS) (Συμφερόντων οικογενείας Βαφειά)** Η εταιρεία συμφερόντων οικογενείας Βαφειά εισήχθηκε στο Χρηματιστήριο NASDAQ της Νέας Υόρκης τον Ιούλιο 2005. Δραστηριοποιείται στον τομέα μεταφοράς υγροποιημένων προϊόντων πετρελαίου (LPG). Ο στόλος της Stealthgas 39 πλοία με μέσο όρο ηλικίας 11,1 έτη τα οποία μεταφέρουν προπάνιο, βουτάνιο, προπυλένιο και άλλα πετροχημικά αέρια προϊόντα τα οποία υγροποιούνται προκειμένου να μειωθεί ο όγκος τους και να διευκολυνθεί η μεταφορά τους.
 - Έσοδα \$111,4 εκατ. το 2010 έναντι \$113 εκατ. το 2009
 - Κέρδη \$11,1 εκατ. το 2010 έναντι ζημιών \$13,3 εκατ. το 2009

- ✚ **TEN (NYSE:TNP) (Συμφερόντων οικογενείας Τσάκου)** Η εταιρεία ιδρύθηκε από την οικογένεια Π.Τσάκου το 1993 με την ονομασία MIF Ltd (Maritime Investment Fund Limited). Η πρώτη της δημόσια εγγραφή πραγματοποιήθηκε το ίδιο έτος στο Χρηματιστήριο του Όσλο. Η TEN δραστηριοποιείται στον τομέα των δεξαμενοπλοίων έχοντας ένα στόλο 49 πλοίων διπλών τοιχωμάτων.
 - Έσοδα \$408 εκατ. το 2010 έναντι \$444,9 εκατ. το 2009
 - Κέρδη \$19,8 εκατ. το 2010 έναντι \$28,7 εκατ. το 2009

- ✚ **TOP SHIPS (NASDAQ:TOPS) (Συμφερόντων Ευάγγελου Πιστιόλη)²⁵** Η εταιρεία συμφερόντων Ε.Πιστιόλη εισήχθηκε στο Χρηματιστήριο Nasdaq της Νέας Υόρκης το 2004. Ο στόλος της αποτελείται από 12 πλοία δεξαμενόπλοια (7) και φορτηγά (5).
 - Έσοδα \$90,8 εκατ. το 2010 έναντι \$108 εκατ. το 2009
 - Κέρδη \$2,5 εκατ. το 2010 έναντι ζημιές \$50,2 εκατ. το 2009

²⁵ Ξηραδάκης,(2009),Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες στα διεθνή χρηματιστήρια, Αθήνα σελ 60

✚ **OMEGA NAVIGATION ENTERPRISES INC (NASDAQ:ONAV)** Η εταιρεία συστήθηκε το 2005 από τον Γιώργο Κασσιώτη ανηψιό του γνωστού εφοπλιστή Αντώνη Κομνηνού. Με τη βοήθεια του θείου του κατάφερε να πετύχει ταυτόχρονη διπλή εισαγωγή στο Χρηματιστήριο NASDAQ της Νέας Υόρκης και στο Χρηματιστήριο της Σιγκαπούρης τον Ιούλιο 2006. Δεν έχει ανακοινώσει ακόμη οικονομικά αποτελέσματα για το 2010.

3.3 Εισηγμένες Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρίες Στο Χ.Α

Όσες ναυτιλιακές βρίσκονται σήμερα στο ΧΑ δεχτήκαν και αυτές πολλές πιέσεις και αλλαγές την περίοδο της οικονομικής κρίσης, δηλαδή στα μέσα του 2008. Αυτές είναι :

- ΝΕΛ (ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΛΕΣΒΟΥ)
- ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ
- ΑΝΕΚ
- ΑΤΤΙΚΑ ΑΕ, ΜΕ ΘΥΓΑΤΡΙΚΗ ΤΗΝ BLUE STAR (ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΕ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΚΑΙ ΑΥΤΗ ΣΤΟ ΧΑ)

3.4 Γιατί οι Εισηγμένες Ναυτιλιακές Εταιρίες Αποφεύγουν το ΧΑ και Προτιμούν ΝΥΣΕ ΚΑΙ USA

Όσον αφορά το Χρηματιστήριο Αθηνών, ο νόμος 2843/2000 που διέπει το θεσμικό πλαίσιο χαρακτηρίστηκε από τους Έλληνες πλοιοκτήτες ως φέρων μια τελείως διαφορετική φιλοσοφία από την δική τους ή ότι υιοθετεί μια τελείως διαφορετική προσέγγιση από τη δική τους.

Ο νόμος από την πλευρά του θέλει να επιβάλλει τη μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια και οι πλοιοκτήτες από την πλευρά τους θέλουν από τον νόμο να εφεύρει τρόπους να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητά τους και την κερδοφορία τους. Το υπουργείο εμπορικής ναυτιλίας έκανε μια πρόταση 6 σημείων και προέκυψε ο τροποποιητικός νόμος του 2002. Οι εταιρείες που θέλουν να εισαχθούν στο Χ.Α.Α. θα έχουν μια ονομασία της Εταιρείας Επενδύσεως στην Ποντοπόρο Ναυτιλία (Ε.Ε.Π.Ν.).

Οι νομοθέτες κατάλαβαν το πόσο αυστηροί ήταν στον πρώτο νόμο γύρω από τους τρόπους διαχείρισης του κεφαλαίου και των αποθεματικών των ναυτιλιακών εταιρειών καθώς και τον τρόπο διανομής των μετοχών όπου λογικό είναι οι Έλληνες πλοιοκτήτες να μην θέλουν να χάσουν την ελευθερία που έχουν με το υπάρχον καθεστώς στο θέμα της φορολογίας τους.

Το μείζον θέμα της άντλησης κεφαλαίων των ναυτιλιακών εταιρειών ξεκινάει ήδη από τον 16ο αιώνα, μέχρι τις σύγχρονες δημόσιες εγγραφές του 21ου αιώνα. Άλλωστε αυτό αποδεικνύεται από το εξαιρετικής σημασίας ντοκουμέντο για το 1ο χρεόγραφο που εκδόθηκε στις αρχές του 17ου αιώνα από την εταιρεία Dutch East India - VOC (με στόλο 150 εμπορικών πλοίων και 40 πολεμικών, 50.000 εργαζομένους και 40%μέρισμα) ως βασικό «εργαλείο» χρηματοδότησής της. Σήμερα, διαπραγματεύονται στη Wall Street συνολικά 39 ναυτιλιακές εταιρείες (συγκεκριμένα, 21 εταιρείες στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης και 18 στον Nasdaq) εκ των οποίων οι 14 είναι ελληνικών συμφερόντων, στο χρηματιστήριο του Λονδίνου 8 εταιρείες και στο χρηματιστήριο του Όσλο της Νορβηγίας 9 ναυτιλιακές εταιρείες.

Και όσοι επενδυτές προτίμησαν τις μετοχές των ναυτιλιακών εταιρειών, είναι τώρα πολλαπλώς κερδισμένοι. Η συνολική απόδοση ενός επενδυτή που μπήκε στη δημόσια εγγραφή της Tsakos Energy Navigation (TEN) στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης το 2002 και επανεπένδυσε τα μερίσματα του, ήταν της τάξεως του 33,9%, ενώ την αντίστοιχη περίοδο η απόδοση του δείκτη Standard & Poor's 500, που περιλαμβάνει τις μετοχές των 500 μεγαλύτερων σε κεφαλαιοποίηση αμερικανικών εταιρειών, ήταν μόνο 5,9%.

Ο κύριος λόγος που οι ναυτιλιακές εταιρείες απευθύνθηκαν στα χρηματιστήρια της Αμερικής ήταν οι καλύτερες αποτιμήσεις, τα μεγαλύτερα κεφάλαια που μπόρεσαν να αποκομίσουν καθώς και η καλύτερη ανταπόκριση που είχε η αμερικανική αγορά στις ανάγκες των εταιριών τους. Ένας από τους πιο σημαντικούς παράγοντες που επισημάνθηκαν, ήταν το θέμα της χρονικής στιγμής που μία εταιρία αποφασίζει να εισαχθεί στα χρηματιστήρια καθώς και η ανάγκη για την ανάλογη προετοιμασία. Οι CFOs όμως επισήμαναν ότι χρειάστηκε αρκετά περισσότερος χρόνος από όσο είχαν αρχικά υπολογίσει καθώς και σημαντικές επενδύσεις σε ανθρώπινο δυναμικό για να ολοκληρώσουν την διαδικασία της εισαγωγής τους. Σχολίασαν επίσης ότι οι υποχρεώσεις, οι δεσμεύσεις αλλά ακόμα και οι επιβαρύνσεις που αρχικά

αντιμετωπίζονται αρνητικά, επιφέρουν μίας μορφής πειθαρχία που μακροπρόθεσμα λειτουργεί προς όφελος των εταιριών τους.

Επίσης, άλλοι λόγοι απόρριψης του ενδεχομένου εισαγωγής στο χρηματιστήριο είναι η ευμετάβλητη αξία των πλοίων, το μέγεθος της επιχείρησης και της επένδυσης καθώς και η δομή της επιχείρησης.

Η συνολική αξιολόγηση της εισαγωγής στα αμερικανικά χρηματιστήρια ήταν πολύ θετική καθώς όλοι οι CFOs ανέφεραν θετικά αποτελέσματα με σημαντική αύξηση του στόλου και της αξίας των επιχειρήσεών τους.

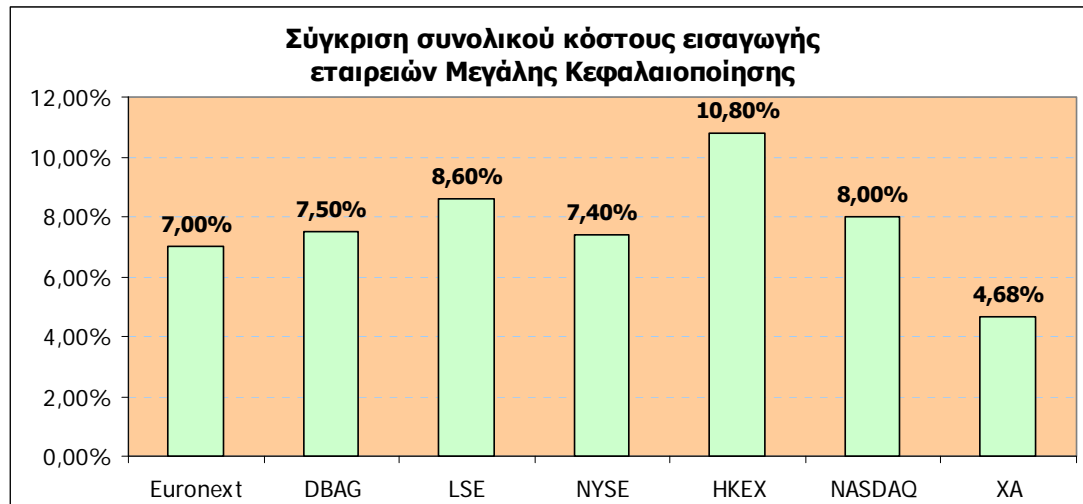
Οι εταιρείες ελληνικών συμφερόντων στα ξένα χρηματιστήρια έχουν πλέον φτάσει τις 26 συνολικά. Μπορεί η παραδοσιακή χρηματοδότηση του κλάδου της ναυτιλίας να προήλθε από τις τράπεζες οι οποίες τον στήριζαν και συνεχίζουν να τον στηρίζουν, όμως τα τελευταία χρόνια έχει ανοίξει η όρεξη των ναυτιλιακών εταιρειών ελληνικών συμφερόντων για εισαγωγή στα χρηματιστήρια αξιών, ιδιαίτερα σε αυτά των Ηνωμένων Πολιτειών.²⁶ Οι φορείς της αλλαγής αυτής ήταν άνθρωποι νέοι, με σπουδές σε αξιολογικά πανεπιστήμια του εξωτερικού, με πολύπλευρες γνώσεις και με διάθεση να εμψυχήσουν έναν καινούριο τρόπο αντίληψης της ναυτιλιακής επιχείρησης: οι νέοι κληρονόμοι των ναυτιλιακών αυτών επιχειρήσεων καθώς και οι νέοι επιχειρηματίες.²⁷ Το ύψος των αντληθέντων κεφαλαίων των αρχικών και των δευτερευόντων δημόσιων εγγραφών που έχουν πραγματοποιηθεί από ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις ανέρχεται συνολικά στα 5 δισ. δολάρια περίπου. Συγκρίνοντας βέβαια το συγκεκριμένο ποσό με το αντίστοιχο των 50 δισ. δολαρίων που έχουν δανειστεί όλες οι ελληνόκτητες ναυτιλιακές εταιρείες αντιλαμβανόμαστε γιατί οι χρηματιστηριακές αγορές αποτέλεσαν αποτελούν έναν εναλλακτικό και παράλληλα συμπληρωματικό τρόπο χρηματοδότησης προς εκείνο του παραδοσιακού τραπεζικού δανεισμού.

Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζονται στοιχεία από μία συγκριτική μελέτη του Deutsche Börse αναφορικά με το συνολικό κόστος εισαγωγής στα χρηματιστήρια του εξωτερικού. Τα στοιχεία αφορούν εταιρείες με κεφαλαιοποίηση άνω των 100 εκατ.

²⁶ Ν.Ρουσανογλου,(2006),Οι τράπεζες αρωγός στην προσπάθεια ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας εφημερίδα καθημερινή 28/09/2006

²⁷ Καπράλος Σ,(2009),Προσκληση στις ναυτιλιακες εταιριες να εισαχθουν στο Χ.Α

ευρώ. Στον πίνακα έχει προστεθεί και συγκριτική στήλη με το κόστος εισαγωγής στο ΧΑ, όπως αυτό προέκυψε από την εισαγωγή των εταιρειών ΤΕΡΝΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΑΒΕΤΕ, ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ ΑΑΕ & EUROBANK PROPERTIES ΑΕΕΑΠ στο Χρηματιστήριο Αθηνών.



πηγή ; www.newmoney.gr

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ ΣΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

Για να μπορέσουμε να αναλύσουμε την πορεία των εταιριών θα χρησιμοποιήσουμε γραφήματα και στη συνέχεια θα παραθέτουμε παραρτήματα από εφημερίδες, για την επιβεβαίωση και τεκμηρίωση των γραφημάτων:

4.1 Ναυτιλιακή Εταιρία Λέσβου

Η μητρική εταιρία Ναυτιλιακή εταιρία Λέσβου Α.Ε είναι ναυτιλιακή εταιρία .Έχει την μορφή της Ανωνύμου Εταιρίας και είναι εγκατεστημένη στην διεύθυνση Ελ Βενιζέλος 5 στο δήμο Μυτιλήνης της νήσου Λέσβου. Η διεύθυνση της εταιρίας είναι www.nel.gr.

Είναι εισηγμένη στο χρηματιστήριο Αθηνών στην κατηγορία της μεσαίας και μικρής κεφαλαιοποίησης στον κλάδο ταξίδια και αναψυχή-ταξίδια και τουρισμός με κωδικό ΝΕΛ (το Δ.Σ. του Χ.Α αποφάσισε στην συνεδρίαση της 17/04/2008 την ένταξη των μετοχών της εταιρίας από την κατηγορία μεγάλης κεφαλαιοποίησης στην κατηγορία μεσαίας κ μικρής κεφαλαιοποίησης από την 02/06/2008.)

Το σύνολο των κοινών ονομαστικών μετοχών της εταιρείας την 31/12/2008 ήταν 141.992.473 και ο μέσος σταθμισμένος αριθμός των μετοχών της εταιρείας στην διάρκεια της χρήσης ήταν 135.020.357 τεμάχια. Κάθε μετοχή έχει δικαίωμα μίας ψήφου. Η συνολική κεφαλαιοποίηση της ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΛΕΣΒΟΥ ΑΕ κατά την 31/12/2008 ανερχόταν στο ποσό των ευρώ 68.156 χιλ. Οι μετοχές της εταιρείας βρίσκονται σε προσωρινή αναστολή διαπραγμάτευσης από 1/9/2008.²⁸

ΕΤΟΣ :2008

Το 2008 τα έσοδα από πωλήσεις ανήλθαν στο ποσό των 33.007.926,44 έναντι € 45.090.546,57 την προηγούμενη χρήση. Η μείωση αυτή οφείλεται στην αποδρομολόγηση του πλοίου «Θεόφιλος» λόγω ναυτικού ατυχήματος στο τέλος

²⁸ www.nel.gr

Ιουνίου 2008 καθώς και στη μείωση δρομολογίων των άλλων πλοίων του ομίλου. Επίσης, οι λειτουργικές ζημιές ανήλθαν € 5.407.291,22 έναντι € 805.631,06 το 2007.

Τα λειτουργικά κέρδη/(ζημιές) προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) ανήλθαν σε ζημία € 16.267.252,66 την χρήση 2008 έναντι κερδών € 2.120.003,30 την χρήση του 2007. Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι τα παραπάνω αποτελέσματα της χρήσης 2008 επιβαρύνθηκαν α) με ποσό € 1.859.722,77 που αφορά πρόβλεψη απομείωση της αξίας του πλοίου Θεόφιλος καθώς και δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν για την αποκατάσταση των ζημιών του πλοίου συνεπεία του από 28/6/08 ναυτικού ατυχήματος μετά την αφαίρεση των αποζημιώσεων που αναγνωρίστηκαν μέχρι 31/12/2008 και β) με ποσό € 2.605.560,28 που αφορά διαγραφή απαίτησης συνεπεία του συμβιβασμού και της επανένταξης του πλοίου «Αίολος Κεντέρης» στο στόλο του Ομίλου τα δε αποτελέσματα της χρήσης 2007 ωφελήθηκαν α) με ποσό € 3.873.004,69 που αφορούσε κέρδη από την πώληση πλοίων και β) με ποσό € 7.600.000 που αφορούσε αντιστροφή πρόβλεψης απομείωσης αξίας πλοίων λόγω αποκατάστασης της λειτουργικής τους ικανότητας. Στη υποθετική περίπτωση που δεν λάβουμε υπόψη μας τα παραπάνω γεγονότα τότε τα αποτελέσματα προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) θα είχαν διαμορφωθεί σε ζημία € 9.353.001,39 για τη χρήση 2007 έναντι ζημίας € 11.801.969,61 στη χρήση 2008. Ουσιαστικά βλέπουμε μια μείωση εσόδων κατά περίπου 12 εκατομμύρια ευρώ κ οι ζημιές του ομίλου ουσιαστικά αυξηθήκαν κατά περίπου 2 εκατομμύρια ευρώ.²⁹

Η NEL LINES ανακοινώνει την ολοκλήρωση της Αύξησης του Μετοχικού Κεφαλαίου της. Από την Αύξηση τα κεφάλαια που αντλήθηκαν ανέρχονται σε ευρώ 16,7 εκατομμύρια. Με δεδομένο το αρνητικό χρηματιστηριακό κλίμα σε παγκόσμιο επίπεδο, πιστεύουμε ότι η συγκέντρωση του ανωτέρω ποσού συνιστά επιτυχία. Η Διοίκηση της εταιρείας αισθάνεται υποχρεωμένη να εκφράσει τις ευχαριστίες της στο επενδυτικό κοινό και τους θεσμικούς επενδυτές που εμπιστεύθηκαν την εταιρεία και συμμετείχαν στην Αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου. Η Διοίκηση της εταιρείας θα

²⁹ NEL A.E.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2008

συνεχίσει να εργάζεται με τον ίδιο ζήλο για την ανάπτυξη της εταιρείας και την επίτευξη των στόχων της αναφέρει η ετήσια οικονομική έκθεση.

Παρακάτω παρουσιάζεται αναλυτικά σύμφωνα με τα στοιχεία που εισπραχτήκαν από τις οικονομικές εκθέσεις των ετών που αναφέρονται τα στοιχεία που αφορούν τον κύκλο εργασιών ,τα αποτελέσματα προ φόρων και τόκων και αν έχει η εταιρία κέρδη κ ζημίες.

ΕΤΟΣ	ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ ΤΟΚΩΝ Κ ΑΠΟΣΒΕΣΕΩΝ(ΕΒΙΤΔΑ)	ΚΕΡΔΗ (ΖΗΜΙΕΣ) ΕΤΑΙΡΙΑΣ
2008 ³⁰	27.599.533,62	14.166.698,28	-24.532.687,04
2009 ³¹	38.187.280,69	-3.236.455,21	-14.871.874,83
2010 ³²	44.837.413,47	-23.989.177,06	-36.725.958,60
2011 ³³	67.793.750,93	-42.589.796,14	-52.972.110,20
2012 ³⁴	53.139.001,67	-49.603.383,61	-60.846823,91
2013 ³⁵	32.435.187,36	-60.950.040,84	-72.183.933,82

Απο τον παραπάνω πίνακα προκύπτει όσον αφορά τον κύκλο εργασιών ότι όταν ξεκινάει η οικονομική κρίση το 2008 ανερχέται περίπου στα 27,5 εκατομμύρια ευρώ.Ωστόσο το 2009 βλέπουμε μια αύξηση κατά 38,36% ,το 2010 συνεχίζεται μια αύξηση κατα 17,41%,το 2011 επίσης μια αύξηση κατά 51,20% από την προηγούμενη

³⁰ ΝΕΛ Α.Ε.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2008

³¹ΝΕΛ Α.Ε.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2009

³² ΝΕΛ Α.Ε.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2010

³³ ΝΕΛ Α.Ε.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2011

³⁴ ΝΕΛ Α.Ε.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2012

³⁵ ΝΕΛ Α.Ε.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2013

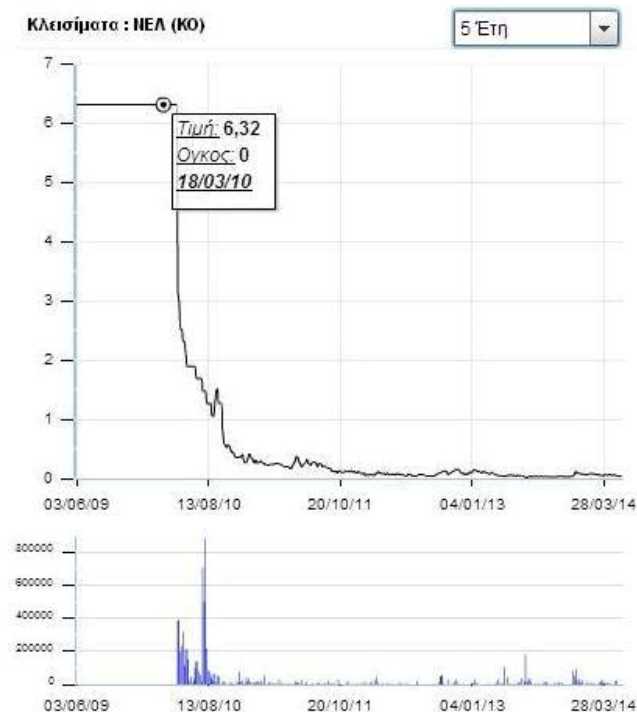
χρήση. Η συνεχής αυξητική τάση του κύκλου εργασιών σταματάει το 2012 όπου έχουμε μια πτώση κατά 21,62% σε σχέση με τη χρήση του έτους 2011 και στη συνέχεια το 2013 μια συνεχόμενη επίσης μείωση κατά 38,96%.

Τα αποτελέσματα προ τόκων και φόρων από το 2008 έως το 2013 παρουσιάζουν μια σταδιακή αυξητική τάση ζημιών ενώ η εταιρία από το έτος 2008 έως το έτος 2013 παρουσιάζει συνεχομένες ζημιές.

ΕΤΟΣ 2014

Η οικονομική κρίση αλλά κυρίως η κρίση που διέπει τις εταιρείες του κλάδου της ακτοπλοΐας είναι μια βαθιά οικονομική κρίση. Το κόστος των καυσίμων αλλά και γενικότερα το αυξημένο λειτουργικό κόστος δυσχεραίνει την οικονομική θέση της εταιρείας, αλλά και των άλλων εταιριών του κλάδου.

Παρακάτω παρουσιάζεται η εικόνα της μετοχής της εταιρίας



πηγή : www.capital.gr

Διεύρυνση ζημιών και πτώση του τζίρου σημείωσε το 2012 η ΝΕΛ, όπως αναφέρεται σε σχετική ανακοίνωση, σύμφωνα με την από 4/5/2010 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Χρηματιστηρίου Αθηνών οι μετοχές της εταιρείας εντάχθηκαν στην κατηγορία «επιτήρησης» βάσει του άρθρου 3.1.2.5 του κανονισμού του Χ.Α. επειδή οι λογιστικές ζημιές του Ομίλου κατά την χρήση που έληξε την 31.12.2009 ήταν μεγαλύτερες του 30% της καθαρής θέσης του. Η παραπάνω μείωση του μετοχικού κεφαλαίου συνεπάγεται μείωση του υφιστάμενου αριθμού των μετοχών με ποσοστό 25% (για κάθε μία παλαιά μετοχή ο μέτοχος θα λάβει 0,75 μετοχές ονομαστικής αξίας 0,30 € εκάστη) με στρογγυλοποίηση στον πλησιέστερο ακέραιο αριθμό.³⁶

Η εταιρεία ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε. αποφάσισε, την μείωση του μετοχικού της κεφαλαίου κατά 25.545.960,00 Ευρώ, με μείωση του συνολικού αριθμού των μετοχών από 340.612.800 σε 255.459.600 κοινές ονομαστικές μετοχές, λόγω ακύρωσης 85.153.200 μετοχών με αναλογία αντικατάστασης ήτοι για κάθε μία παλαιά 0,75 νέα κοινή μετοχή, με σκοπό τον συμψηφισμό ισόποσων συσσωρευμένων ζημιών παρελθουσών χρήσεων. Μετά την ως άνω μείωση, το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας ανέρχεται πλέον σε 76.637.880,00 Ευρώ, διαιρούμενο σε 255.459.600 κοινές ονομαστικές μετοχές, ονομαστικής αξίας 0,30 Ευρώ εκάστη. Η έναρξη διαπραγμάτευσης των 255.459.600 νέων κοινών ονομαστικών μετοχών της εταιρείας στο Χ.Α. ορίζεται για την 11/10/2012. Από την ίδια ημερομηνία, το νέο σύνολο μετοχών της εταιρείας που είναι διαπραγματεύσιμες στο Χ.Α. θα ανέρχεται σε 255.459.600 νέες κοινές ονομαστικές μετοχές, η τιμή εκκίνησής τους στο Χ.Α. θα διαμορφωθεί σύμφωνα με τον Κανονισμό του Χρηματιστηρίου Αθηνών και την υπ' αριθ.26 απόφαση του Δ.Σ. του Χ.Α. όπως ισχύει, και οι νέες μετοχές θα είναι πιστωμένες στις μερίδες και τους λογαριασμούς αξίων των Μετόχων στο Σύστημα Αύλων Τίτλων (Σ.Α.Τ).

Το τελευταίο χρόνο η τιμή της μετοχής κυμαίνεται μεταξύ 0,012 ευρώ ελάχιστης τιμής και 0,139 μέγιστης τιμής μετοχής δηλαδή μια καταγραφή ζημιών περίπου στο 7,5% σε σχέση με το προηγούμενο οικονομικό έτος.

³⁶ www.imiresia.gr

4.2 Anek Lines (Ανεκ)

Η εταιρεία ιδρύθηκε στις 10 Απριλίου του 1967, με την επωνυμία «Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε.» και τον διακριτικό τίτλο «ANEK LINES», με μετόχους απλούς ανθρώπους της Μεγαλονήσου. Είναι η πρώτη εταιρεία λαϊκής βάσης και η ιδέα της ίδρυσής της προέκυψε από την ανάγκη βελτίωσης των υπηρεσιών της ακτοπολικής σύνδεσης της Κρήτης με την Ηπειρωτική Ελλάδα.

Ο μεγάλος και σύγχρονος στόλος της ANEK περιλαμβάνει 10 ιδιόκτητα πλοία, ελληνικού νηολογίου, τα οποία είναι πιστοποιημένα με τα Διεθνή Συστήματα Ασφάλειας και Ποιότητας ISM & ISPS Systems, ISO & HACCP αντίστοιχα.

Η σημερινή ANEK LINES ανήκει στην ομάδα των πλέον σύγχρονων ναυτιλιακών εταιρειών, με πανευρωπαϊκή παρουσία και μεγάλο κύρος. Από το Δεκέμβριο του 1998, με την εισαγωγή της στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, διασφάλισε την ανοδική της πορεία. Με τη διεύρυνση του εμπορικού της δικτύου, με την δημιουργία νέων δρομολογιακών γραμμών, με την αξιοποίηση των επενδυτικών ευκαιριών και των προκλήσεων στο ναυτιλιακό χώρο, με την υλοποίηση εύστοχων στρατηγικών Marketing που λαμβάνουν υπόψη όλες τις σημαντικές ιδιομορφίες και τις επιμέρους ιδιαιτερότητες της κάθε αγοράς, ενεργοποιεί αποδοτικά και ανταγωνιστικά τόσο το συνολικό δυναμικό της όσο και το μεγάλο δίκτυο πωλήσεων και πρακτορείων που την αντιπροσωπεύουν, σε Ελλάδα και Ευρώπη. Έδρα της Εταιρείας είναι ο δήμος Χανίων και τα κεντρικά της γραφεία βρίσκονται επί της λεωφόρου Κ. Καραμανλή στα Χανιά. Η ANEK είναι καταχωρημένη στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο με αριθμό 121557860000 και η διεύθυνσή της στο διαδίκτυο είναι www.anek.gr.³⁷

ΕΤΟΣ :2007

Κατά τους πρώτους μήνες του 2007 η ANEK διαπραγματευόταν με μονοψήφιο δείκτη, έπειτα από μια πολύ καλή χρονιά το 2006, με εκτίναξη κερδών και θετικές ταμειακές ροές. Παράλληλα, η δρομολόγηση μεγάλης αύξησης κεφαλαίου από την πλευρά της διοίκησης είχε κάνει πολλούς να υποψιαστούν ότι "κάτι θα μπορούσε να

³⁷ www.anek.gr

ψήνεται” στην εισηγμένη.

Η αύξηση κεφαλαίου ολοκληρώθηκε, η μετοχική σύνθεση της ANEK έχει μεταβληθεί ριζικά (μεγάλα ποσοστά ελέγχονται από τον διευθύνοντα σύμβουλο της εισηγμένης κ. Ι. Σ. Βαρδινογιάννη και τον όμιλο Γκριμάλντι) και η μετοχή κέρδισε 94% μέσα σε ένα μόλις τρίμηνο.

ΕΤΟΣ	ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΚΕΡΔΗ Η ΖΗΜΙΕΣ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ Κ ΤΟΚΩΝ (EBITDA)	ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ Η ΖΗΜΙΕΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ
2008	252,1	+27,3	-3,5
2009	254,3	+24,1	-3,8
2010	263,1	-11,4	-89,7
2011	243,6	-12,3	-22,9
2012	199,7	+4,2	-60,8
2013	178,0	+6,5	-35,7

Ο κύκλος εργασιών της Εταιρείας κατά τη χρήση 2008 ανήλθε σε € 252,1 εκατ ευρώ, Τα αποτελέσματα προ φόρων, χρηματοοικονομικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων της Εταιρείας (EBITDA) επηρεαζόμενα, κυρίως, από την αύξηση του κόστους πωλήσεων ανήλθαν σε € 27,3 εκατ. Ως συνέπεια όλων των παραπάνω, τα αποτελέσματα μετά από φόρους της Εταιρείας διαμορφώθηκαν το 2008 σε ζημιές ποσού € 3,5 εκατ. έναντι κερδών € 13,6 εκατ. το 2007 και, αντίστοιχα, του Ομίλου ζημιές € 6,6 εκατ., έναντι κερδών € 11,8 εκατ. το 2007. Στη χρήση 2009 ο κύκλος εργασιών της Εταιρείας ανήλθε στα € 254,3 εκατ, Τα κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων της Εταιρείας (EBITDA) ανήλθαν σε € 24,1 εκατ, τα εταιρικά αποτελέσματα μετά από φόρους για το 2009 κυμάνθηκαν στα επίπεδα της προηγούμενης χρήσης και διαμορφώθηκαν σε ζημιές € 3,8 εκατ. έναντι ζημιών € 3,5 εκατ.³⁸

³⁸ ANEK A.E.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2008 κ 2009

Ο κύκλος εργασιών το 2010 ανήλθαν σε € 263,1 εκατ., ο όμιλος παρουσίασε ζημίες προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA) ποσό € 11,4 εκατ., και εν τέλει ο όμιλος παρουσίαζε ζημίες € 89,7 εκατ. Ο κύκλος εργασιών το 2011 ανήλθε σε 243,6 εκατ., ο δείκτης EBITDA παρουσίαζε ζημίες 12,3 εκατ. και ο όμιλος ζημίες 22,9 εκατ. Ο κύκλος εργασιών του Ομίλου το 2013 ανήλθε σε € 178,0 εκατ. έναντι € 199,7 εκατ. τη χρήση 2012. Ο Όμιλος παρουσίασε κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και αποσβέσεων (EBITDA) ποσού € 6,5 εκατ. έναντι € 4,2 εκατ. το 2012. Τα καθαρά αποτελέσματα μετά από φόρους και δικαιώματα μειοψηφίας της χρήσης 2013 διαμορφώθηκαν σε ζημίες ποσού € 35,7 εκατ. για τον Όμιλο έναντι ζημιών € 60,8 εκατ. το 2012.³⁹ Η τιμή της μετοχής παρουσιάζει μια καθοδική πορεία όπως φαίνεται παρακάτω.



πηγη : www.naftemporiki.gr

ΕΤΟΣ:2013

Ζημίες 12 εκατ. ευρώ ανακοίνωσε το πρώτο τρίμηνο του 2013 ο όμιλος ANEK, έναντι ζημιών 17,2 εκατ. ευρώ το αντίστοιχο τρίμηνο του 2012. Ο κύκλος εργασιών ανήλθε στα 30,8 εκατ. ευρώ, έναντι 33,9 εκατ. ευρώ το αντίστοιχο διάστημα του 2012. Σε επίπεδο μητρικής, τα καθαρά αποτελέσματα διαμορφώθηκαν σε ζημίες 11,4

³⁹ ANEK A.E.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2010,2011,2012,2013

εκατ. ευρώ, έναντι ζημιών 15,7 εκατ. ευρώ. Ο κύκλος εργασιών, υποχώρησε στα 27,3 εκατ. ευρώ, από 28,7 εκατ. ευρώ το αντίστοιχο τρίμηνο του περασμένου έτους.

Στην ανακοίνωση που εξέδωσε η διοίκηση του Ομίλου αναφέρει ότι συνεχίζει με εντατικό ρυθμό τις προσπάθειες για αντιστάθμιση των συνεπειών της δύσκολης συγκυρίας που διέρχεται ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας, γεγονός που αντικατοπτρίζεται στη σημαντική βελτίωση των αποτελεσμάτων για το α' τρίμηνο του 2013. Όπως σημειώνει, έχοντας ως κύριο σκοπό τον περιορισμό του λειτουργικού κόστους, προέβη σε συγκεκριμένες ενέργειες (περικοπή δρομολογίων, μείωση ταχυτήτων, αποδρομολόγηση πλοίων από μη αποδοτικές γραμμές, αντικατάσταση πλοίων κ.λπ.). Η μείωση του κόστους οδήγησε σε σημαντική βελτίωση των λειτουργικών αποτελεσμάτων, κάτι που αναμένεται να αποτυπωθεί εντονότερα στα επόμενα τρίμηνα του έτους. Η διοίκηση του Ομίλου επισημαίνει ότι η δραστηριότητα στον κλάδο χαρακτηρίζεται από έντονη εποχικότητα και για το λόγο αυτό τα αποτελέσματα του α' τριμήνου δεν είναι ενδεικτικά για το σύνολο του έτους.

4.3 Μινωικές Γραμμές

Η Εταιρεία ιδρύθηκε στις 25/5/1972 (Φ.Ε.Κ. 939–25/5/1972) με έδρα το Δήμο Ηρακλείου Κρήτης, επωνυμία «ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία» και διακριτικό τίτλο «ΜΙΝΟΑΝ LINES». Η Εταιρεία δραστηριοποιείται αμιγώς στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας τόσο σε γραμμές εσωτερικού όσο και σε γραμμές εξωτερικού.⁴⁰

Ο αριθμός του απασχολούμενου προσωπικού κατά την 31/3/2014 και 31/3/2013 ανερχόταν σε 336 και 353 άτομα αντίστοιχα. Οι μετοχές της Εταιρείας είναι εισηγημένες στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών με κωδικό ΜΙΝΟΑ. Το σύνολο των μετοχών που διαιρείται το μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρείας κατά την 31/3/2014 ανέρχονταν σε 106.980.050 κοινές ονομαστικές μετοχές, ενώ ο μέσος σταθμισμένος αριθμός μετοχών κατά την 31/3/2014 ανέρχονταν σε 95.651.592. Η συνολική κεφαλαιοποίηση της Εταιρείας την 31/3/2014 ανερχόταν στο ποσό € 161.540. Κάθε μετοχή έχει δικαίωμα μίας ψήφου. Η πλειοψηφία των μετοχών της Εταιρείας

⁴⁰ <http://www.minoan.gr/el/investors-area/financial-info>

κατέχεται από το 2008, από την εταιρεία GRIMALDI COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE S.p.A., μέλος του Ομίλου Grimaldi, με έδρα το Παλέρμο της Ιταλίας η οποία κατέστη υπερκείμενη μητρική εταιρεία που ασκεί έλεγχο στην Εταιρεία και τον Όμιλο.

ΕΤΟΣ:2006

Τον υψηλότερο κύκλο εργασιών από ιδρύσεως της εταιρίας παρουσίασαν για το 2006 οι Μινωικές Γραμμές. Συγκεκριμένα, ο κύκλος εργασιών της Minoan Lines το 2006 διαμορφώθηκε σε 206,7 εκατ. ευρώ έναντι 204,2 το 2005 (αύξηση 1,2%), παρά τη μείωση του στόλου της εταιρίας κατά ένα πλοίο (F/B ΔΑΙΔΑΛΟΣ) η συνεισφορά του οποίου στον κύκλο εργασιών του 2005 ανήλθε σε 8,4 εκατ. ευρώ. Η διοίκηση της Minoan Lines, για την οικονομική χρήση του 2006, θα προτείνει στην ετήσια τακτική γενική συνέλευση των μετόχων τη διανομή μερίσματος 0,135 ανά μετοχή. Το 2008, η Εταιρεία πέτυχε να αυξήσει τα μερίδιά της στο έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον των γραμμών της Βόρειας Αδριατικής όπου δραστηριοποιείται, ενώ στη γραμμή «Ηράκλειο – Πειραιάς» διατήρησε τα ηγετικά μερίδια που κατείχε. Αποτέλεσμα των παραπάνω, ήταν η σημαντική αύξηση του κύκλου εργασιών της Εταιρείας σε σχέση με την αντίστοιχη χρήση του 2007 και η ταυτόχρονη επίτευξη νέου ιστορικού ρεκόρ από την ίδρυσή της. Εντούτοις, η φρενήρης κατά το πρώτο εννεάμηνο του 2008 άνοδος της τιμής των καυσίμων, που πλησίασε το 60% σε σχέση με τα ήδη υψηλότερα επίπεδα της προηγούμενης χρονιάς αύξησε σημαντικά το λειτουργικό κόστος. Η επιβάρυνση που παρατηρήθηκε από την αύξηση της τιμής των καυσίμων, απορρόφησε στο σύνολό της την αύξηση των εσόδων, γεγονός που αποτυπώθηκε στο καθαρό αποτέλεσμα της Εταιρείας, το οποίο εμφανίζεται μειωμένο σε σχέση με το αντίστοιχο αποτέλεσμα του 2007. Ακολουθεί πίνακας που δείχνει την τον κύκλο εργασιών, τα κέρδη η τις ζημίες προ φόρων κ τόκων (ebitba) και τα καθαρά κέρδη η ζημίες.⁴¹

⁴¹ MINOAN LINES A.E.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2008,2009.2010.2011.2012,2013

ΕΤΗ	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	213,63	171,12	169,23	193,22	148,14	161,57
ΚΕΡΔΗ Η ΖΗΜΙΕΣ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ Κ ΤΟΚΩΝ (ΕΒΙΤΒΑ)	41,66	-7,67	-35,90	-27,78	-23,25	16,08
ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ Η ΖΗΜΙΕΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ	1,98	42,42	-43,08	-39,37	-33,18	-14,78

(*)όλα τα ποσά είναι σε εκατομμύρια ευρώ

Ο Κύκλος Εργασιών το 2008 παρουσίασε σημαντική αύξηση κατά € 17,93 εκατ. (+ 9,2%) και διαμορφώθηκε σε € 213,63 εκατ. έναντι € 195,70 εκατ. της αντίστοιχης χρήσης του 2007. Το 2009 έχουμε μείωση του κύκλου εργασιών κατά 19,9% στα 171,12 εκατ, το 2010 μείωση 1,10% στα 169,23 εκατ, το 2011 παρουσιάζεται αύξηση κατά 14,18% κ έτσι έχουμε πωλήσεις 193,22 εκατ ευρώ. Το 2012 έχουμε μείωση κατά 23,34% και έρχεται το 2013 όπου παρουσιάζεται αύξηση 8,74% κ κύκλο εργασιών 161,57 εκατ ευρώ.

Τα Κέρδη προ Φόρων, Χρηματοδοτικών και Επενδυτικών Αποτελεσμάτων της χρήσης εμφανίζουν μείωση κατά € 4,63 εκατ. (- 15,9%) σε σχέση με την αντίστοιχη χρήση του 2007 Τα Καθαρά μετά από φόρους Κέρδη διαμορφώθηκαν σε € 1,98 εκατ. έναντι € 10,57 εκατ. της περασμένης χρήσης παρουσιάζοντας μείωση κατά € 8,59 εκατ.(-81,3%) .Το 2009 παρουσιάζεται ζημίες προ τόκων άστοχο η εταιρία έχει καθαρά κέρδη 42,42 εκατομμύρια ευρώ. Το 2010 και το 2011 παρουσιάζεται ζημίες ξανά προ τόκων κ φόρων αντίστοιχα 35,90 και 27,78 εκατομμύρια ευρώ ενώ η εταιρία παρουσιάζει κ τις δυο χρονιές καθαρές ζημίες 43,08 και 39,37 εκατ ευρώ

όπως φαίνεται στον παραπάνω πίνακα. Το 2012 ζημιές προ τόκων 23,25 εκατ ευρώ κ καθαρές ζημιές 33,18 εκατ..

Τον Ιανουάριο του 2009 η Εταιρεία προχώρησε σε συμφωνία με την εταιρεία Societe Nationale Maritime Corse Mediterranee (S.N.C.M.) για την πώληση του πλοίου ΠΑΣΙΦΑΗ PALACE αντί καθαρού τιμήματος € 73,50 εκατ. Η συμφωνία ολοκληρώθηκε το Μάρτιο του 2009 οπότε και παραδόθηκε το πλοίο. Το κέρδος από την παραπάνω πώληση ανήλθε σε ποσό € 2,20 εκατομμύρια περίπου. Με το προϊόν της πώλησης, εξοφλήθηκε μέρος του ομολογιακού δανείου ποσού € 47.335.000,00 ενώ το υπόλοιπο ποσό, ενίσχυσε τη ρευστότητα της Εταιρείας .

Ο Κύκλος Εργασιών παρουσίασε αυξητικές τάσεις της τάξεως των € 8,74 εκατ. και διαμορφώθηκε σε € 161,57 εκατ. έναντι € 152,83 εκατ. της αντίστοιχης χρήσης του 2012. Η αύξηση αυτή οφείλεται κυρίως στην απόφαση της εταιρείας για επέκταση της υφιστάμενης γραμμής της Αδριατικής (Πάτρα –Αγκώνα) μέχρι την Τεργέστη. Τα αποτελέσματα προ Φόρων, Χρηματοδοτικών & Επενδυτικών Αποτελεσμάτων και Αποσβέσεων (EBITDA) της χρήσης διαμορφώνονται σε κέρδη € 16,08 εκατ. έναντι ζημιών € 7,21 εκατ. την αντίστοιχη χρήση του 2012. Τα Καθαρά μετά από φόρους Αποτελέσματα της χρήσης διαμορφώθηκαν σε ζημιές € 14,78 εκατ. έναντι ζημιών € 51,31 εκατ. της περασμένης χρήσης. Οι Συνολικές Υποχρεώσεις του Ομίλου μειώθηκαν σε € 317,67 εκατ. έναντι € 376,47 εκατ. την 31/12/2012 (€ -58,80 εκατ.). Η παραπάνω μείωση είναι απόρροια της αποπληρωμής βραχυπρόθεσμου μέρους τραπεζικού δανεισμού. Παρακάτω ακολουθεί ανάλυση της πορείας τιμής της μετοχής της ναυτιλιακής εταιρίας από το 2008 έως σήμερα.



ΠΗΓΗ: www.naftemporiki.gr

Το 2008 υπήρξε μια χρονιά σημαντικών εξελίξεων στη μετοχική σύνθεση της Εταιρείας. Τον Ιανουάριο του 2008, ο Όμιλος GRIMALDI, απόκτησε το 30,0% του μετοχικού της κεφαλαίου από τον μέχρι τότε βασικό μέτοχο της Εταιρείας, την Κυπριακή εταιρεία Sea Star.

Τον Οκτώβριο του 2008, ο Όμιλος GRIMALDI και συγκεκριμένα η εταιρεία «GRIMALDI COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE Spa» ξεπέρασε το ποσοστό (33,3%) που ορίζει ο νόμος για υποβολή υποχρεωτικής δημόσιας πρότασης με αποτέλεσμα να προχωρήσει στην υποβολή της προς τους μετόχους της Εταιρείας για την απόκτηση του συνόλου των μετοχών της, σε τιμή € 5,29 ανά μετοχή. Αμέσως μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας τον Νοέμβριο του 2008 η εταιρεία «GRIMALDI COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE Spa» κατείχε το 84,7%, ενώ το σημερινό ποσοστό της (Μάρτιος 2009) έχει διαμορφωθεί στο 85,0%.⁴²

Η μετοχή της Εταιρείας, λόγω και της δημόσιας πρότασης, είχε την καλύτερη συμπεριφορά από όλες τις μετοχές του κλάδου παρουσιάζοντας, σε σχέση με το προηγούμενο έτος, τις μικρότερες απώλειες παρά το αρνητικό κλίμα, λόγω της οικονομικής κρίσης, των τελευταίων μηνών του 2008. Η τιμή της μετοχής της Εταιρείας το 2008 υποχώρησε μόλις κατά 2,9% κλείνοντας στα € 4,72 ενώ ο Κλαδικός Δείκτης (ταξίδια & αναψυχή) υποχώρησε κατά 35,9% και ο Γενικός Δείκτης του Χ.Α.Α. κατά 65,5%. Η τιμή της μετοχής της Εταιρείας το 2009 υποχώρησε κατά 12,9% κλείνοντας στα € 4,11 ενώ ο Κλαδικός Δείκτης (ταξίδια & αναψυχή) υποχώρησε κατά 21,8% ενώ ο Γενικός Δείκτης του Χ.Α.Α. παρουσίασε αύξηση κατά 22,9%. Η τιμή της μετοχής της Εταιρείας διαμορφώθηκε κατά την 31/12/2010, σε € 2,86 ενώ στο τέλος του 2009 ανήλθε σε € 4,11. Η τιμή της μετοχής της Εταιρείας διαμορφώθηκε κατά την 31/12/2012, σε € 2,00 ενώ στο τέλος του 2011 ανήλθε σε € 2,36. Η τιμή της μετοχής της Εταιρείας διαμορφώθηκε κατά την 31/12/2013, σε € 2,00 παραμένοντας σταθερή στα επίπεδα του τέλους του 2012.

4.4 Συμπεράσματα Από την Εμπειρική Έρευνα

⁴² MINOAN LINES A.E.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2008

Η παγκόσμια οικονομική κρίση που ξεκίνησε το 2008 σε συνδυασμό με την ελληνική κρίση επηρέασε τις ελληνικές ναυτιλιακές εισηγμένες εταιρίες. Απότομη πτώση των ναύλων, περιορισμός των χρηματοδοτικών πόρων ,ζημίες απομείωσης καθώς και παραβιάσεις στις ρήτρες των δανείων είναι τα κύρια χαρακτηριστικά της κρίσης⁴³. Οι ελληνικές εισηγμένες εταιρίες προσπάθησαν να τροποποιήσουν τους όρους των δανείων ώστε να μπορέσουν να ανταπεξέλθουν. Έτσι αντιμετωπίζουν οικονομικές δυσκολίες καθώς τα έσοδα μειώνονται ,οι κεφαλαιακές υποχρεώσεις γίνονται ληξιπρόθεσμες και τα διαθέσιμα κεφάλαια στερεύουν.

Στην χειρότερη θέση από τις τρεις εταιρίες βρίσκεται η nel lines. Το αυξημένο κόστος λειτουργίας λόγω της αύξησης των τιμών των καυσίμων και τα γενικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος της ακτοπλοΐας, οδήγησαν και την Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου σε οικονομικά προβλήματα. Η πτώση των εσόδων, η καθυστέρηση των επιδοτήσεων των άγονων γραμμών ,αλλά και η πτώση του επιβατικού κοινού είναι μια σειρά από παράγοντες που οδήγησαν την εταιρεία σε οικονομική δυσχέρεια. Η δεινή οικονομική θέση στην οποία έχει περιέλθει η NEA τα τελευταία χρόνια, δεν επιτρέπει την απρόσκοπτη εκτέλεση των δρομολογίων που έχει αναλάβει η εταιρεία, με αποτέλεσμα να εμφανίζεται ασυνεπής, δημιουργώντας παράλληλα πρόβλημα και στα εξυπηρετούμενα νησιά. Αν και το σχέδιο εξυγίανσης της εταιρείας έλαβε την έγκριση του τριμελούς Εφετείου Μυτιλήνης και παρατηρείται τεράστια μείωση των χρεών της προς τις τράπεζες, παρ' όλα αυτά ακολουθεί τη μοίρα πολλών ακτοπλοϊκών εταιρειών που παλεύουν να ισορροπήσουν και να κρατηθούν ενεργές μέσα στη δίνη της κρίσης.

Μπορεί το καθεστώς οικονομικής εκκαθάρισης της εταιρείας να απέδωσε μείωση των χρεών της προς τις τράπεζες τουλάχιστον 140 εκ. ευρώ, όμως οι πιστωτές από τη μία προχωρούν σε έλεγχο τήρησης των συμφωνημένων όρων της εκκαθάρισης και από την άλλη σταμάτησαν την χορήγηση κεφαλαίων κίνησης, προκαλώντας έντονο πρόβλημα ρευστότητας. Ο κ. Αβραντίνης ,διευθύνων σύμβουλος της εταιρίας, έκανε γνωστό ότι η εταιρεία έχει προχωρήσει ήδη σε συμφωνία με τους πιστωτές της

⁴³ Σκορδιλής Γιώργος(2010), Μπάζουν νερά οι εισηγμένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις, εφημερίδα το βήμα 22/01/2010

και ότι ο δανεισμός της έχει ουσιαστικά μηδενιστεί, ενώ προειδοποίησε ότι αν το Δημόσιο συνεχίζει να μην τηρεί τις υποχρεώσεις του στις συμβάσεις, θα αναγκαστεί να προχωρήσει σε επίσχεση υπηρεσιών και να σταματήσει τα δρομολόγια. Το μεγαλύτερο πρόβλημα αυτή τη στιγμή στην ακτοπλοΐα σύμφωνα με τον κ. Αβραντίνη είναι η τιμή των καυσίμων και η έλλειψη ρευστότητα στην αγορά και πρόσθεσε ότι οι τράπεζες έχουν σταματήσει πια να χρηματοδοτούν εταιρείες.

Παρόμοια προβλήματα παρουσιάζουν και οι άλλες δυο ναυτιλιακές εταιρίες .Βέβαια είναι σε καλύτερη μοίρα. Η Minoan lines έχει καταφέρει να μειώσει σε πολύ σημαντικό βαθμό τις ζημιές το ίδιο και η ανεκ. Η οικονομική ύφεση επιδεινώνει την ταμειακή ρευστότητα των εταιριών δεδομένου ότι αφανώς μειώνονται οι άμεσες καταβολές από τους πελάτες και αφετέρου αυξάνονται οι καταβολές προς δημόσιους φορείς λόγω αυξημένων υποχρεώσεων ΦΠΑ και άλλων τελών. Μείωση ζημιών και μείωση της επιβατικής κίνησης παρουσιάζουν τα οικονομικά αποτελέσματα για το 2013 της ANEK. Σημαντικός αρνητικός παράγοντας η μείωση του επιβατηγού κοινού εξαιτίας της οικονομικής κρίσης και οι αυξημένες διεθνείς τιμές πετρελαίου, ενώ φέτος η εταιρία κατάφερε να μειώσει τα λειτουργικά έξοδα και με περικοπές δρομολογίων του Ομίλου.

Πρωταρχικός στόχος της εταιρείας MINOAN είναι η μείωση του μακροχρόνιου τραπεζικού δανεισμού της ο οποίος επιβαρύνει και τις επόμενες χρήσεις τα οικονομικά της αποτελέσματα. Η στρατηγική της εταιρίας είναι η αύξηση των πωλήσεων της ενισχύοντας της ήδη υπάρχουσες γραμμές όπου δραστηριοποιείται και η παροχή ποιοτικών και υψηλού επιπέδου υπηρεσιών. Επίσης υιοθετεί την ανάγκη διασφάλισης ίσων όρων ανταγωνισμού στη μεταφορά, ώστε να αποφευχθεί αθέμιτος ανταγωνισμός.

Οι συγχωνεύσεις ή κάθε είδους συνεργασίες εμφανίζονται σαν μονόδρομος στην ακτοπλοΐα, παρά τα εμπόδια που καλείται να υπερνικήσει μία τέτοια προοπτική, ειδικά και υπό το βάρος των δανειακών υποχρεώσεων των ακτοπλοϊκών εταιριών που συνολικά φτάνουν στα 1,05 δις. ευρώ.

Όλα τα σενάρια εξετάζονται και αναμένεται να ξεδιπλωθούν όταν ολοκληρωθούν και οι διαδικασίες ανακεφαλαιοποίησης των τραπεζών.

Ενδεικτική είναι η επισήμανση του διοικητικού συμβουλίου της ANEK στην ετήσια οικονομική έκθεση της εταιρίας. «Από την πλευρά των εταιριών», αναφέρει, «είναι

επιτακτική η ανάγκη για εξεύρεση ρευστότητας με διάφορους τρόπους, όπως οι πωλήσεις πλοίων, οι αυξήσεις κεφαλαίου, η μείωση του λειτουργικού κόστους και η περαιτέρω ανάπτυξη συνεργασιών».Και σε άλλο σημείο προσθέτει ότι «μετά την επιτυχή κίνηση της σύστασης κοινοπραξίας το 2011 με τον όμιλο ΑΤΤΙCΑ σε δύο κύριες γραμμές δραστηριοποίησης, η διοίκηση του ομίλου εξετάζει τα περιθώρια για περαιτέρω ανάπτυξη συνεργασιών με σκοπό την επίτευξη οικονομικών κλίμακας».

Η κοινοπραξία ANEK-Attica Group στις γραμμές του Ηρακλείου και της Αγκόνας θεωρείται σήμερα το πιο επιτυχημένο παράδειγμα συνεργιών στον κλάδο.

Ζούμε μια πρωτοφανή δυσμενή παγκόσμια κρίση ,ο τραπεζικός δανεισμός θα παραμείνει περιορισμένος για το προσεχές διάστημα και οι επιχειρήσεις θα στραφούν στις κεφαλαιαγορές για άντληση κεφαλαίων. Τα τελευταία 6 χρόνια ,έχουν αντληθεί πλέον των 30 δισ ευρώ ενώ παρά τις σημερινές δυσμενείς συνθήκες ,η συμμετοχή των ξένων επενδυτών έχει διατηρηθεί σε ιστορικά υψηλά επίπεδα(50% της κεφαλαιοποίησης)και η συναλλακτική δραστηριότητα εκπεφρασμένη σε αριθμό μετοχών ,είναι υψηλή, η ελληνική κεφαλαιαγορά έχει και τη δυνατότητα άντλησης κεφαλαίων και την απαραίτητη ρευστότητα για να καλύψει τις ανάγκες των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών.

Το νέο κανονιστικό πλαίσιο λειτουργίας του Χ.Α έχει άρει όλες τις δεσμεύσεις για την εισαγωγή εταιριών της ποντοπόρου ναυτιλίας προσφέροντας απεριόριστες επιλογές σημαίας, εγκατάστασης, αριθμού πλοίου κ τύπου πλοίου. Έτσι η εισαγωγή των μετοχών στην ελληνική αγορά καλύπτει απολύτως τις επιχειρηματικές ανάγκες μιας σύγχρονης ναυτιλιακής εταιρίας η οποία μπορεί παράλληλα να εκμεταλλευτεί τις ευεργετικές διατάξεις φορολόγησης και διανομής μερίσματος.

Το κόστος εισαγωγής ,παραμονής και διαχείρισης στις Αγορές του Χ.Α βρίσκεται αυτή τη στιγμή στο μισό του αντιστοίχου των διεθνών αγορών και συνεχώς αναπροσαρμόζεται βάσει των διεθνών εξελίξεων προκειμένου να παραμείνει ανταγωνιστικό και να προσφέρει λίγο πιο ήρεμα νερά στον ταραγμένο κόσμο των χρηματιστηρίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ ΣΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑ

5.1 Εισαγωγή Έρευνας

Στο άρθρο της e-nautilus αναφέρει ότι το 2012 οι μετοχές πολλών ναυτιλιακών είχαν προβλήματα.

Οι μετοχές των containeships και των δεξαμενόπλοιων ακολούθησαν την πτωτική πορεία της πλειονότητας των τίτλων των εισηγμένων ναυτιλιακών. Βυθίστηκαν οι αποδόσεις των μετοχών των εισηγμένων στα χρηματιστήρια ναυτιλιακών εταιρειών, ακολουθώντας τη μοίρα των ναυλαγορών ξηρού και υγρού φορτίου.

Εξαίρεση αποτέλεσαν οι ναυτιλιακές που μεταφέρουν «αέρα», δηλαδή οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη μεταφορά υγροποιημένου φυσικού αερίου, που διατήρησαν τις δυνάμεις τους, ή και υγραερίου, που πέτυχαν σημαντικές αποδόσεις, μέχρι και διπλασιασμό της τιμής της μετοχής μέσα στη χρονιά. Αξίζει να σημειωθεί ότι, σε γενικές γραμμές, οι τιμές των μετοχών σχεδόν όλων των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στη μεταφορά ξηρού φορτίου πέτυχαν την υψηλότερη τιμή έτους στα μέσα του Φεβρουαρίου 2012 περίοδο κατά την οποία και ο δείκτης της ναυλαγοράς, ο BDI, είχε μία ανοδική αντίδραση από τα ιστορικά χαμηλά των 648 μονάδων. Οι μετοχές των containeships και των δεξαμενόπλοιων ακολούθησαν την πτωτική πορεία της πλειονότητας των τίτλων των εισηγμένων ναυτιλιακών.



Στη συνέχεια, ο δείκτης γνώρισε και καλύτερες επιδόσεις, καθώς έφθασε μέχρι και τις 1.165 στα μέσα Μαΐου για να κλείσει στο τέλος του έτους στις 699 μονάδες. Το υψηλό έτος, πάντως, το έκανε στην πρώτη εργάσιμη ημέρα του 2012, στις 1.624 μονάδες.

Η καθοδική πορεία του δείκτη και των ναύλων έχει συμπαρασύρει τα αποτελέσματα των ναυτιλιακών εταιρειών, τις τιμές των μετοχών και τις αξίες των πλοίων, ενώ πολλαπλασιάζεται ο αριθμός των εταιρειών που επιζητούν την προστασία από τους πιστωτές. Από πλευράς ελληνικών εταιρειών, μία, η Omega Navigation, χτύπησε ήδη την πόρτα των δικαστηρίων

Πολλοί αναλυτές θεωρούν ότι, το 2013, τα προβλήματα για τις ναυτιλιακές θα πολλαπλασιαστούν, καθώς δεν αναμένεται ιδιαίτερα διαφορετική πορεία των ναυλαγορών. Ωστόσο, μπορεί να παρατηρηθούν και εξαιρέσεις και αναφερόμαστε κυρίως στους κλάδους μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) και υγραερίου (LPG) ή στη βιομηχανία των θαλάσσιων γεωτρήσεων. Οι μετοχές των περισσότερων από τις 27 εταιρειών ελληνικών συμφερόντων που είναι εισηγμένες στο αμερικανικό και βρετανικό Χρηματιστήριο έπιασαν «πάτο» στη διάρκεια του 2012, ενώ πρέπει να σημειώσουμε ότι για το δείκτη Dow Jones η απόδοση ήταν θετική (4,36%). Διασώθηκαν οι μετοχές τριών εταιρειών, με μία εξ αυτών, της Stealth Gas, να επιτυγχάνει πρωτοφανή απόδοση για τα δεδομένα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, καθώς διπλασίασε σχεδόν την τιμή της μετοχής από της αρχή του έτους (απόδοση 95,25%).

Ικανοποιητική απόδοση πέτυχε και η μετοχή της Ocean Rig στα επίπεδα του 21,80%, καθώς και η μετοχή της Aegean Marine Petroleum- εταιρεία παροχής ναυτιλιακών καυσίμων του Δημήτρη Μελισσανίδη- στα επίπεδα του 21,40%. Διεσώθη και η μετοχή της Diana Containerships, του Συμεών Παληού, με ετήσια απόδοση 4,86%. Ειδικότερα, ανά εταιρεία, η Capital Product Partners, η εταιρεία του Βαγγέλη Μαρινάκη, με κεφαλαιοποίηση 432,1 εκατ. δολ., ελέγχει ένα στόλο 25 πλοίων, εκ των οποίων τα 24 είναι δεξαμενόπλοια και ένα Capesize bulk carrier. Το σύνολο του ενεργητικού της εταιρείας ανέρχεται στα 1,12 δισ. δολ., ενώ οι υποχρεώσεις φθάνουν στα 496,2 εκατ. δολ. Η τιμή της μετοχής από 6,42 δολ., στις 3 Ιανουαρίου 2012, έκλεισε στις 28 Δεκεμβρίου 2012 στα 6,33 δολ., σημειώνοντας οριακή πτώση 1,40%. Έκανε υψηλό έτος στα 8,74 δολάρια στις 30 Απριλίου 2012.

5.2 Κίνηση των Μετοχών Των Ναυτιλιακών Εταιριών Στα Διεθνή Χρηματιστήρια

Costamare:

Μικρή πτώση στη διάρκεια του 2012 σημείωσε και η τιμή της μετοχής της Costamare. Η ναυτιλιακή εταιρεία της οικογένειας Κωνσταντακόπουλου ελέγχει ένα στόλο από 57 containerships, με μία μεταφορική ικανότητα 329.000 TEU, στα οποία περιλαμβάνονται και δέκα υπό ναυπήγηση πλοία. Η τιμή της μετοχής, από 14,54 δολ. στις 3 Ιανουαρίου, έκλεισε στις 28/12 στα 13,66 δολ., σημειώνοντας πτώση 6,05%. Υψηλό έτους έκανε στα 9,74 δολάρια, στις 22 Φεβρουαρίου. Η κεφαλαιοποίηση της εταιρείας διατηρείται στα 926,15 εκατ. δολ. Με σύνολο ενεργητικού 2,2 δισ. δολ. και σύνολο υποχρεώσεων 1,54 δισ. δολ., η εταιρεία διαθέτει ρευστά διαθέσιμα ύψους 300 εκατ. δολαρίων.⁴⁴

Danaos Corporation :

Πτωτικά κινήθηκε, το 2012, και η τιμή της μετοχής της Danaos Corporation του Γιάννη Κούστα. Η Danaos, με 64 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στο στόλο της έχει κεφαλαιοποίηση μόλις 283,87 εκατ. δολ. Έχει ναυλωμένα τα πλοία της για 9,9 χρόνια (κατά μέσο όρο) με συμβολαιοποιημένα έσοδα 5,1 δισ. δολ. μέχρι και το 2028. Η μετοχή της εταιρείας έκανε υψηλό έτους στα 4,59 δολ., στις 8 Φεβρουαρίου. Από 3,41 δολ. στις 3 Ιανουαρίου, έκλεισε στις 28/12 στα 2,59 δολ., σημειώνοντας πτώση 24,05%.

Diana Shipping :

Η μία εκ των δύο εισηγμένων στο NYSE εταιριών του κ. Συμεών Παληού, η Diana Shipping, που δραστηριοποιείται στο ξηρό χύδην φορτίο έχει στόλο 31 πλοίων, μεταφορικής ικανότητας 3,4 εκατ. dwt. Η μετοχή της εταιρείας έχει ελαφρώς αρνητική απόδοση στη διάρκεια του 2012. Από 7,80 δολ. στις 3 Ιανουαρίου, έκλεισε

⁴⁴ www.newmoney.gr

στις 28/12 στα 7,20 δολ., σημειώνοντας μία πτώση 7,69%. Το υψηλό έτους το πέτυχε στις 14 Φεβρουαρίου στα 9,87 δολάρια.

Η κεφαλαιοποίησή της ανέρχεται στα 582,70 εκατ. δολ., ενώ το ενεργητικό της στα 1,73 δισ. δολ. Η τιμή της μετοχής της άλλης εταιρείας του κ. Συμεών Παληού, η Diana Containerships, από 5,55 δολ. στις 3 Ιανουαρίου έκλεισε στις 28/12 στα 5,82 δολάρια, σημειώνοντας απόδοση 4,86%. Έκανε υψηλό έτους 7,76 δολ. στις 11 Μαΐου. Η κεφαλαιοποίηση της εταιρείας είναι 187,35 εκατ. δολ., ενώ διαθέτει ένα στόλο από δέκαπλοία μεταφοράς εμπορευματο κιβωτίων.

Dryships:

Πτώση 26,51% σημείωσε η τιμή της μετοχής της Dryships, του Γιώργου Οικονόμου, το 2012. Από τα 2,15 δολάρια που άξιζε στις 3 Ιανουαρίου, έκλεισε στις 28/12 στο 1,58 δολάριο. Το υψηλότερο σημείο της τιμής της μετοχής ήταν τα 3,74, στις 14 Φεβρουαρίου 2012.

Η εταιρεία, με στόλο που αποτελείται από 46 πλοία ξηρού φορτίου (συμπεριλαμβανομένων και δέκα πλοίων υπό ναυπήγηση), μεταφορικής ικανότητας 5,1 εκατ. dwt, δώδεκα δεξαμενοπλοίων (πέντε υπό ναυπήγηση) μεταφορικής ικανότητας 1,6 εκατ. dwt και με συμμετοχή 75% στην Ocean Rig, έχει κεφαλαιοποίηση μόλις 653,74 εκατ. δολ. Η αξία των assets της εταιρείας υπολογίζονται στα 9 δισ. δολ., ενώ τα δάνεια στα 4,45 δισ. δολ. Η άλλη εταιρεία του Γιώργου Οικονόμου, η Ocean Rig, πέτυχε ικανοποιητική απόδοση το 2012. Η τιμή της μετοχής της, από 12,11 δολ. στις 3 Ιανουαρίου 2012, έκλεισε στις 28/12 στα 14,75 δολάρια, σημειώνοντας απόδοση 21,80%. Η κεφαλαιοποίησή της υπολογίζεται στο 1,94 δισ. δολ. Ελέγχει 10 μονάδες θαλάσσιας γεώτρησης, εκ των οποίων δύο εξέδρες και οκτώ drillships, τρία εκ των οποίων είναι υπό ναυπήγηση.

Euroseas:

Η Euroseas του Αριστείδη Πίττα, με ένα στόλο από 15 πλοία, εκ των οποίων 10 containerships και πέντε ξηρού χύδην φορτίου, έχει κεφαλαιοποίηση μόλις 38,88 εκατ. δολ. Η τιμή της μετοχής, από 2,44 δολ. στις 3 Ιανουαρίου, έκλεισε στις 28/12 στο 0,86 δολ., σημειώνοντας πτώση 64,75%. Το υψηλό έτους το έκανε στα 3,05 δολ., στις 13 Φεβρουαρίου.

GasLog:

Η GasLog, του Πήτερ Λιβανού, δραστηριοποιείται στην αγορά μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG Carriers). Εισήλθε στο αμερικανικό χρηματιστήριο στα τέλη Μαρτίου του 2012. Η τιμή της μετοχής, από 12,41 δολ. στις 30 Μαρτίου, έκλεισε στις 28/12 στα 12,11, σημειώνοντας οριακή πτώση 2,42%. Έκανε και υψηλό έτους στα 12,54 δολάρια στις 26 Νοεμβρίου. Η κεφαλαιοποίησή της ανέρχεται στα 761,27 εκατ. δολ. και ο στόλος αποτελείται από δύο LNG Carriers, ενώ έχει υπό ναυπήγηση οκτώ πλοία.

Goldenport Holdings:

Η Goldenport, του κ. Πάρη Δράγνη, είναι η μοναδική ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακή εταιρεία εισηγμένη στο Χρηματιστήριο του Λονδίνου. Η τιμή της μετοχής, από 65,50 πένες στις 3 Ιανουαρίου, έκλεισε στις 28/12 στις 37,50 πένες, σημειώνοντας πτώση 42,75%.

Έκανε υψηλό έτους στις 90,75 πένες, στις 5 Απριλίου. Η κεφαλαιοποίησή της είναι μόλις 35,09 εκατ. λίρες, ενώ ελέγχει ένα στόλο από 23 πλοία, εκ των οποίων 11 είναι containerships και 12 dry bulk carriers.

NewLead:

Η NewLead προχώρησε σε κεφαλαιοποίηση μέρους των συνολικών της δανείων, που ανέρχονταν σε 578,3 εκατ. δολ., με αποτέλεσμα το νέο χρέος της εταιρείας να ανέρχεται σε 108 εκατ. δολ. Η τιμή της μετοχής της από 0,46 δολ. στις 3 Ιανουαρίου έκλεισε στις 28/12 στα 0,41, σημειώνοντας πτώση 10,87%. Η κεφαλαιοποίησή της ανέρχεται στα 8,16 εκατ. δολ. Ελέγχει ένα στόλο από τέσσερα πλοία, δύο εκ των οποίων είναι ξηρού φορτίου και δύο δεξαμενόπλοια.

StealthGas:

Η εταιρεία του Χάρη Βαφειά, η Stealthgas, είναι η ευχάριστη εξαίρεση στην κακή εικόνα των μετοχών των ναυτιλιακών εταιρειών. Η τιμή της μετοχής, από 4 δολ. στις 3 Ιανουαρίου, έκλεισε στις 28/12 στα 7,81, σημειώνοντας απόδοση ρεκόρ 95,2%, απόδοση, με βάση τα δεδομένα του ναυτιλιακού κλάδου, ενώ έκανε και υψηλό έτους στα 8,23 δολάρια στις 21 Δεκεμβρίου. Η κεφαλαιοποίησή της βρίσκεται στα 160,51 εκατ. δολ., το ενεργητικό της ανέρχεται στα 715,6 εκατ. δολ., ενώ οι υποχρεώσεις της στα 381,2 εκατ. δολ. Ο στόλος της αποτελείται από 33 πλοία μεταφορά υγραερίου

(LPG carriers), χωρητικότητας 161.822 κ.μ., τέσσερα δεξαμενόπλοια 255,804 dwt. Επίσης, έχει αγοράσει τέσσερα υπό ναυπήγηση LPG carriers.⁴⁵

Top Ships:

Η τιμή της μετοχής της Topships από 1,70 δολ. στις 3 Ιανουαρίου έκλεισε στις 28/12 στο 0,94 δολ., σημειώνοντας πτώση 44,71%. Έκανε υψηλό έτους στα 3,84 δολάρια στις 22 Φεβρουαρίου. Η κεφαλαιοποίηση της εταιρείας είναι μόλις 16,12 εκατ. δολ.

Tsakos Energy Navigation:

Η τιμή της μετοχής της Tsakos Energy Navigation, της εισηγμένης στο NYSE εταιρείας του Ομίλου Τσάκου, από 5,16 στις 3 Ιανουαρίου 2012, έκλεισε στις 28/12 στα 3,62, σημειώνοντας πτώση κατά 29,84%. Έκανε υψηλό έτους στα 8,79 δολάρια στις 29 Μαρτίου. Η κεφαλαιοποίηση της εταιρείας βρίσκεται στα 203,78 εκατ. δολ., ενώ το ενεργητικό της βρίσκεται στα 2,5 δισ. δολ. Το χρέος της εταιρείας αγγίζει το 1,47 δισ. δολ. Ο στόλος της TEN αποτελείται από 51 πλοία, εκ των οποίων 49 είναι δεξαμενόπλοια και δύο είναι πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG carriers). Το ένα LNG Carriers και δύο Shuttle Tankers είναι υπό ναυπήγηση. Η TEN έχει συμβολαιοποιήσει έσοδα ύψους 1,1 δισ. δολ.

Navios Holdings, Partners και Acquisition:

Με κεφαλαιοποίηση 333,98 εκατ. δολ., η ναυαρχίδα των εταιρειών της Αγγελικής Φράγκου ελέγχει ένα στόλο από 51 πλοία, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 5,1 εκατ. dwt, εκ των οποίων τα 30 είναι ιδιόκτητα και τα 21 ναυλωμένα με μακροχρόνια συμβόλαια. Επίσης, τέσσερα εξ αυτών είναι υπό ναυπήγηση. Η τιμή της μετοχής της Navios Holding από 3,68 δολ. στις 3 Ιανουαρίου έκλεισε στις 28/12 στα 3,30 δολ., σημειώνοντας πτώση 10,33%. Έκανε υψηλό έτους στα 4,42 δολάρια στις 19 Μαρτίου. Τα συνολικά ενεργητικά της εταιρείας ανέρχεται στα 2,86 δισ. δολ., ενώ οι υποχρεώσεις στο 1,69 δισ. δολ. Η δεύτερη εταιρεία της Αγγελικής Φράγκου, η

⁴⁵ www.reporter.gr/eidiseis/Naytilia/item/223423

Navios Maritime Partners, έχει κεφαλαιοποίηση 748,9 εκατ. δολ. Η τιμή της μετοχής της, από 15 δολ. στις 3 Ιανουαρίου, έκλεισε στις 28/12 στα 12,21, σημειώνοντας πτώση 18,60%. Έκανε και υψηλό έτους στα 16,94 δολάρια στις 6 Φεβρουαρίου. Το ενεργητικό ανέρχεται στα 964,662 και οι υποχρεώσεις στα 358,542 εκατ. δολ. Ο στόλος της αποτελείται από 21 πλοία 2.259.103 dwt. Η τρίτη εισηγμένη στο χρηματιστήριο εταιρεία της κας Φράγκου είναι η Navios Maritime Acquisition. Η μετοχή της εν λόγω εταιρείας, από 2,72 στις 3 Ιανουαρίου, έκλεισε στις 28/12 στα 2,13 δολ., σημειώνοντας πτώση 21,69%, ενώ υψηλό έτους έκανε στα 3,66 δολάρια στις 2 Μαρτίου. Με ενεργητικό 1,35 δισ. δολ. και υποχρεώσεις 1,12 δισ. δολ. Ελέγχει ένα στόλο από 19 δεξαμε-νόπλοια και 10 υπό ναυπήγηση και η κεφαλαιοποίησή της είναι μόλις 86,31 εκατ. δολ.⁴⁶

Excel Maritime:

Η μετοχή της Excel Maritime, του Γραβιήλ Παναγιωτίδη, συνέχισε και το 2012 την πτωτική της πορεία. Από το 1,62 δολ. στις 3 Ιανουαρίου, έκλεισε στις 28/12 στο 0,42 δολ., σημειώνοντας μια πτώση κατά 74,07%. Με ένα στόλο 40 πλοίων, μεταφορικής ικανότητας 4,1 εκατ. Dwt, η εταιρεία έχει κεφαλαιοποίηση μόλις 39,08 εκατ. δολ. Με ενεργητικό 2,63 δισ. δολ. και υποχρεώσεις 1,12 δισ. δολ., η διοίκηση της εταιρείας βρίσκεται σε συζητήσεις με τις τράπεζες για μία αναδιάρθρωση ενός κοινοπρακτικού δανείου, ύψους 780 εκατ. δολ.

Freeseas:

Η τιμή της μετοχής της Freeseas από 0,48 δολ. στις 3 Ιανουαρίου έκλεισε στις 28/12 στα 0,08 δολ., σημειώνοντας πτώση 83,33%. Η εταιρεία απειλείται με έξοδο από τον Nasdaq.

Globus Maritime Limited:

Η τιμή της μετοχής της Globus Maritime, από 3,90 στις 3 Ιανουαρίου, έκλεισε στις 28/12 στο 1,55 δολ., σημειώνοντας πτώση 60,26%. Η μετοχή έκανε υψηλό έτους στα 5,77 δολάρια στις 8 Μαρτίου. Η κεφαλαιοποίηση της εταιρείας ανέρχεται στα 15,73 εκατ. δολ. Η Globus ελέγχει ένα στόλο από επτά πλοία ξηρού χύδην φορτίου.

⁴⁶ www.capital.gr

Hellenic Carriers:

Η Hellenic Carriers είναι εισηγμένη στην αγορά AIM του Λονδίνου. Η τιμή της μετοχής της εταιρείας της Φωτεινής Καραμανλή, από 41,50 πένες στις 3 Ιανουαρίου, έκλεισε στις 28/12 στις 16,00 πένες, σημειώνοντας απόδοση (61,45%), ενώ έκανε και υψηλό έτους στα 43,50 δολάρια στις 13 Ιανουαρίου. Η κεφαλαιοποίησή της ανέρχεται στα 7,3 εκατ. λίρες, ο στόλος της αποτελείται από τρία πλοία ξηρού φορτίου και δύο υπό ναυπήγηση.

Safe Bulkers:

Η τιμή της μετοχής της εταιρείας Safe Bulkers του κ. Πόλυ Χαζηιωάννου, από 6,22 δολ. στις 3 Ιανουαρίου, έκλεισε στις 28/12 στα 3,33 δολ., σημειώνοντας πτώση 46,46%. Υψηλό έτους έκανε στα 7,65 δολάρια, στις 17 Φεβρουαρίου. Η κεφαλαιοποίηση της εταιρείας ανέρχεται στα 255,28 εκατ. δολ., ενώ ελέγχει ένα στόλο από 24 πλοία ξηρού χύδην φορτίου, όλα ναυπηγημένα μετά το 2003. Επίσης, έχει υπό ναυπήγηση άλλα επτά πλοία.

Star Bulk Carriers Corp.:

Η μετοχή της εταιρείας που διευθύνει ο κ. Σπύρος Καπράλος, από 13,95 δολ. στις 3 Ιανουαρίου, έκλεισε στις 28/12 στα 5,97 δολ., σημειώνοντας πτώση 57,20%. Το υψηλό έτους το έκανε στα 17,55 δολάρια στις 30 Ιανουαρίου. Με κεφαλαιοποίηση μόλις 32,24 εκατ. δολ., η εταιρεία που ανήκει στον κ. Πέτρο Παππά, ελέγχει ένα στόλο από 14 πλοία ξηρού φορτίου, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 1,47 εκατ. dwt.

Seanergy Maritime:

Η μετοχή της εταιρείας Seanergy, που ανήκει σε μέλη της οικογένειας Ρέστη και δραστηριοποιείται στο ξηρό φορτίου από 2,26 δολάρια που ήταν στις 3 Ιανουαρίου, 2012 έκλεισε στις 28/12 στο 1,11 δολάριο, σημειώνοντας πτώση 50,88%. Το υψηλότερο έτους, 4,23 δολάρια, το έκανε στις 22 Φεβρουαρίου. Η κεφαλαιοποίηση

της εταιρείας ανέρχεται μόλις στα 13,27 εκατ. δολ., ενώ διαθέτει ένα στόλο από 14 πλοία ξηρού φορτίου, μεταφορικής ικανότητας 781.561 dwt.⁴⁷

5.3 Ο Στόλος Των Εισηγμένων Ναυτιλιακών Εταιριών Κατα Την Περίοδο Της Οικονομικής Κρίσης

Στα 55 ανήλθαν τα πλοία που απέκτησαν στη διάρκεια του 2012 οι 16 από τις 24 ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων, που είναι εισηγμένες στο αμερικανικό και στο βρετανικό χρηματιστήρια.

Η πλειονότητα των εταιριών αξιοποίησε την κατάσταση που επικρατεί σχετικά με τις αξίες των πλοίων, προκειμένου να αναδιαρθρώσει όσο ήταν δυνατόν το στόλο της, ώστε από καλύτερη θέση να αντιμετωπίσει τις δυσκολίες που προκαλεί η ναυτιλιακή κρίση. Άλλες, οι λιγότερες, «υποχρεώθηκαν» σε κινήσεις πώλησης πλοίων προκειμένου να μειώσουν το δανεισμό τους. Συνολικά, πάντως, ο εισηγμένος ελληνικός ναυτιλιακός στόλος αυξήθηκε κατά 29 πλοία στα 628 στο τέλος του 2012. Από τις εταιρείες που διακρίθηκαν στις αγορές πλοίων στη διάρκεια του προηγούμενου χρόνου είναι η Costamare της οικογένειας Κωνσταντακόπουλου, η οποία σήμερα ελέγχει ένα στόλο από 57 containerships, στα οποία περιλαμβάνονται και 10 υπό ναυπήγηση πλοία, όπως και στις αρχές του 2012. Ωστόσο, η εταιρεία πούλησε επτά πλοία στη διάρκεια του 2012 και αγόρασε άλλα τόσα, με αποτέλεσμα η μεταφορική ικανότητα τους στόλου να αυξηθεί στα 331.000 TEU έναντι 327.000 TEU ένα χρόνο πριν.

Επίσης ξεχώρισε η Diana Shipping του κ. Συμεών Παληού, η οποία αύξησε σημαντικά το στόλο της στη διάρκεια του 2012, καθώς έφθασε τα 32 πλοία μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου, με μέσο όρο ηλικίας τα 6 χρόνια και συνολική μεταφορική ικανότητα 3,5 εκατ. dwt, ενώ έχει και δύο υπό ναυπήγηση. Στις αρχές του 2012 ο στόλος της αποτελούνταν από 25 πλοία, ενώ είχε και δύο υπό ναυπήγηση. Η μεταφορική του ικανότητα ήταν τότε 3,026 εκατ. dwt. Η άλλη εταιρεία του κ.

⁴⁷ www.capital.gr

Συμεών Παληού, η Diana Containerships αύξησε επίσης το στόλο της κατά δύο πλοία το 2012, στα 11 από εννέα που είχε στο τέλος του 2011.⁴⁸

Η Danaos Corporation του Γιάννη Κούστα ελέγχει τώρα ένα στόλο από 64 containerships, μεταφορικής ικανότητας 363.049 TEU, ενώ στις αρχές του 2012 ο στόλος της αποτελούνται από 60 containerships, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 304.249 TEU. Μέσα στο εξεταζόμενο διάστημα η Danaos ολοκλήρωσε ένα σημαντικό επενδυτικό πρόγραμμα, αποκτώντας πέντε νεότευκτα, ενώ πούλησε ένα containerships.

Η GasLog του Πήτερ Λιβανού έχει ενεργό στόλο από τρία πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG Carriers), ένα περισσότερο από τις αρχές του 2012. Ωστόσο, έχει υπό ναυπήγηση εννέα LNG Carriers. Πέρυσι είχε δύο ενεργά πλοία και οκτώ υπό ναυπήγηση. Επίσης έχει υπό διαχείριση 12 LNG Carriers τρίτων.

Στον Όμιλο της Αγγελικής Φράγκου και οι τρεις εταιρείες επέδειξαν κινητικότητα σε αγοραπωλησίες πλοίων, είτε second hand είτε νεότευκτων. Πάντως, σε αριθμό πλοίων ο στόλος της ναυαρχίδας του ομίλου της Navios Holdings μειώθηκε στο σύνολό του στα 50 πλοία, εκ των οποίων τα 30 είναι ιδιόκτητα και τα 20 ναυλωμένα, ενώ στις αρχές του 2012 είχε ένα στόλο από 57 πλοία, εκ των οποίων 30 ιδιόκτητα και 27 ναυλωμένα. Ωστόσο, η συνολική μεταφορική ικανότητα αυξήθηκε στα 5,1 εκατ. dwt έναντι 4,8 εκατ. dwt στις αρχές του 2012.

Οι άλλες δύο εταιρείες της κας Φράγκου παρουσίασαν αύξηση του στόλου τους και σε αριθμό πλοίων. Η Navios Acquisition έφθασε τα 19 δεξαμενόπλοια στις αρχές του 2013 από 14 στις αρχές του 2012, ενώ έχει υπό ναυπήγηση οκτώ πλοία, και η Navios Maritime Partners αύξησε το στόλο της στα 21 πλοία από 18 στο τέλος του 2011.

Η Paragon Shipping του κ. Μιχάλη Μποδούρογλου αύξησε κατά τρία τα πλοία του στόλου της στα 13 αντί των δέκα που είχε στο τέλος του 2011. Παράλληλα, έχει σε εξέλιξη ένα ναυπηγικό πρόγραμμα για την κατασκευή ενός ακόμη πλοίου ξηρού φορτίου και δύο containerships. Η αύξηση του στόλου οφείλεται στο γεγονός ότι η εταιρεία είχε στο τέλος του 2011 σε εξέλιξη ένα ναυπηγικό πρόγραμμα για την κατασκευή τεσσάρων πλοίων ξηρού φορτίου και δύο containerships. Ηδη τα τρία

⁴⁸ www.newmoney.gr

νεότευκτα παρελήφθησαν. Η άλλη εταιρεία του κ. Μποδούρογλου, η Box Ships, κατάφερε τον προηγούμενο χρόνο να αυξήσει το στόλο της κατά δύο πλοία από τα επτά στα εννέα containerships.⁴⁹

Πολύ επιθετικά κινήθηκε και η Safe Bulkera του κ. Πόλυ Χατζηιωάννου. Τον Ιανουάριο του 2013 ο στόλος της έφθασε τα 25 πλοία, ενώ έχει συμφωνήσει και για την αγορά έξι ακόμη υπό ναυπήγηση bulkers και ενός second hand, τα οποία αναμένεται να παραλάβει μέχρι το 2015. Τον Ιανουάριο του 2012 είχε στόλο από 18 πλοία ξηρού χύδην φορτίου και άλλα δέκα υπό παραγγελία. Συνολικά στη διάρκεια του 2012 επέδειξε μια σημαντική κινητικότητα, αποκτώντας και νεότευκτα και second hand πλοία, ενώ ακύρωσε και δύο υπό ναυπήγηση.

Η Stealthgas πρωταγωνίστησε και αυτή στις αγοραπωλησίες πλοίων μεταφοράς υγραερίου (LPG Carriers). Σήμερα έχει ένα στόλο από 33 LPG carriers με συνολική μεταφορική ικανότητα 255.804 κ.μ. Επίσης, έχει αποκτήσει τέσσερα νεότευκτα, τα οποία θα παραλάβει μέσα στο 2014 επιπλέον 184.822 κ.μ. Στο στόλο της εταιρείας περιλαμβάνονται ακόμη τρία product tankers και ένα aframax. Το 2012 είχε 33 LPG Carriers 153.088 κ.μ., τρία product tankers και ένα Aframax oil tanker, καθώς και δύο υπό παραγγελία LPG Carriers.

Η Topships αύξησε κατά ένα τα πλοία του στόλου της και από έξι στο τέλος του 2011 τώρα έχει ένα στόλο με επτά πλοία, εκ των οποίων έξι Product Tankers και ένα bulker.

Ορισμένες ναυτιλιακές μέσα από μια διαδικασία αγορών και πωλήσεων μείωσαν έστω και οριακά το στόλο τους, ενώ άλλες κάτω και από την πίεση των τραπεζών συρρικνώθηκαν, όπως η NewLead, η οποία από 18 πλοία στις αρχές του 2012 έχει φέτος μόλις τέσσερα πλοία, δύο tankers και δύο dry bulk. Η εταιρεία εισήλθε στην αγορά των commodities.

Η Capital Product Partners σήμερα ελέγχει στόλο από 25 πλοία, δύο λιγότερα από τις αρχές του 2012. Με τη συνδρομή συγγενούς εταιρείας πούλησε δύο VLCC και δύο ακόμη μικρότερα δεξαμενόπλοια και απέκτησε δύο containerships. Σήμερα ελέγχει 25 πλοία.

⁴⁹ www.reporter.gr

Η Dryships του Γιώργου Οικονόμου μείωσε ελαφρά το στόλο της στα 46 πλοία ξηρού φορτίου και 10 δεξαμενόπλοια από 49 bulkers και 12 δεξαμενόπλοια στο τέλος του 2011. Αντιθέτως, η θυγατρική της η Ocean Rig UDW αύξησε το στόλο της κατά μία μονάδα. Τώρα ελέγχει 10 μονάδες θαλάσσιας γεώτρησης, εκ των οποίων δύο εξέδρες και οκτώ drillships αντί δύο δεξαμενών και επτά drillships το 2011. Κατά μία μονάδα από τα 16 στα 15 πλοία μειώθηκε ο στόλος της Euroseas του κ. Αριστείδη Πίττα.

Ο στόλος της Freeseas, του κ. Ιωνα Βαρουζάκη μειώθηκε επίσης στη διάρκεια του χρόνου κατά ένα πλοίο στα επτά. Η Hellenic Carriers της κας Φωτεινής Καραμανλή βρέθηκε στο τέλος του 2012 με τρία πλοία και άλλα δύο υπό παραγγελία, ενώ στις αρχές του 2012 είχε επτά πλοία μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου και δύο υπό παραγγελία. Κατά τρία μειώθηκαν τα πλοία της Goldenport του Γιάννη Δράγνη, το 2013 στα 23. Η Seenergy Maritime Holdings της οικογένειας Ρέστη τον Ιανουάριο του 2012 είχε 20 πλοία ξηρού χύδην φορτίου για να μειωθεί στις αρχές του 2013 στα 14 πλοία, ενώ ο στόλος της Star Bulk Carriers του κ. Πέτρου Παππά μειώθηκε κατά ένα μόλις πλοίο και στις αρχές του 2013 βρίσκεται στα 14 bulkers.

Κατά ένα πλοίο μειώθηκε και ο στόλος της Tsakos Energy Navigation (TEN) του Ομίλου Τσάκου. Η TEN σήμερα ελέγχει ένα στόλο 49 δεξαμενόπλοιων συνολικής μεταφορικής ικανότητας 4,9 εκατ. dwt, ενώ το 2012 είχε ένα στόλο από 50 πλοία, μεταφορικής ικανότητας 5,4 εκατ. dwt.⁵⁰

Η Globus Maritime δεν άλλαξε τη δομή του στόλου της στη διάρκεια του προηγούμενου έτους, καθώς διαθέτει επτά πλοία, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 452.885 dwt, όσα και πέρυσι. Αμετάβλητος στη διάρκεια του 2012 παρέμεινε και ο στόλος της Excel Maritime στα 40 πλοία, ενώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι η εταιρεία διαχειρίζεται συνολικά 47 πλοία, καθώς έχει ναυλώσει με bareboat, από τρίτον, επτά πλοία ξηρού φορτίου. Η συνολική μεταφορική ικανότητα του στόλου της είναι 4,1 εκατ. dwt.

Κλείνοντας αυτό το κεφάλαιο παραθέτουμε έναν πίνακα με όσα προαναφέρθηκαν σχετικά με την αυξομείωση των πλοίων της κάθε εταιρίας μέσα στα δυο τελευταία χρόνια:

⁵⁰ www.naftemporiki.gr

Αριθμός πλοίων εισηγμένων ελληνικών εταιρειών

Εταιρεία	Πλοία	
	2013	2012
Box Ships	9	7
Capital Product Partners	25	27
Costamare	57	57
Diana Shipping	34	27
Diana Containerships	11	9
Danaos	64	60
Dryships	56	61
Euroseas	15	16
Excel Maritime	40	40
Freeseas,	7	8
GasLog	12	10
Globus Maritime	7	7
Goldenport	23	26
Hellenic Carriers	5	9
Navios Acquisition	19	14
Navios Holdings	50	57
Navios Maritime Partners	21	18
NewLead	4	18
Ocean Rig UDW	10	9
Paragon Shipping	16	16
Safe Bulkers	32	28
Stealthgas	41	39
Seanergy Maritime Holdings	14	20
TEN	49	50
Topships	7	6
ΣΥΝΟΛΟ	628	599

πηγή : <http://www.depot-news.com/website/>

5.4 Συμπεράσματα Έρευνας

Για τις ναυτιλιακές εταιρίες ελληνικών συμφερόντων ,που είναι εισηγμένες σε Χρηματιστήρια παρατηρούνται τα ακόλουθα:

Η τιμή των μετοχών από τον Μάιο του 2008 εως σήμερα ακολουθεί την ίδια πορεία δηλαδή κατακόρυφη πτώση ,που έφτασε τα χαμηλότερα επίπεδα το φθινόπωρο του 2008 γκρεμίζοντας ουσιαστικά την κεφαλαιοποίηση όλων των εταιριών αλλά τους τελευταίους μήνες παρουσιάστηκε μια μικρή άνοδος με μικρές διακυμάνσεις.

Τα έσοδα και κατά συνέπεια τα κέρδη των εταιριών έχουν μειωθεί αισθητά και αυτό οφείλεται τόσο στην μείωση των ναύλων που έφτασαν τα χαμηλότερα επίπεδα όσο και στην υψηλή τιμή καυσίμων . Παρόλα αυτά πολλές εισηγμένες καταγράφουν ακόμα κέρδη και όχι ζημιές δείχνοντας ότι ο κλάδος της ναυτιλίας παρόλου την οικονομική κρίση αντέχει.

Άλλο χαρακτηριστικό είναι η προσπάθεια αναδιαρθρωσης των δανείων των εταιριών. Προκειμένου να αντεπεξέλθουν τόσο στην αδυναμία κάλυψης των δανειακών τους υποχρεώσεων όσο και να προχωρήσουν στην αναστολή τήρησης όρων της δανειακής σύμβασης που δεν τηρούνται εξαιτίας της πτώσης των ναύλων και των αξιών των πλοίων.

Παρά την έλλειψη ρευστότητας των τραπεζών ,η οποία αποτελεί τροχοπέδη για τις νέες χρηματοδοτήσεις, κάποιες απο τις εισηγμένες εταιρίες κατάφεραν να υπογράψουν νέες δανειακές συμβάσεις για την κάλυψη των κεφαλαιακών τους αναγκών στα υπό παραγγελία πλοία τους. Τέλος κάποιες εταιρίες (dryships,ocean freight,diana) κατάφεραν να αντλήσουν νέα κεφάλαια απο τα χρηματιστήρια γεγονός που αποδुकνύει την εμπιστοσύνη των επενδυτών στον κλάδο.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ο ανταγωνισμός στον ναυτιλιακό κλάδο είναι πολύ έντονος και η κάθε μια εταιρεία προσπαθεί με στρατηγικές κινήσεις να αναπτυχθεί και να επιβιώσει. Η παγκόσμια οικονομία και η ναυτιλία είναι άρρηκτα συνδεδεμένες . Η κρίση που πλήττει την παγκόσμια οικονομία αλλά και η άνοδος των τιμών των καυσίμων επηρεάζουν άμεσα και την ναυτιλία . Βρισκόμαστε σε μια κρίσιμη εποχής περιορισμένης ρευστότητας και μειωμένης οικονομικής δραστηριότητας. Αυτός ο φαύλος κύκλος φαίνεται ότι θα υπάρξει τη χρονιά που διανύουμε, πιθανώς και την επόμενη. Η επιβατηγός ναυτιλία έχει επηρεαστεί σε μεγάλο βαθμό από τη συνεχιζόμενη οικονομική κρίση, που φαίνεται και από την επιβατική κίνηση και τα οικονομικά αποτελέσματα όλων ανεξαιρέτως των εταιρειών του κλάδου τα τελευταία έτη. Η συνεχιζόμενη αύξηση της τιμής των καυσίμων έχει επιβαρύνει υπέρμετρα το λειτουργικό κόστος των εταιρειών δημιουργώντας μια ιδιαίτερα κρίσιμη κατάσταση για τη βιωσιμότητά τους. Το 2012 η μέση τιμή των καυσίμων αυξήθηκε κατά 15%, όμως από την έναρξη κρίσης έχει διπλασιαστεί.

Οι εισηγμένες εταιρίες καταφέρνουν παρά την τραπεζική κρίση και την αστάθεια που επικρατεί στα διεθνή χρηματιστήρια με την αστάθεια τιμών να καταφέρουν να επιβιώσουν και να διαμορφώσουν κατάλληλα τα επενδυτικά τους προγράμματα και να αποδείξουν ότι ο κλάδος της ναυτιλίας παραμένει ισχυρός .Οι προβλέψεις που κάνουν οι εταιρίες για τα επόμενα χρόνια είναι αρκετά ευνοϊκές διότι πιστεύουν ότι σιγά σιγά θα ξαναπιάσουν αντίστοιχα κέρδη ετών πριν την οικονομική κρίση και οι τιμές των μετοχών τους θα αρχίζουν να σταθεροποιούνται κ θα αρχίζουν να παρουσιάζουν αυξητικές τάσεις. Άρα το πρόβλημα ύπαρξης μεγάλων κεφαλαίων θα λυθεί μέσω των κεφαλαιαγορών ώστε να υλοποιήσουν τα μελλοντικά επενδυτικά προγράμματα τους.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Γεωργαντόπουλος-Βλάχος ,(2003) **Ναυτιλιακή Οικονομική**, εκδότης ΤΖΕΙ Κ ΤΖΕΙ
Ελλάς ,Αθήνα

Γουλιέλμος Α (1998) **Χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων** ,Εκδόσεις
σταμούλη, Αθήνα

Γ.Θεοτοκάς-Τζ.Χαρλαύτη,(2007),**Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές
επιχειρήσεις**, Εκδόσεις Αλεξάνδρεια, Αθήνα

Καπράλος Σ,(2009),**Πρόσκληση στις ναυτιλιακές εταιρίες να εισαχθούν στο Χ.Α.**

Ξηραδάκης,(2009),**Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες στα διεθνή χρηματιστήρια**,
Αθήνα

Οικονομικές Εκθέσεις/ Μελέτες/Δελτία

ΝΕΛ Α.Ε.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2013

ΝΕΛ Α.Ε.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2012

ΝΕΛ Α.Ε.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2011

ΝΕΛ Α.Ε.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2010

ΝΕΛ Α.Ε.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2009

ΝΕΛ Α.Ε.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2008

MINOAN LINES Α.Ε.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2013

MINOAN LINES Α.Ε.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2012

MINOAN LINES Α.Ε.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2011

MINOAN LINES Α.Ε.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2010

MINOAN LINES Α.Ε.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2009

MINOAN LINES Α.Ε.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2008

ΑΝΕΚ Α.Ε.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2013

ΑΝΕΚ Α.Ε.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2012

ANEK A.E.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2011

ANEK A.E.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2010

ANEK A.E.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2009

ANEK A.E.: Ετήσια ενοποιημένη και εταιρική οικονομική έκθεση της χρήσης 2008

Ετήσια μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα (2010-2011) της εταιρείας XRTC.

Ετήσια μελέτη για την Ελληνική Ακτοπλοΐα (2011-2012) της εταιρείας XRTC.

ICAP: Κλαδική Μελέτη: Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία 2010

Διαδίκτυο

www.dealnews.gr/nautilia/item/29973

www.eurocapital.gr/index.php/permalink/52384

www.dealnews.gr/naytilia/item/3979

www.naftemporiki.gr/finance

www.imiresia.gr/v5general2

www.reporter.gr/eidiseis/Naytilia/item/223423

www.newmoney.gr

www.e-nautilia.gr/2012/12/2012

www.zougla.gr/zouglaport/pontoporos/article/vouliazei -i-pagosmia -naftiliaki-viomixania

www.depot-news.com

www.anek.gr

www.nel.gr

www.shipgriends.gr

www.fbbank/ναυτιλία/ετήσια -έκθεση-ναυτιλίας.aspx

el.wikipedia.org/wiki/ναυτιλιακή -κρίση

<http://www.minoan.gr/el/investors-area/financial-info>

Άρθρα

Ν.Πουσανογλου,(2006),**Οι τράπεζες αρωγός στην προσπάθεια ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας**, εφημερίδα καθημερινή 28/09/2006

Σκορδιλής Γιώργος(2010), **Μπάζουν νερά οι εισηγμένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις**, εφημερίδα το βήμα 22/01/2010, Η ναυτιλία στο Χ.Α. Μια αξιόπιστη επιλογή με

διεθνείς ορίζοντες για την εισαγωγή ναυτιλιακών εταιριών. Οδηγός χρηματιστήριου Αθηνών.

Η συμβολή της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία - Ίδρυμα οικονομικών και Βιομηχανικών ερευνών

Διπλωματικές εργασίες

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. ΔΙΑΜΑΝΤΕΑΣ(2007)-ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ - ΕΘΝΙΚΟΥ ΜΕΤΣΟΒΙΟΥ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ

ΒΛΑΜΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ(2009)- ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΚΕΦΑΛΑΙΑΓΟΡΕΣ- ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

SEWARD & KISSEL LLP

DRAFT

3/20/28/2014

As confidentially submitted to the U.S. Securities and Exchange Commission
[•], 2014

Registration No. 333-_____

UNITED STATES SECURITIES AND EXCHANGE COMMISSION

Washington, D.C. 20549

-

FORM F-1

REGISTRATION STATEMENT
UNDER
THE SECURITIES ACT OF 1933

-

(Exact name of Registrant as specified in its charter)

Republic of The Marshall Islands

4400

N/A

(State or other jurisdiction of
incorporation or organization)

(Primary Standard Industrial
Classification Code Number)

(I.R.S. Employer
Identification No.)

Seward & Kissel LLP

Attention: Esq.

One Battery Park Plaza

New York, New York 10004

(212) 574-1200

(Address and telephone number of
Registrant's principal executive offices)

(Name, address and telephone number of
agent for service)

-

(Name, address and telephone number of agent for service)

Copies to:

Seward & Kissel LLP

Attention: Esq.

One Battery Park Plaza

New York, New York 10004

(212) 574-1200

Approximate date of commencement of proposed sale to the public: As soon as practicable after this Registration Statement becomes effective.

If any of the securities being registered on this Form are being offered on a delayed or continuous basis pursuant to Rule 415 under the Securities Act, check the following box.

If this Form is filed to register additional securities for an offering pursuant to Rule 462(b) under the Securities Act, please check the following box and list the Securities Act registration statement number of the earlier effective registration statement for the same offering.

If this Form is a post-effective amendment filed pursuant to Rule 462(c) under the Securities Act, check the following box and list the Securities Act registration statement number of the earlier effective registration statement for the same offering.

If this Form is a post-effective amendment filed pursuant to Rule 462(d) under the Securities Act, check the following box and list the Securities Act registration statement number of the earlier effective registration statement for the same offering.

PROSPECTUS SUMMARY

This section summarizes material information that appears later in this prospectus and is qualified in its entirety by the more detailed information and financial statements included elsewhere in this prospectus. This summary may not contain all of the information that may be important to you. As an investor or prospective investor, you should carefully review the entire prospectus, including the risk factors and the more detailed information that appears later. ~~All dollar amounts included in this prospectus are presented in thousands and are rounded to the nearest thousand. Daily, monthly and per unit dollar amounts are presented in actual U.S. dollars without rounding.~~ All amounts are presented in U.S. dollars unless indicated otherwise. See the "Glossary of Shipping Terms" included in this prospectus for

definitions of certain terms used in this prospectus that are commonly used in the shipping industry.

Unless otherwise indicated, references to “NEW COMPANY,” the “Company,” “we,” “our” and “us” or similar terms refer to Universal Tankers LP and its wholly-owned subsidiaries, including, unless the context otherwise indicates,will own, directly or indirectly, a 100% interest in the entities that will own ten petroleum product tankers, or the “Initial Fleet”. Upon the completion of this offering, we will own (i) a 100% limited partner interest in Universal Tankers Operating LP and (ii) the non-economic general partner interest in Universal Tankers Operating LP through our 100% ownership of its general partner, Universal Tankers Operating GP LLC. References to our “Sponsor” are to [SPONSOR NEWCO], to our “General Partner” are to Universal Tankers GP LLC and to our “Manager” are to Prime Tanker Management, Inc. and its subsidiaries other than us. Unless otherwise indicated, all references to “dollars” and “\$” in this prospectus are to the lawful currency of the United States. We use the terms “products” and “petroleum products” to refer to refined and unrefined petroleum products and we use the term “dwt” to refer to deadweight tons in describing the carrying capacity of our vessels.

Except where we or the context otherwise indicate, the information in this prospectus assumes no exercise of the underwriters’ over-allotment option described on the cover page of this prospectus. We intend to fund a portion of the acquisition costs of our Initial Fleet with the net proceeds from the offering.

The Company

We are, a newly formed development stage growth oriented limited partnership incorporated under the laws of the Republic of The Marshall Islands on ~~[]~~ ~~[Month]~~ March 14, 2014. Prior to the completion of this offering, we will not own or operate any assets. Accordingly, we have no history of operations or revenues, and ~~we will produce any~~ revenues we may produce will not be generated until after the closing of this offering when we take delivery and commence the employment of the vessels in our initial fleet. We are currently ~~negotiating in discussions~~ with unaffiliated third parties, which we refer to as the ~~sellers~~ Sellers, to acquire ~~our Initial Fleet of ten~~ modern petroleum product tankers with fuel efficient specifications, consisting of five Long Range 1, or LR~~1~~, 1s, three Long Range 2, or LR~~2~~, s and two Medium Range 2, or MR~~2~~, ~~petroleum product tankers with~~ 2s, with an aggregate of approximately 740,000 deadweight tons, or dwts, and a dwt-weighted average age of approximately 5.0 years. We ~~intend to remain~~ refer to these vessels throughout this prospectus as our “Initial Fleet.” We are focused on the petroleum product tanker sector with the goal of building a large company in a manner that will be consistent with our strategy to provide our unitholders the opportunity to participate in the petroleum products seaborne transportation industry.

Our business strategy is composed of four core elements; our fleet, technical management, commercial management and financial strategy. We ~~will plan to~~ focus on acquiring and growing a fleet of modern high specification secondhand petroleum product tankers until they each reach approximately ~~fifteen~~ 15 years of age ~~and~~. We will contract the

day-to-day management ~~to a respected~~ of our Initial Fleet to our Manager, a technical and commercial manager with a proven track record as a cost-efficient and reliable operator. Please read “Business—Our Manager.” We intend to operate our product tankers primarily under voyage charters and time charter contracts of less than ~~twelve~~ 12 months in duration thereby capturing the cyclical fluctuations in charter rates. We intend to maintain a debt-to-capital ratio that does not exceed 35.0% to support our policy to distribute to our unitholders all of ~~the our~~ available cash we generate each quarter by our fleet operations ~~[any reserves?]~~ to our unitholders after the establishment of cash reserves and payment of, among other things, fees and expenses, including payments to our General Partner. We believe our business strategy will provide our unitholders the opportunity to invest in the refined petroleum product tanker sector thereby providing variable current income in the form of distributions, if any, as well as the potential for capital appreciation. Charter rates and vessel values in the petroleum ~~product~~ products tanker sector have historically been very volatile and as a result we believe an investment in our common units will result in a commensurate degree of volatility in distribution amounts and price volatility. Please read “—Our Business Strategy.”

Following the completion of this offering, we ~~will expect to~~ have approximately \$ } million of ~~available~~ cash from the net proceeds of this offering, based on an initial public offering price of \$ per unit, which represents the midpoint of the price range set forth on the cover of this prospectus. ~~The net proceeds~~ At or prior to the closing of this offering, ~~together with \$ million that we expect to draw under a new~~ we plan to enter definitive documentation for a new senior secured credit facility, which we refer to as our New Senior Secured Credit Facility, ~~will be used to fund the cash portion of the acquisition of our Initial Fleet and for general corporate purposes. The remaining \$ of the acquisition costs of our Initial Fleet will be in the form of [] of our common units issued to the Seller.~~ We plan to fund the acquisition costs of the vessels in our Initial Fleet with \$ million of net proceeds of this offering, \$ borrowings under the New Senior Secured Credit Facility and of our newly issued common units, based on an initial public offering price of \$ per unit, which represents the midpoint of the price range set forth on the cover of this prospectus.

[The acquisition of the Initial Fleet is subject to our obtaining the funds necessary to pay the purchase price, including the proceeds from the New Senior Secured Credit Facility. We plan to enter into binding agreements to acquire the vessels in our Initial Fleet with the Sellers at or prior to the closing of this offering. We expect the acquisition of the Initial Fleet to close following the closing of this offering, subject to customary closing conditions. This offering is not conditioned on the closing of the acquisition of the Initial Fleet.]

We will rely on the experience and expertise of our executive management team including Stathis Topouzoglou, our Co-Chief Executive Officer and Chairman of the board of directors and Michael Chalkias, our Co-Chief Executive Officer and member of our board of directors, as well as ~~Prime Tanker Management, Inc.,~~ our Manager ~~or Prime~~, to provide reliable seaborne transportation of refined petroleum products worldwide with our anticipated modern, high specification and fuel-efficient fleet of petroleum product tankers. Our Manager will carry out the commercial and technical management of our Initial Fleet pursuant to management agreements ~~between~~ to be entered into with each of our vessel-

owning subsidiaries ~~and Prime~~. We expect that our Manager will also provide commercial and technical management to any ~~Vessels~~vessels we may acquire in the future.

The Initial Fleet

We are currently in ~~negotiations~~discussions with ~~unaffiliated third parties~~the Sellers to acquire our Initial Fleet. We expect that all of the vessels in our Initial Fleet will be delivered to us ~~prior to [MONTH DATE], 2014. The following table summarizes key information about our Initial Fleet as of the date of this prospectus:~~within [] days of the closing of this offering. We expect our Initial fleet will include ten petroleum product tankers, consisting of (i) five LR1s with dwts of approximately [74,000], (ii) three LR2s with an average of approximately [109,000] dwts and (iii) and two MR2s with an average of approximately [49,000] dwts. In addition, we expect each of the vessels in our Initial Fleet will have an aggregate dwt-weighted average age of six years and will have been built in well-established shipyards in South Korea, Japan and China with high specifications and fuel efficiency standards. [COMPANY TO CONSIDER ADDING AGGREGATE PURCHASE PRICE]

The operation of petroleum product tankers is inherently risky, and an incident involving significant loss of revenue ~~and increase~~ increased costs or environmental consequences involving any of our vessels could harm our reputation and business.

Petroleum product tankers are complex and their operation is technically challenging. Marine transportation operations are subject to mechanical risks and problems. Operational problems may lead to loss of revenue or higher than anticipated operating expenses or require additional capital expenditures. In addition, the operation of tankers has unique operational risks associated with the transportation of refined petroleum products. Compared to other types of vessels, tankers are exposed to a higher risk of damage and loss by fire, whether ignited by a terrorist attack, collision, or other cause, due to the high flammability and high volume of the oil transported in tankers. Further, to the extent damage to one of our vessels results in an oil spill or otherwise causes significant environmental damage, the associated costs could exceed the insurance coverage available to us.

If our vessels suffer damage, they may need to be repaired. The costs of vessel repairs are unpredictable and can be substantial. We may have to pay repair costs that our insurance policies do not cover. The loss of time and revenues while these vessels are being repaired, as well as the actual cost of these repairs, would decrease our results of operations. Further, the total loss of any of our vessels or involvement in an incident with the potential risk of environmental consequences, and the resulting media coverage could harm our reputation as a safe and reliable vessel owner and operator. If we are unable to adequately maintain or safeguard our vessels, we may be unable to prevent any such damage, costs, or loss that could have a material adverse effect on our business, ~~our~~ results of operations and cash flows, weaken our financial condition and negatively affect our ability to pay distributions to our unitholders.

Our vessels and their cargoes are at risk of being damaged or lost because of events such as:

- marine disasters;
- piracy;
- environmental accidents
- bad weather;
- mechanical failures;
- grounding, fire, explosions and collisions;

- human error; and
- war and terrorism.

An accident involving any of our vessels could result in any of the following:

- death or injury to persons, loss of property or environmental damage;
- delays or failure in the delivery of cargo;
- loss of revenues from or termination of charter contracts;
- governmental fines, penalties or restrictions on conducting business;
- spills, pollution and the liability associated with the same;
- higher insurance rates; and
- damage to our reputation and customer relationships generally.

We may be unable to comply with covenants in our credit facilities or any future financial obligations that impose operating and financial restrictions on us.

Our New [Senior Secured](#) Credit Facility and future credit facilities, which will be secured by mortgages on our vessels, will impose certain operating and financial restrictions on us, mainly to ensure that the market value of the mortgaged vessel under the applicable credit facility does not fall below a certain percentage of the outstanding amount of the loan, which we refer to as the asset coverage ratio and interest coverage ratio. In addition, our New [Senior Secured](#) Credit Facility and future credit facilities will require us to satisfy certain other financial covenants, including maintenance of minimum cash liquidity levels.

The operating and financial restrictions contained in our credit facilities will prohibit or otherwise limit our ability to, among other things:

- obtain additional financing, if necessary, for working capital, capital expenditures, acquisitions or other purposes on favorable terms, or at all;
- make distributions to unitholders or pay dividends to shareholders, as applicable;
- incur additional indebtedness, create liens or issue guarantees;
- sell, transfer or lease our assets or vessels or the shares of our vessel-owning subsidiaries;
- make investments and capital expenditures;
- reduce our share capital; and
- undergo a change in ownership or Manager.

Please see Management’s Discussion and Analysis of Financial Condition and Results of Operations—Liquidity and Capital Resources—Our Borrowing Activities” See “Management’s Discussion and Analysis of Financial Condition and Results of Operations—Liquidity and Capital Resources.”

The material terms of our New [Senior Secured](#) Credit Facility will permit, among other things, distributions to our unitholders and the other transactions contemplated herein and are more fully set forth under the heading “Management’s Discussion and Analysis of Financial Condition and Results of Operations—Liquidity and Capital Resources—Our Borrowing Activities—New [Senior Secured](#) Credit Facility.”

~~The consummation of this offering is contingent upon our entry into the definitive facility agreement and related security documents for the New Credit Facility.~~

The acquisition of the Initial Fleet is subject to our obtaining the funds necessary to pay the purchase price, including the proceeds from the New Senior Secured Credit Facility. We plan to enter into binding agreements to acquire the vessels in our Initial Fleet with the Sellers at or prior to the closing of this offering. We expect the acquisition of the Initial Fleet to close following the closing of

[this offering, subject to customary closing conditions. This offering is not conditioned on the closing of the acquisition of the Initial Fleet.](#)

A violation of any of the financial covenants contained in our New [Senior Secured](#) Credit Facility and future credit facilities described above will constitute an event of default under these credit facilities, which, unless cured under the applicable credit facility, if applicable, or waived or modified by our lenders, provides our lenders with the right to, among other things, require us to post additional collateral, enhance our equity and liquidity, increase our interest payments, pay down our indebtedness to a level where we are in compliance with our loan covenants, sell vessels in our fleet, reclassify our indebtedness as current liabilities and accelerate our indebtedness and foreclose their liens on our vessels and the other assets securing the credit facilities, which would impair our ability to continue to conduct our business.

In addition, under the terms of our credit facilities, we may be prohibited from making cash distributions to our unitholders. See “Our Cash Distribution Policy and Restrictions on Distributions.”

For more information, please see “Prospectus Summary—Recent Developments” and “Management’s Discussion and Analysis of Financial Condition and Results of Operations—Liquidity and Capital Resources.”

Servicing debt, including debt that we may incur in the future, would limit funds available for other purposes and if we cannot service our debt, we may lose our vessels.

Borrowings under our New [Senior Secured](#) Credit Facility and the credit facilities that we expect to enter into in the future require us to dedicate a part of our cash flow from operations to paying interest on our indebtedness. Required payments of principal and interest limit our funds available for working capital, capital expenditures, ~~dividends~~[distributions](#) and other purposes. Amounts borrowed under our New [Senior Secured](#) Credit Facility will bear, and amounts borrowed under anticipated credit facilities are expected to bear, interest at variable rates. Increases in prevailing interest rates could increase the amounts that we would have to pay to our lenders, even though the outstanding principal amount remains the same, and consequently cause our net income and cash flows to decrease. We expect our earnings and cash flow to vary from year to year due to the cyclical nature of the petroleum product tanker industry. If we do not generate or reserve enough cash flow from operations to satisfy our debt obligations, we may have to:

- seek to raise additional capital;
- refinance or restructure our debt;
- sell one or more of our vessels;
- reduce or delay capital investments; or
- reduce or eliminate our proposed dividend

However, these alternatives, if necessary, may not be sufficient to allow us to meet our debt obligations. If we are unable to meet our debt obligations or if some other default occurs under our credit facilities, the lenders could elect to declare that debt, together with accrued interest and fees, to be immediately due and payable and proceed against the vessels securing that debt.

NEW COMPANY

FORECASTED RESULTS OF OPERATIONS

The following table presents our Range of Forecasted Results of Operations for the twelve months ending June 30, 2015, based on the Range of Possible Spot Charter Rates and

the Current Forward Rate for petroleum product tankers that are similar to the vessels in our Initial Fleet and the assumption that these rates may prevail through the entire forecast period.

Factors Affecting Our Results of Operations

The following is intended to outline (i) the main components required for (a) the employment and operation of our vessels and (b) the financial general and administrative management of our business and (ii) the principal factors that may affect our profitability, cash flows and shareholders' return on investment.

(a) The employment and operation of our vessels require the following main components:

- vessel maintenance and repair;
- crew selection and training;
- vessel spares and stores supply;
- contingency response planning;
- on board safety procedures auditing;
- accounting;
- vessel insurance arrangement;
- vessel chartering;
- vessel hire management;
- vessel surveying; and
- vessel performance monitoring.

(b) The financial, general and administrative management of our business requires the following main components:

- management of our financial resources, including banking relationships, *i.e.*, administration of bank loans and bank accounts;
- management of our accounting system and records and financial reporting;
- administration of the legal and regulatory requirements affecting our business and assets; and
- management of the relationships with our service providers and customers.

(ii) The principal factors that affect our profitability, cash flows and shareholders' return on investment include:

- rates and periods of charterhire;
- levels of vessel operating expenses;
- depreciation expenses;

- financing costs; and
- fluctuations in foreign exchange rates.

BUSINESS

~~The Company~~ We are, a newly formed development stage growth oriented limited partnership incorporated under the laws of the Republic of The Marshall Islands (~~“Marshall Islands”~~) on ~~[] [Month]~~ March 14, 2014. Prior to the completion of this offering, we ~~did~~ will not own or operate any assets. Accordingly, we have no history of operations or revenues, and any revenues we ~~will~~ may produce ~~revenues~~ will not be generated until after the closing of this offering. ~~Our initial public offering will provide the majority of the equity capital required to acquire ten petroleum product tankers that we refer to as our Initial Fleet. We are currently under negotiations with unaffiliated third parties, which we refer to as the “Sellers” when we take delivery and commence the employment of the vessels in our initial fleet. We are currently in discussions with the Sellers, to acquire our Initial Fleet that will comprise, ten modern petroleum product tankers with fuel efficient specifications, consisting of five Long Range 1, or LR1, 1s, three Long Range 2, or LR2s and two Medium Range 2, or MR2, petroleum product tankers with 2s, with an aggregate of approximately 740,000 deadweight tons, or dwts, and a dwt-weighted average age of approximately 5.0 years. We intend to remain~~ are focused, on the petroleum product tanker sector with the goal of building a large company in a manner that will be consistent with our strategy to provide our unitholders the opportunity to participate in the petroleum products seaborne transportation industry.

Our business strategy is composed of four core elements; our fleet, technical management, commercial management and financial strategy. We ~~will~~ plan to focus on acquiring, and growing a fleet of modern high specification secondhand petroleum product tankers until they each reach ~~fifteen~~ approximately 15 years of age ~~and~~. We will contract the day-to-day management ~~to a respected~~ of our Initial Fleet to our Manager, a technical and commercial manager with a proven track record as a cost-efficient and reliable operator. ~~Our~~ Please read “Business—Our Manager.” We intend to operate our product tankers ~~will be operating in the spot market under~~ primarily under voyage charters and time charter contracts of less than ~~twelve~~ 12 months in duration thereby capturing the cyclical fluctuations in charter rates. We ~~plan~~ intend to maintain a debt-to-capital ratio that does not exceed 35.0% ~~so as to facilitate~~ support our policy to distribute to our unitholders all of ~~the our~~ available cash we generate each quarter by our fleet operations ~~to our unitholders~~ after the establishment of cash reserves and payment of, among other things, fees and expenses, including payments to our General Partner. We believe our business strategy will provide our unitholders the opportunity to invest in the refined petroleum product tanker sector thereby providing variable current income in the form of distributions, if any, as well as the potential for capital appreciation. ~~Historically charter~~ Charter rates and vessel values in the petroleum ~~product~~ products tanker sector have historically been very volatile and as a result we believe an investment in our common units will result in a

commensurate degree of volatility in distribution amounts and price volatility. ~~Please read “Our Business Strategy.”~~

Following the completion of this offering, we ~~will have approximately \$~~ expect to have approximately \$ million of ~~available~~ cash from the net proceeds of this offering, based on an initial public offering price of \$ per unit, which represents the midpoint of the price range set forth on the cover of this prospectus. ~~The net proceeds of this offering, together with \$~~ million that will be available under a new credit facility, which we refer to as our “New Credit Facility”, will be used to fund the cash portion of the acquisition of our Initial Fleet and for general corporate purposes. ~~The \$~~ million remaining consideration for the acquisition of our Initial Fleet will be in the form of [] of our ~~common units, based on an initial public offering price of \$~~ per unit, which represents the midpoint of the price range set forth on the cover of this prospectus. ~~These shares will be issued to certain of the entities, or the “Sellers”, who are selling certain~~ At or prior to the closing of this offering, we plan to enter definitive documentation for our New Senior Secured Credit Facility. We plan to fund the acquisition costs of the vessels in our Initial Fleet to us, with \$ million of net proceeds of this offering, \$ borrowings under the New Senior Secured Credit Facility and of our newly issued common units, based on an initial public offering price of \$ per unit, which represents the midpoint of the price range set forth on the cover of this prospectus.

Environmental and Other Regulation

General

~~Governmental and international agencies extensively regulate the carriage, handling, storage of petroleum products. These regulations include~~ Government laws and regulations significantly will affect the ownership and operation of our vessels. We will be subject to various international conventions ~~and national, state and local,~~ laws and regulations in force in the countries ~~wherein~~ which we expect our vessels ~~will~~ may operate or ~~where our vessels are registered. We cannot predict the ultimate cost of complying with these regulations, or the impact that these regulations will have on the resale value or useful lives of our vessels. Various governmental and quasi-governmental agencies require us to obtain permits, licenses and certificates for the operation of our vessels. Although we believe that we will be substantially in compliance with applicable environmental laws and regulations and will have all permits, licenses and certificates required for our vessels, future non-compliance or failure to maintain necessary permits or approvals could require us to incur substantial costs or temporarily suspend operation of one or more of our vessels. A variety of governmental and private entities will inspect our vessels on both a scheduled and unscheduled basis. These entities, each of which may have unique requirements and each of which conducts frequent inspections, include local port authorities, such as the U.S. Coast Guard, harbor master or equivalent, classification societies, flag state, or the administration of the country of registry, charterers, terminal operators and refined petroleum products producers.~~ are registered. Compliance with such laws, regulations and other requirements entails significant expense, including vessel modification and implementation costs.

GLOSSARY OF SHIPPING TERMS ~~[AA TO FINALIZE – CHECK CONSISTENCY THROUGHOUT THE DOCUMENT]~~

~~[aa to finalize – check consistency throughout the document]~~ [CONSIDER DELETING SECTION;
MANY TERMS NOT USED]

The following are definitions of certain terms that are commonly used in the shipping industry.

Aframax tanker. A tanker ranging in size from 85,000 dwt to 120,000 dwt.

Annual survey. The inspection of a vessel pursuant to international conventions, by a classification society surveyor, on behalf of the flag state, that takes place every year.

Ballast. A voyage during which the vessel is not laden with cargo.

Bareboat charter. A charter of a vessel under which the vessel-owner is usually paid a fixed daily or monthly rate for a certain period of time during which the charterer is responsible for the ship operating expenses and voyage expenses of the vessel and for the management of the vessel. In this case, all voyage related costs, including vessel fuel, or bunker, and port dues as well as all vessel operating costs, such as day-to-day operations, maintenance, crewing and insurance are paid by the charterer. A bareboat charter is also known as a “demise charter” or a “time charter by demise” and involves the use of a vessel usually over longer periods of time ranging over several years. The owner of the vessel receives monthly charterhire payments on a per day basis and is responsible only for the payment of capital costs related to the vessel.

Bunkers. Fuel oil used to operate a vessel’s engines, generators and boilers.

CERCLA. Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act.

Charter. The hiring of a vessel, or use of its carrying capacity, for either (1) a specified period of time or (2) to carry a cargo for a fixed fee from a loading port to a discharging port. The contract for a charter is called a charterparty.

Charterer. The party that hires a vessel pursuant to a charter.

Charterhire. Money paid to the vessel-owner by a charterer for the use of a vessel under a time charter or bareboat charter. Such payments are usually made during the course of the charter every 15 or 30 days in advance or in arrears by multiplying the daily charter rate times the number of days and, under a time charter only, subtracting any time the vessel was deemed to be off-hire. Under a bareboat charter such payments are usually made monthly and are calculated on a 360 or 365 day calendar year basis.

Charter rate. The amount of money agreed between the charterer and the vessel-owner accrued on a daily or monthly basis that is used to calculate the vessel’s charterhire.

Classification society. An independent society that certifies that a vessel has been built and maintained according to the society’s rules for that type of vessel and complies with the applicable rules and regulations of the country in which the vessel is registered, as well as the international conventions which that country has ratified. A vessel that receives its certification is referred to as being “in class” as of the date of issuance.

Clean petroleum products. Liquid products refined from crude oil, whose color is less than or equal to 2.5 on the National Petroleum Association scale. Clean products include naphtha, jet fuel, gasoline and diesel/gasoil.

Contract of Affreightment. A contract of affreightment, or COA, relates to the carriage of specific quantities of cargo with multiple voyages over the same route and over a specific

period of time which usually spans a number of years. A COA does not designate the specific vessels or voyage schedules that will transport the cargo, thereby providing both the charterer and ship owner greater operating flexibility than with voyage charters alone.

SIGNATURES

Pursuant to the requirements of the Securities Act of 1933, as amended, the registrant certifies that it has reasonable grounds to believe that it meets all of the requirements for filing on Form F-1 and has duly caused this registration statement to be signed on its behalf by the undersigned, thereunto duly authorized, in the City of Athens, Greece, on the [●]th day of [●], 2014.

By: /s/

Name:
Title:

Pursuant to the requirements of the Securities Act of 1933, as amended, this registration statement has been signed by the following persons on November 5, 2013 in the capacities indicated.

<u>Signature</u>	<u>Title</u>
<u>/s/</u>	<u>Co-Chief Executive Officer (Co-Principal Executive Officer) and Chairman of the Board of Directors</u>
<u>/s/</u>	<u>Co- Chief Executive Officer and Director</u>

(Co-Principal Executive Officer)

Chief Financial Officer

[●]

(Principal Financial Officer and Principal
Accounting Officer)