



ΤΕΙ ΚΡΗΤΗΣ ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ



ΣΟΦΙΑ ΒΙΝΤΖΗΛΑΙΟΥ

**ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ
ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΩΝ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Επιβλέπων: ΦΛΩΡΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

**Ηράκλειο
Οκτώμβριος, 2014**

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω , τους γονείς μου, Φίλιππο και Μαρία και τον αδερφό μου Σταύρο για την αγάπη και τη στήριξη τους καθόλη τη διάρκεια των σπουδών μου, τον επόπτη καθηγητή μου κύριο Χρήστο Φλώρο για τη βοήθεια του και την άψογη συνεργασία, όπως επίσης το φίλο μου Βασίλη για τη βοήθεια του στην εκπόνηση της πτυχιακής εργασίας.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η παρούσα εργασία έχει ως στόχο την ανάλυση τεσσάρων βασικών κατηγοριών εμπορικών πλοίων του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου, τη σύγκρισή τους με τη χρήση χρηματοοικονομικών αριθμοδεικτών και του οικονομετρικού προγράμματος *enviews* με σκοπό την εύρεση των θετικών και αρνητικών σημείων κάθε μιας κατηγορίας πλοίων.

Κατόπιν πρόκειται να αναλυθούν οι τέσσερις κλαδικοί ναυτιλιακοί δείκτες που χαρακτηρίζουν τις τέσσερις κατηγορίες πλοίων ως προς τον κύριο ναυτιλιακό δείκτη που συμβάλλουν για τη σύστασή του μέσω του προγράμματος *enviews*. Οι ναυτιλιακοί δείκτες λόγω του ότι χρησιμοποιούνται για την καλύτερη ανάλυση της πορείας του ναυτιλιακού κλάδου, πρόκειται να δούμε κατά πόσο επηρεάζουν και επηρεάζονται από τις ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν συμβάλει για τη σύστασή τους.

This project aims to analyze the four main categories of merchant vessels of the world seaborne trade, comparing them with financial ratios and econometric program *enviews* to find the positive and negative points of each category of vessels. Following analyze the four sectoral maritime indicators that characterize the four classes of ships on the principal maritime marker contributing to its creation through the *enviews*. Maritime indicators because they used to better analysis of the state of the shipping industry, is to see whether they affect and are affected by the shipping companies that have contributed to their establishment.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	3
• ΕΙΣΑΓΩΓΗ	6
ΜΕΡΟΣ Ι	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	7
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ	9
ΘΕΩΡΙΑ ΚΑΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	11
• Κίνδυνος επιχειρήσεων / αγοράς	11
• ii. Φυσικοί κίνδυνοι	11
• iii. Κίνδυνος χρεωστών	11
• iv. Συναλλαγματικός Κίνδυνος.....	11
• v. Χρηματοδοτικός Κίνδυνος.....	12
• vi. Κίνδυνος επιτοκίου	12
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	13
• ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ (DRY)	13
• ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ (TANKER)	14
• ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΟΦΟΡΑ (CONTAINERSHIPS)	14
• ΥΓΡΑΕΡΙΟΦΟΡΑ (LNG/LPG)	15
ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΥ ΔΙΑΤΡΕΧΕΙ ΚΑΘΕ ΜΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΩΝ	15
• ΠΛΟΙΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (CONTAINER SHIPS)	16
• ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ (DRY SHIPS)	16
• ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ (TANKERS)	16
• ΥΓΡΑΕΡΙΟΦΟΡΑ (LNG/LPG)	17
ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑΣ	18
ΜΕΡΟΣ ΙΙ	23
ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ	23
ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	24
• ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ DRY	24
• ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ TANKER	25
• ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ CONTAINER	26
• ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ LNG/LPG	27
ΣΗΜΑΣΙΑ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ	28
ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ	30
• ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	30
• ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ Ή ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ (ACTIVITY RATIO)	35
• ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ	39
• ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	44
ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΓΕΘΩΝ	49
• ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	49
• ΠΑΓΙΑ	50
• ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	51
• ΠΩΛΗΣΕΙΣ	52
• ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	53
• ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	54
• ΜΕΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ	55
ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ	56
ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ CAPITAL LINK	56

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥΣ	57
ΑΝΑΛΥΣΗ EVIEWS	59
Ο ΔΕΙΚΤΗΣ CAPITAL LINK MARITIME INDEX & ΟΙ ΤΕΣΣΕΡΕΙΣ ΚΛΑΔΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ	60
ΚΛΑΔΙΚΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ & ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	62
• TANKERS	62
• LNG	63
• DRY	65
• CONTAINER	66
ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΙΚΤΗ CAPITAL LINK MARITIME INDEX & ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ.....	68
ΑΠΟΔΟΣΕΙΣ	70
• CONTAINER	70
• DRY	71
• LNG	72
• TANKER	73
• ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ	74
• ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	75
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	76
ΠΙΝΑΚΕΣ	81
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	91

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην εργασία αυτή σε πρώτο επίπεδο πρόκειται να αναλυθούν και να συγκριθούν οι τέσσερις πιο βασικές κατηγορίες φορτηγών πλοίων με κριτήριο το εμπόρευμα το οποίο μεταφέρουν, το ρόλο της ναυτιλίας και πως συμβάλλει στην παγκόσμια αγορά και τα χαρακτηριστικά κάθε κατηγορίας πλοίων. Ανάλυση θα γίνει με τη χρήση αριθμοδεικτών, όπως της ρευστότητας, της αποδοτικότητας, της δραστηριότητας και της βιωσιμότητας. Επίσης θα γίνει ανάλυση και σύγκριση με τη χρήση της περιγραφικής στατιστικής σε κάποια βασικά στοιχεία του ισολογισμού σε κάθε κατηγορία φορτηγών πλοίων.

Σε δεύτερο επίπεδο πρόκειται να αναλυθούν η σχέση επίδρασης μεταξύ των εταιρειών με τον κλαδικό δείκτη στον οποίο ανήκουν, και η σχέση επίδρασης μεταξύ των κλαδικών ναυτιλιακών δεικτών με τον κύριο ναυτιλιακό δείκτη με τη χρήση του *enviews*. Για την εργασία αυτή θα χρησιμοποιηθεί δείγμα το οποίο θα απαρτίζεται από πέντε εισηγμένες στο χρηματιστήριο ναυτιλιακές εταιρείες για κάθε μια κατηγορία. Επομένως οι εταιρείες που πρόκειται να αναλυθούν στο σύνολο τους είναι είκοσι οι οποίες θεωρούνται οι πιο αντιπροσωπευτικές για την κάθε κατηγορία καθώς δραστηριοποιούνται σε παγκόσμιο επίπεδο. Όπως θα παρατηρήσουμε οι περισσότερες είναι ελληνικές. Οι εταιρείες θα αναλυθούν από το 2009 μέχρι το 2012 οι ισολογισμοί τους, τα στοιχεία αποτελεσμάτων χρήσης και οι τιμές των μετοχών .

Καθώς η περίοδος που πραγματοποιείται η έρευνα είναι εν μέσω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης παρατηρούμε ότι ο ναυτιλιακός κλάδος επηρεάζεται άμεσα καθώς αποτελεί μεγάλο κομμάτι της παγκόσμιας εμπορικής δραστηριότητας. Παρατηρήσαμε συνέπειες όπως μειωμένη αποδοτικότητα και βιωσιμότητα του κλάδου, μείωση των τιμών των μετοχών αλλά και των ναυτιλιακών δεικτών όπως επίσης από άλλες έρευνες διαπιστώθηκε η μειωμένη ζήτηση για κατασκευή νεότευκτων πλοίων καθώς και η μείωση των ναύλων. Παρόλα αυτά παρατηρήθηκε ότι η κατηγορία των *Ing/Irg* παρόλο που παρουσίασε μειωμένη αποδοτικότητα σε κάποιους αριθμοδείκτες μπορούμε να πούμε ότι ιδίως μετά το 2010 έδειξε ανοδική πορεία καθώς φάνηκε ότι η κρίση δεν την επηρέασε μετά από αυτό το διάστημα. Σε συνδυασμό και με άλλες επιστημονικές έρευνες μπορούμε να συμπεράνουμε ότι είναι η μόνη κατηγορία πλοίων που έδειξε αυξημένη ζήτηση εν μέσω κρίσης.

Η συγκεκριμένη έρευνα έχει στόχο τη χρηματοοικονομική ανάλυση των τεσσάρων κατηγοριών πλοίων με σκοπό την εκπόνηση των δυνατών και αδύνατων σημείων έτσι ώστε να υπάρξει μια ξεκάθαρη οικονομική εικόνα ως προς τη δυναμική κάθε κατηγορίας πλοίων μέσω ενός μεγάλου εύρους εργαλείων της χρηματοοικονομικής επιστήμης.

Η επιλογή του συγκεκριμένου θέματος έγινε λόγω του ότι στις μέρες βλέπουμε ότι ο κλάδος της ναυτιλίας εκτός του ότι αποτελεί μια από τις κύριες δυνάμεις της οικονομίας, παρατηρούμε ότι επενδύονται μεγάλα κεφάλαια για την ανάπτυξη του συγκεκριμένου κλάδου. Συνεπώς με την έρευνα αυτή πρόκειται να βοηθηθούν όλοι οι ενδιαφερόμενοι όπως οι ναυτιλιακές εταιρείες ανά τον κόσμο, οι τράπεζες που χορηγούν δάνεια σε ναυτιλιακές ασφαλιστικές εταιρείες, οι επενδυτές που είναι μέτοχοι σε ναυτιλιακές εταιρείες και οι πλοιοκτήτες, έχοντας μια ολοκληρωμένη εικόνα για την καλύτερη τοποθέτηση των κεφαλαίων τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Όπως γνωρίζουμε το κοινωνικό σύστημα στο οποίο ζούμε υποστηρίζεται από μια παγκοσμιοποιημένη οικονομία όπου θα ήταν αδύνατον να λειτουργήσει χωρίς τη ναυτιλία καθώς δεν θα μπορούσαν να μεταφέρονται πρώτες ύλες, τρόφιμα και προϊόντα ακόμα και στις πιο αποξενωμένες χώρες του κόσμου. Αποτελεί το μοναδικό μέσο μεταφοράς που είναι οικονομικά αποδοτικό για μεγάλου όγκου φορτία σε κάθε μήκος και πλάτος της γης. Διέπεται από διεθνή χαρακτήρα και κανονισμούς καθώς οι συμβάσεις και οι αποφάσεις λαμβάνονται σε διεθνές επίπεδο. Τα κεφάλαια που αντλεί από τη διεθνή χρηματαγορά, γεγονότα οικονομικά που μπορεί να συμβαίνουν σε διάφορα σημεία της γης επηρεάζουν τη ναυτιλία ακόμα και της πιο απομακρυσμένης χώρας.

Στην εποχή μας η ναυτιλία εξυπηρετεί πάνω από το 90% του παγκόσμιου εμπορίου καθώς τα πλοία αποτελούν τον πιο αποδοτικό και αποτελεσματικό τρόπο μεταφοράς εμπορευμάτων. Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της ναυτιλίας είναι πως αποτελεί μια οικονομική μονάδα που δεν παράγει κάποιο αγαθό αλλά μεταφέρει οικονομικές μονάδες από την παραγωγή προς την κατανάλωση.

Η ναυτιλία συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη των πολιτισμών διότι συνδέει τα λιμάνια των κρατών και τα νησιά με την ηπειρωτική χώρα. Συντελεί στην αύξηση του εθνικού εισοδήματος λόγω του ότι οι ναύλοι που εισπράττονται σε ξένο συνάλλαγμα για τη μεταφορά φορτίων τρίτων χωρών εισρέουν ως ναυτικό συνάλλαγμα, επίσης προσφέρει θέσεις απασχόλησης στο εργατικό δυναμικό μιας χώρας και πολλές φορές στο εργατικό δυναμικό άλλων χωρών λόγω απασχόλησης αλλοδαπών. Δημιουργεί άμεσες και έμμεσες οικονομικές δραστηριότητες της ναυτιλίας όπως ναυλώσεις, μεσιτεία, ασφάλιση, εταιρείες τεχνικού ελέγχου και ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία.

Όπως γνωρίζουμε τα τέσσερα πέμπτα περίπου του διεθνούς εμπορίου διεξάγονται από τη θάλασσα. Η εξέλιξη της θαλάσσιας μεταφοράς μπορεί να διακριθεί σε τρεις κύριες περιόδους. Η πρώτη περίοδος είναι μέχρι τον 15 αιώνα όπου λόγω της ναυτιλίας αναπτύχθηκαν οι μεσογειακοί πολιτισμοί καθώς και μετέπειτα η ανάπτυξη του βυζαντίου. Η δεύτερη μέχρι το πρώτο τέταρτο του 19 αιώνα που γίνονται θεμελιώδεις μεταβολές καθώς οι μεταφορές προσώπων και εμπορευμάτων γίνονται σε παγκόσμια κλίμακα αντί να περιορίζονται εντός των ευρωπαϊκών συνόρων. Ήταν η εποχή των μεγάλων θαλασσοπόρων και των ανακαλύψεων όπου οδήγησαν στην αξιοποίηση νέων πλουτοπαραγωγικών πόρων σε νέα γεωγραφικά σημεία και έτσι από τον 16 αιώνα και μετά οι υπερατλαντικές μεταφορές έγιναν το σημείο αναφοράς στη ναυτιλία όπως επίσης έγινε και η ανακατανομή των συντελεστών παραγωγής ανά τον κόσμο. Η τρίτη περίοδος αφορά από το τέλος του 19 αιώνα μέχρι και σήμερα όπου χαρακτηρίζεται από τη ραγδαία αύξηση της ποντοπόρου ναυτιλίας όπως επίσης και της εξελίξεις της τεχνολογίας που συνέβαλλαν στη δημιουργία του σύγχρονου πλοίου. Η ναυτιλία

επέδρασε σε παγκόσμιο επίπεδο περισσότερο από κάθε άλλο παράγοντα και κλάδο του οικονομικού συστήματος καθώς μεταξύ των ετών 1815 και 1914 περίπου 65 εκατομμύρια Ευρωπαίοι μετανάστευσαν προς υπερπόντιες περιοχές λόγω της βιομηχανικής επανάστασης και των συνεπειών που προκάλεσε. Η επιβατηγός ναυτιλία συνέβαλλε στην οικονομική ανάπτυξη του νέου κόσμου όπως και στην ανακατανομή του ανθρωπίνου εργατικού δυναμικού ανά τον κόσμο, έτσι βοήθησε στην ανάπτυξη των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ απομακρυσμένων χωρών όπως επίσης και στην επέκταση κατοικημένων περιοχών.

Η παγκόσμια οικονομία ακολουθεί επιχειρηματικούς κύκλους κατά τη διάρκεια των οποίων παρατηρούνται αυξομειώσεις στο ρυθμό ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας. Την αντίστοιχη ζήτηση παρατηρούμε και στις θαλάσσιες μεταφορές καθώς όταν υπάρχει οικονομική ύφεση αντίστοιχα παρατηρείται μείωση στη ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών καθώς οι τιμές των ναύλων είναι ευαίσθητες στην προσφορά και ζήτηση της παγκόσμιας αγοράς. Όπως για παράδειγμα η οικονομική κρίση από το 1929 μέχρι το 1932 που παρατηρήθηκε έντονη πτώση των ναύλων, όπως επίσης το 1974 που η οικονομική κρίση έπληξε κυρίως τα δεξαμενόπλοια. Το ίδιο φαινόμενο παρατηρείται στην αλλαγή τιμών των καυσίμων κίνησης όπου οι ναύλοι επηρεάζονται έντονα από την αύξηση της τιμής τους.

Τέλος το βασικό στοιχείο που χαρακτηρίζει τη ναυτιλία είναι ότι αποτελεί τον κεντρικό πυλώνα της παγκόσμιας οικονομίας καθώς αποτελεί το μέσο που συνδέει οικονομίες και πολιτισμούς, δημιουργεί επαφές μεταξύ των κρατών και των ηπείρων, και βοηθάει στην οικονομική ευμάρειά τους καθώς λόγω αυτής υφίστανται οι περισσότερες εξαγωγές αλλά και εισαγωγές εμπορευμάτων και προϊόντων που βοηθούν στην κοινωνική, τεχνολογική και πολιτιστική ανάπτυξη του παγκόσμιου συστήματος.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ

Ναυτιλιακή λογιστική είναι η επιστήμη που έχει ως αντικείμενο τη λογιστική και χρηματοοικονομική παρακολούθηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Οι επιχειρήσεις που ασχολούνται με τη ναυτιλία μπορεί μεν να έχουν τη βασική δομή μιας χερσαίας επιχείρησης όμως προκύπτουν και κάποιες σημαντικές διαφορές και αυτό οφείλεται κυρίως στον ιδιαίτερο τρόπο λειτουργίας αυτών των επιχειρήσεων. Με βάση το ΕΓΛΣ (Ελληνικό γενικό λογιστικό σχέδιο) υπάρχουν κάποιες ιδιαιτερότητες όπως όταν ένα πλοίο είτε εκτελεί τακτική και προκαθορισμένη γραμμή είτε όχι και το είδος του φορτίου που μεταφέρει(κρουαζιερόπλοια, φορτηγά πλοία κτλ).

Ο λόγος που οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις εντάσσονται στο Κλαδικό Λογιστικό Σχέδιο είναι ότι κάθε ένα πλοίο που έχει στην κατοχή της μια ναυτιλιακή αποτελεί μια ξεχωριστή επιχείρηση προς λογιστική παρακολούθηση και διαχείριση με την ιδιαιτερότητα ότι το πλοίο βρίσκεται συνεχώς «εν κινήσει» και μπορεί να λιμενήσει σε κάθε λιμάνι που είναι εφικτό αλλάζοντας σύνορα όποτε απαιτείται, όπως επίσης οι συναλλαγές που θα κάνει θα είναι σε διαφορετικό νόμισμα, κατά συνέπεια η λογιστική παρακολούθηση των εξόδων και των εσόδων που δημιουργεί σε κάθε ταξίδι του θα πρέπει να είναι ακριβής και λεπτομερής.

Μπορούμε λοιπόν να διαχωρίσουμε σε δύο βασικές υποκατηγορίες τις αρχές γενικής λογιστικής ως προς την εφαρμογή της σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση. Στη γενική λογιστική που παρακολουθεί τις συναλλαγές με τρίτους όπως πράκτορες και προμηθευτές, συγκεντρώνει τα έσοδα κατά ταξίδι, προσαρμόζει τα αποτελέσματα εκμετάλλευσης ανά πλοίο ξεχωριστά, διενεργεί εσωτερικό έλεγχο της ναυτιλιακής επιχείρησης και συντάσσει τις οικονομικές καταστάσεις όπως ισολογισμό και αποτελέσματα χρήσεως. Η δεύτερη υποκατηγορία είναι η λογιστική κόστους που καταχωρεί και διανέμει τις δαπάνες της ναυτιλιακής επιχείρησης, προϋπολογίζει το κόστος που πρόκειται να δημιουργηθεί σε κάθε πλοίο και τέλος συγκρίνει το πραγματικό με το προϋπολογισμένο κόστος.

Οι ναυτιλιακές θεωρούνται επιχειρήσεις εντάσεως παγίων λόγω του ότι τα πλοία που έχει κάθε επιχείρηση θεωρούνται πάγια στοιχεία του ενεργητικού. Τα κτήρια και οι εγκαταστάσεις μιας ναυτιλιακής παρόλο που ανήκουν στα πάγια στοιχεία της, δεν παίζουν σημαντικό ρόλο. Με βάση την έρευνα αυτή παρατηρήθηκε ο μέσος όρος για τέσσερα χρόνια των παγίων στοιχείων προς το σύνολο του ενεργητικού για τα container ήταν 80%, για τα lng 68%, για τα tanker 68% και για τα dry 83%. Έτσι μπορούμε να συμπεράνουμε ότι τα πάγια στοιχεία για μια ναυτιλιακή επιχείρηση διαδραματίζουν τον πιο βασικό ρόλο.

Μια ακόμη ιδιαιτερότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι ότι οι λειτουργικές τους δραστηριότητες δεν φορολογούνται σε αντίθεση με τις χερσαίες επιχειρήσεις.

Επίσης λόγω του ότι τα ναύλα σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση προκαταβάλλονται πριν τη μεταφορά του φορτίου σπάνια θα παρατηρήσουμε πιστωτικά υπόλοιπα στον ισολογισμό.

Οι δανειακές υποχρεώσεις μιας ναυτιλιακής επιχείρησης συνήθως είναι μακροπρόθεσμες και αυτό λόγω της μεγάλης αξίας των πλοίων. Κατά συνέπεια οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις περιορίζονται σε μικρό ποσοστό όμως οι

μακροπρόθεσμες δανειακές επιβαρύνσεις αποτελούν μεγάλο επιχειρηματικό ρίσκο για κάθε ναυτιλιακή διότι η διάρκεια των δανείων μπορεί να υπερβεί τους ναυτιλιακούς κύκλους, δηλαδή την κλίμακα των παγκόσμιων οικονομικών διακυμάνσεων.

Οι κυριότεροι λογαριασμοί που απασχολούν μια ναυτιλιακή επιχείρηση και πρόκειται να εξετάσουμε είναι για το ενεργητικό, τα ταμειακά διαθέσιμα, τα πάγια και οι μακροπρόθεσμες επενδύσεις, για το παθητικό οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις-ξένα κεφάλαια, οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις και τα ίδια κεφάλαια. Τέλος στα αποτελέσματα χρήσης θα συναντήσουμε τους κύκλους εργασιών, τα λειτουργικά έξοδα, το κόστος πωληθέντων και τα χρηματοοικονομικά έσοδα και έξοδα.

Μια ναυτιλιακή εταιρεία έχει δύο πηγές εξόδων. Η μια προέρχεται από τα χερσαία γραφεία της που έχει έξοδα μισθοδοσίας, αμοιβές ναυτιλιακού προσωπικού ξηράς, έξοδα χρηματοδότησης επενδύσεων της εταιρείας και πάγια έξοδα. Η δεύτερη πηγή εξόδων προέρχεται από τη λειτουργία των πλοίων τα οποία είναι και τα πιο βασικά, όπως έξοδα συντήρησης και επισκευών, δαπάνες για ανταλλακτικά, δαπάνες διαχείρισης, κόστος των καυσίμων, έξοδα επιθεώρησης πλοίου, ειδικά έξοδα ταξιδιών, ασφάλιστρα σε αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς και δαπάνες ασύρματου και τηλεπικοινωνιών. Επίσης σε μια ναυτιλιακή υπάρχουν και τα σταθερά έξοδα που αφορούν το κάθε πλοίο είτε βρίσκεται εν πλω είτε ταξιδεύει, όπως η τροφοδοσία του πληρώματος, έξοδα συντήρησης μηχανών και ναυτιλιακών οργάνων.

ΘΕΩΡΙΑ ΚΑΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

i. Κίνδυνος επιχειρήσεων / αγοράς

Ο κίνδυνος επιχειρήσεων ή αγοράς αποτελείται ουσιαστικά από την "αποδοτικότητα" και τον κίνδυνο "αξίας του ενεργητικού".

Οι κίνδυνοι αποδοτικότητας εμπεριέχουν τον κίνδυνο δυσμενών κινήσεων στις τιμές των ναύλων φορτίου από τις επιρροές προσφοράς και ζήτησης, και τις δυσμενείς μετακινήσεις στη λειτουργία, το ταξίδι, το χειρισμό φορτίου και τις οικονομικές δαπάνες. Οι κίνδυνοι αξίας ενεργητικού εμπεριέχουν τον κίνδυνο δυσμενών κινήσεων στις τιμές πλοίων.

Τέτοιοι κίνδυνοι μπορούν να μειωθούν με τις μεθόδους εισοδηματικής σταθερότητας, τον έλεγχο του κόστους και τη σύνταξη προϋπολογισμού, την έρευνα και τις λεπτομερείς μελέτες σκοπιμότητας, και τη σταθερή παρακολούθηση.

ii. Φυσικοί κίνδυνοι

Αυτοί είναι οι παραδοσιακότεροι κίνδυνοι ναυτιλίας και περιλαμβάνουν την απώλεια ή την ζημία του πλοίου από αιτίες όπως ο καιρός, η σύγκρουση, κ.λπ., και την ακραία περίπτωση αναρμόδιας σύλληψης του πλοίου. Δυσμενή αποτελέσματα μπορεί να επηρεάσουν και την αποδοτικότητα και την αξία του ενεργητικού. Τέτοιοι κίνδυνοι μπορούν να περιοριστούν από την ασφάλεια και την σωστή λειτουργική ικανότητα.

iii. Κίνδυνος χρεωστών

Είναι ο κίνδυνος χρεωστών που δεν τιμούν τις υποχρεώσεις και συνεπώς επηρεάζουν την ρευστότητα και την αποδοτικότητα.

Η προσεκτική επιλογή των εμπορικών εταίρων (ιδιαίτερα ναυλωτών), τις επαρκείς διαδικασίες απόδοσης του χρέους, και οι συνετές απώλειες είναι μέθοδοι χειρισμού αυτού του αποθεματικού κινδύνου.

iv. Συναλλαγματικός Κίνδυνος

Ο διεθνής προσανατολισμός των ναυτιλιακών συναλλαγών οδηγεί σε μια σειρά συναλλαγματικών νομισμάτων όσον αφορά το εισόδημα και τις δαπάνες. Οι διακυμάνσεις στα σχετικά νομίσματα έχουν τις επιπτώσεις στην αποδοτικότητα και τη δυνατότητα αποπληρωμής του χρέους, καθώς επίσης και τη "πραγματική" συναλλαγματική αξία του νομίσματος σε σχέση με την απόκτηση ή την διάθεση

πλοίου. Οι τεχνικές προστασίας του νομίσματος και η ανάλυση των συναλλαγματικών εξελίξεων στο διεθνές περιβάλλον, μπορούν συχνά να μειώσουν αυτόν τον κίνδυνο, όπως μπορεί και η χρήση του ίδιου νομίσματος όπου αυτό είναι δυνατόν.

v. Χρηματοδοτικός Κίνδυνος

Όντας η ναυτιλία διεθνής βιομηχανία έχει επιχειρήσεις που λειτουργούν ή που διαπραγματεύονται με διαφορετικές χώρες. Επομένως η έκθεση επεκτείνεται στους συγκεκριμένους κινδύνους που συνδέονται με κάθε χώρα.

Αυτοί περιλαμβάνουν τους συγκεκριμένους οικονομικούς κινδύνους όπως οι έλεγχοι νομίσματος στη ναυτιλία των κεφαλαίων ή των φορολογικών κανονισμών σχετικά με τις ναυτιλιακές εταιρίες, πολιτικοί κίνδυνοι όπως η σύλληψη των περιουσιακών στοιχείων και νομικές απαιτήσεις όπως αποκαλύψεις πληροφοριών και περιορισμούς ιδιοκτησίας στις ναυτιλιακές εταιρίες.

Τέτοιοι κίνδυνοι μπορούν μόνο να ελεγχθούν μέσω προσεκτικής έρευνας και ελέγχου των χωρών.

Ένας σχετικός κίνδυνος είναι ο κίνδυνος της κυβερνητικής παρέμβασης που εμπεριέχει τον κίνδυνο έλλειψης νομικής προσφυγής στην επιβολή των επιχειρησιακών συμβάσεων με κυβερνητικές ελεγχόμενες από το κράτος εταιρίες.

vi. Κίνδυνος επιτοκίου

Αυτό είναι ο κίνδυνος δυσμενών κινήσεων στα επιτόκια που αυξάνουν συνεπώς το κόστος της χρηματοδότησης του χρέους. Η διαδεδομένη χρήση των κυμαινόμενων επιτοκίων στα κεφάλαια πίστωσης για τις αποκτήσεις πλοίων και η προηγούμενη αστάθεια των επιπέδων επιτοκίου δημιούργησαν την ανάγκη προστατευτισμού από τα επιτόκια χρησιμοποιώντας την ανάλυση των εξελίξεων των επιτοκίων στο διεθνές περιβάλλον και των τεχνικών προστατευτισμού του επιτοκίου.

ΠΗΓΗ"

ΩΣΤΙΝ ΝΤΟΝΑΛΝΤ 2009 ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

« ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ »

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Παρατηρώντας κατά τη διάρκεια του χρόνου τον κύριο πρωταγωνιστή των θαλάσσιων μεταφορών, το πλοίο βλέπουμε ότι προσαρμόστηκε και διαμορφώθηκε στην εξέλιξη της τεχνολογίας με σκοπό να ικανοποιεί τις ανθρώπινες ανάγκες. Η μορφή, ο ειδικός εξοπλισμός και το μέγεθος είναι τα κριτήρια που παρατηρούνται οι αλλαγές αλλά και οι βασικές διαφορές τους. Η εξέλιξη του κλάδου αυτού και η διαφοροποίηση των πλοίων σε κατηγορίες ήταν κάτι αναμενόμενο καθώς η βιομηχανική ανάπτυξη είχε ως αποτέλεσμα τα νέα βιομηχανικά προϊόντα έπρεπε να μεταφερθούν με τον καλύτερο και πιο ασφαλή τρόπο. Για τη μεταφορά των φορτίων όπως πρώτες ύλες, υλικά λειτουργίας και συντήρησης νέων βιομηχανικών μονάδων και προϊόντα που προορίζονται για το εμπόριο, χρειαζόνταν ένα διαφορετικό τύπο φορτηγού πλοίου.

Τα φορτηγά πλοία ανάλογα με το είδος του φορτίου που μεταφέρουν διακρίνονται σε φορτηγά ξηρού φορτίου, υγρού φορτίου, μικτού φορτίου (ξηρού - υγρού φορτίου) ή πολλαπλής χρήσης και φορτηγά ειδικού φορτίου. Εμείς θα αναλύσουμε τις τέσσερις πιο βασικές κατηγορίες πλοίων θεωρητικά και χρηματοοικονομικά.

ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ (DRY)

Όπως υποδηλώνει το όνομα, ένα φορτηγό πλοίο χύδην φορτίου κατά κύριο λόγο χρησιμοποιείται για την μεταφορά ειδών χύμα φορτίου, όπως μεταλλεύματα, άνθρακα, τσιμέντο, δημητριακά, σπόρους και άλλα παρόμοια φορτία. Σήμερα τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου αποτελούν το 40% του εμπορικού στόλου στον κόσμο. Μπορούν να ταξινομηθούν σε έξι μεγάλες κατηγορίες ανάλογα με τη χωρητικότητα του νεκρού φορτίου τους. Οι κατηγορίες είναι κυρίως τα Handysize, Handymax, Panamax, Capesize. Τα πολύ μεγάλα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου συνήθως συνυπολογίζονται στην Capesize κατηγορία. Ορισμένες περιφερειακές κατηγορίες είναι τα Seawaymax, Kamsarmax, Setouchmax, Dunkirkmax και Newcastlemax που μπορούν επίσης να συμπεριληφθούν στην κατηγορία των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου. Το μέγεθος τους μπορεί να κυμαίνεται από μίνι-φορτηγά πλοία με χωρητικότητα κάτω από 10.000 dwt με τα γιγαντιαία πλοία capesize χωρητικότητας μέχρι 400.000 νεκρού βάρους (DWT) ή ακόμη περισσότερο. Η Νότια Κορέα είναι η μεγαλύτερη κατασκευάστρια φορτηγών πλοίων χύδην φορτίου στον κόσμο. Πάνω από το ήμισυ του συνόλου των ιδιοκτητών των πλοίων ξηρού φορτίου είναι Έλληνες, Γιαπωνέζοι ή Κινέζοι και περισσότερο από το ένα τέταρτο αυτών είναι εγγεγραμμένοι στον Παναμά.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ (TANKER)

Τα δεξαμενόπλοια είναι σχεδιασμένα για να μεταφέρουν υγρό φορτίο χύδην(χύμα).Εξυπηρετούνφορτίαόπως ακατέργαστο πετρέλαιο, βενζίνες, πετρέλαια καύσης, λιπαντικά έλαια, φυτικά έλαια, χημικά, όπως αμμωνία, χλώριο και νερό, όπου στη περίπτωση αυτή τα δεξαμενόπλοια ονομάζονται υδροφόρα. Διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στο διεθνές εμπόριο με μερίδιο άνω του 33% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Τα δεξαμενόπλοια έρχονται σε ποικίλα μεγέθη που κυμαίνονται από handysize δεξαμενόπλοια σε εξαιρετικά μεγάλα πλοία (ULCC) με χωρητικότητα νεκρού φορτίου που κυμαίνεται από 320.000 σε 550.000(dwt). Τα aframax θεωρούνται μεσαίου μεγέθους δεξαμενόπλοια με 80.000 έως 120.000dwt και λόγω αυτού εξυπηρετούν τα περισσότερα λιμάνια του κόσμου. Τα panamax είναι επίσης μεσαίου μεγέθους δεξαμενόπλοια με χωρητικότητα 50.000 έως 80.000 dwt και μπορούν να περάσουν τη διώρυγα του Παναμά. Τα suezmax θεωρούνται πλοία μεσαίου προς μεγάλο μεγέθους με νεκρό βάρος 120.000 έως 200.000 τόνους και μπορούν να διασχίσουν τη διώρυγα του suez φορτωμένα. Τα Very Large Crude Carriers (VLCC) θεωρούνται μεγάλα δεξαμενόπλοια με χωρητικότητα 180.000 έως 320.000 νεκρού βάρους και διασχίζουν κυρίως τη βόρεια θάλασσα, τη μεσόγειο, τη δυτική Αφρική καθώς επίσης τη διώρυγα του suez. Τα Ultra Large Crude Carriers (ULCC) δημιουργούνται για να μεταφέρουν τεράστιες ποσότητες πετρελαίου καθώς το νεκρό βάρος τους είναι από 320.000 έως 550.000 τόνους. Μετά από τους αγωγούς θεωρούνται η δεύτερη καλύτερη μέθοδος μεταφοράς μεγάλης ποσότητας πετρελαίου στον κόσμο.

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΟΦΟΡΑ(CONTAINERSHIPS)

Το πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θεωρείται από τους πιο σύγχρονους τύπους φορτηγών πλοίων και σχεδιάστηκε αποκλειστικά για να μεταφέρει εμπορευματοκιβώτια. Τα αμπάρια, όπως επίσης και το κύριο κατάστρωμα είναι ειδικά διαμορφωμένα έτσι ώστε τα κιβώτια να στοιβάζονται με ασφάλεια χωρίς να χρειάζονται επιπλέον έγχυση. Κατά συνέπεια, με αυτό το είδος μεταφοράς και στοίβαξης των φορτίων, περιορίζουν στο ελάχιστο την παραμονή τους στα λιμάνια χωρίς να υφίστανται περισσότερες χρεώσεις πράγμα το οποίο λειτουργεί κερδοφόρα στις εν λόγω ναυτιλιακές εταιρείες. Τέτοιου είδους πλοία μεταφέρουν κυρίως βιομηχανικά προϊόντα και όχι προϊόντα χύδην(χύμα). Μπορούν να χωριστούν σε διάφορες κατηγορίες ανάλογα με το φορτίο τους. Κύριες κατηγορίες των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι οι Feeder, Feedermax, Panamax, Νέα Panamax, και Ultra Large. Επί του παρόντος, περίπου το 90% των φορτηγών πλοίων μη χύδην φορτίου σε όλο τον κόσμο μεταφέρονται από πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Τα σύγχρονα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έχουν σχεδιαστεί για να έχουν χωρητικότητα φορτίου μέχρι 18.000 κιβώτια.

ΥΓΡΑΕΡΙΟΦΟΡΑ(LNG/LPG)

Τα υγραεριοφόρα είναι πλοία ειδικά κατασκευασμένα για να μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία που απαιτούν ειδική διαχείριση στην φορτοεκφόρτωση όσο και στην μεταφορά τους. Μεταφέρουν αέριο πετρελαίου όπως βουτάνιο, προπάνιο, ονείδη αμμωνία και φυσικό αέριο όπως μεθάνιο, αιθάνιο, αιθυλένιο κτλ. Χωρίζονται σε δύο βασικές κατηγορίες, των πλοίων Ipg που μεταφέρουν υγροποιημένα αέρια πετρελαίου και στα πλοία Ing που μεταφέρουν υγροποιημένα φυσικά αέρια. Οι δεξαμενές των υγραεριοφόρων είναι ειδικά κατασκευασμένες για να δέχονται φορτία με μεγάλη πίεση και χαμηλή θερμοκρασία γι' αυτό το λόγο κατασκευάζονται από ειδικά μέταλλα. Η χωρητικότητα για τα συγκεκριμένα πλοία μετριέται σε κυβικά μέτρα, οπότε ένα πλοίο με 90.000 ή 120.000 cbm μπορεί να μεταφέρει 50.000.000 ή 70.000.000 κυβικά μέτρα αερίου αντίστοιχα λόγω συμπίεσης του φορτίου. Τα υγραεριοφόρα αποτελούν την πλέον ελκυστική μορφή επένδυσης για τους εφοπλιστές καθώς το υγροποιημένο φυσικό αέριο θεωρείται το "χρυσό" της θάλασσας.

ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΥ ΔΙΑΤΡΕΧΕΙ ΚΑΘΕ ΜΙΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

Οι ναυτιλιακές εταιρείες πέρα από τους οικονομικούς κινδύνους που αντιμετωπίζουν, έρχονται αντιμέτωπες και με κάποιους φυσικούς κινδύνους που δεν είναι σε θέση να υπολογίσουν. Για παράδειγμα οι καιρικές συνθήκες αποτελούν έναν από τους πιο βασικούς παράγοντες που αν και μέσω της τεχνολογίας έχει επιτευχθεί η πρόγνωση τους αποτελούν ακόμα και σήμερα έναν αστάθμητο παράγοντα που εγκυμονεί κινδύνους τόσο για το πλοίο όσο και για το φορτίο. Επίσης ο ανθρώπινος παράγοντας πρέπει να ληφθεί υπόψιν διότι η μη σωστή διαχείριση του προσθέτει περαιτέρω κινδύνους στην ομαλή λειτουργία του πλοίου και κατά συνέπεια της εταιρείας. Το πιο σύνηθες φαινόμενο είναι το ανθρώπινο λάθος που πολλές φορές στο επίπεδο της ναυτιλίας έχει καταστροφικές συνέπειες στο πλοίο, στο φορτίο, στο περιβάλλον ακόμα και στην ανθρώπινη ζωή. Ένας βασικός παράγοντας είναι οι κοινωνικές αναταράξεις όπως η πειρατεία, οι καταστάσεις πολέμου κ.α. που αυξάνουν την επικινδυνότητα σε ορισμένες περιπτώσεις. Όλα τα παραπάνω έχουν συνθέσει την ανάγκη της ασφάλισης του πλοίου και του φορτίου. Έτσι παίζουν σημαντικό ρόλο οι ασφαλιστικές εταιρείες που ασφαλίζουν τον πλοιοκτήτη από τους παραπάνω κινδύνους. Παρακάτω θα αναφερθούν αναλυτικότερα μερικοί σημαντικοί κίνδυνοι σε κάθε μια κατηγορία πλοίων.

ΠΛΟΙΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (CONTAINER SHIPS)

Ο κυριότερος κίνδυνος των container ships είναι η ανελαστικότητα στο χρόνο παράδοσης των εμπορευμάτων. Για παράδειγμα ένα κιβώτιο που εμπεριέχει εποχιακά είδη είναι υψίστης σημασίας να παραδοθεί την ακριβή ημερομηνία που αναγράφεται στο ναυλοσύμφωνο. Η ανάγκη αυτή δημιουργείται επειδή ο παραλήπτης των εμπορευμάτων είναι αναγκασμένος να θέσει σε πώληση τα εμπορεύματα μια συγκεκριμένη εποχή του χρόνου με αυξημένη ζήτηση, συνεπώς η οποιαδήποτε καθυστέρηση προξενεί αρνητικές επιπτώσεις στον παραλήπτη ο οποίος θα αναζητήσει αποζημίωση από την πλοιοκτήτρια εταιρεία σύμφωνα με τις ρήτρες που έχουν υπογραφεί. Είναι επίσης ευπαθή στις καιρικές συνθήκες διότι πολλά από τα εμπορευματοκιβώτια βρίσκονται εκτεθειμένα σε αυτές και σε πολλές περιπτώσεις έχουν υπάρξει φθορές ακόμη και απώλειες.

ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ(DRY SHIPS)

Τα bulk carrier σε αντίθεση με τα container έχουν μεγαλύτερη ελαστικότητα στο χρόνο παράδοσης του φορτίου. Μεταφέρουν συνήθως μεγάλες ποσότητες χύμα φορτίου που αναλόγως την κατηγορία αυτού υπάρχουν ορισμένοι κίνδυνοι. Στην περίπτωση των χύμα δημητριακών παρουσιάζεται το φαινόμενο της υγροποίησης το οποίο δημιουργείται εάν το αμπάρι του φορτηγού πλοίου δεν είναι πλήρως φορτωμένο τότε το εμπόρευμα μπορεί να αποκτήσει κλήση είτε λόγω κακοκαιρίας είτε κακού χειρισμού και αυτό μπορεί να αποβεί μοιραίο για την πορεία του φορτηγού πλοίου. Εάν το φορτηγό πλοίο μεταφέρει κάρβουνο τότε υπάρχει ο κίνδυνος αυτανάφλεξης του φορτίου λόγω λανθασμένων συνθηκών της μεταφοράς του. Επίσης εάν το φορτηγό πλοίο μεταφέρει κάποιο εμπόρευμα που είναι ευαίσθητο σε εξωγενείς παράγοντες όπως το κριθάρι, εάν στα αμπάρια του φορτηγού πλοίου περάσει νερό είναι πιθανή η αλλοίωση του εμπορεύματος. Οι παραπάνω κίνδυνοι που αναφέρθηκαν συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι έχουν μεγάλες οικονομικές συνέπειες σε περίπτωση που δεν έχουν υπολογιστεί σε βάρος του πλοιοκτήτη και της ναυτιλιακής εταιρείας.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ (TANKERS)

Τα δεξαμενόπλοια καθώς το φορτίο που μεταφέρουν είναι σε υγρή μορφή υπάρχει ο κίνδυνος πυρκαγιάς σε περίπτωση μη σωστής φορτοεκφόρτωσης του εμπορεύματος και λανθασμένης διατήρησης του κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, για παράδειγμα σε περίπτωση όπου ο χώρος που φυλάσσεται το εμπόρευμα έχει οξυγόνο άνω του 3% υπάρχει περίπτωση πυρκαγιάς. Τα tankers έχουν μεγάλο βαθμό επικινδυνότητας εάν διαρρεύσει το εμπόρευμα καθώς μολύνεται σε μεγάλο βαθμό το θαλάσσιο, παράκτιο περιβάλλον καθώς και η υδρόβια ζωή λόγω της μορφής του εμπορεύματος που μεταφέρουν. Αυτό το συμβάν θα είχε μεγάλες οικονομικές επιπτώσεις για τον πλοιοκτήτη όπως επίσης θα επηρέαζε τη φήμη της ναυτιλιακής εταιρείας.

ΥΓΡΑΕΡΙΟΦΟΡΑ(LNG/LPG)

Τα υγραεριοφόρα θεωρούνται από τις πιο επικίνδυνες κατηγορίες φορτηγών πλοίων, διότι ενώ ο τρόπος μεταφοράς των υγροποιημένων αερίων έχει μελετηθεί και έχουν ληφθεί πολύ ισχυρά μέτρα για την αποφυγή ατυχημάτων, δεν παύει ο βαθμός επικινδυνότητας σε περίπτωση ατυχήματος να ξεπερνά όλες τις κατηγορίες φορτηγών πλοίων. Η προσέγγιση τέτοιων πλοίων επιτρέπεται μόνο σε ειδικές προβλήτες συναφών εγκαταστάσεων που παριέχουν σε υψηλό βαθμό μέσα ασφαλείας, πρόβλεψης και αντιμετώπισης έκτακτων συνθηκών. Κίνδυνοι που μπορεί να υπάρξουν κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού είναι η εξάτμιση, η ανάφλεξη μέρους του φορτίου μετατόπιση φορτίου, είτε σύγκρουση με άλλα σκάφη. Για παράδειγμα στα σύγχρονα πλοία πλέον το μεθάνιο που εξατμίζεται στις αδιαβατικές δεξαμενές ανακτάται και χρησιμοποιείται για την προώθηση του φορτηγού πλοίου. Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι σε περίπτωση επέλευσης του κινδύνου η έκταση ενός ατυχήματος σε ένα lng/lpg πλοίο η οικονομική και η περιβαλλοντολογική ζημιά θα είναι πολύ μεγάλη.

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑΣ

Όπως αναφέρθηκε και στην εισαγωγή, ο σκοπός της έρευνας αυτής σε πρώτο επίπεδο είναι να αναλύσει και να συγκρίνει τέσσερις βασικές κατηγορίες φορτηγών πλοίων ως προς την κερδοφορία τους, την βιωσιμότητά τους, την αποδοτικότητά τους, την δραστηριότητά τους και την ρευστότητά τους. Σε δεύτερο επίπεδο να ερευνηθεί κατά πόσο οι ναυτιλιακές εταιρείες επηρεάζουν με την αυξομείωση των τιμών των μετοχών τους και τον κλαδικό και ναυτιλιακό δείκτη στον οποίο ανήκουν. Για την συγκεκριμένη έρευνα βρέθηκαν τα παρακάτω,

Σύμφωνα με την Clarkson Research, το Σεπτέμβριο του 2006 αναφέρθηκε από την Evelyn Rubin στο επιστημονικό άρθρο «Everything You Wanted To Know About Shipping And Were Afraid To Ask» ότι, οι ναυτιλιακές αγορές είναι άκρως ανταγωνιστικές και οι τιμές των ναύλων είναι πολύ ευαίσθητες στις αλλαγές της ζήτησης και της προσφοράς χωρητικότητας, και συνεπώς είναι ασταθείς. Υπάρχουν τέσσερα κύρια τμήματα στον τομέα της ναυτιλίας, τα δεξαμενόπλοια, που μεταφέρουν φορτία, όπως το αργό πετρέλαιο, τα προϊόντα πετρελαίου, κλπ., πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, που μεταφέρουν άνθρακα, σιτηρά, κλπ, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία μεταφέρουν μόνο εμπορευματοκιβώτια και τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αερίου, τα οποία μεταφέρουν κυρίως LPG και LNG. Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία, το 2005 το συνολικό ετήσιο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο εκτιμάται σε 7,2 δισεκατομμύρια μετρικούς τόνους, εκ των οποίων τα φορτία ξηρού φορτίου ανήλθαν σε 2,6 δισεκατομμύρια τόνους και τα φορτία πετρελαίου ανήλθαν σε 2,6 δισεκατομμύρια τόνους. Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει την εξέλιξη των διαφόρων κατηγοριών πλοίων συντελούν στη σύσταση του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου. Το θαλάσσιο εμπόριο των εμπορευματοκιβωτίων εμφάνισε τον υψηλότερο ετήσιο ρυθμό αύξησης κατά τη διάρκεια της περιόδου στο 9,9%, το οποίο ήταν αρκετά πάνω από τον ετήσιο ρυθμό αύξησης του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου το οποίο ήταν 3,8%.

	1999	1999	2000	2006	Avg. growth p.a. %
Container	246	359	628	1.016	9.9%
Crude Oil & Products	1.603	1.860	2.174	2.555	3.2%
Dry Bulk	1.598	1.784	2.040	2.558	3.2%
LPG	28	34	39	37	1.9%
LNG	60	69	104	142	5.9%
Other	625	727	931	930	2.7%
Total	4,160	4,862	5,915	7,237	3.8%

Source: Clarkson Research, September 2006. Average percentage growth based on 1990-2005. 2005 figures estimated.

Πηγή: Clarkson Research, September 2006. Average percentage growth based on 1990-2005. 2005 figures estimated.

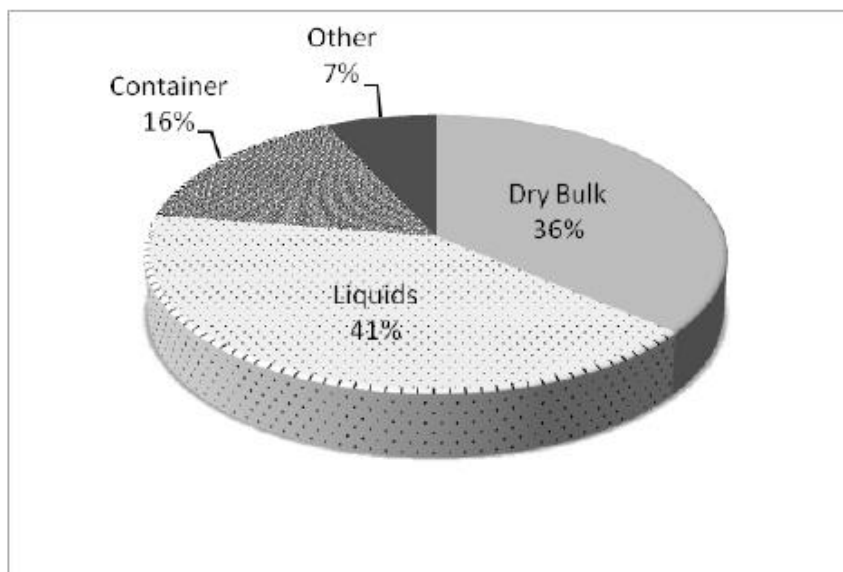
Ο παγκόσμιος θαλάσσιος στόλος περιλαμβάνει περίπου 24.000 πλοία με συνολική χωρητικότητα περίπου 940 εκατ dwt. Ο παρακάτω πίνακας δείχνει ότι στις αρχές του Σεπτεμβρίου 2006, το βιβλίο παραγγελιών φορτηγών πλοίων ήταν περίπου ίσο με το 29% του υφιστάμενου παγκόσμιου στόλου βαθέων υδάτων. Τα βιβλία παραγγελιών για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (αποτελούσαν το 48% του υπάρχοντος στόλου), και του υγροποιημένου φυσικού αερίου (αποτελούσε το 84% του υπάρχοντος

στόλου), το καθένα αποτελούσε περισσότερο από το 45% των αντίστοιχων υφιστάμενων στόλων για τους τομείς αυτούς, καθώς μετράται από dwt.

	World Deep Sea Fleet							
	Fleet			Orderbook				
	No.	mill. dwt	% of dwt	No.	mill. dwt	% of flt	% of dwt	
Containerships	3,848	121.8	12.9%	1,216	58.1	21.1%	47.7%	
Tankers >10,000 dwt	4,197	357.7	37.9%	1,427	118.7	43.0%	33.2%	
Tankers <10,000 dwt	2,050	10.3	1.1%	302	1.7	0.6%	16.9%	
Bulkers	6,271	358.8	38.0%	877	72.7	26.4%	20.5%	
LPG Carriers	1,019	11.8	1.2%	195	4.7	1.7%	40.1%	
LNG Carriers	215	14.4	1.5%	136	12.1	4.4%	53.9%	
Other	6,546	68.6	20.2%	2,029	65.8	23.9%	34.6%	
Total	24,144	943.3	100.0%	4,964	215.7	100.0%	29.2%	

Πηγή:Clarkson Research, September 2006

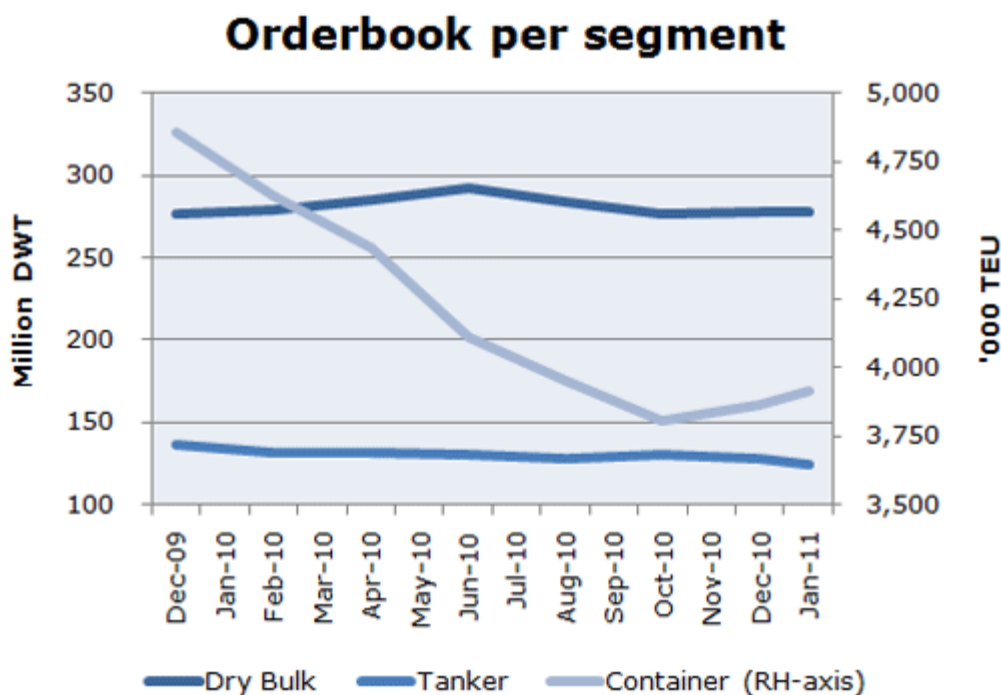
Σύμφωνα με την Dry Bulk Seaborne Trade το 2010 αναφέρθηκε ότι, Τα φορτηγά πλοία χύδην ξηρού φορτίου αποτελούν περίπου 36% του συνολικού θαλάσσιου εμπορίου. Τα συγκεκριμένα φορτηγά πλοία μεταφέρουν οποιαδήποτε μορφή εμπορευμάτων που αποστέλλονται χύμα και μπορούν να φορτωθούν και να εκφορτωθούν σε ασυσκευάστη κατάσταση. Συνήθως φορτία χύδην περιλαμβάνουν χάλυβα, δημητριακά (σόγια, σιτάρι, κ.λπ.), τσιμέντο, και ξυλεία. Λιγότερο άμεσα ορατό, αλλά συχνά και σε μεγάλες ποσότητες, είναι το φορτίο του σιδηρομεταλλεύματος και μεταλλουργικού άνθρακα (οι δύο πρώτες ύλες που χρησιμοποιούνται στην παραγωγή χάλυβα), θερμικού άνθρακα (που χρησιμοποιούνται σε μονάδες παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, και τα λιπάσματα (που χρησιμοποιούνται στη γεωργία). Για στατιστικούς σκοπούς, η κατηγορία αυτή συνήθως κατηγοριοποιείται σε μεταφορά μεγάλων ή μικρών όγκων. Με βάση το φορτίο, τα πιο ογκώδη προϊόντα είναι το σιδηρομέταλλευμα, ο άνθρακας και τα δημητριακά. Επίσης άλλα φορτία είναι τα θραύσματα χάλυβα, τα λιπάσματα, η ξυλεία και το τσιμέντο. Αυτές οι πρώτες ύλες συνήθως χύνονται εντός του αμπαριού του πλοίου, χωρίς την βοήθεια επιπρόσθετων παλετών.



Source: Drewry Maritime Research

Πηγή: Dry Bulk Seaborne Trade – 2010

Συμφωνα με την BIMCO, στο επιστημονικό άρθρο « Containership orderbook back to normal size» στις 26/1/2011 αναφέρθηκε ότι, Πριν από ένα χρόνο το βιβλίο παραγγελιών εμπορευματοκιβωτίων ανήλθε σε 4,9 εκατομμύρια TEUs. Σήμερα, αυτό ανέρχεται σε 3,9 εκατομμύρια TEUs. Οι παραδόσεις των νεοκτιστων πλοίων έχουν μειωθεί αρκετά με βάση το βιβλίο παραγγελιών σε συνδυασμό με τις μειωμένες νέες συμβάσεις που υπογράφονται. Το συνολικό βιβλίο παραγγελιών έχει μειωθεί κατά 21% σε σχέση με το περασμένο έτος. Η εξέλιξη αυτή έρχεται σε έντονη αντίθεση, ιδίως, με το βιβλίο παραγγελιών των πλοίων χύδην ξηρού φορτίου το οποίο παραμένει πολύ υψηλό, αντίθετα με το βιβλίο παραγγελιών των δεξαμενόπλοιων, το οποίο είναι κάτω από 8%



Πηγή: BIMCO, Clarksons

Όπως αναφέρει ο Βαλαβάνης Βασίλειος στην πτυχιακή εργασία «Οι επιπτώσεις της σημερινής χρηματοοικονομικής κρίσης στη ναυτιλία» το Νοέμβριο του 2011, ειδικά για τον κλάδο εμπορευματοκιβωτίων ο αριθμός νέων παραγγελιών διπλασιάστηκε. Αυτή η τάση αναμένεται να αλλάξει το 2011, καθώς οι μικρότεροι ρυθμοί ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου και η αύξηση των παραδόσεων νέων πλοίων είναι πιθανόν να στρέψουν το ενδιαφέρον των πλοιοκτητών σε άλλους τύπους πλοίων όπως τα υγραεριοφόρα (Ing και Irg) πλοία.

Όπως αναφέρει ο Νίκος Μπαρδούνιας στην εφημερίδα «Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» στις 4/1/2009 στο επιστημονικό άρθρο «Η παγκόσμια ναυτιλία πλέει στα ταραγμένα νερά της κρίσης», *Χαρακτηριστικές για την πορεία της ναυτιλίας το 2009 είναι οι θέσεις που εξέφρασαν στελέχη των εταιρειών Moeller-Maersk A/S και Neptune Orient Lines Ltd (οι μεγαλύτεροι αποστολείς εμπορευματοκιβωτίων σε παγκόσμιο επίπεδο) τα οποία κάνουν λόγο «για μειωμένη ζήτηση εξαιτίας της άρνησης των τραπεζών να χρηματοδοτήσουν τις συναλλαγές εν μέσω ύφεσης».*

Από τον Μάιο του 2008 και μετά οι ναυτιλιακές εταιρείες είδαν τους δείκτες να καταρρακτούν και να φθάνουν στα χαμηλότερα των τελευταίων ετών, με πιο ενδεικτική την περίπτωση των πλοίων ξηρού φορτίου. Ο δείκτης Baltic Dry Index (BDI) από τις 11.793 μονάδες που βρέθηκε στις 20 Μαΐου του 2008 έχει καταρρακλήσει στις 774 μονάδες (κλείσιμο 30 Δεκεμβρίου 2008). Η θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων κατέγραψε τον Νοέμβριο του 2008 τη μεγαλύτερη πτώση των τελευταίων 5 ετών, σύμφωνα με στοιχεία που δημοσιεύθηκαν, προσφάτως, στο ηλεκτρονικό site της Neptune Orient Lines. Οι αποστολές μειώθηκαν στις 169.100 για τον μήνα Νοέμβριο, μειωμένες κατά 12% σε σχέση με τον περασμένο χρόνο. Ακόμη και τα δεξαμενόπλοια άρχισαν να «βιώνουν σημάδια υποχώρησης»...

Η κρίση είχε ως αποτέλεσμα να μειωθούν δραματικά οι αποτιμήσεις των εισηγμένων ναυτιλιακών στις χρηματιστηριακές αγορές. Από τις 25 εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων στα χρηματιστήρια των ΗΠΑ και του Λονδίνου, οι περισσότερες έχουν καταγράψει σημαντικές απώλειες στην αξία τους. Σύμφωνα με στοιχεία της εταιρείας ΧRΤC, συμβούλου επί ναυτιλιακών θεμάτων, τις μεγαλύτερες απώλειες στην αξία των μετοχών τους κατέγραψαν οι εταιρείες Aries Maritime με υποχώρηση κατά 75%, η Excel Maritime «έχασε» σχεδόν το 60% της αξίας της, ενώ η μετοχή της Navios υποχώρησε κατά 46%.

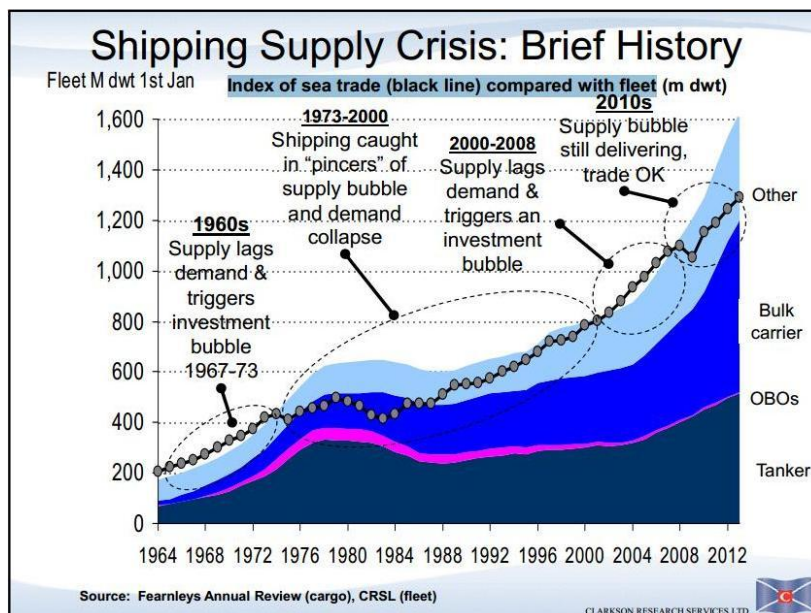
Όπως αναφέρθηκε στην ηλεκτρονική ιστοσελίδα dealnews.gr στο άρθρο «Οι επιπτώσεις της κρίσης στην παγκόσμια ναυτιλία», που δημοσιεύτηκε στις 18/1/2011, *Το μεγαλύτερο ποσοστό αναχρηματοδότησης είχαν οι εταιρείες με στόλους μεταφοράς ξηρού φορτίου και στόλους μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, δηλαδή των δύο κλάδων που επλήγησαν περισσότερο από την οικονομική ύφεση, αναφέρεται στην μελέτη.*

Επιπλέον, αρκετές εταιρείες αναγκάστηκαν να αναβάλουν παραδόσεις πλοίων ή να ακυρώσουν παραγγελίες στα ναυπηγεία. Σχεδόν το 39% των εταιρειών που συμμετείχαν στην έρευνα (στην πλειοψηφία από τον κλάδο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων) ανέφεραν ότι ακύρωσαν παραγγελίες νέων πλοίων.

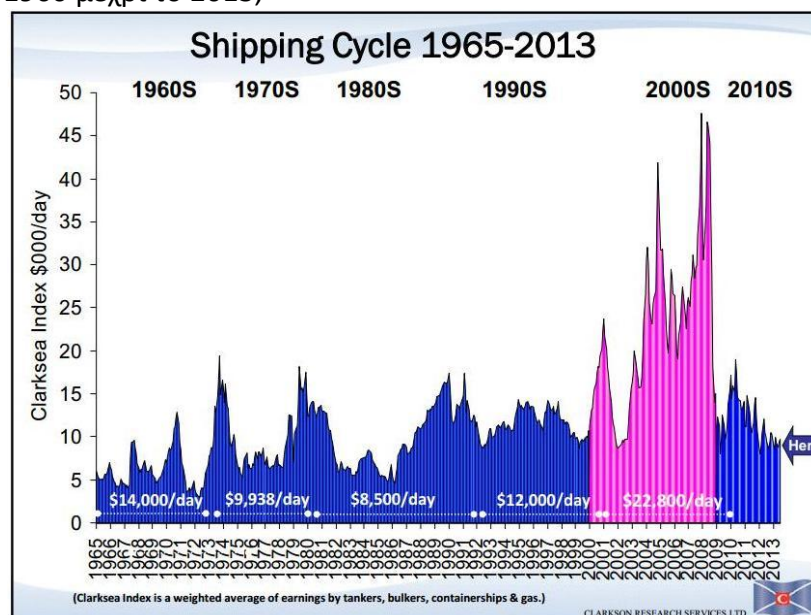
Από το σύνολο των εταιρειών που συμμετείχαν στην έρευνα, το 34% ανέφεραν ζημιές από μείωση της αξίας του στόλου τους, οι περισσότερες εκ των οποίων προέρχονταν από τον κλάδο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τον κλάδο μεταφοράς ξηρού φορτίου.

Όπως αναλύθηκε από την Clarkson Research για το Shipping Market Overview, Presentation to SAMI (Security Association for the Maritime Industry), στο Λονδίνο στις 2 Οκτωβρίου 2013, Το 2013, βρισκόμαστε στο κάτω μέρος του οικονομικού κύκλου και της αγοράς. Μερικούς από τους τομείς εξειδίκευσης βρίσκονται σε ευνοϊκότερη θέση, όπως το Αέριο και οι υπεράκτιες εταιρείες που παρουσιάζουν επενδυτική ζήτηση σε αντίθεση με άλλες οικονομικές δραστηριότητες.

Ο Martin Stopford στην έρευνα «The Financial Crisis – Impact on shipping» στις 11 Σεπτεμβρίου 2013 όπου συγκρίνει το δείκτη του θαλάσσιου εμπορίου (μαύρη γραμμή) σε σύγκριση με το στόλο παραθέτει τον παρακάτω πίνακα,



Ως προς τους ναυτιλιακούς κύκλους μας παρουσιάζει τις τιμές των ναυλών από το 1960 μέχρι το 2013,



ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ

Στο δεύτερο κεφάλαιο πρόκειται να αναλύσουμε τις τέσσερις βασικές κατηγορίες φορτηγών πλοίων με τη χρήση των αριθμοδεικτών. Για τον σκοπό αυτό εξετάστηκαν είκοσι ναυτιλιακές εταιρείες υψηλής κεφαλαιοποίησης που είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης. Για κάθε εταιρεία εξετάστηκε ότι το μεγαλύτερο ή και ολόκληρο μέρος του στόλου της εμπορεύεται φορτηγά πλοία που αντιπροσωπεύουν την κατηγορία στην οποία πρόκειται να εξεταστεί. Για κάθε μια κατηγορία πλοίων εξετάζονται πέντε ναυτιλιακές εταιρείες όπου τα αποτελέσματα αποτελούν κατά μέσο όρο την εικόνα για την αποδοτικότητα, τη βιωσιμότητα, τη δραστηριότητα και τη ρευστότητα για την κατηγορία στην οποία ανήκουν. Σε όλες τις εταιρείες λογιστικά αντλήθηκαν στοιχεία για τη διεκπεραίωση της έρευνας από τα στοιχεία του ισολογισμού και από την κατάσταση λογαριασμού αποτελεσμάτων χρήσης κάθε εταιρείας. Οι χρονιές για τις οποίες θα εξεταστούν είναι από το 2009 μέχρι και το 2012.

Αναλυτικότερα, για τις εταιρείες ξηρού φορτίου πρόκειται να εξεταστούν οι εταιρείες Diana shipping, dryships, genco shipping, navios maritime partners και starbulk. Οι εταιρείες για την κατηγορία tanker που πρόκειται να αναλυθούν είναι η frontline, Nordic American, overseas shipholding group, ship finance και η teekay tankers. Για την κατηγορία των εμπορευματοκιβωτίων πρόκειται να αναλυθούν οι εταιρείες danaos, horizon lines, euroseas, seaspan corporation και η global ship lease. Ενώ για την κατηγορία των lng/lpg πρόκειται να εξεταστούν οι εταιρείες golar lng, stealthgass, teekay lng, gas log και golar lng partners.

Οι τέσσερις κατηγορίες πλοίων θα εξεταστούν αρχικά με τη χρήση των αριθμοδεικτών με σκοπό να τις συγκρίνουμε με γνώμονα τη θεμελιώδη χρήση τους αλλά και με βάση την πορεία των βασικών λογιστικών μεγεθών του ισολογισμού που έδειξαν από το 2009 μέχρι και το 2012. Οι αριθμοδείκτες που πρόκειται να αναλυθούν είναι της βιωσιμότητας όπως ο αριθμοδείκτης ιδίων κεφαλαίων προς πάγια και ο αριθμοδείκτης δανειακής επιβάρυνσης. Για τη δραστηριότητα θα εξεταστούν οι αριθμοδείκτες της ταχύτητας κυκλοφορίας ιδίων κεφαλαίων και ταχύτητας κυκλοφορίας ενεργητικού. Για τη ρευστότητα θα αναλυθούν οι αριθμοδείκτες κυκλοφορούν ενεργητικό προς βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις και ο αριθμοδείκτης ειδικής ρευστότητας. Τέλος για την αποδοτικότητα θα εξεταστούν οι αριθμοδείκτες δαπανών λειτουργίας και μεικτού περιθωρίου κέρδους.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ DRY

- **DIANA SHIPPING**

Η εταιρεία αυτή ειδικεύεται στα πλοία ξηρού φορτίου και έχει έδρα τα νησιά Marshall. Ο στόλος της αποτελείται από 36 πλοία ξηρού φορτίου (2 Newcastlemax, 10 Capesize, 3 Post-Panamax , 3 Kamsarmax και 18 Panamax) . Η εταιρεία αναμένει επίσης να λάβει την παράδοση των δύο νέων πλοίων ξηρού χύδην φορτίου Ice Class Panamax κατά τη διάρκεια του πρώτου τριμήνου του 2014 και δύο νεότευκτων πλοίων ξηρού χύδην φορτίου Newcastlemax κατά τη διάρκεια του δεύτερου τριμήνου του 2016. Κατέχει επίσης περίπου το 10 % σε κυκλοφορία μετοχών της Diana Containerships Inc , μιας παγκόσμιας ναυτιλιακής εταιρείας που κατέχει σήμερα δέκα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (2 Post-Panamax και Panamax 8) .

- **DRYSHIPS**

Η εταιρεία έχει έδρα στα νησιά Marshall και διαθέτει ένα στόλο από 42 πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου (συμπεριλαμβανομένων των νεότευκτων πλοίων), ο οποίος περιλαμβάνει 10 Capesize, 28 Panamax, 2 Supramax και 2 νεότευκτα πλοία Very Large Ore Carriers (VLOC) με συνολικό νεκρό βάρος περίπου 4,4 εκατομμύρια τόνους, και 10 δεξαμενόπλοια εκ των οποίων 4 Suezmax και 6 Aframax, με συνολικό νεκρό βάρος πάνω από 1,3 εκατ. τόνους.

- **GENCO SHIPPING**

Η εταιρεία αυτή μεταφέρει σιδηρομέταλλευμα, άνθρακα, σιτάρι, χάλυβα και άλλα φορτία ξηρού φορτίου κατά μήκος όλου του κόσμου. Ο σύγχρονος στόλος των πλοίων ξηρού φορτίου αποτελείται από πλοία Panamax, Handymax και Handysize, πλοία που αποτελούν ουσιώδη κρίκο στο διεθνές εμπόριο.

- **NAVIOS MARITIME PARTNERS**

Η Navios Maritime Partners είναι εισηγμένη ετερόρρυθμη εταιρεία στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης και έχει έδρα στα νησιά Marshall. Ναυλώνει και λειτουργεί πλοία ξηρού φορτίου κυρίως μακροπρόθεσμα με μέση διάρκεια ναύλωσης περίπου 2,6 χρόνια. Στους αντισυμβαλλόμενους περιλαμβάνονται η Hanjin, η Cosco, η Rio Tinto Shipping Pty Ltd, η Samsung Logix και η Constellation. Ο στόλος αποτελείται από 25 σκάφη, ένα μείγμα από Ultra-Handymax, Panamax και Capesize πλοία.

- **STARBULK**

Είναι μια παγκόσμια ναυτιλιακή εταιρεία που ιδρύθηκε στις Νήσους Μάρσαλ. Τα σκάφη της Star Bulk μεταφέρουν μεγάλους όγκους, που περιλαμβάνουν σιδηρομετάλλευμα, άνθρακα, όπως και μικρότερους όγκους όπως ο βωξίτης, τα λιπάσματα και τα προϊόντα σιδήρου και χάλυβα. Η Star Bulk επικεντρώνεται κυρίως στα Capesize και στα μεγάλα Handymax και δευτερευόντως σε πλοία τύπου Panamax. Ο στόλος της εταιρείας έχει μια συνδυασμένη μεταφορική ικανότητα άνω του 1 εκατ. DWT.

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ TANKER

- **FRONTLINE**

Είναι μια σημαντική ναυτιλιακή εταιρεία δεξαμενόπλοιων με βάση τις Βερμούδες. Η Frontline έχει καθιερωθεί ως ένας από τους παγκόσμιους ηγέτες στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές αργού πετρελαίου, με έναν από τους μεγαλύτερους στόλους στον κόσμο των δεξαμενόπλοιων τύπου VLCC και Suezmax.

- **NORDIC AMERICAN**

Είναι μια εταιρεία που έχει ως επιχειρηματικό μοντέλο το υψηλό μέρισμα σε συνδυασμό το χαμηλό οικονομικό ρίσκο. Κατάφερε να αποκτήσει έως 20 Suezmax δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου σε λιγότερο από οκτώ χρόνια. Είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης και έχει καταβληθεί μέρισμα για 65 συνεχόμενα τρίμηνα. Έχει έδρα στις Βερμούδες.

- **OVERSEAS SHIPHOLDING GROUP**

Η εταιρεία αυτή κατέχει και λειτουργεί ένα στόλο με περισσότερα από 90 πλοία που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο, προϊόντων διύλισης πετρελαίου και φυσικού αερίου σε όλο τον κόσμο.

- **SHIP FINANCE**

Η Ship Finance International Limited είναι μια σημαντική πλοιοκτήτρια εταιρεία εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης και έχει έδρα στις Βερμούδες. Η Εταιρεία έχει ένα λειτουργικό στόλο από 61 πλοία και εξέδρες, και έχει συμφωνήσει να αποκτήσει εννέα επιπλέον πλοία. Η Εταιρεία έχει ένα σημαντικό χαρτοφυλάκιο μακροπρόθεσμων σταθερών συμφωνιών με μέση διάρκεια περίπου 10 χρόνια.

- **TEEKAY TANKERS**

Η εταιρεία αυτή διαθέτει σήμερα ένα στόλο από διπλού τοιχώματος δεξαμενόπλοια Aframax, διπλού τοιχώματος δεξαμενόπλοια Suezmax,

δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων και ένα VLCC. Η εταιρεία αποτελεί θυγατρική της Teekay Corporation και έχει έδρα τα νησιά Marshall. Συναλλάσσεται μέσω του συνδυασμού των βραχυπρόθεσμων ή μεσοπρόθεσμων ναυλοσυμφώνων σταθερού επιτοκίου. Η εταιρεία πληρώνει ένα ετήσιο μέρισμα των 0,12 δολαρίων ανά μετοχή που καταβάλλονται ανά τρίμηνο.

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ CONTAINER

- **DANAOS**

Είναι μια κορυφαία διεθνής ναυτιλιακή εταιρεία με στόλο 59 πλοίων εμπορευματοκιβωτίων και έχει έδρα τα νησιά Marshall. Πρωταρχικός στόχος της είναι να παραμείνει η πρώτη επιλογή των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων, διατηρώντας παράλληλα μια σταθερή δέσμευση για την ασφάλεια και την περιβαλλοντική προστασία.

- **HORIZON LINES**

Η Horizon Lines, Inc είναι μία από τις κορυφαίες ναυτιλιακές εταιρείες μεταφοράς φορτίου που εξυπηρετεί τα αγορές όπως την Αλάσκα, τη Χαβάη και το Πουέρτο Ρίκο από τις Ηνωμένες Πολιτείες. Η εταιρεία διατηρεί στόλο 13 πλοία και λειτουργεί πέντε λιμενικούς τερματικούς σταθμούς στην Αλάσκα, τη Χαβάη και το Πουέρτο Ρίκο.

- **EUROSEAS**

Η εταιρεία ιδρύθηκε τον Μάη του 2005, έχει έδρα στα νησιά Marshall και τα κεντρικά γραφεία είναι στην Αθήνα. Η Euroseas διαπραγματεύεται στο NASDAQ Global Market από το Γενάρη του 2007. Η εταιρεία έχει ένα στόλο από 14 πλοία , μεταξύ των οποίων 3 Panamax ξηρού φορτίου 1 Handymax μεταφοράς ξηρού φορτίου , 3 Intermediate μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων , 5 Handysize μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και 2 Feeder.

- **GLOBAL SHIP LEASE**

Η εταιρεία αυτή κατέχει και εκναυλώνει μακροχρόνια πλοία εμπορευματοκιβωτίων σε άλλες ναυτιλιακές εταιρείες και είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης από τις 15 Αυγούστου 2008. Τον Μάρτη του 2013 , κατάφερε να έχει στην κατοχή της 17 πλοία εμπορευματοκιβωτίων. Η εταιρία έχει έδρα στα νησιά Marshall και τα κεντρικά γραφεία της είναι στο Λονδίνο.

- **SEASPAN CORPORATION**

Η seaspan corporation είναι μια εταιρεία που έχει έδρα στα νησιά Marshall και διαχειρίζεται πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Τα πλοία ναυλώνονται κατά κύριο λόγο σύμφωνα με μακροχρόνιες ναυλώσεις και με σταθερό επιτόκιο σε άλλες μεγάλες εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Ο στόλος της αποτελείται από 10 πλοία, καινούργια ή μεταχειρισμένα και με άλλα 13 πλοία που είναι προς παραγγελία.

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ LNG/LPG

- **GOLAR LNG**

Εδρεύει στις Βερμούδες και είναι μία από τις καλύτερες εταιρείες του κόσμου διαχείρισης πλοίων μεταφοράς LNG με πάνω από 30 χρόνια εμπειρίας. Από τον Απρίλιο του 2013 ο στόλος της αποτελείται από δεκατρία πλοία. Κατά τη διάρκεια του τρίτου τριμήνου του 2013 η Golar θα λάβει το πρώτο από τα έντεκα νεόκτητα πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου ενώ τα υπόλοιπα δέκα νεόκτητα πλοία θα παραδοθούν μεταξύ τον Αύγουστο του 2013 και αρχές του 2015.

- **STEALTHGAS**

Η StealthGas Inc είναι μια εταιρεία παροχής υπηρεσιών διεθνών θαλάσσιων μεταφορών. Έχει έδρα στα νησιά Marshall και τα κεντρικά γραφεία της είναι στην Αθήνα Τα πλοία που διαθέτει μεταφέρουν παράγωγα προϊόντα πετρελαίου και φυσικού αερίου όπου μεταφέρονται σε υγροποιημένη μορφή προκειμένου να μειωθεί ο όγκος τους και να διευκολυνθεί ο χειρισμός τους. Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 33 πλοία με μέσο όρο ηλικίας τα 11 χρόνια.

- **TEEKAY LNG**

Είναι η τρίτη μεγαλύτερη εταιρεία μεταφοράς κατοχής πλοίων LNG και είναι εισηγμένη εταιρεία στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης. Ο στόλος της αποτελείται από πλοία lng, lpg και από συμβατικά πετρελαιοφόρα. Ο στόλος της αποτελείται

από 27 πλοία Ing και πέντε πλοία Irg. Η εταιρεία λειτουργεί ως θυγατρική της Teekay Corporation και έχει έδρα τις Βερμούδες.

- **GAS LOG**

Η GasLog Ltd κατέχει, λειτουργεί και διαχειρίζεται πλοία υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) που επεκτείνονται στην παγκόσμια αγορά. Ο στόλος της αποτελείται από 12 πλοία μεταφοράς LNG που λειτουργούν υπό την τεχνική διαχείριση της εταιρείας για λογαριασμό τρίτων. Η εταιρεία ιδρύθηκε το 2003 και έχει έδρα το Μονακό. Η GasLog Ltd είναι θυγατρική της Blenheim Holdings Ε.Π.Ε.

- **GOLAR LNG PARTNERS**

Η εταιρεία αυτή έχει στην κατοχή της προς το παρόν τέσσερα πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου τα οποία ναυλώνει μακροχρόνια στους πελάτες της. Είναι εισηγμένη εταιρεία στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, είναι ετερόρρυθμη εταιρεία και έχει διαμορφωθεί υπό την golar lng limited.

ΣΗΜΑΣΙΑ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ

Ο πιο διαδεδομένος τρόπος χρηματοοικονομικής ανάλυσης ενός οικονομικού δείγματος αποτελεί η χρήση των (χρηματοοικονομικών) αριθμοδεικτών. Αριθμοδείκτης είναι το πηλίκο επιλεγμένων στοιχείων από τις οικονομικές καταστάσεις μιας επιχείρησης με σκοπό την ανάλυση, την πρόβλεψη και τη διαπίστωση τυχόν οικονομικών προβλημάτων της επιχείρησης στο παρελθόν είτε στο παρόν είτε στο μέλλον.

Τα περισσότερα στοιχεία που χρησιμοποιούμε για τους αριθμοδείκτες προέρχονται από τους δημοσιευμένους ισολογισμούς των επιχειρήσεων, από τον πίνακα διάθεσης κερδών, από την έκθεση των ελεγκτών και την κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης. Στο δείγμα που πρόκειται να αναλύσουμε τα στοιχεία για τους αριθμοδείκτες βρέθηκαν στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, στην ιστοσελίδα του δείκτη nasdaq όπως επίσης και από τις ίδιες τις επιχειρήσεις.

Η σωστή χρήση των αριθμοδεικτών γίνεται όταν συνεξετάζονται όλοι οι τύποι των αριθμοδεικτών στο σύνολο σε μια μελέτη και αυτό διότι είναι αλληλοεξαρτώμενοι και μπορεί ταυτόχρονα με τη βελτίωση ενός αριθμοδείκτη να επιδεινώνεται κάποιος άλλος αριθμοδείκτης. Οπότε πριν από οποιαδήποτε διαπίστωση θα πρέπει να γίνεται διεξοδική μελέτη με τη χρήση των αριθμοδεικτών στο σύνολό τους όσον αφορά το τελικό συμπέρασμα της οικονομικής κατάστασης μιας επιχείρησης.

Με τη χρήση των αριθμοδεικτών μπορούμε να προσδιορίσουμε το επίπεδο ρευστότητας, αποδοτικότητας, λειτουργικότητας και κεφαλαιακής διάρθρωσης μιας επιχείρησης με απώτερο σκοπό την καλύτερη λειτουργία της επιχείρησης στους τομείς που προαναφέρθηκαν όπου το ενδιαφερόμενο κοινό όπως οι μέτοχοι της επιχείρησης, οι επενδυτές, οι πιστωτές, οι εργαζόμενοι και οι δημόσιες υπηρεσίες να μπορούν να αξιολογήσουν και να ερμηνεύσουν την πορεία της επιχείρησης στους διάφορους τομείς της και σε τελική ανάλυση την πραγματική κατάσταση ολόκληρης της οικονομικής μονάδας.

Οι χρηματοοικονομικοί αριθμοδείκτες αποκτούν μεγαλύτερη σπουδαιότητα όταν η χρήση τους γίνεται με σωστό τρόπο κατά την ενδοεταιρική ανάλυση. Όταν υπάρχει σύγκριση των αποτελεσμάτων για μεγάλο χρονικό διάστημα όπως πέντε έτη τότε γίνεται καλύτερη ανάλυση των μεταβολών των οικονομικών μεγεθών μιας επιχείρησης, όπως επίσης όταν γίνεται διεταιρική ανάλυση, όταν δηλαδή συγκρίνονται με ομοειδής δείκτες ανταγωνιστικών επιχειρήσεων με σκοπό να δούμε τις προοπτικές της επιχείρησης σε σχέση με άλλες επιχειρήσεις του κλάδου. Επίσης σημαντική είναι η σύγκριση των αριθμοδεικτών της επιχείρησης σε σχέση με τον ομοειδή κλαδικό αριθμοδείκτη με σκοπό να φανεί το οικονομικό επίπεδο της επιχείρησης σε σχέση με όλο τον κλάδο στον οποίο ανήκει.

Στην εργασία αυτή πρόκειται να αναλύσουμε βασικούς αριθμοδείκτες που αφορούν την βιωσιμότητα, τη δραστηριότητα, τη ρευστότητα και την αποδοτικότητα μιας επιχείρησης.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

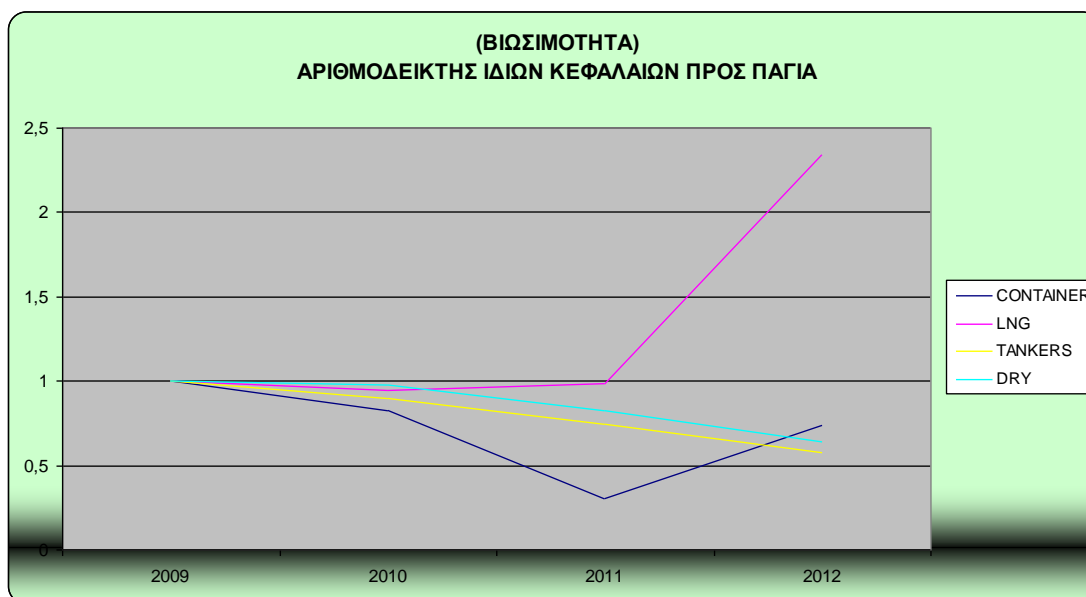
ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

Η κατηγορία των αριθμοδεικτών βιωσιμότητας εξετάζει κατά πόσο η επιχείρηση έχει κάνει ορθές επιλογές ως προς την χρήση των μακροπρόθεσμων κεφαλαίων της. Συγκεκριμένα, μπορούμε να αναλύσουμε τη σχέση μεταξύ των ξένων κεφαλαίων που προέρχονται από τις τράπεζες, ξένους πιστωτές και το κράτος, και των ιδίων κεφαλαίων που προέρχονται από τους μετόχους της, αλλά και τι ποσοστό κατέχει ο κάθε μακροχρόνιος λογαριασμός που παρατηρείται στον ισολογισμό, στο παθητικό μιας επιχείρησης. Τα ίδια κεφάλαια είναι αυτά που μια επιχείρηση θα χρησιμοποιήσει όταν επέλθει ένας χρηματοοικονομικός κίνδυνος, όπως απαιτήσεις που έχουν τρίτοι προς την επιχείρηση όπως επίσης χρησιμοποιούνται μόνο για μακροχρόνιες επενδύσεις. Έτσι οι αριθμοδείκτες που αναλύουν την βιωσιμότητα μιας επιχείρησης ως στοιχεία για τον αριθμητή και τον παρανομαστή χρησιμοποιούν μακροχρόνιους λογαριασμούς του παθητικού με σκοπό να βγει κάποιο συμπέρασμα για τη μακροχρόνια πορεία της επιχείρησης όπως επίσης αν είναι σε θέση να αντιμετωπίσει κάποιο χρηματοοικονομικό κίνδυνο όταν επέλθει και κατά πόσο θα επηρεαστεί η μετέπειτα πορεία της.

1. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΠΑΓΙΑ

Με αυτόν τον αριθμοδείκτη εξετάζουμε τον τρόπο χρηματοδότησης των παγίων στοιχείων της επιχείρησης. Όταν τα ίδια κεφάλαια ξεπερνούν την τιμή των παγίων στοιχείων της τότε μπορούμε να πούμε ότι ένα μέρος του κεφαλαίου κινήσεως της επιχείρησης προήλθε από τους μετόχους της, ενώ όταν η τιμή των ιδίων κεφαλαίων είναι μικρότερη από τα πάγια τότε μπορούμε να πούμε ότι για τη χρηματοδότηση αυτών χρησιμοποιήθηκαν και ξένα κεφάλαια εκτός των ιδίων κεφαλαίων. Όταν ο αριθμοδείκτης αυτός αυξάνεται κατά την πάροδο του χρόνου σημαίνει ότι για τη χρηματοδότηση του παγίου στοιχείου χρησιμοποιούνται περισσότερο ίδια κεφάλαια παρά ξένα κεφάλαια. Αν αντίθετα βλέπουμε συνεχόμενη κάθοδο αυτού του δείκτη τότε σημαίνει ότι για τη χρηματοδότηση των περισσότερων ιδίων κεφαλαίων χρησιμοποιήθηκαν ξένα κεφάλαια παρά ίδια κεφάλαια. Με αυτόν τον αριθμοδείκτη μπορούμε να συμπεράνουμε μακροχρόνια τη στρατηγική που ακολουθεί μια επιχείρηση ως προς την επενδυτική πολιτική της και κατά πόσο χρηματοδοτεί τις πάγιες επενδύσεις με ξένα ή ίδια κεφάλαια.

ΤΥΠΟΣ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗ: ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΠΑΓΙΑ



ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	2009	2010	2011	2012
CONTAINER		-5%	13%	10%
LNG		3%	19%	50%
TANKER		5%	-25%	-17%
DRY		16%	-1%	-10%

ΠΑΓΙΑ	2009	2010	2011	2012
CONTAINER		21%	18%	9%
LNG		8%	13%	-16%
TANKER		10%	-17%	-5%
DRY		23%	22%	-2%

ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗ

	2009	2010	2011	2012
CONTAINER	1	0,8257	0,3011	0,7404
LNG	1	0,9476	0,9867	2,3497
TANKERS	1	0,8971	0,7459	0,5799
DRY	1	0,9745	0,8272	0,6434

Στο διάγραμμα παρατηρούμε ότι τα Ing κρατάνε σταθερή πορεία κάτω όμως της μονάδας που σημαίνει ότι αποκτήθηκαν καινούργια πάγια στοιχεία με τη χρήση ξένων κεφαλαίων. Παρατηρούμε για το έτος 2012 αύξηση των ιδίων κεφαλαίων κατά 50% ενώ ταυτόχρονα μείωση των παγίων στοιχείων κατά 16%, που σημαίνει ότι είτε πωλήθηκαν πάγια στοιχεία και το κεφάλαιο εντάχθηκε στα ίδια κεφάλαια για μετέπειτα επένδυση είτε ότι δεν υπάρχει υποχρέωση πλέον ως προς τους δανειστές της.

Στα container παρατηρούμε ότι ο δείκτης είναι υπό της μονάδας και ότι τα πάγια αυξήθηκαν κατά 21% που σημαίνει ότι προέβησαν σε μερικό δανεισμό για την απόκτηση νέων παγίων στοιχείων. Παρατηρούμε ότι η συγκεκριμένη κατηγορία παρουσιάζει μεγάλη κάθοδο από το 2009 μέχρι και το 2011, ενώ παρατηρούμε ανοδική τάση κατά το 2012. Αυτό συμβαίνει λόγω της αύξησης των παγίων στοιχείων όχι όμως με τη χρήση των ιδίων κεφαλαίων αλλά με ξένων κεφαλαίων. Το 2012 παρατηρούμε ανοδική τάση λόγω της εξομάλυνσης των υποχρεώσεων ως προς τους δανειστές της.

Για τις κατηγορίες tanker και dry παρατηρούμε ότι έχουν την ίδια πορεία καθόλη τη διάρκεια των ετών, όμως παρατηρούμε ότι τα tanker από το 2011 μειώνονται τα πάγιά τους κατά 17% ενώ παράλληλα μειώνονται και ίδια τους κεφάλαια κατά 25%, αυτό συμβαίνει διότι μπορεί να ξεχρέωσαν μεν τις υποχρεώσεις ως προς τρίτους αλλά με τη χρήση των αποθεματικών που είναι μέρος των ιδίων κεφαλαίων και χρησιμοποιούνται μόνο για την κάλυψη έκτακτων οικονομικών κινδύνων. Ενώ στα dry παρατηρούμε σταδιακή μείωση των ιδίων κεφαλαίων αλλά ταυτόχρονα και σταθερή αύξηση των παγίων στοιχείων, που σημαίνει ότι ναι μεν η κατηγορία αυτή προέβει σε επένδυση παγίων με τη χρήση των ιδίων κεφαλαίων αλλά παράλληλα και με τη χρήση δανειακών κεφαλαίων λόγω του ότι ο αριθμοδείκτης είναι μικρότερος από ένα.

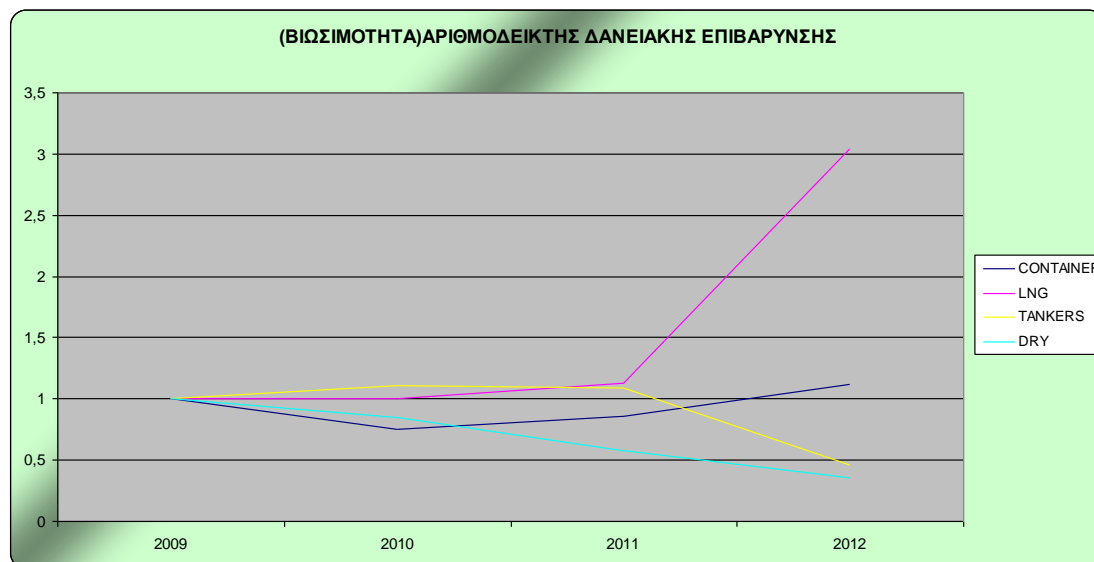
Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι μονό η κατηγορία Ing με βάση τον συγκεκριμένο αριθμοδείκτη κατάφερε να έχει ανοδική πορεία και να καταφέρει να έχει σωστή αναλογία μεταξύ παγίων στοιχείων και ιδίων κεφαλαίων.

2.ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΔΑΝΕΙΑΚΗΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗΣ **(RATIO OF OWNERS EQUITY TO TOTAL LIABILITIES)**

Ο αριθμοδείκτης αυτός μας δείχνει τη σχέση μεταξύ των ιδίων κεφαλαίων τα οποία προέρχονται από τους μετόχους της και τα αποθεματικά της επιχείρησης, όπως επίσης και των ξένων κεφαλαίων τα οποία προέρχονται από τις βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις σε μια επιχείρηση, όπως επίσης κατά πόσο έχει φτάσει στο σημείο υπερδανεισμού. Ο δείκτης αυτός μας υποδεικνύει κατά πόσο ασφαλής είναι η επιχείρηση ως προς τους δανειστές της, τους μετόχους της και υποχρεώσεις ή απαιτήσεις που μπορεί να έχει από και προς τρίτους. Αν ο συγκεκριμένος δείκτης είναι μεγαλύτερος της μονάδας τότε σημαίνει ότι οι φορείς της επιχείρησης την απαρτίζουν με περισσότερα κεφάλαια σε σχέση με τους δανειστές της οπότε δείχνει μεγαλύτερη εμπιστοσύνη στους δανειστές της γιατί υποδηλώνει ότι υπάρχει εξασφάλιση των κεφαλαίων τους, συνεπώς είναι και πιο φερέγγυα, ενώ αν ο δείκτης είναι μικρότερος της μονάδας τότε υποδηλώνει ότι οι

δανειστές της είναι αυτοί που κατέχουν το μεγαλύτερο μέρος των κεφαλαίων της και κατά συνέπεια είναι λιγότερο ασφαλής σε περίπτωση που επέλθει κάποιος οικονομικός κίνδυνος.

ΤΥΠΟΣ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗ: ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ



ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	2009	2010	2011	2012
CONTAINER		83%	27%	3%
LNG		-2%	6%	-12%
TANKER		3%	-13%	-31%
DRY		53%	34%	-9%

ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	2009	2010	2011	2012
CONTAINER		-5%	13%	10%
LNG		3%	19%	50%
TANKER		5%	-25%	-17%
DRY		16%	-1%	-10%

ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗ

	2009	2010	2011	2012
CONTAINER	1	0,7528	0,8593	1,1172
LNG	1	1,0064	1,1259	3,0507
TANKERS	1	1,1107	1,0868	0,4636
DRY	1	0,8466	0,5772	0,3599

Στο διάγραμμα παρατηρούμε ότι στα container τα ξένα κεφάλαια έχουν σταδιακά μεγαλύτερη αύξηση σε σχέση με τα ίδια κεφάλαια, οπότε ο δείκτης είναι μικρότερος της μονάδας και έχει καθοδική τάση ιδιαίτερα μέχρι και το έτος 2010. Αυτό συμβαίνει διότι τα ξένα κεφάλαια είχαν 83% αύξηση σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια, το οποίο σημαίνει ότι η κατηγορία αυτή προέβησε σε δανεισμό ξένων κεφαλαίων για να αυξήσει τα πάγιά της.

Τα Ing παρατηρούμε ότι μέχρι και το 2011 κρατάει ισορροπία μεταξύ ξένων και ιδίων κεφαλαίων, ενώ από το 2011 και μετά παρατηρούμε ότι ο αριθμοδείκτης παρουσιάζει ραγδαία αύξηση και αυτό γιατί αυξήθηκαν τα ίδια κεφάλαια, συνεπώς μειώθηκε το ποσοστό των δανειστών και με βάση το συγκεκριμένο αριθμοδείκτη η κατηγορία αυτή έγινε πιο ασφαλής και φερέγγυα ως προς τους τρίτους.

Στην κατηγορία των tanker παρατηρούμε ότι μέχρι και το 2011 κρατούν ισορροπία μεταξύ ιδίων και ξένων κεφαλαίων ενώ από το 2011 παρατηρούμε κάθοδο λόγω της μείωσης των ιδίων κεφαλαίων κατά 25% ενώ ταυτόχρονα παρατηρούμε μείωση των ξένων κεφαλαίων κατά 13%. Αυτό σημαίνει με βάση τον αριθμοδείκτη ότι η κατηγορία αυτή σε αντίθεση με τα Ing από το 2011 και μετά δεν είναι φερέγγυα ως προς τους δανειστές της.

Για την κατηγορία των dry παρατηρούμε στο διάγραμμα καθοδική τάση για όλα τα χρόνια ανάλυσης. Αυτό συμβαίνει διότι από το 2010 παρατηρούμε τα ξένα κεφάλαια να αυξάνονται κατά 53% και το 2011 κατά 34% επιπλέον, το οποίο σημαίνει ότι η κατηγορία αυτή προέβη σε δανεισμό για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα χωρίς όμως να κατέχει τα αντίστοιχα ίδια κεφάλαια για τυχόν οικονομικούς κινδύνους που μπορεί να επέλθουν. Έτσι λοιπόν παρατηρούμε ότι ο δείκτης είναι μικρότερος της μονάδας για όλα τα χρονικά διαστήματα.

Τέλος μπορούμε να πούμε ότι για το διάστημα 2009 μέχρι 2011 πιο ασφαλής ως προς τους δανειστές τους είναι οι κατηγορίες Ing και tankers, σε αντίθεση με τα dry και τα container που ο δείκτης είναι μικρότερος της μονάδας. Ενώ από το 2011 παρατηρούμε ότι μεγαλύτερο της μονάδας είναι ο δείκτης των Ing όπως επίσης και ο δείκτης των container.

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ Ή ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ (ACTIVITY RATIO)

Οι αριθμοδείκτες που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία ουσιαστικά εξετάζουν την ικανότητα κατά πόσο ένας οργανισμός διαχειρίζεται με αποτελεσματικότητα τα στοιχεία του ενεργητικού με σκοπό την κερδοφορία και την ρευστοποίηση τους, όπως για παράδειγμα τα αποθέματα ή οι απαιτήσεις κατά πόσο είναι εύκολο να ρευστοποιηθούν άμεσα.

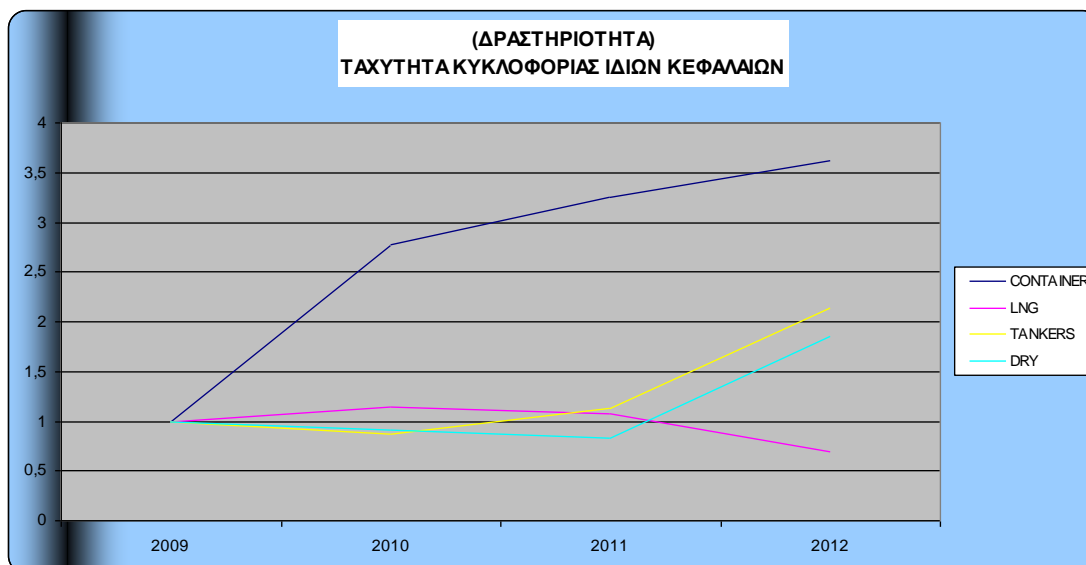
« Η έννοια της κυκλοφοριακής ταχύτητας αναφέρεται στο χρόνο μετατροπής ενός στοιχείου του κυκλοφορούντος ενεργητικού σε κάποιο άλλο στοιχείο που είναι είτε πιο εύκολα ρευστοποιήσιμο (πχ ο χρόνος που απαιτείται για μετατροπή των αποθεμάτων σε απαιτήσεις) είτε ρευστό (πχ ο χρόνος μετατροπής των απαιτήσεων σε διαθέσιμα)». (Γκίκας « Η ανάλυση και οι χρήσεις των λογιστικών καταστάσεων », εκδ. Γ.Μπένου. 2002)

Μπορούμε να μετρήσουμε την παραγωγικότητα και την αποδοτική χρήση των περιουσιακών στοιχείων ενός οργανισμού με τη χρήση των αριθμοδεικτών της δραστηριότητας που για το σκοπό αυτό χρησιμοποιούμε στοιχεία του ισολογισμού όπως το κυκλοφορούν ενεργητικό που μας δείχνουν την αποδοτικότητα των κεφαλαίων. Έτσι οι δείκτες αυτοί μας προσδιορίζουν τη σχέση των στοιχείων του ενεργητικού και την αναλογία τους που σε περίπτωση δυσανάλογου ποσοστού μεταξύ των περιουσιακών στοιχείων και του κυκλοφορούντος ενεργητικού υποδηλώνεται η λανθασμένη διαχείριση των περιουσιακών στοιχείων του οργανισμού άρα κατά συνέπεια η αποδοτικότητα των κεφαλαίων θα είναι αρκετά μειωμένη. Κατά συνέπεια επηρεάζονται αρνητικά οι επενδυτές, οι μέτοχοι, οι δανειστές και οι ενδιαφερόμενοι ενός οργανισμού που πάσχει ως προς την αποδοτικότητα των κεφαλαίων της.

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

Ο αριθμοδείκτης αυτός μας δείχνει το ποσοστό των πωλήσεων που πραγματοποίησε ένας οργανισμός σε σχέση με τα ίδια κεφάλαια. Μας δείχνει κατά πόσο τα ίδια κεφάλαια χρησιμοποιούνται και σε ποιο ποσοστό για την πραγματοποίηση των πωλήσεων. Επομένως μια υψηλή ένδειξη του αριθμοδείκτη σημαίνει ότι ο οργανισμός πετυχαίνει υψηλές πωλήσεις άρα και υψηλό κέρδος με τη χρησιμοποίηση μικρού ποσοστού των ιδίων κεφαλαίων. Σε περίπτωση χαμηλής ένδειξης του αριθμοδείκτη μπορούμε να πούμε ότι είτε ο οργανισμός χρησιμοποιεί περισσότερο ξένα κεφάλαια για την πραγματοποίηση των πωλήσεων, που σημαίνει αυτόματα ότι είναι λιγότερο ασφαλής ως προς τους δανειστές της, τους προμηθευτές της και τους επενδυτές της, είτε ότι ο οργανισμός έχει υπερεπενδύσει στα πάγια στοιχεία της. Με άλλα λόγια δείχνει πόσες φορές χρησιμοποιήθηκαν τα ίδια κεφάλαια μέσα σε μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο.

ΤΥΠΟΣ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗ: ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ



ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

ΚΑΘΑΡΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ	2009	2010	2011	2012
CONTAINER		10%	15%	11%
LNG		21%	12%	5,8%
TANKER		-2%	-15%	3%
DRY		11%	-5%	86%

ΣΥΝΟΛΟ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	ΙΔΙΩΝ	2009	2010	2011	2012
CONTAINER			-5%	13%	10%
LNG			3%	19%	50%
TANKER			5%	-25%	-17%
DRY			16%	-1%	-10%

ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗ

	2009	2010	2011	2012
CONTAINER	1	2,7704	3,2582	3,618
LNG	1	1,1478	1,0805	0,6979
TANKERS	1	0,8709	1,1287	2,1375
DRY	1	0,9151	0,8346	1,8481

Στο διάγραμμα παρατηρούμε ότι έντονη αύξηση παρουσιάζουν τα container κατά τη διάρκεια όλων των ετών. Ειδικότερα, παρουσίασε ποσοστιαία αύξηση κατά 10% στις πωλήσεις για το έτος 2010 ενώ παράλληλα μειώθηκαν τα ίδια κεφάλαια κατά 5% που σημαίνει ότι οι πωλήσεις προέκυψαν από τα ίδια κεφάλαια και από ένα μικρότερο ποσοστό από ξένα κεφάλαια, δηλαδή μέσω δανεισμού.

Η κατηγορία των lng για το έτος 2010 παρουσιάζει ανοδική τάση με αυξημένο ποσοστό επί των πωλήσεων της τάξης του 21% ενώ παράλληλα παρουσιάζει αύξηση 3% των ιδίων κεφαλαίων, που σημαίνει ότι υπήρξε μεγαλύτερο ποσοστό δανεισμού για τις πωλήσεις που σημείωσαν. Για τα έτη 2011 και 2012 παρατηρούμε εμφανή μείωση των πωλήσεων και αύξηση των ιδίων κεφαλαίων που σημαίνει ότι εξ ολοκλήρου χρησιμοποιούνται ξένα κεφάλαια για την πραγματοποίηση των πωλήσεων.

Στην κατηγορία των tankers παρατηρούμε ότι μέχρι και το έτος 2010 η ποσοστιαία μεταβολή του αριθμοδείκτη είναι μικρότερο της μονάδας που προκύπτει από τον συνδυασμό των χαμηλών ποσοστιαία πωλήσεων σε σχέση με την σχετικά αυξημένη μεταβολή των ιδίων κεφαλαίων μέχρι εκείνη τη χρονιά. Για το έτος 2012 παρατηρούμε ότι η ποσοστιαία μεταβολή του αριθμοδείκτη είναι άνω της μονάδας και αυτό γιατί οι πωλήσεις αυξήθηκαν κατά 3% ενώ παράλληλα μειώθηκαν τα ίδια κεφάλαια κατά 17%.

Τέλος παρατηρούμε για την κατηγορία των dry ότι μέχρι και το έτος 2011 παρουσιάζει ποσοστιαία μεταβολή μικρότερης της μονάδας λόγω του ότι υπήρξε ποσοστιαία αύξηση κατά 16% των ιδίων κεφαλαίων σε σχέση με τη μικρότερη αύξηση των πωλήσεων που ήταν 11%. Αυτό σημαίνει ότι οι πωλήσεις προέκυψαν με τη χρήση ξένων κεφαλαίων κάτι που δεν εμπνέει ασφάλεια για τους δανειστές, τους επενδυτές και τους προμηθευτές. Στο έτος 2012 παρατηρούμε ραγδαία αύξηση των πωλήσεων κατά 86%, έτσι η ποσοστιαία μεταβολή του δείκτη από 0,83 πάει στο 1,84.

Κατά συνέπεια στο σύνολο η κατηγορία που παρουσιάζει τις καλύτερες ενδείξεις για τον συγκεκριμένο αριθμοδείκτη είναι τα container καθώς οι ποσοστιαίες μεταβολές που παρουσιάζουν σε όλες τις χρονιές είναι άνω της μονάδας.

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ

Ο αριθμοδείκτης αυτός μας δείχνει κατά πόσο χρησιμοποιήθηκαν τα περιουσιακά στοιχεία ενός οικονομικού οργανισμού σε σχέση με τις πωλήσεις που έκανε. Επίσης μας υποδεικνύει κατά πόσο έχουν επανεπενδυθεί τα περιουσιακά στοιχεία σε σχέση με το ποσοστό πωλήσεων για μια χρονική περίοδο. Εάν ο αριθμοδείκτης είναι υψηλός τότε σημαίνει ότι ο οργανισμός χρησιμοποιεί τακτικά τα περιουσιακά της στοιχεία για την πραγματοποίηση των πωλήσεων της. Ενώ εάν ο δείκτης είναι χαμηλός τότε σημαίνει ότι δεν αντλεί κεφάλαια από τα περιουσιακά της στοιχεία για την πραγματοποίηση των πωλήσεων αλλά έχει προβεί σε υπερεπένδυση αυτών. Επίσης ο υπολογισμός αυτού του δείκτη επηρεάζεται αρκετά από το εάν ο οργανισμός αποσβένει τα στοιχεία του σταθερά ή αυξητικά. Επομένως η αυξητική πορεία αυτού του αριθμοδείκτη μας δείχνει κατά πόσο ένας οργανισμός ρευστοποιεί και έπειτα χρησιμοποιεί τα στοιχεία του ενεργητικού για τις πωλήσεις που πραγματοποιεί.

ΤΥΠΟΣ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗ: ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ



ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

ΠΩΛΗΣΕΙΣ	2009	2010	2011	2012
CONTAINER		10%	15%	11%
LNG		21%	12%	6%
TANKER		-2%	-15%	3%
DRY		11%	-5%	86%

ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	2009	2010	2011	2012
CONTAINER		11%	14%	3%
LNG		-1%	5%	11,0%
TANKER		0%	-17%	1%
DRY		25%	13%	-1%

ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗ

	2009	2010	2011	2012
CONTAINER	1	0,9496	1,0993	1,1223
LNG	1	1,1067	1,1966	1,1232
TANKERS	1	0,9441	0,9383	1,0662
DRY	1	0,8833	0,768	1,2266

Στο διάγραμμα παρατηρούμε ότι την πιο καθοδική πορεία την έχει η κατηγορία των dry από το έτος 2009 μέχρι και το 2011 και αυτό γιατί βλέπουμε ότι ενώ οι πωλήσεις ποσοστιαία αυξήθηκαν κατά 11% παράλληλα αυξήθηκε και το σύνολο του ενεργητικού που σημαίνει ότι για τις πωλήσεις δεν συνέβαλλαν τα στοιχεία του ενεργητικού που σημαίνει ότι έγινε υπερεπένδυση των περιουσιακών στοιχείων χωρίς την έγκαιρη ρευστοποίηση τους. Όπως παρατηρούμε ότι παρουσιάζει εκρηκτική αύξηση το 2012 που ξεπερνάει κάθε κατηγορία όπως βλέπουμε στο διάγραμμα λόγω των αυξημένων πωλήσεων σε συνάρτηση με τη μικρή μείωση του ενεργητικού.

Τα container και τα tanker ακολουθούν ίδια πορεία μέχρι και το 2010 όπου τα container στα έτη 2011 και 2012 ακολουθούν αυξητική πορεία λόγω των αυξημένων πωλήσεων αλλά και παράλληλα της μείωσης των περιουσιακών στοιχείων. Αντίθετα τα tanker μετά το 2011 ακολουθούν αυξητική πορεία λόγω της βελτίωσης των πωλήσεων.

Τα lng αντίθετα με τις υπόλοιπες κατηγορίες παρουσιάζει σταδιακή αύξηση μέχρι και το 2011 λόγω του ότι είχε αυξημένες πωλήσεις, ενώ για το 2012 παρατηρούμε την αύξηση του ενεργητικού κατά 11% με την παράλληλη μικρή αύξηση των πωλήσεων.

Επομένως την πιο σταθερή πορεία κρατάει η κατηγορία των lng με μικρές ποσοστιαίες μεταβολές των στοιχείων του ισολογισμού, ενώ η κατηγορία που αυξήθηκε ποσοστιαία περισσότερο ήταν τα dry.

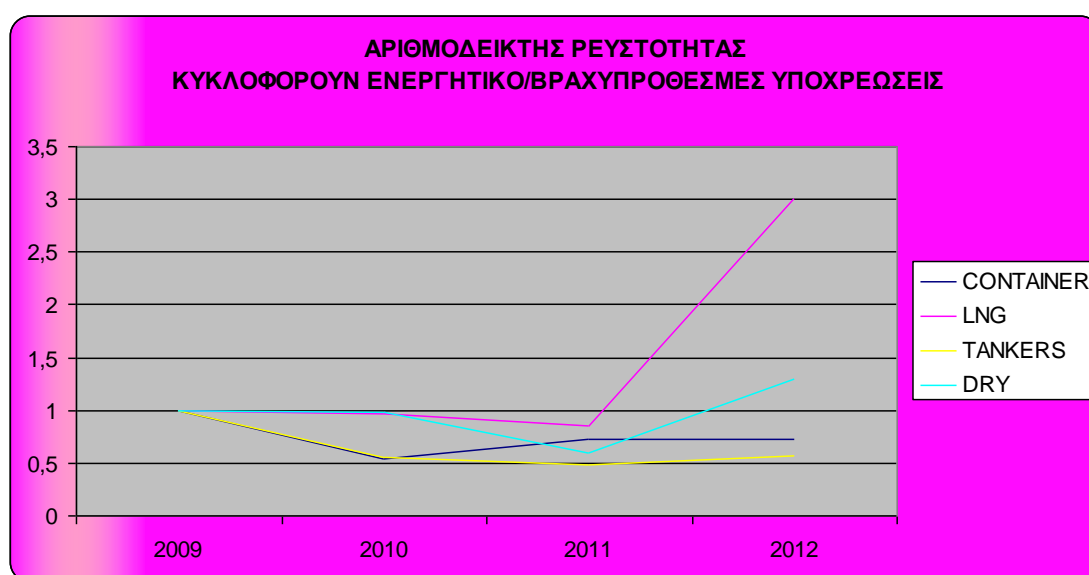
ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ

Μέσω των αριθμοδεικτών ρευστότητας μπορούμε να διαπιστώσουμε την τρέχουσα οικονομική κατάσταση ενός οργανισμού. Δηλαδή εξετάζουμε κατά πόσο μια οικονομική μονάδα ανταποκρίνεται άμεσα στις υποχρεώσεις που έχει προς τρίτους. Η ύπαρξη επαρκούς ρευστότητας επιτυγχάνεται όταν τα αποθέματα μετατραπούν σε πωλήσεις, οι πωλήσεις αντίστοιχα σε απαιτήσεις και οι απαιτήσεις σε ρευστό. Έτσι μπορούμε μέσω τις διαδικασίας αυτής να δούμε κατά πόσο τα αποθέματα μπορούν να ρευστοποιηθούν με σκοπό την αποδοτικότητα των κεφαλαίων που χρησιμοποιήθηκαν για τη διαδικασία αυτή. Οι περισσότεροι οργανισμοί φροντίζουν να έχουν υψηλή ρευστότητα με σκοπό την άμεση αποπληρωμή των υποχρεώσεων προς τρίτους. Ένας υψηλός δείκτης ρευστότητας όμως μπορεί να επιφέρει και λάθος αποτελέσματα καθώς εάν μακροπρόθεσμα ο δείκτης είναι υψηλός υποδηλώνει τη στασιμότητα του οργανισμού ως προς την οικονομική εξέλιξη που θα μπορούσε να έχει. Εάν βραχυπρόθεσμα ο δείκτης είναι υψηλός τότε σημαίνει ότι ο οργανισμός είναι σε θέση να αποπληρώνει άμεσα τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις πράγμα το οποίο σημαίνει ότι αποκτά καλύτερη διαπραγματευτική ικανότητα ως προς τους πιστωτές και δανειστές της. Έτσι λοιπόν μέσω των αριθμοδεικτών ρευστότητας μπορούμε να διαπιστώσουμε τη διαχείριση των κεφαλαίων που πραγματοποιεί η διοίκηση ενός οργανισμού κα κατά πόσο επανεπενδύει τα κέρδη της με σκοπό τον εκσυγχρονισμό ως προς την τάση της αγοράς.

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ

Ο αριθμοδείκτης αυτός είναι ο πιο διαδεδομένος για τη μέτρηση της ρευστότητας μιας οικονομικής μονάδας. Μας επιτρέπει να εκτιμήσουμε κατά πόσο οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις μπορούν να καλυφθούν από τα άμεσα ρευστοποιήσιμα στοιχεία του οργανισμού. Επομένως όσο μεγαλύτερη είναι η τιμή του συγκεκριμένου αριθμοδείκτη τόσο μεγαλύτερη ρευστότητα παρουσιάζει μια οικονομική μονάδα. Εάν ο δείκτης είναι μικρότερος της μονάδας τότε υπάρχει πρόβλημα στη ρευστότητα της οικονομικής μονάδας, εάν ο δείκτης κυμαίνεται μεταξύ των 2 και 3 μονάδων τότε η ρευστότητα βρίσκεται σε ισορροπία ενώ εάν ο δείκτης είναι μεγαλύτερος του 3 τότε σημαίνει ότι ο οργανισμός είναι οικονομικά στάσιμος και δεν ακολουθεί την τάση της αγοράς με σκοπό την επανεπένδυση των κερδών της. Τέλος τα στοιχεία του ενεργητικού που υπολογίζονται σε αυτόν τον αριθμοδείκτη είναι τα ταμειακά διαθέσιμα, τα χρεόγραφα, οι απαιτήσεις και τα αποθέματα ενώ στις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις συγκαταλέγονται τα βραχυπρόθεσμα δάνεια των πιστωτών, οι προκαταβολές των πελατών, οι πιστώσεις των προμηθευτών, τα μερίσματα πληρωτέα και όλες οι υποχρεώσεις που αναμένονται με εξοφληθούν σε σύντομο χρονικό διάστημα.

ΤΥΠΟΣ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗ: ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ ΠΡΟΣ
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ



ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	2009	2010	2011	2012
CONTAINER		-20%	50%	-6%
LNG		-15%	-9%	97,5%
TANKER		-28%	-30%	58%
DRY		-3%	-23%	14%

ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	2009	2010	2011	2012
CONTAINER		-62%	-34%	11%
LNG		-17%	10%	-27,2%
TANKER		-24%	-43%	76%
DRY		-44%	-3%	54%

ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗ

	2009	2010	2011	2012
CONTAINER	1	0,5469	0,7316	0,7228
LNG	1	0,9709	0,8486	3,0133
TANKERS	1	0,5603	0,4787	0,5699
DRY	1	0,9863	0,6013	1,2879

Στο διάγραμμα παρατηρούμε ότι τα tankers παρουσιάζουν μέχρι το 2010 καθοδική πορεία του δείκτη ρευστότητας γιατί μειώθηκε το κυκλοφορούν ενεργητικό κατά 28% σε αντίθεση με τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις που μειώθηκαν κατά 24%. Παράλληλη πορεία με τα tankers παρατηρούμε και για τα containers που μέχρι το 2010 και αυτά εμφανίζουν καθοδική πορεία στο κυκλοφορούν ενεργητικό. Αυτό σημαίνει ότι μειώθηκαν οι πωλήσεις τους οπότε δεν υπήρχε δυνατότητα εξοικονόμησης ρευστού. Τα container από το 2010 μέχρι και το 2012 παρουσιάζουν σχετικά ανοδική και σταθερή πορεία γιατί αυξήθηκε το κυκλοφορούν ενεργητικό κατά 50% ενώ ταυτόχρονα μειώθηκαν οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις κατά 34%. Παρόλα αυτά στο σύνολο ο δείκτης δεν είναι σε ικανοποιητικά επίπεδα λόγω του ότι είναι υπό της μονάδας σε όλες τις χρονιές.

Για την κατηγορία dry παρατηρούμε ότι μέχρι και το 2011 ο δείκτης είναι κάτω της μονάδας λόγω του ότι μειώθηκαν μέχρι και 23% τα στοιχεία του κυκλοφορούν ενεργητικού, ενώ για το 2012 παρατηρούμε αύξηση του δείκτη άνω της μονάδας στο 1,28 λόγω του ότι αυξήθηκε τα κυκλοφορούν ενεργητικό κατά 14%.

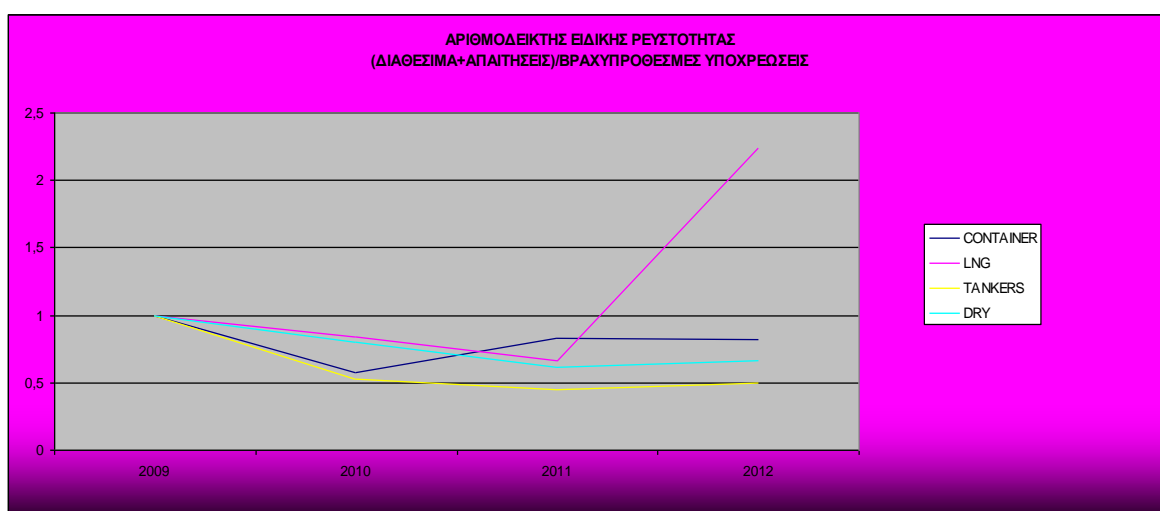
Παρατηρούμε ότι η κατηγορία lng παρουσιάζει για το 2010 και το 2011 την τιμή του δείκτη σχεδόν κάτω της μονάδας ενώ για το 2012 παρατηρούμε ότι εκτοξεύεται η τιμή του στο 3,01 λόγω της αύξησης των στοιχείων του κυκλοφορούν ενεργητικού. Αυτό σημαίνει ότι η κατηγορία αυτή για το έτος 2012 παρουσίασε μεγάλη κινητικότητα στη ζήτηση σε αντίθεση με τις υπόλοιπες κατηγορίες.

Σαν γενικό συμπέρασμα μπορούμε να πούμε πως όλες οι κατηγορίες μέχρι και το 2011 παρουσίασαν μειωμένη ρευστότητα το οποίο σημαίνει ότι είχαν μειωμένο κύκλο εργασιών λόγω της οικονομικής κρίσης, εκτός από την κατηγορία lng που για το έτος 2012 παρουσίασε μεγάλη ζήτηση επομένως και αύξηση των στοιχείων του κυκλοφορούντος ενεργητικού.

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ

Ο αριθμοδείκτης ειδικής ρευστότητας μας δείχνει κατά πόσο ένας οικονομικός οργανισμός είναι σε θέση να αποπληρώσει τις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις τις με τη χρήση των χρηματικών διαθεσίμων του ταμείου της σε συνδυασμό των άμεσων ρευστοποιήσιμων στοιχείων του ενεργητικού όπως των γραμμάτων εισπρακτέων και τους λογαριασμούς των χρεωστών των τρέχουσων απαιτήσεων. Η υψηλή ένδειξη του συγκεκριμένου αριθμοδείκτη, δηλαδή άνω της μονάδας μας βοηθάει να συμπεράνουμε ότι η οικονομική μονάδα είναι έμπιστη και φερέγγυα διότι αποπληρώνει άμεσα τους πιστωτές της και διαχειρίζεται σωστά τον κύκλο εργασιών της. Όταν ο δείκτης είναι μικρότερος της μονάδας σημαίνει ότι εάν επέλθει μη αναμενόμενη αποπληρωμή κάποιου βραχυπρόθεσμου χρέους τότε η οικονομική μονάδα δεν θα είναι σε θέση να το αποπληρώσει λόγω του ότι τα άμεσα ρευστοποιήσιμα στοιχεία της δεν θα επαρκούν για την κάλυψη της υποχρέωσης.

ΤΥΠΟΣ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗ:ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ & ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ



ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ+ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	2009	2010	2011	2012
CONTAINER		-26%	66%	-10%
LNG		12%	-26%	119%
TANKER		-32%	-31%	57%
DRY		-3%	-28%	14%

ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	2009	2010	2011	2012
CONTAINER		-62%	-34%	11%
LNG		-17%	10%	-27,2%
TANKER		-24%	-43%	76%
DRY		-44%	-3%	54%

ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗ

	2009	2010	2011	2012
CONTAINER	1	0,5735	0,8287	0,8206
LNG	1	0,8354	0,6617	2,2484
TANKERS	1	0,5307	0,4538	0,4973
DRY	1	0,8005	0,6153	0,6613

Στο διάγραμμα παρατηρούμε ότι οι κατηγορίες tanker, container και dry κυμαίνονται για όλο το χρονικό διάστημα που εξετάζουμε κάτω της μονάδας. Όπως επίσης και τα lng μόνο για τη χρονιά 2012 κάνουν μια εντυπωσιακή άνοδο σε ποσοστιαία μεταβολή κατά 2,24. αυτό σημαίνει γενικότερα ότι όλες οι κατηγορίες τουλάχιστον για τα τρία πρώτα χρόνια αντιμετώπιζαν πρόβλημα άμεσης ρευστότητας.

Ειδικότερα η κατηγορία των tankers σημείωσε την πιο καθοδική πορεία λόγω του ότι τα διαθέσιμα της μειώθηκαν μέχρι το 2010 κατά 32%. Για τα έτη 2011 και 2012 κρατάει σταθερά πορεία πολύ χαμηλότερα της μονάδας. Αυτό υποδηλώνει στασιμότητα στην παραγωγικότητα και αποδοτικότητα της. Επίσης παρόμοια πορεία στο δείκτη ειδικής ρευστότητας παρουσιάζει και η κατηγορία των container καθώς τα διαθέσιμα μειώθηκαν κατά 26%. Για τα έτη 2011 και 2012 παρουσιάζει την τιμή του δείκτη σχεδόν κοντά στη μονάδα και αρκετά σταθεροποιημένο σε σχέση με τις υπόλοιπες κατηγορίες. Στην κατηγορία των dry είναι αξιοσημείωτη η αυξομείωση των βραχυχρόνιων υποχρεώσεων που παρουσιάζει καθώς αυτό μας δείχνει μεγάλη αστάθεια και μη προβλεψιμότητα του βραχυπρόθεσμου κόστους.

Τέλος στην κατηγορία των lng παρατηρούμε ότι ο δείκτης μέχρι και το 2011 έχει σταθερά καθοδική πορεία λόγω της ποσοστιαίας μείωσης των διαθεσίμων, ενώ το 2012 λόγω της αύξησης τους κατά 119% σε συνδυασμό με τη μείωση των βραχυχρόνιων υποχρεώσεων κατά 27,2% ο δείκτης έχει φανερά ανοδική πορεία σε ποσοστιαία μεταβολή κατά 2,24 μονάδες. Αυτό υποδηλώνει μεγάλο όγκο πωλήσεων και σωστή διαχείριση των εισροών. Είναι όμως εμφανές ότι όλες οι κατηγορίες μέχρι και το 2011 είχαν αρκετά χαμηλό δείκτη ειδικής ρευστότητας κάτι το οποίο οφείλεται στην παγκόσμια οικονομική κρίση άρα κατά συνέπεια και στη ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών.

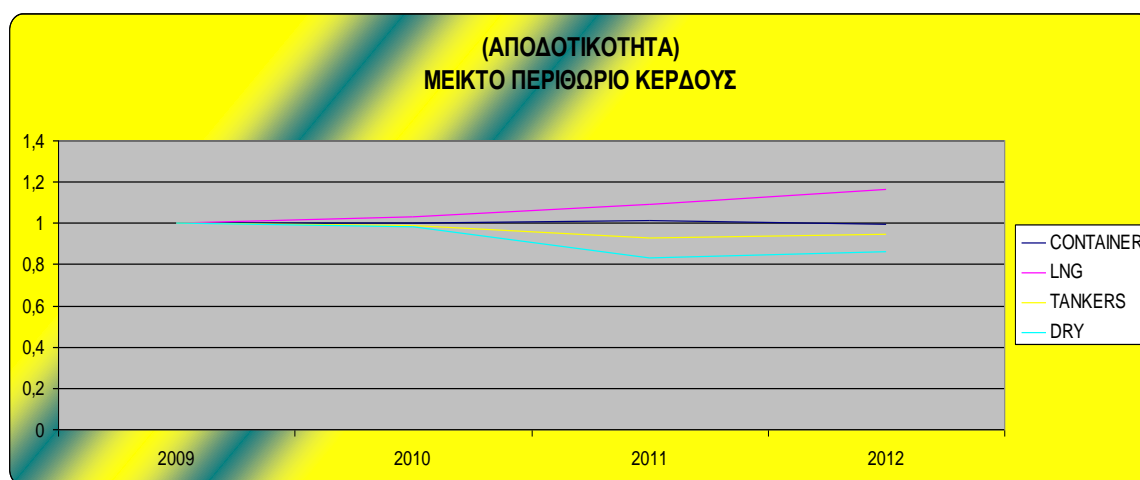
ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Η χρηματοοικονομική ανάλυση της κατάστασης των αποτελεσμάτων χρήσης γίνεται με σκοπό να δούμε εν τέλει κατά πόσο ένας οικονομικός οργανισμός είναι κερδοφόρος. Με τους αριθμοδείκτες αποδοτικότητας μπορούμε ουσιαστικά να αναλύσουμε κατά πόσο τα ενεργά κεφάλαια ενός οικονομικού οργανισμού είναι αποδοτικά για την πραγματοποίηση των κερδών του. Τα κέρδη αποτελούν την κινητήρια δύναμη ενός οργανισμού, διότι αφορούν όλους τους φορείς που ενδιαφέρονται για την πορεία του οργανισμού. Από τους μετόχους που ενδιαφέρονται για την απόδοση του μερίσματος, τους εργαζόμενους που συμβάλουν άμεσα στην επίτευξη της αποτελεσματικότητας ενός οργανισμού και τη διοίκηση που επανεπεδύει τα κέρδη σε νέες επενδύσεις με σκοπό να εξελίξει οικονομικά τον οργανισμό. Για να εξετάσουμε την απόδοση της διοίκησης να διαχειρίζεται αποτελεσματικά τα νέα κεφάλαια ενός οργανισμού εξετάζουμε κατά πόσο ο οργανισμός παρουσιάζει κέρδη, εάν η διαχείριση τους γίνεται με σωστό τρόπο μπορούμε να το διαπιστώσουμε χρησιμοποιώντας τους αριθμοδείκτες αποδοτικότητας οι οποίοι συσχετίζουν τα κέρδη με τις πωλήσεις και τα χρησιμοποιούμενα κεφάλαια έτσι ώστε να υπάρχει ένα οικονομικά σαφές αποτέλεσμα.

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΜΕΙΚΤΟΥ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ

Όπως γνωρίζουμε στους μεγάλους εμπορικούς οργανισμούς ο κύριος παράγοντας που απασχολεί τη διοίκηση είναι το κόστος πωληθέντων που σε μια ναυτιλιακή εταιρεία κάποια από αυτά είναι τα έξοδα λιμένων, τα έξοδα πληρώματος, τα ασφάλιστρα, οι επισκευές και συντηρήσεις που χρειάζονται τα πλοία και κυρίως τα καύσιμα που καταναλώνουν. Με το συγκεκριμένο δείκτη μπορούμε να εξετάσουμε κατά πόσο ένας οργανισμός διαχειρίζεται σωστά τη σχέση μεταξύ πωληθέντων και κόστος πωληθέντων, δηλαδή εάν τα κέρδη του είναι σε θέση να καλύψουν το ρευστό που δαπανήθηκε για την πραγματοποίησή του. Όσο μεγαλύτερος λοιπόν είναι ο δείκτης σημαίνει ότι ο οργανισμός είναι σε θέση να καλύψει μια τυχόν αύξηση του κόστους πωληθέντων χωρίς να ζημιωθεί, όπως για παράδειγμα συμβαίνει συχνά η αυξομείωση των τιμών των καυσίμων που χρησιμοποιούν τα πλοία για τις μετακινήσεις τους. Εάν ο δείκτης είναι χαμηλός τότε σημαίνει ότι η διοίκηση του οργανισμού δεν έχει κάνει σωστή διαχείριση ως προς τον τομέα των αγορών και των πωλήσεων το οποίο έχει άμεσο αντίκτυπο στους δανειστές και πιστωτές της, στους μετόχους της και σε κάθε άμεσα ενδιαφερόμενο καθώς δεν υπάρχει αποδοτικότητα πόσο μάλλον κερδοφορία των κεφαλαίων που επενδύθηκαν.

ΤΥΠΟΣ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗ: ΜΕΙΚΤΑ ΚΕΡΔΗ ΠΡΟΣ ΚΑΘΑΡΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ



ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

ΜΕΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ	2009	2010	2011	2012
CONTAINER		13%	22%	16%
LNG		25%	17%	9,1%
TANKER		-3%	-28%	3%
DRY		12%	-12%	118%

ΚΑΘΑΡΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ	2009	2010	2011	2012
CONTAINER		10%	15%	11%
LNG		21%	12%	5,8%
TANKER		-2%	-15%	3%
DRY		11%	-5%	86%

ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗ

	2009	2010	2011	2012
CONTAINER	1	1,0005	1,0117	0,9974
LNG	1	1,0302	1,0893	1,1673
TANKERS	1	0,9885	0,9313	0,945
DRY	1	0,9866	0,8329	0,8602

Στο διάγραμμα παρατηρούμε ότι όλες οι κατηγορίες παρουσιάζουν πολύ μικρές αυξομειώσεις στο συγκεκριμένο αριθμοδείκτη καθώς όλες κυμαίνονται κοντά στη μονάδα, η κατηγορία lng έχει ανοδική τάση καθώς είχε αυξανόμενο κέρδος για το 2011. την πιο σταθερή πορεία παρουσιάζει η κατηγορία των container

καθώς για όλο το χρονικό διάστημα που εξετάζουμε είναι πολύ κοντά στη μονάδα. Αυτό δείχνει μεν ότι η συγκεκριμένη κατηγορία δεν παρουσίασε εξέλιξη ως προς την κερδοφορία της, αλλά κράτησε σε ισορροπία το κόστος πωληθέντων σε σχέση με τα μεικτά κέρδη.

Η κατηγορία των dry στο διάγραμμα παρουσιάζει την πιο καθοδική πορεία σε σχέση με τις υπόλοιπες και αυτό γιατί ενώ μέχρι και το 2010 ο δείκτης βρίσκεται πολύ κοντά στη μονάδα, το 2011 το μεικτό κέρδος μειώθηκε ποσοστιαία κατά 12% οπότε και ο δείκτης παρέμεινε υπό της μονάδας και για το έτος 2012.

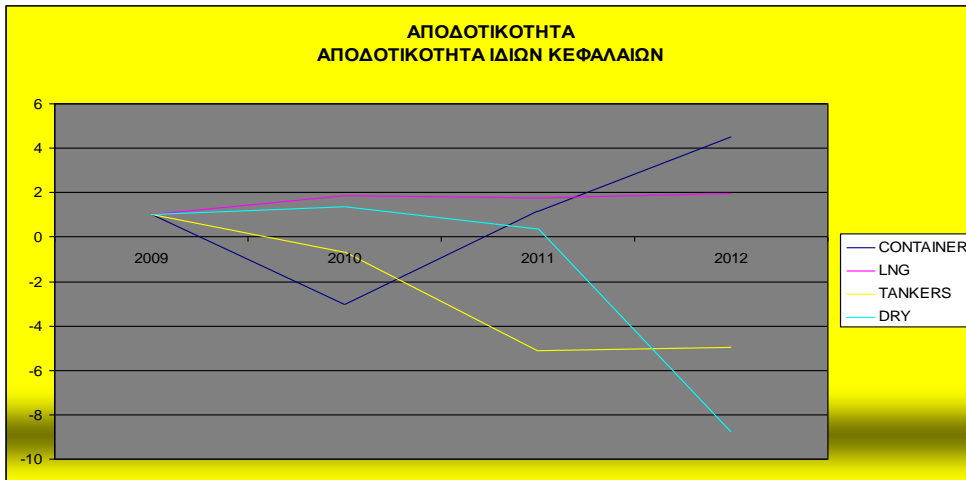
Επίσης για την κατηγορία των tankers παρατηρούμε ότι μέχρι κι το έτος 2010 ο δείκτης είναι σχεδόν στη μονάδα, που σημαίνει ότι η ισορροπία μεταξύ του κέρδους και του κόστους πωληθέντων είναι οριακή, για τα έτη 2011 και 2012 αντίστοιχα ο δείκτης είναι στο 0,93 και 0,94 αντίστοιχα λόγω του ότι μειώθηκε το μεικτό κέρδος κατά 28% για το έτος 2011, ενώ το 2012 αυξήθηκε μόλις 3%.

Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι η κατηγορία lng παρουσίασε την καλύτερη πορεία του δείκτη μεικτού περιθωρίου κέρδους.

ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

Με τον αριθμοδείκτη αυτόν ουσιαστικά μπορούμε να εξετάσουμε κατά πόσο ένας οικονομικός οργανισμός είναι σε θέση από τα ίδια κεφάλαια να δημιουργήσει κέρδη. Δηλαδή δείχνει αν τα ίδια κεφάλαια που οι επενδυτές και οι μέτοχοι του οικονομικού οργανισμού επένδυσαν καρποφόρησαν. Ο παράγοντας που επηρεάζει την αποδοτικότητα των ιδίων κεφαλαίων είναι απόδοση του ενεργητικού και απόδοση του συντελεστή μόχλευσης. Συνεπώς αν η απόδοση των παραπάνω αυξηθεί τότε θα αυξηθεί και η αποδοτικότητα των ιδίων κεφαλαίων, και το αντίστροφο. Επίσης τα ίδια κεφάλαια μπορούν να μεταβληθούν αν γίνει αύξηση μετοχικού κεφαλαίου μέσω ρευστού ή αν γίνει αναπροσαρμογή της αξίας των περιουσιακών στοιχείων του οικονομικού οργανισμού. Αν λοιπόν ο οικονομικός οργανισμός έχει κεφάλαια που δεν απασχολούνται πλήρως, έχει ανεπαρκής διοίκηση, χαμηλή παραγωγικότητα ή λειτουργεί υπό δυσμενείς οικονομικές συνθήκες, τότε ο αριθμοδείκτης της αποδοτικότητας των ιδίων κεφαλαίων θα είναι χαμηλός. Αντίθετα για να είναι υψηλός ο συγκεκριμένος αριθμοδείκτης, απαιτείται σωστή διαχείριση των ιδίων κεφαλαίων, σωστή διοίκηση με σκοπό την ορθή λήψη αποφάσεων και να υπάρχουν οικονομικές συνθήκες που ο οργανισμός να είναι σε θέση να ευημερήσει.

ΤΥΠΟΣ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗ: ΚΕΡΔΗ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ



ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ	2009	2010	2011	2012
CONTAINER		-246%	12%	-79%
LNG		48%	22%	60,9%
TANKER		-247%	12%	22%
DRY		71%	-82%	-1040%

ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	2009	2010	2011	2012
CONTAINER		-5%	13%	10%
LNG		3%	19%	50,4%
TANKER		5%	-25%	-17%
DRY		16%	-1%	-10%

ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΗ

	2009	2010	2011	2012
CONTAINER	1	-3,021	1,1883	4,4925
LNG	1	1,8393	1,7779	1,9677
TANKERS	1	-0,681	-5,096	-4,981
DRY	1	1,3599	0,392	-8,809

Στο διάγραμμα παρατηρούμε ότι την πιο σταθερή πορεία παρουσιάζει η κατηγορία Ing. Με μικρές αυξομειώσεις του δείκτη λόγο του ότι οι ποσοστιαίες μεταβολές των κερδών αλλά και των ιδίων κεφαλαίων ήταν συνοχικές. Αυτό δείχνει οικονομική σταθερότητα της συγκεκριμένης κατηγορίας ιδίως ως προς τα κέρδη όπου όταν το χρονικό διάστημα το οποίο εξετάζουμε είναι οικονομικά ασταθές, τα κέρδη συνήθως είναι δύσκολο να παρουσιάσουν σταθερή πορεία.

Η κατηγορία των container παρουσίασε τις μεγαλύτερες αυξομειώσεις λόγω του ότι οι ποσοστιαίες μεταβολές των καθαρών κερδών ήταν έντονες ιδίως για το έτος 2010 όπου τα κέρδη μειώθηκαν κατά 246% ενώ το 2011 αυξήθηκαν κατά μόλις 12% και το 2012 μειώθηκαν ξανά κατά 79%. Αυτό δείχνει ότι η αποδοτικότητα των ιδίων κεφαλαίων ίσως επηρεάστηκε περισσότερο από εξωγενείς παράγοντες όπως για παράδειγμα η μειωμένη ζήτηση της αγοράς να είχε αντίκτυπο τη μείωση των πωλήσεων (δηλαδή το κλείσιμο συμφωνιών) άρα κατά συνέπεια και των κερδών.

Η κατηγορία των dry μέχρι και το 2010 έδειχνε ικανοποιητικά την πορεία του δείκτη αποδοτικότητας των ιδίων κεφαλαίων της καθώς ήταν άνω της μονάδας, μετά παρουσίασε αρκετά χαμηλό δείκτη καθώς μετά το 2011 ο δείκτης έπεσε κατακόρυφα και μειώθηκε μέχρι 8,8 μονάδες λόγω της μεγάλης ποσοστιαίας μείωσης των κερδών.

Τέλος, η κατηγορία των tankers μπορούμε να πούμε ότι στο σύνολο ο δείκτης κυμαίνεται κάτω της μονάδας και αυτό συνέβη λόγω της μεγάλης ποσοστιαίας μείωσης των κερδών κατά το έτος 2010 που ήταν κατά 247%. Έτσι ο δείκτης για το 2011 μειώθηκε στις μείον 5,09 μονάδες και το 2012 έδειξε μια μικρή βελτίωση στις μείον 4,9 μονάδες λόγω της αύξησης των κερδών κατά 22%.

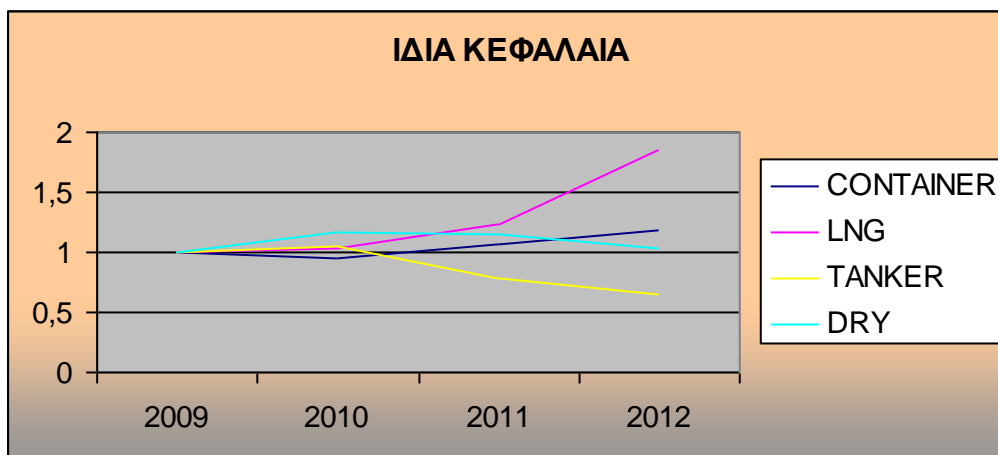
ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΛΟΓΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΓΕΘΩΝ

Σε αυτό το κεφάλαιο θα αναλύσουμε και θα συγκρίνουμε ποσοστιαία βασικά λογιστικά μεγέθη που αντλήθηκαν από κάθε ισολογισμό για κάθε κατηγορία πλοίων. Λογιστικά μεγέθη ονομάζουμε τα νομισματικά ποσά που απεικονίζονται σε έναν ισολογισμό.

ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

Τα ίδια κεφάλαια ανήκουν στο παθητικό ενός ισολογισμού και αυτό διότι αποτελείται από το μετοχικό κεφάλαιο δηλαδή το κεφάλαιο που έχουν επενδύσει οι μέτοχοι της επιχείρησης, από τα αποθεματικά τα οποία είναι ουσιαστικά κέρδη τα οποία προαιρετικά δεν έχουν διανεμηθεί στους μετόχους αλλά κρατούνται για την επένδυση νέων επιχειρηματικών κινήσεων, από το τακτικό αποθεματικό που είναι ένα ποσοστό κεφαλαίου που η εταιρεία υποχρεούται να κρατάει σε περίπτωση χρηματοοικονομικού κινδύνου έτσι ώστε να καλύψει τη ζημιά.

Τα ίδια κεφάλαια αποτελούν μακροχρόνιο λογαριασμό στην επιχείρηση διότι αποτελούνται από κεφάλαια που σηματοδοτούν τη βιωσιμότητα και τη σωστή λειτουργία της επιχείρησης καθώς επίσης αποφέρουν κέρδη στους μετόχους της αν προκύψουν κέρδη εις νέον κατά τη νέα χρονιά.



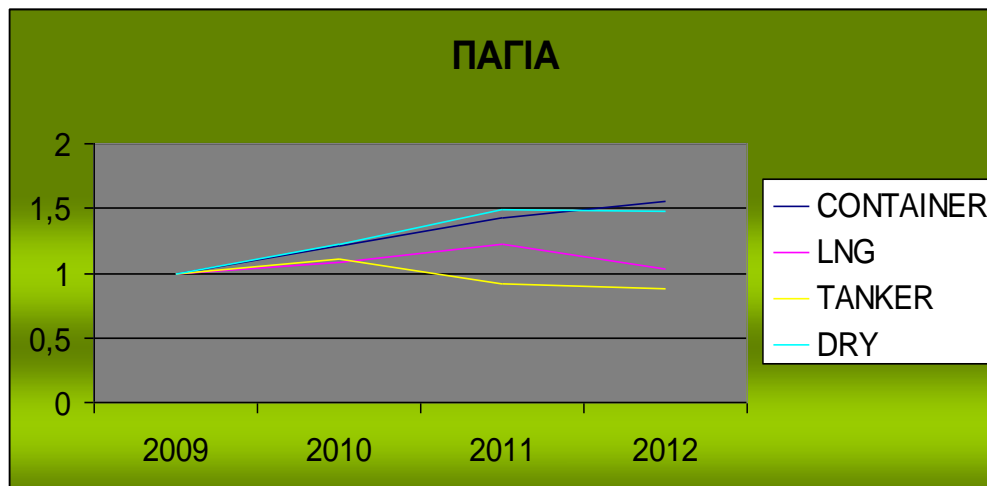
Στο διάγραμμα παρατηρούμε ότι τα container παρουσιάζουν την πιο σταθερή πορεία για τα τέσσερα έτη ενώ τα tanker μετά το 2010 παρουσιάζουν καθοδική πορεία και καταλήγουν υπό της μονάδας. Αυτό σημαίνει ότι δεν είναι αξιόπιστη από τη στιγμή που αντλούν κεφάλαιο από τα ίδια κεφάλαια που είναι από τα πιο βασικά στοιχεία στον ισολογισμό. Παρόμοια πορεία παρουσιάζουν και τα dry με τη διαφορά ότι η ποσοστιαία μεταβολή που παρουσιάζει ο δείκτης δεν είναι υπό της μονάδας που σημαίνει ότι παρά τους χρηματοοικονομικούς κινδύνους αυτή η κατηγορία προφανώς είχε το περιθώριο και άντλησε από άλλους λογαριασμούς κεφάλαια.

Τέλος παρατηρούμε ότι τα lng παρουσιάζουν εμφανή αύξηση των ιδίων κεφαλαίων κατά τη διάρκεια των τεσσάρων ετών. Αυτό σημαίνει ότι η κατηγορία αυτή έχει ανοδική τάση καθώς είτε αύξησε το μετοχικό της κεφάλαιο είτε είχε το περιθώριο να κρατήσει αποθεματικό για μελλοντική χρήση του.

ΠΑΓΙΑ

Τα πάγια περιουσιακά στοιχεία είναι τα αγαθά, τα αντικείμενα, οι κτηριακές εγκαταστάσεις και τα δικαιώματα που χαρακτηρίζουν και παραμένουν στην κατοχή ενός οικονομικού οργανισμού μακροχρόνια ή και με τη λήξη του. Τα πάγια διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες, τα ενσώματα πάγια που είναι υλικά αγαθά, όπως κτίρια, μηχανήματα, έπιπλα και λοιπός εξοπλισμός, όπως επίσης συγκεκριμένα για τις ναυτιλιακές εταιρείες τα πλοία που της ανήκουν. Τις ασώματες ακινητοποιήσεις που ουσιαστικά είναι αγαθά αλλά χωρίς υλική υπόσταση όπως η επωνυμία, η φήμη, η πελατεία και η πνευματική ιδιοκτησία που ο οικονομικός οργανισμός έχει αποκτήσει.

Ενώ η Τρίτη κατηγορία είναι τα έξοδα πολυετούς απόσβεσης τα οποία επειδή εξυπηρετούν για ολόκληρο το διάστημα ζωής του οργανισμού δεν αποσβένονται τη χρονιά που πραγματοποιούνται. Πρακτικά είναι το αρχικό κεφάλαιο που τοποθετείται για την ίδρυση και οργάνωση της μητρικής εταιρείας αλλά και οποιουδήποτε υποκαταστήματος προκύψει.



Στο διάγραμμα παρατηρούμε ότι οι κατηγορίες dry και container παρουσιάζουν σταθερή και αυξητική πορεία άνω της μονάδας. Αυτό υποδηλώνει ότι είναι και οι δύο αξιόπιστες κατηγορίες καθώς δεν αντλούν κεφάλαια από τα περιουσιακά τους στοιχεία τα οποία θεωρούνται από τους πιο σημαντικούς λογαριασμούς σε μια ναυτιλιακή εταιρεία. Η κατηγορία των tanker ενώ μέχρι και το 2010 ήταν σχετικά άνω της μονάδας, για τα έτη 2011 και 2012 κινείται υπό της μονάδας, το οποίο σημαίνει ότι είτε αντλήθηκαν κεφάλαια με σκοπό την κάλυψη κάποιων ζημιών, είτε ότι προέβυσαν σε πώληση περιουσιακού στοιχείου (όπως πλοίο) λόγω μειωμένης ζήτησης.

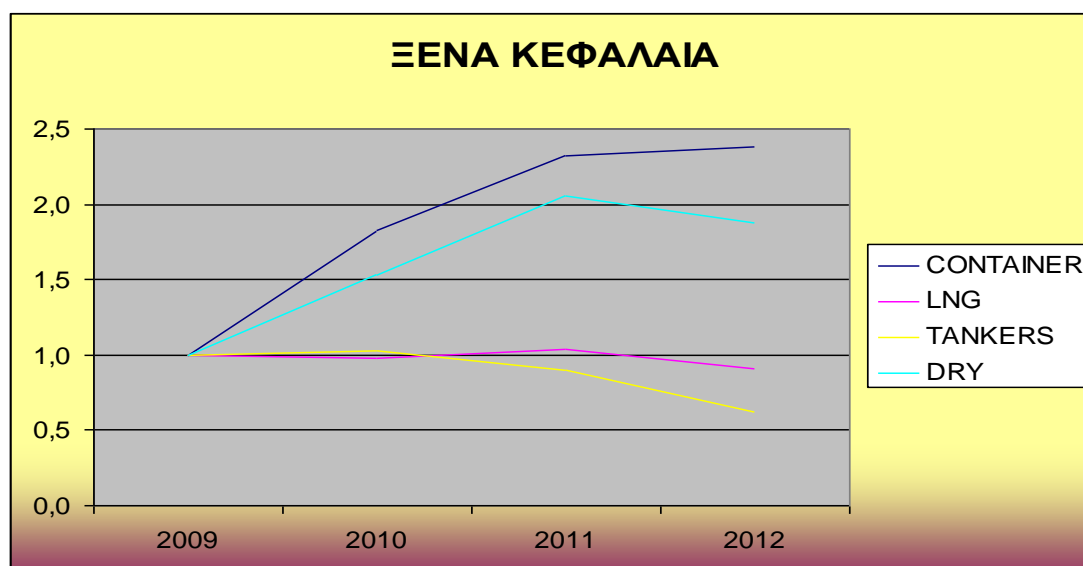
Η κατηγορία lng παρατηρούμε ότι ναι μεν για όλα τα χρόνια βρίσκεται άνω της μονάδας, όμως ενώ το έτος 2011 η καμπύλη αυξήθηκε, το 2012 μειώθηκε στα επίπεδα που παρουσίασε το 2009. Αυτό σημαίνει ότι το 2011 προστέθηκε κάποιο περιουσιακό στοιχείο και η καμπύλη είχε ανοδική πορεία, το 2012 μειώθηκε ξανά. Αυτό δείχνει αστάθεια στην κατηγορία αυτή καθώς τα πάγια περιουσιακά στοιχεία θεωρούνται στοιχεία του ισολογισμού που αλλάζουν δυσκολότερα από τα υπόλοιπα.

ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

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

Τα ξένα κεφάλαια χωρίζονται σε δύο κατηγορίες, τα μακροπρόθεσμα που είναι τα μακροπρόθεσμα τραπεζικά δάνεια, η άντληση ομολογιακών δανείων και γενικότερα κεφάλαια που έχουν αντληθεί από τρίτους που ουσιαστικά πρέπει να εξοφληθούν τμηματικά κατά την πολυετή διάρκεια τους.

Η δεύτερη κατηγορία είναι τα βραχυπρόθεσμα κεφάλαια τα οποία κατά βάση εξοφλούνται κατά τη διάρκεια του σύνηθες κυκλώματος του οικονομικού οργανισμού, δηλαδή σε χρονικό διάστημα που μπορεί να είναι μεγαλύτερο ή μικρότερο της λογιστικής χρήσης. Βραχυπρόθεσμα κεφάλαια θεωρούνται, η αγορά αγαθών με πίστωση μικρότερη του έτους, η χρήση παροχών προς τρίτους, όπως το νερό και το ρεύμα, και η λήψη βραχυπρόθεσμων δανείων.

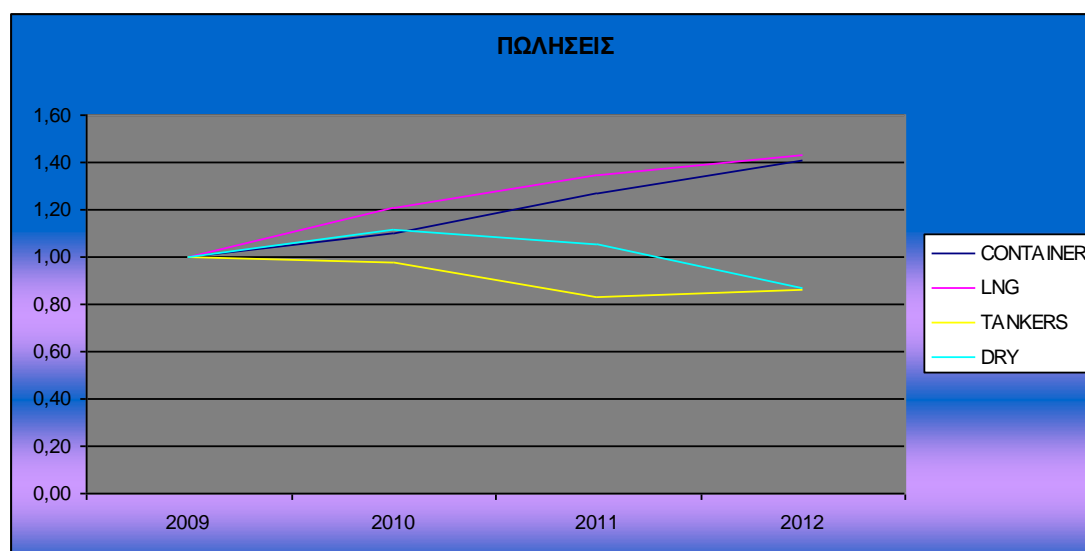


Στο διάγραμμα παρατηρούμε ότι η καμπύλη για την κατηγορία των tankers μετά το 2010 μειώνεται υπό της μονάδας. Αυτό σημαίνει ότι έχει μειώσει στο ελάχιστό τις δανειακές της υποχρεώσεις και έτσι έχει το περιθώριο τα κέρδη που εισπράττει να τα χρησιμοποιεί για νέες επενδύσεις.

Η κατηγορία των lng ακολουθεί περίπου την ίδια πορεία με τα tankers με τη διαφορά ότι οι αυξομειώσεις της καμπύλης κυμαίνονται κοντά στη μονάδα. Για την κατηγορία των container παρατηρούμε ότι καθόλη τη διάρκεια των ετών η καμπύλη είναι συνεχώς αυξανόμενη με τη μεγαλύτερη ένδειξη το 2012 που ο δείκτης ήταν κοντά στις 2,5 μονάδες. Αυτό σημαίνει ότι η κατηγορία αυτή δανείζεται συνεχώς νέα ξένα κεφάλαια, κάτι το οποίο δεν αποτελεί θετικό στοιχείο για την αποδοτικότητα της καθώς δείχνει ότι δεν εισρέουν ικανοποιητικά νέα κεφάλαια για την αξιοποίησή τους. Παρόμοια πορεία παρουσιάζει και η κατηγορία των dry καθώς το 2011 άγγιξε τις 2 μονάδες, όμως το 2012 παρατηρούμε μια μικρή βελτίωση του δείκτη.

ΠΩΛΗΣΕΙΣ

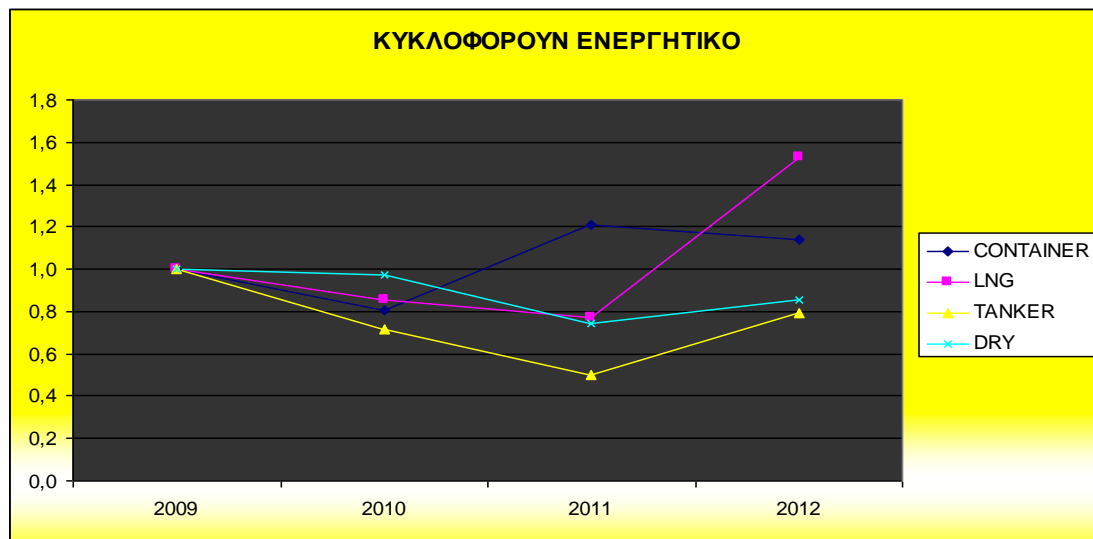
Ο όρος “πωλήσεις” χρησιμοποιείται κυρίως για τις εμπορικές και τις βιομηχανικές επιχειρήσεις, ενώ ο όρος “κύκλος εργασιών” για τις κατασκευαστικές εταιρίες ή τις εταιρίες παροχής υπηρεσιών. Είναι η συνολική αξία των προϊόντων ή υπηρεσιών που προσφέρει ένας οργανισμός στην αγορά. Αποτελεί το βασικότερο στοιχείο για τη διαδικασία αποτίμησης ενός οικονομικού οργανισμού και κατά συνέπεια εφόσον είναι εισηγμένος στο χρηματιστήριο, για την εξαγωγή της δίκαιης τιμής των μετοχών του. Στην κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης μπορούμε να βρούμε το συγκεκριμένο λογιστικό μέγεθος το οποίο αποτελεί την κινητήρια δύναμη για κάθε οργανισμό. Μέσω των πωλήσεων προκύπτουν οι εισροές και το κέρδος που χωρίς αυτό δεν μπορεί να υπάρξει αποδοτικότητα, δραστηριότητα και παραγωγικότητα σε έναν οικονομικό οργανισμό. Συγκεκριμένα οι πωλήσεις μιας ναυτιλιακής εταιρείας που έχει στην κατοχή της εμπορικά πλοία θεωρούνται οι ναυλώσεις που έχει κλείσει για τη μεταφορά προϊόντων.



Στο διάγραμμα παρατηρούμε ότι μεγαλύτερο κύκλο εργασιών παρουσιάζει η κατηγορία lng με αυξανόμενη καμπύλη για όλο το χρονικό διάστημα που αναλύουμε με τον δείκτη τελικά να αγγίζει το 1,4. Παρόμοια πορεία παρουσιάζει και η κατηγορία των container που είχε επίσης παράλληλα αυξανόμενη πορεία ενώ το 2012 να συγκλίνει με την τιμή του δείκτη των lng(1,4). Σε αντίθεση με τα παραπάνω, η κατηγορία των dry μέχρι το έτος 2010 έχει ανοδική τάση άνω της μονάδας, όμως για τα έτη 2011 και 2012 ο δείκτης ήταν στο 1,05 και 0,87 αντίστοιχα. Συγκριτικά με τις υπόλοιπες κατηγορίες, τα tankers είχαν αρκετά καθοδική πορεία όσον αφορά τον κύκλο εργασιών τους. Συγκεκριμένα, ενώ το 2010 ο δείκτης ήταν οριακά κοντά στη μονάδα, το 2011 άγγιξε τις 0,83 μονάδες και το 2012 τις 0,86. Αυτό δείχνει ότι οι πωλήσεις της συγκεκριμένης κατηγορίας δεν ήταν σε θέση να παρουσιάζουν ικανοποιητικά κέρδη αλλά και εισροές που θα κάλυπταν τρέχουσες υποχρεώσεις. Συμπερασματικά, τα lng για το έτος 2009 μέχρι 2012 παρουσίασαν τον αποδοτικότερο κύκλο εργασιών σε σχέση με τις υπόλοιπες τρεις κατηγορίες.

ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ

Το ενεργητικό διακρίνεται στο κυκλοφορούν ενεργητικό και στο πάγιο ενεργητικό. Το κυκλοφορούν ενεργητικό απαρτίζεται από περιουσιακά στοιχεία σύντομης διάρκειας όπως οικονομικά μεγέθη που ρευστοποιούνται άμεσα ή είναι στη μορφή μετρητών. Στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού αποτελούν τα αποθέματα ενός οικονομικού οργανισμού τα οποία είναι η αξία των πρώτων υλών των έτοιμων προϊόντων, οι λογαριασμοί εισπρακτέοι, δηλαδή τα προϊόντα ή οι υπηρεσίες που έχουν πωληθεί αλλά δεν έχουν εισπραχθεί ακόμη, και τα διαθέσιμα που είτε είναι ταμειακά διαθέσιμα, είτε καταθέσεις μετρητών σε τραπεζικούς λογαριασμούς, είτε ρευστοποιήσιμα χρεόγραφα. Το κυκλοφορούν ενεργητικό ουσιαστικά μας δείχνει κατά πόσο ένας οργανισμός έχει οικονομική δραστηριότητα δηλαδή από την αγορά στην παραγωγή και έπειτα στην πώληση, και ορίζει κατά πόσο είναι άμεσα ανταποκρίσιμος στην οποιαδήποτε οικονομική αλλαγή που μπορεί να υπάρξει από το εξωγενές και το ενδογενές περιβάλλον.

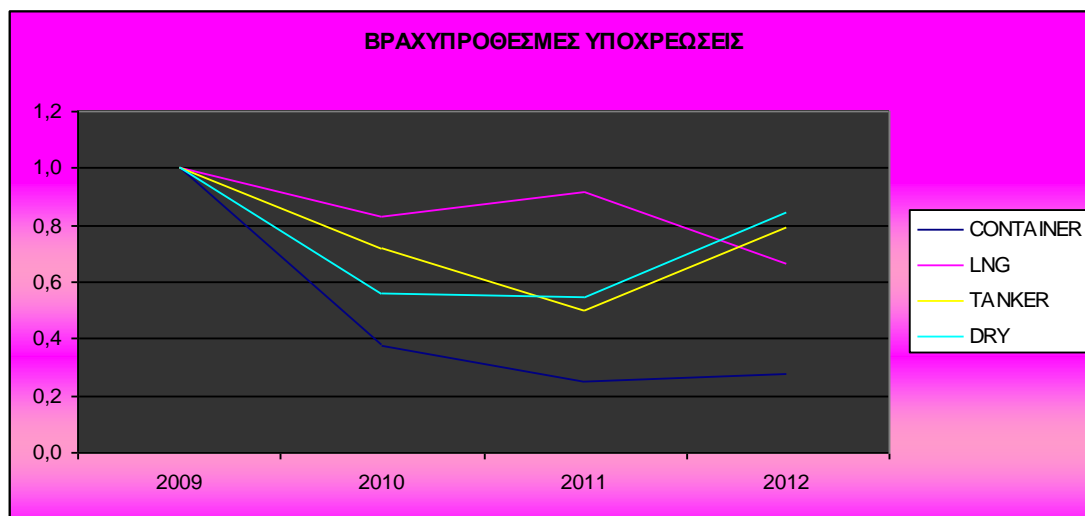


Στο διάγραμμα παρατηρούμε ότι μεγαλύτερες ποσοστιαίες μεταβολές του κυκλοφορούντος ενεργητικού παρουσιάζει η κατηγορία των lng, ενώ το 2010 ο δείκτης ήταν 0,8 το 2012 άγγιξε το 1,5. Αυτό δείχνει αύξηση της παραγωγικής διαδικασίας καθώς εισρέουν περισσότερα κεφάλαια άρα κατά συνέπεια έκανε περισσότερες πωλήσεις. Αντίστοιχη αυξομείωση του δείκτη παρατηρούμε και στην κατηγορία των container καθώς το 2010 ο δείκτης ήταν στις 0,8 μονάδες, το 2011 αυξήθηκε στις 1,2 μονάδες και το 2012 μειώθηκε ξανά στις 1,1 μονάδες. Αυτό υποδηλώνει αστάθεια για τη συγκεκριμένη κατηγορία και μπορεί να οφείλεται στην αυξομείωση της ζήτησης που είχε η συγκεκριμένη κατηγορία πλοίων. Η κατηγορία των tanker και των dry παρουσιάζουν κοινή πορεία στην καμπύλη του κυκλοφορούντος ενεργητικού καθώς οι αυξομειώσεις του δείκτη αυτού αλλάζουν παράλληλα. Συγκεκριμένα η κατηγορία των tanker το 2011 άγγιξε τις 0,5 μονάδες κα το 2012 τις 0,8 μονάδες. Παρατηρούμε ότι ο δείκτης δεν είναι καλός καθώς είναι υπό της μονάδας, ενώ αντίστοιχα για τα dry το 2011 ο δείκτης ήταν στις 0,7 μονάδες ενώ το 2012 στις 0,9. Αυτό υποδηλώνει τη μειωμένη παραγωγικότητα των κατηγοριών και κατά συνέπεια τη μειωμένη αποδοτικότητά τους.

ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

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

Είναι όλα τα τρέχοντα έξοδα που μπορεί να έχει ένας οικονομικός οργανισμός που συντελούν στη λειτουργία του και τη βιωσιμότητά του, σε περίπτωση που οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις είναι αναλογικά περισσότερες από άλλους λογαριασμούς του ενεργητικού τότε η ρευστότητα του οργανισμού πλήττεται καθώς οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις εξοφλούνται μέσω των διαθεσίμων.

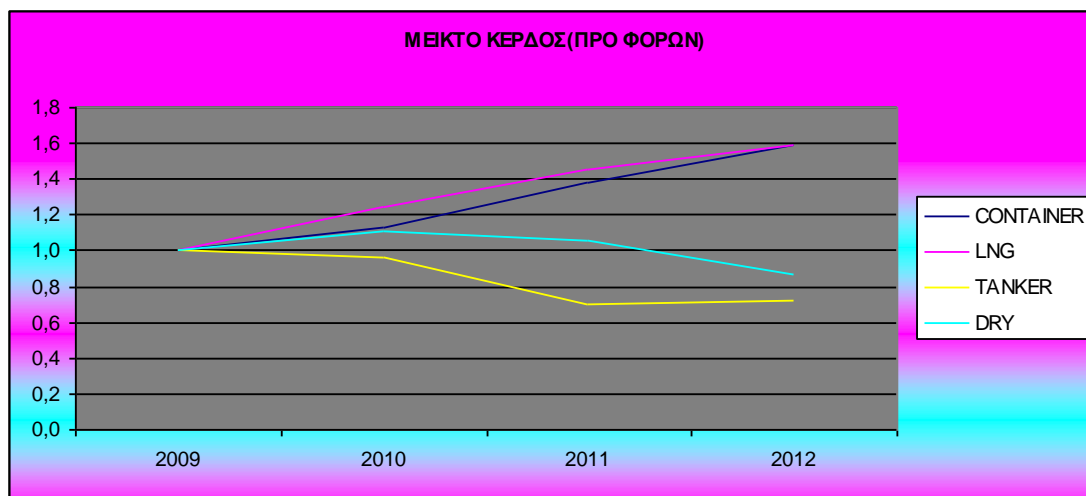


Στο διάγραμμα παρατηρούμε ότι η κατηγορία των container παρουσιάζει αρκετά μειωμένη καμπύλη σε σχέση με τις υπόλοιπες τρεις κατηγορίες. Στη συγκεκριμένη περίπτωση αυτό είναι θετικό καθώς σημαίνει ότι έχει μειωμένες βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις άρα κατά συνέπεια και μειωμένα λειτουργικά έξοδα. Η κατηγορία των tanker παρουσιάζει μείωση της καμπύλης μέχρι και το 2011 που άγγιξε το 0,5 ενώ για το 2012 αυξήθηκε στο 0,8. Αυτό σημαίνει ότι αυξήθηκαν οι υποχρεώσεις της σε τρίτους κάτι που μπορεί να επηρεάσει τη ρευστότητα και την κερδοφορία της. Μεγάλες αυξομειώσεις παρουσιάζει η κατηγορία των dry καθώς το 2010 ο δείκτης άγγιξε τις 0,6 μονάδες. Αντίστοιχα το 2011 μειώθηκε στις 0,5 και το 2012 αυξήθηκε στις 0,8 μονάδες. Αυτό δείχνει αστάθεια του δείκτη των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων κάτι το οποίο δεν διευκολύνει τη χρησιμοποίηση των νέων κεφαλαίων προς την επανεπένδυσή τους. Η κατηγορία των lng παρουσιάζει τον υψηλότερο δείκτη καθώς το 2011 άγγιξε τις 0,9 μονάδες. Αυτό σημαίνει ότι για τη χρονιά αυτή τα περισσότερα νέα κεφάλαια χρησιμοποιήθηκαν για την κάλυψη των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων. Όμως το 2012 ο δείκτης μειώθηκε αισθητά στις 0,7 μονάδες κάτι που σημαίνει την αύξηση του περιθωρίου κέρδους της κατηγορίας αυτής.

ΜΕΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ

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

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



Στο διάγραμμα παρατηρούμε ότι η κατηγορία των lng και των container παρουσιάζουν παράλληλη πορεία. Αυτό σημαίνει ότι η ζήτηση των αγορών για τη χρησιμοποίηση των δύο αυτών κατηγοριών πλοίων είναι παρόμοια καθώς μέσω του μεικτού κέρδους βλέπουμε τις πωλήσεις που έχουν πραγματοποιήσει. Συγκεκριμένα η κατηγορία των lng παρουσίασε μεγαλύτερη καμπύλη με την ανώτερη τιμή να αγγίζει το 2012 το 1,6 εξίσου με τα container. Η κατηγορία των tanker παρατηρούμε ότι έχει την πιο μειωμένη καμπύλη σε σχέση με τις υπόλοιπες κατηγορίες με κατώτερη τιμή το 2011 στο 0,7. Αυτό δείχνει μειωμένο κύκλο εργασιών άρα κατά συνέπεια και μειωμένο κέρδος. Η κατηγορία των dry παρατηρούμε ότι μέχρι το 2011 κυμαίνεται άνω της μονάδας με μέγιστη τιμή τις 1,1 μονάδες ενώ το 2012 μειώνεται η τιμή στις 0,9 μονάδες. Κατά συνέπεια η κατηγορία που παρουσίασε την καλύτερη και ανοδικότερη πορεία στο σύνολό της ήταν η κατηγορία των lng.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ CAPITAL LINK

Από το 1995 η capital link μια από τις κορυφαίες εταιρείες επενδυτικών σχέσεων, χρηματοοικονομικών συμβούλων και επικοινωνιών έχει βοηθήσει ιδρύματα, χρηματιστηριακές και επιχειρήσεις να ενισχύσουν την αξία των μετοχικών κεφαλαίων εντοπίζοντας τη σωστή επιχειρηματική δραστηριότητα έτσι ώστε να επωφεληθούν μέσω των ευνοϊκών χρηματοδοτικών προγραμμάτων και τις ευκαιρίες αγοράς κεφαλαίων και να έχουν πρόσβαση και σε άλλες παγκόσμιες αγορές. Η capital link προσφέρει μια πλήρη σειρά υπηρεσιών συμπεριλαμβανομένων των στρατηγικών και εταιρικών συμβούλων, επενδυτικών σχέσεων, σχέσεις με τα ΜΜΕ, την παγκόσμια βιομηχανία και τη διοργάνωση εταιρικών εκδηλώσεων. Η προνοητική προσέγγιση που έχει η capital link ενσωματώνει επενδυτικές σχέσεις, τεχνολογία πληροφοριών και μέσω ενημέρωσης, ενισχύει την εγρήγορση και το όνομα του πελάτη που στοχεύουν σε αναλυτές ή ιδιώτες επενδυτές και στα οικονομικά μέσα ενημέρωσης μέσω εκτεταμένων και ισχυρών πλατφορμών marketing.

Η έδρα της είναι στη Νέα Υόρκη και έχει γραφεία στο Λονδίνο, στην Αθήνα και στο Οσλο. Συνεργάζεται με την πλειοψηφία των χρηματιστηρίων της Αμερικής και της Ευρώπης και του Χονγκ Κονγκ. Η Paris Bourse ήταν ο κύριος πελάτης της capital link όταν η εταιρεία ξεκίνησε το 1995. Η capital link διοργανώνει παρουσιάσεις σε επενδυτές των ΗΠΑ για τους υπουργούς οικονομικών της Πορτογαλίας, της Βουλγαρίας, της Γαλλίας καθώς και της Ελλάδας. Έχει συνεργαστεί με μια λίστα από εταιρείες και οργανισμούς που ασχολούνται με αγορές κεφαλαίων από διάφορες χώρες όπως ο Καναδάς, η Χιλή, η Κίνα, η Κύπρος, η Γαλλία, το Χονγκ Κονγκ, η Γερμανία, η Ελλάδα, η Ιρλανδία, η Ιταλία, η Πορτογαλία, η Ρωσία, η Σιγκαπούρη, η Ισπανία, η Ελβετία, η Αγγλία και οι ΗΠΑ.

Το πελατολόγιο της έχει εξαπλωθεί σε διάφορους τομείς όπως τα τραπεζικά, τα οικονομικά, τα κατασκευαστικά, τα χημικά, τα τρόφιμα και ποτά, οι ασφαλιστικές, η πληροφορική, τα ορυχεία, η ενέργεια και το πετρέλαιο, τα φαρμακευτικά και καλλυντικά, τηλεπικοινωνίες και μεταφορές.

Η capital link θεωρείται παγκόσμιος ηγέτης στις επενδυτικές δραστηριότητες, στον τομέα της ναυτιλίας καθώς και στους συναφείς τομείς της ενέργειας και των εμπορευμάτων. Συνεργάζεται με την πλειοψηφία των ναυτιλιακών εταιρειών που είναι εισηγμένες στα Αμερικάνικα χρηματιστήρια, στο Λονδίνο και στο Μιλάνο. Η capital link συνεργάζεται με χρηματοοικονομικούς αναλυτές, επενδυτές, τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, τις επενδυτικές και εμπορικές τράπεζες. Έχει δημιουργήσει την πιο εκτεταμένη και αποτελεσματική πλατφόρμα για τη σύνδεση των ναυτιλιακών εισηγμένων εταιρειών με την επενδυτική κοινότητα στην Ευρώπη και τις ΗΠΑ. Έτσι θεωρείται ένας εξαιρετικός οργανισμός όχι μόνο στην επενδυτική κοινότητα αλλά και στο ναυτιλιακό κλάδο αφού οι πλατφόρμες της συνδέουν τη ναυτιλία, τους επενδυτές και τους χρηματιστές ανά τον κόσμο.

Οι ναυτιλιακοί χρηματιστηριακοί δείκτες είναι μία πρωτοβουλία ορόσημο της Capital Link. Οι δείκτες αυτοί που καταρτίζονται από την Capital Link δίνουν τη δυνατότητα στους επενδυτές να παρακολουθήσουν την χρηματιστηριακή εξέλιξη όλων των ναυτιλιακών μετοχών που είναι εισηγμένες στα Αμερικάνικα χρηματιστήρια, την τάση ανά κλάδο και ανά μεμονωμένη μετοχή, και να τις συγκρίνουν μεταξύ τους ή και με άλλους χρηματιστηριακούς ή ναυτιλιακούς δείκτες. Στο κεφάλαιο αυτό θα δούμε σε πρακτικό επίπεδο την εφαρμογή τους.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥΣ

Η εταιρεία capital link το 2009 εισήγαγε τους νέους ναυτιλιακούς δείκτες που υπολογίζονται καθημερινά με βάση την κεφαλαιοποίηση των μετοχών που περιλαμβάνουν. Ουσιαστικά καταγράφουν στο σύνολο της κάθε κατηγορίας την τάση της αγοράς και ο στόχος των δεικτών αυτών είναι να μπορούν οι επενδυτές, καθώς και όλοι οι συμμετέχοντες στην ναυτιλιακή αγορά να παρακολουθούν καλύτερα την απόδοση των μετοχών των ναυτιλιακών εταιρειών, καθώς και της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εισηγμένες στα Αμερικάνικα χρηματιστήρια περιλαμβάνονται στο κύριο δείκτη, τον Capital Link Maritime Index. Εκτός από τον κύριο δείκτη (Capital Link Maritime Index), μια εταιρεία μπορεί να περιλαμβάνεται σε επιπλέον δείκτες, όπως στον δείκτη του κλάδου που δραστηριοποιείται κατά κύριο λόγο και το μεικτό δείκτη του στόλου.

Οι εταιρείες που λειτουργούν το εξήντα ή και περισσότερο τοις εκατό του συνολικού στόλου τους σε έναν κλάδο, περιλαμβάνονται στο συγκεκριμένο κλαδικό δείκτη. Οι επιχειρήσεις που λειτουργούν τουλάχιστον το ένα τρίτο του συνόλου των στόλων τους σε άλλους κλάδους, περιλαμβάνονται και στο μικτό δείκτη του στόλου. Οι εταιρείες που έχουν διαγραφεί περιλαμβάνονται στους δείκτες για την περίοδο που ήταν εισηγμένες. οι δείκτες έχουν ιστορικά στοιχεία από την 1η Ιανουαρίου του 2005 παρέχοντας έτσι στους επενδυτές σημαντικές ιστορικές πληροφορίες.

Οι δείκτες περιλαμβάνουν τις εξής εταιρείες:

- Capital Link Maritime Index, είναι ο βασικός δείκτης και περιλαμβάνει όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εισηγμένες στα Αμερικάνικα χρηματιστήρια.
- Capital Link Mixed Fleet, είναι ο δείκτης μεικτού στόλου όπου οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εισηγμένες στα χρηματιστήρια της Αμερικής δραστηριοποιούνται σε παραπάνω από έναν κλάδο.
- Capital Link Maritime MLP Index, ο δείκτης αυτός περιλαμβάνει της ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εισηγμένες στα χρηματιστήρια της Αμερικής και λειτουργούν ως ετερόρρυθμες εταιρείες.

Καθώς πρόκειται να αναλυθούν περαιτέρω οι παρακάτω δείκτες η σύστασή τους είναι ως εξής,

- Capital Link Dry Bulk Index, δείκτης χύδην ξηρού φορτίου και περιλαμβάνει τις αντίστοιχες ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εισηγμένες στα Αμερικάνικα

χρηματιστήρια όπως, Diana Shipping, DryShips, Eagle Bulk Shipping Inc, Excel Maritime Carriers Ltd, Freeseas Inc, Genco Shipping, Navios Maritime Holdings, Navios Maritime Partners, OceanFreight Inc, Paragon Shipping, Safe Bulkers, Seanergy Maritime Holdings, Star Bulk Carriers Corp και TBS International Ltd

- Capital Link Tanker Index, δείκτης δεξαμενόπλοιων και περιλαμβάνει τις αντίστοιχες ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εισηγμένες στα Αμερικάνικα χρηματιστήρια όπως, Aegean Marine Petroleum, Aries Maritime Transport Ltd, B & H Ocean Carrier, Capital Product Partners, DHT Maritime, Frontline Ltd, General Maritime, Knightsbridge Tankers, Ltd, Nordic American, Omega Navigation, OSG America LP, Overseas Shipholding Group, Ship Finance Intl, Teekay Offshore Partners, Teekay Shipping, Teekay Tankers, Top Ships , Torm A/S και Tsakos Energy Navigation.
- Capital Link Container Index, δείκτης μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και περιλαμβάνει τις αντίστοιχες ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εισηγμένες στα Αμερικάνικα χρηματιστήρια όπως, Alexander & Baldwin, Danaos Corp, Euroseas Ltd, Global Ship Lease, Horizon Lines Inc και Seaspan Corp.
- Capital Link LNG / LPG Index, δείκτης πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου και περιλαμβάνει τις αντίστοιχες ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εισηγμένες στα Αμερικάνικα χρηματιστήρια όπως, Golar LNG, StealthGas Inc και Teekay LNG.

ΑΝΑΛΥΣΗ EViews

Ένα ακόμη κριτήριο που χρησιμοποιήθηκε για την εκπόνηση βασικών συμπερασμάτων ήταν τα αποτελέσματα μέσω της χρήσης του eviews.

Το EViews είναι μια εφαρμογή που σκοπό έχει την πραγματοποίηση της ανάλυσης οικονομικών δεδομένων, την γραφική αναπαράσταση των αποτελεσμάτων και την κατασκευή οικονομετρικών υποδειγμάτων τα οποία μπορούν να

χρησιμοποιηθούν για χρηματοοικονομική, οικονομική στατιστική και πολιτική ανάλυση. Περιλαμβάνει μια μεγάλη σειρά τεχνικών εκτίμησης οικονομικών υποδειγμάτων (μέθοδος ελαχίστων τετραγώνων, μέθοδοι για συστήματα, μη γραμμικά και δυναμικά υποδείγματα κτλ), μεθόδους για προβλέψεις και εκτίμησης διαφόρων συναρτήσεων. Το χρησιμοποιούμε κυρίως όταν θέλουμε να αναλύσουμε οικονομικές χρονολογικές σειρές σε ένα επίπεδο ανάλυσης που υπερβαίνει την απλή στατιστική ανάλυση και προσεγγίζει περισσότερο την σύγκριση και εκτίμηση εναλλακτικών υποδειγμάτων, την διεξαγωγή προβλέψεων και πολύπλοκων οικονομετρικών ελέγχων.

Για τη συγκεκριμένη έρευνα χρησιμοποιήθηκαν ημερήσιες τιμές των ναυτιλιακών δεικτών και των αντίστοιχων τιμών των μετοχών από 2/1/2009 μέχρι 2/1/2013. Οι δείκτες που πρόκειται να αναλυθούν μέσω eviews είναι οι Capital Link Dry Bulk Index, Capital Link Tanker Index, Capital Link Container Index, Capital Link LNG / LPG Index και ο Capital Link Maritime Index. Οι εταιρείες που πρόκειται να αναλυθούν είναι στο σύνολο 18 καθώς στις δύο υπολειπόμενες δεν βρέθηκαν αρκετά ιστορικά στοιχεία για τη σωστή διεκπεραίωση της έρευνας.

Συγκεκριμένα κάθε κατηγορία πρόκειται να αναλυθεί με τον αντίστοιχο δείκτη και πέντε εταιρείες που ανήκουν στην αντίστοιχη κατηγορία πλοίων εκτός από την κατηγορία των lng/lpg που θα αναλυθεί ο δείκτης της συγκεκριμένης κατηγορίας και τρεις εταιρείες που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία πλοίων.

Αναλυτικότερα πρόκειται να εξεταστεί η σχέση που έχει ο κύριος ναυτιλιακός δείκτης με τους υπόλοιπους τέσσερις κλαδικούς δείκτες, ο κάθε ένας κλαδικός δείκτης σε σχέση με τις εταιρείες που τον επηρεάζουν, ο κύριος ναυτιλιακός δείκτης και στο σύνολο οι τιμές όλων των ναυτιλιακών εταιρειών που τον επηρεάζουν και οι αποδόσεις των δεικτών και των τιμών των μετοχών.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να πούμε ότι κάθε εταιρεία που πρόκειται να αναλυθεί όπως είδαμε και παραπάνω, ανήκει στη σύσταση των κλαδικών δεικτών όπως επίσης ανήκει και στον κύριο ναυτιλιακό δείκτη. Συγκεκριμένα όσον αφορά τον δείκτη Capital Link Dry Bulk από τη σύσταση του θα αναλυθούν συγκεκριμένα οι εταιρείες, Diana Shipping, DryShips, Navios Maritime Partners, Star Bulk Carriers Corp και Genco Shipping. Από το δείκτη Capital Link Tanker Index πρόκειται να αναλυθούν οι εταιρείες, Frontline Ltd, , Nordic American, Overseas Shipholding Group, Ship Finance Intl και Teekay Tankers. Για τον δείκτη Capital Link Container Index πρόκειται να αναλυθούν οι εταιρείες, Danaos Corp, Euroseas Ltd, Global Ship Lease, Horizon Lines Inc και Seaspan Corp, ενώ για τον δείκτη Capital Link LNG / LPG Index πρόκειται να αναλυθούν οι εταιρείες, Golar LNG, StealthGas Inc και Teekay LNG.

Ο ΔΕΙΚΤΗΣ CAPITAL LINK MARITIME INDEX & ΟΙ ΤΕΣΣΕΡΕΙΣ ΚΛΑΔΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

Dependent Variable: SER01
Method: Least Squares
Date: 01/28/14 Time: 15:31
Sample (adjusted): 1 992
Included observations: 992 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	380.8185	19.16738	19.86805	0.0000
SER02	0.455134	0.011863	38.36646	0.0000
SER05	0.018231	0.006566	2.776646	0.0056
SER04	0.219915	0.002566	85.68967	0.0000
SER03	-0.067543	0.008145	-8.292284	0.0000
R-squared	0.929356	Mean dependent var	1908.839	
Adjusted R-squared	0.929070	S.D. dependent var	229.2159	
S.E. of regression	61.04650	Akaike info criterion	11.06618	
Sum squared resid	3678229.	Schwarz criterion	11.09087	
Log likelihood	-5483.824	Hannan-Quinn criter.	11.07557	
F-statistic	3246.113	Durbin-Watson stat	0.526794	
Prob(F-statistic)	0.000000			

Στο συγκεκριμένο παράδειγμα πρόκειται να αναλύσουμε το βαθμό που επηρεάζουν τέσσερις κλαδικοί ναυτιλιακοί δείκτες Capital link tanker index, Capital link dry index, Capital link lng/lpg index, Capital link container index τον κύριο ναυτιλιακό δείκτη Capital link maritime index.

Στον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε τις μεταβλητές, SER01 είναι η εξαρτημένη μεταβλητή που είναι ο δείκτης CLMI (Capital link maritime index). SER02 είναι ο δείκτης CLTI (Capital link tanker index) SER03 είναι ο δείκτης CLDI (Capital link dry index) SER04 είναι ο δείκτης CLLG (Capital link lng/lpg index) SER05 είναι ο δείκτης CLCI (Capital link container index) C είναι η σταθερά μας.

Στο παραπάνω παράδειγμα θα χρησιμοποιηθεί η μέθοδος των ελαχίστων τετραγώνων. Η μέθοδος αυτή επιλέγει τις τιμές των παραμέτρων α και β έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται το άθροισμα των τετραγωνισμένων καταλοίπων, δηλαδή ο μαθηματικός τύπος είναι ο εξής,

$$\text{Min:} \sum (\text{CLMI} - \alpha - \beta * \text{CLCI}.)^2$$

Στον πίνακα παρατηρούμε αρχικά ότι το r-squared είναι 0,929, δηλαδή 92,9%. Είναι αρκετά υψηλό ποσοστό καθώς μας δείχνει κατά πόσο οι ανεξάρτητες μεταβλητές στο σύνολό τους επηρεάζουν την εξαρτημένη μεταβλητή. Κατά κανόνα ισχύει ότι η ένδειξη άνω του 60% είναι αρκετά ικανοποιητική.

Τα κριτήρια F-static και Prob (F-static) εξετάζονται μαζί και χρησιμοποιούνται για να ελεγχθεί η υπόθεση ότι το δείγμα μας είναι σημαντικό και επηρεάζει την εξαρτημένη μεταβλητή. Εάν η ένδειξη του Prob(F-statistic) είναι μικρότερη από το 5% τότε είναι σημαντική. Στο συγκεκριμένο δείγμα παρατηρούμε ότι η πιθανότητα αυτή είναι μηδέν που σημαίνει ότι το δείγμα μας επηρεάζει την εξαρτημένη μεταβλητή.

Οι ανεξάρτητες μεταβλητές μπορούμε να συμπεράνουμε με βάση την ένδειξή του prob. (πιθανότητα) ότι είναι και οι τέσσερις σημαντικές καθώς όλες έχουν ένδειξη μικρότερη του 0,05. Επίσης άλλο ένα κριτήριο είναι το t-statistic το οποίο μας δείχνει αν η μεταβλητή που εξετάζουμε είναι σημαντική και επηρεάζει την εξαρτημένη μεταβλητή. Για να συμβαίνει κάτι τέτοιο θα πρέπει να είναι κατ'απόλυτη τιμή μεγαλύτερο του 2. Στον πίνακα παρατηρούμε ότι όλες οι μεταβλητές είναι κατ'απόλυτη τιμή μεγαλύτερες του 2 όμως ξεχωρίζει με διαφορά η ser04 που είναι ο δείκτης cllg(Capital link lng/lrg index) που κατ'απολυτη τιμή είναι 85,68.

Συμπερασματικά, και οι τέσσερις δείκτες που αναλύσαμε επηρεάζουν τον κύριο ναυτιλιακό δείκτη με πρώτο τον δείκτη Capital link lng/lrg index, δεύτερο το δείκτη Capital link tanker index, τρίτο το δείκτη Capital link dry index και τέταρτο το δείκτη Capital link container index που με βάση το t statistic έχει τη μικρότερη ένδειξη.

ΚΛΑΔΙΚΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ & ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Στους παρακάτω πίνακες πρόκειται να αναλύσουμε ξεχωριστά τη σχέση που έχουν οι τέσσερις κατηγορίες πλοίων που εξετάζουμε, tankers, lng/lpg, dry και container με ναυτιλιακές εταιρείες που αποτελούν μέρος της σύστασης των ναυτιλιακών δεικτών. Για την παρακάτω ανάλυση χρησιμοποιήθηκαν οι τιμές των δεικτών και οι τιμές των μετοχών των ναυτιλιακών εταιρειών από 2/1/2009 μέχρι 2/1/2013.

TANKERS

Dependent Variable: SER21
Method: Least Squares
Date: 01/31/14 Time: 20:22
Sample (adjusted): 1 995
Included observations: 995 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	1177.439	40.58162	29.01410	0.0000
SER19	-0.529887	0.451716	-1.173055	0.2411
SER18	10.45957	1.795133	5.826626	0.0000
SER17	-13.09819	4.553761	-2.876345	0.0041
SER16	48.93682	1.856639	26.35774	0.0000
SER15	15.87869	2.805782	5.659272	0.0000
R-squared	0.580141	Mean dependent var	2090.487	
Adjusted R-squared	0.578018	S.D. dependent var	250.4332	
S.E. of regression	162.6817	Akaike info criterion	13.02748	
Sum squared resid	26174211	Schwarz criterion	13.05704	
Log likelihood	-6475.171	Hannan-Quinn criter.	13.03872	
F-statistic	273.3105	Durbin-Watson stat	0.110739	
Prob(F-statistic)	0.000000			

Στον συγκεκριμένο πίνακα θα εξετάσουμε τη σχέση του κλαδικού δείκτη των tanker (Capital link tanker index) με πέντε ναυτιλιακές εταιρείες δεξαμενόπλοιων (tankers) που είναι μέρος της σύστασης του δείκτη αυτού.

Οι μεταβλητές είναι οι εξής,

Ser21 είναι η εξαρτημένη μεταβλητή που είναι ο δείκτης clti(Capital link tanker index).

Ser19 είναι η ανεξάρτητη μεταβλητή ναυτιλιακή εταιρεία frontline.

Ser18 είναι η ανεξάρτητη μεταβλητή ναυτιλιακή εταιρεία Nordic America

Ser17 είναι η ανεξάρτητη μεταβλητή ναυτιλιακή εταιρεία teekay tankers

Ser16 είναι η ανεξάρτητη μεταβλητή ναυτιλιακή εταιρεία shipfinance

Ser15 είναι η ανεξάρτητη μεταβλητή ναυτιλιακή εταιρεία overseasshipholding

Στον πίνακα παρατηρούμε ότι το r squared είναι οριακά στην ένδειξη στο ότι το δείγμα που εξετάζουμε επηρεάζει την εξαρτημένη μεταβλητή καθώς είναι στην τιμή του 58% ενώ θα έπρεπε να ήταν άνω του 60%.

Τα κριτήρια F-static και Prob (F-static) εξετάζονται μαζί, και παρατηρούμε ότι η ένδειξη του Prob(F-statistic) είναι μικρότερη από το 5% άρα το δείγμα μας με βάση αυτό είναι σημαντικό. Στο συγκεκριμένο δείγμα παρατηρούμε ότι η πιθανότητα αυτή είναι μηδέν που σημαίνει ότι το δείγμα μας επηρεάζει την εξαρτημένη μεταβλητή.

Οι ανεξάρτητες μεταβλητές μπορούμε να συμπεράνουμε με βάση την ένδειξη του prob. (πιθανότητα) ότι είναι οι τέσσερις από τις πέντε στατιστικά σημαντικές. Συγκεκριμένα η μεταβλητή που αντιπροσωπεύει την εταιρεία frontline παρατηρούμε ότι η ένδειξη της είναι $0,24 > 0,05$ άρα δεν είναι στατιστικά σημαντική και δεν επηρεάζει τον δείκτη Capital link tanker index.

Το επόμενο κριτήριο που θα εξετάσουμε είναι το t-statistic το οποίο μας δείχνει αν η μεταβλητή που εξετάζουμε είναι σημαντική και επηρεάζει την εξαρτημένη μεταβλητή. Για να συμβαίνει κάτι τέτοιο θα πρέπει να είναι κατ' απόλυτη τιμή μεγαλύτερο του 2. Στον πίνακα παρατηρούμε ότι οι τέσσερις από τις πέντε εταιρείες παρουσιάζουν μεγαλύτερη ένδειξη από 2 κατ' απόλυτη τιμή. Αυτό σημαίνει ότι επηρεάζουν άμεσα τον δείκτη clti. Αντιθέτως η μεταβλητή που αντιπροσωπεύει την frontline έχει t statistic $1.173 < 2$ συνεπώς δεν έχει επίρεια ως προς την εξαρτημένη μεταβλητή που είναι ο δείκτης clti.

Επομένως, με βάση το κριτήριο t statistic η μεταβλητή που επηρεάζει περισσότερο τον δείκτη clti είναι αυτή της εταιρείας shipfinance, δεύτερη είναι η εταιρεία Nordic america, τρίτη είναι η εταιρεία overseas shipholding, τέταρτη είναι η εταιρεία teekay tankers και τέλος η εταιρεία frontline δεν επηρεάζει καθόλου το δείκτη.

LNG

Dependent Variable: SER23
 Method: Least Squares
 Date: 01/31/14 Time: 20:27
 Sample (adjusted): 1 992
 Included observations: 992 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	228.6161	34.23370	6.678100	0.0000
SER13	-55.73435	5.349648	-10.41832	0.0000
SER12	66.30367	1.195350	55.46799	0.0000
SER11	29.76968	0.605837	49.13808	0.0000
R-squared	0.960452	Mean dependent var		2704.167
Adjusted R-squared	0.960331	S.D. dependent var		825.2405
S.E. of regression	164.3628	Akaike info criterion		13.04605
Sum squared resid	26690960	Schwarz criterion		13.06581
Log likelihood	-6466.843	Hannan-Quinn criter.		13.05357
F-statistic	7998.006	Durbin-Watson stat		0.197484
Prob(F-statistic)	0.000000			

Στο συγκεκριμένο πίνακα πρόκειται να εξετάσουμε τη σχέση του κλαδικού ναυτιλιακού δείκτη $cllg$ (Capital link lng/lpg index) με τις αντίστοιχες ναυτιλιακές εταιρείες μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου που συμβάλλουν στη σύσταση αυτού του δείκτη. Για αυτή την κατηγορία πλοίων εξετάστηκαν τρεις εταιρείες αντί για πέντε καθώς δεν βρέθηκαν αρκετά στοιχεία για τη σωστή συμπλήρωση του δείγματος.

Οι μεταβλητές είναι οι εξής,

Ser23 είναι η εξαρτημένη μεταβλητή που είναι ο δείκτης $cllg$ (Capital link lng/lpg index).

Ser13 είναι η ανεξάρτητη μεταβλητή ναυτιλιακή εταιρεία $steathgas$

Ser12 είναι η ανεξάρτητη μεταβλητή ναυτιλιακή εταιρεία $teekaylng$

Ser11 είναι η ανεξάρτητη μεταβλητή ναυτιλιακή εταιρεία $golarlng$

Στον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε ότι το r squared είναι στο 96% το οποίο σημαίνει ότι στο σύνολο οι ανεξάρτητες μεταβλητές επηρεάζουν άμεσα την εξαρτημένη μεταβλητή μας. Σε γενικές γραμμές είναι μια πολύ καλή ένδειξη καθώς $96\% > 60\%$ το οποίο θεωρείται το όριο του συγκεκριμένου κριτηρίου.

Τα κριτήρια F -static και Prob (F -static) εξετάζονται μαζί, και παρατηρούμε ότι η ένδειξη του Prob (F -statistic) είναι μικρότερη από το 5% άρα το δείγμα μας με βάση αυτό είναι σημαντικό. Στο συγκεκριμένο δείγμα παρατηρούμε ότι η πιθανότητα αυτή είναι μηδέν που σημαίνει ότι το δείγμα μας επηρεάζει την εξαρτημένη μεταβλητή.

Οι ανεξάρτητες μεταβλητές μπορούμε να συμπεράνουμε με βάση την ένδειξη του prob (πιθανότητα) ότι όλες είναι σημαντικές και όλες επηρεάζουν με τις μεταβολές τους την ανεξάρτητη μεταβλητή καθώς είναι μικρότερες του 0,05.

Με βάση το t statistic και οι τρεις μεταβλητές θεωρούνται σημαντικές καθώς για να ισχύει η σημαντικότητά τους θα πρέπει να είναι κατ'απόλυτη τιμή μεγαλύτερες του 2. στον πίνακα παρατηρούμε ότι όλες οι ανεξάρτητες μεταβλητές είναι κατά πολύ μεγαλύτερες του 2. συγκεκριμένα η μεταβλητή που αντιπροσωπεύει την ναυτιλιακή εταιρεία $teekaylng$ είναι κατ'απόλυτη τιμή $55,46 > 2$, η η μεταβλητή που αντιπροσωπεύει την ναυτιλιακή εταιρεία $golarlng$ είναι κατ'απόλυτη τιμή $49,13 > 2$ και τέλος η μεταβλητή που αντιπροσωπεύει την ναυτιλιακή εταιρεία $steathgas$ είναι κατ'απόλυτη τιμή $10,41$.

Συνεπώς μπορούμε να πούμε ότι οι παραπάνω εταιρείες που εξετάσαμε επηρεάζουν τον δείκτη $Capital link lng/lpg index$, που σημαίνει ότι οι μεταβολές και οι αυξομειώσεις που μπορεί να έχουν οι τιμές των μετοχών των συγκεκριμένων ναυτιλιακών εταιριών επηρεάζουν άμεσα την τιμή του ναυτιλιακού δείκτη.

DRY

Dependent Variable: SER22
Method: Least Squares
Date: 01/31/14 Time: 20:26
Sample (adjusted): 1 995

Included observations: 995 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	526.9489	64.64545	8.151368	0.0000
SER10	-23.77054	8.165169	-2.911212	0.0037
SER09	1.794647	1.244119	1.442504	0.1495
SER08	3.090895	1.351235	2.287458	0.0224
SER07	20.07988	2.393547	8.389174	0.0000
SER06	-0.728784	0.384773	-1.894063	0.0585
R-squared	0.076866	Mean dependent var		711.7116
Adjusted R-squared	0.072199	S.D. dependent var		251.9216
S.E. of regression	242.6571	Akaike info criterion		13.82719
Sum squared resid	58234742	Schwarz criterion		13.85675
Log likelihood	-6873.026	Hannan-Quinn criter.		13.83843
F-statistic	16.47005	Durbin-Watson stat		0.473367
Prob(F-statistic)	0.000000			

Στον συγκεκριμένο πίνακα πρόκειται να εξετάσουμε τη σχέση που έχει ο κλαδικός ναυτιλιακός δείκτης CLDI (Capital link dry index) με τις αντίστοιχες ναυτιλιακές εταιρείες μεταφοράς χύδην ξυρού φορτίου. Γι αυτήν την κατηγορία εξετάστηκαν πέντε ναυτιλιακές εταιρείες που συνέβαλλαν στη σύσταση αυτού του δείκτη.

Οι μεταβλητές είναι οι εξής,

Ser22 η εξαρτημένη μεταβλητή που είναι ο δείκτης CLDI (Capital link dry index).
Ser10 η ανεξάρτητη μεταβλητή ναυτιλιακή εταιρεία Diana shipping
Ser09 η ανεξάρτητη μεταβλητή ναυτιλιακή εταιρεία dryships
Ser08 η ανεξάρτητη μεταβλητή ναυτιλιακή εταιρεία starbulk
Ser07 η ανεξάρτητη μεταβλητή ναυτιλιακή εταιρεία navios partners
Ser06 η ανεξάρτητη μεταβλητή ναυτιλιακή εταιρεία genco shipping

Στον πίνακα παρατηρούμε ότι το r squared είναι 76% το οποίο θεωρείται καλή ένδειξη καθώς το όριο είναι από 60% και πάνω. Αυτό σημαίνει ότι οι ανεξάρτητες μεταβλητές επηρεάζουν την ανεξάρτητη μεταβλητή καθώς θεωρούνται σημαντικές.

Τα κριτήρια F-static και Prob (F-static) εξετάζονται μαζί, και παρατηρούμε ότι η ένδειξη του Prob(F-statistic) είναι μικρότερη από το 5% άρα το δείγμα μας με βάση αυτό είναι σημαντικό. Στο συγκεκριμένο δείγμα παρατηρούμε ότι η

πιθανότητα αυτή είναι μηδέν που σημαίνει ότι το δείγμα μας επηρεάζει την εξαρτημένη μεταβλητή.

Οι ανεξάρτητες μεταβλητές μπορούμε να συμπεράνουμε με βάση την ένδειξη του prob. (πιθανότητα) ότι οι τρεις από τις πέντε θεωρούνται σημαντικές. Συγκεκριμένα οι μεταβλητές που αντιπροσωπεύουν τις εταιρείες dryships και genco shipping είναι $0,14 > 0,05$ και $0,058 > 0,05$ αντίστοιχα. Αυτό σημαίνει ότι οι δύο αυτές εταιρείες δεν επηρεάζουν άμεσα τον δείκτη Capital link dry index. Αντιθέτως η εταιρεία Diana shipping είναι στο $0,03 < 0,05$, η εταιρεία starbulk στο $0,02 < 0,05$ και η εταιρεία navios partners στο $0,000 < 0,05$, το οποίο σημαίνει ότι και οι τρεις εταιρείες όταν αυξομειώνεται η τιμή των μετοχών τους επηρεάζουν άμεσα τον δείκτη Capital link dry index.

Με βάση το t statistic οι τρεις από τις πέντε μεταβλητές θεωρούνται σημαντικές καθώς για να ισχύει η σημαντικότητά τους και να επηρεάζουν την εξαρτημένη μεταβλητή θα πρέπει να είναι κατ'απόλυτη τιμή μεγαλύτερες του 2. Συγκεκριμένα η εταιρεία navios partners είναι στο $8,39 > 2$, η εταιρεία Diana shipping στο $2,91$ κατ'απόλυτη τιμή, η εταιρεία starbulk στο $2,28 > 2$, ενώ η εταιρεία genco shipping στο $1,89 < 2$ και η εταιρεία dryships στο $1,44 < 2$.

Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι ποσοστιαία το 60% του δείγματος μας επηρεάζει τον κλαδικό ναυτιλιακό δείκτη Capital link dry index. Οι ναυτιλιακές εταιρείες navios partners, Diana shipping και starbulk επηρεάζουν άμεσα τον δείκτη, ενώ οι ναυτιλιακές εταιρείες genco shipping και dryships δεν επηρεάζουν άμεσα τον ναυτιλιακό δείκτη.

CONTAINER

Dependent Variable: SER24
Method: Least Squares
Date: 01/31/14 Time: 20:24
Sample: 1 997
Included observations: 997

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	603.1575	102.2178	5.900710	0.0000
SER05	147.6004	16.47229	8.960525	0.0000
SER04	1.508261	0.149232	10.10685	0.0000
SER03	-14.67263	7.562972	-1.940061	0.0527
SER02	126.6122	11.99555	10.55493	0.0000
SER01	37.84240	18.01517	2.100586	0.0359
R-squared	0.506220	Mean dependent var	1674.701	
Adjusted R-squared	0.503729	S.D. dependent var	470.0590	
S.E. of regression	331.1402	Akaike info criterion	14.44896	
Sum squared resid	1.09E+08	Schwarz criterion	14.47848	
Log likelihood	-7196.807	Hannan-Quinn criter.	14.46018	
F-statistic	203.1934	Durbin-Watson stat	0.111037	
Prob(F-statistic)	0.000000			

Σε αυτόν τον πίνακα πρόκειται να αναλύσουμε τη σχέση του κλαδικού ναυτιλιακού δείκτη clci(Capital Link Container Index) και τη σχέση που έχει με τις αντίστοιχες ναυτιλιακές εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία πέντε ναυτιλιακών εταιριών που ανήκουν στην κατηγορία των container ships.

Οι μεταβλητές είναι οι εξής,

Ser24 η εξαρτημένη μεταβλητή που είναι ο δείκτης CLDI (Capital link container index).

Ser05 η ανεξάρτητη μεταβλητή ναυτιλιακή εταιρεία danaos

Ser04 η ανεξάρτητη μεταβλητή ναυτιλιακή εταιρεία horizon lines

Ser03 η ανεξάρτητη μεταβλητή ναυτιλιακή εταιρεία seaspan

Ser02 η ανεξάρτητη μεταβλητή ναυτιλιακή εταιρεία global ship lease

Ser01 η ανεξάρτητη μεταβλητή ναυτιλιακή εταιρεία euroseas

Στον πίνακα παρατηρούμε ότι το r^2 είναι $50,6\% < 60\%$ το οποίο σημαίνει ότι το δείγμα μας στο σύνολο του δεν είναι στατιστικά σημαντικό, και ότι η συσχέτιση όλων των μεταβλητών, εξαρτημένων και ανεξάρτητων, δεν είναι αυτή που επιθυμούσαμε.

Με βάση τα κριτήρια F-static και Prob (F-static) καθώς εξετάζονται μαζί, παρατηρούμε ότι η ένδειξη του Prob(F-statistic) είναι μικρότερη από το 5% άρα το δείγμα μας με βάση αυτό είναι σημαντικό. Στο συγκεκριμένο δείγμα παρατηρούμε ότι η πιθανότητα αυτή είναι μηδέν που σημαίνει ότι το δείγμα μας επηρεάζει την εξαρτημένη μεταβλητή.

Με βάση την ένδειξη του prob. (πιθανότητα) μπορούμε να συμπεράνουμε ότι οι τέσσερις από τις πέντε εταιρείες είναι στατιστικά σημαντικές για την εξαρτημένη μεταβλητή μας. Συγκεκριμένα η danaos, η horizon lines και η global ship lease έχουν $0,00 < 0,05$ πιθανότητα που σημαίνει ότι επηρεάζουν άμεσα την εξαρτημένη μεταβλητή, όπως επίσης και η euroseas είναι $0,03 < 0,05$. αντίθετα, η εταιρεία seaspan έχει ένδειξη $0,052 > 0,05$ που σημαίνει ότι δεν επηρεάζει την εξαρτημένη μεταβλητή.

Ως προς το κριτήριο του t statistic βλέπουμε ότι όλες οι εταιρείες εκτός από την seaspan κυμαίνονται άνω της κατ'απόλυτης τιμής 2. Συγκεκριμένα η εταιρεία με την υψηλότερη τιμή t statistic είναι η global ship lease που είναι στο $10,55 > 2$, έπειτα είναι η horizon lines που κυμαίνεται στο $10,1 > 2$, Τρίτη είναι η danaos που κυμαίνεται στο $8,96 > 2$, τέταρτη είναι η euroseas με $2,1 > 2$, ενώ η ναυτιλιακή εταιρεία που δεν επηρεάζει τον δείκτη CLDI (Capital link container index) με βάση το t statistic είναι η seaspan με ένδειξη $1,94 < 2$ κατ'απόλυτη τιμή.

Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι ενώ με βάση το r^2 το δείγμα μας φαίνεται να μην είναι στατιστικά σημαντικό είδαμε ότι τελικά οι τέσσερις από τις πέντε εταιρείες επηρεάζουν την τιμή του δείκτη σε περίπτωση αυξομείωσης της τιμής των μετοχών τους.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΙΚΤΗ CAPITAL LINK MARITIME INDEX & ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Στο σημείο αυτό πρόκειται να αναλύσουμε τον κύριο ναυτιλιακό δείκτη και τη σχέση του με όλες τις εταιρείες που αναλύσαμε παραπάνω ανεξαρτήτως της κατηγορία που ανήκουν. Χρησιμοποιήθηκαν ημερήσιες τιμές των μετοχών των ναυτιλιακών εταιριών και οι τιμές του ναυτιλιακού δείκτη από 2/1/2009 μέχρι 2/1/2013.

Dependent Variable: SER20(CLMI)

Method: Least Squares

Date: 01/31/14 Time: 20:11

Sample (adjusted): 1 994

Included observations: 994 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	799.5747	72.34888	11.05165	0.0000
SER05(danaos)ci	53.27436	6.832010	7.797757	0.0000
SER10(dianashipping)di	27.28010	5.651676	4.826905	0.0000
SER09(dryships)di	-3.716884	0.664683	-5.591968	0.0000
SER01(euroseas)ci	-93.30435	11.63944	-8.016226	0.0000
SER19(frontline)ti	0.937317	0.339795	2.758474	0.0059
SER06(genco)di	0.594575	0.340367	1.746866	0.0810
SER02(globalshipleas)ci	6.326805	5.858090	1.080012	0.2804
SER11(golarlng)lg	7.781164	1.324523	5.874690	0.0000
SER04(horizonlines)ci	-0.013381	0.053560	-0.249824	0.8028
SER07(naviospartners)di	23.40729	3.367600	6.950733	0.0000
SER18(nordicamerica)ti	12.54870	2.885582	4.348759	0.0000
SER15(overseasshp)ti	2.696615	2.009017	1.342256	0.1798
SER03(seaspan)ci	-6.368549	3.820877	-1.666777	0.0959
SER16(shipfinance)ti	0.990841	2.624789	0.377494	0.7059
SER08(starbulk)di	-1.585860	0.832762	-1.904339	0.0572
SER13(stealthgas)lg	6.253297	5.853123	1.068369	0.2856
SER12(teekaylng)lg	7.497626	2.479501	3.023845	0.0026
SER17(teekaytankers)ti	0.649923	4.215634	0.154170	0.8775
R-squared	0.790752	Mean dependent var	1908.798	
Adjusted R-squared	0.786889	S.D. dependent var	228.9873	
S.E. of regression	105.7095	Akaike info criterion	12.17820	
Sum squared resid	10895131	Schwarz criterion	12.27189	
Log likelihood	-6033.563	Hannan-Quinn criter.	12.21382	
F-statistic	204.6973	Durbin-Watson stat	0.199850	
Prob(F-statistic)	0.000000			

Στον πίνακα παρατηρούμε ότι η εξαρτημένη μεταβλητή είναι ο δείκτης Capital Link Maritime Index ενώ οι ανεξάρτητες αποτελούνται από ναυτιλιακές εταιρείες ανεξαρτήτων σε ποια κατηγορία πλοίων ανήκουν. Όπως παρατηρούμε το r squared είναι στο 79% που σημαίνει ότι στο σύνολο τους οι ανεξάρτητες μεταβλητές επηρεάζουν την εξαρτημένη μεταβλητή. Συνεπώς μπορούμε να πούμε ότι το δείγμα μας είναι στατιστικά σημαντικό καθώς το r squared είναι μεγαλύτερο του 60%.

Τα κριτήρια F-static και Prob (F-static) εξετάζονται μαζί, και παρατηρούμε ότι η ένδειξη του Prob(F-statistic) είναι μικρότερη από το 5% άρα το δείγμα μας με βάση αυτό είναι σημαντικό. Στο συγκεκριμένο δείγμα παρατηρούμε ότι η πιθανότητα αυτή είναι μηδέν που σημαίνει ότι το δείγμα μας επηρεάζει την εξαρτημένη μεταβλητή.

Επίσης με βάση την ένδειξη του Durbin-Watson stat όσο πιο κοντά στο μηδέν είναι η ένδειξη του τόσο μεγαλύτερη σειριακή συσχέτιση έχουν οι μεταβλητές του δείγματος. Στην συγκεκριμένη περίπτωση η ένδειξη είναι 0,19 το οποίο σημαίνει ότι υπάρχει μεγάλη σχετικότητα μεταξύ των μεταβλητών που εξετάζουμε.

Οι ανεξάρτητες μεταβλητές μπορούμε να συμπεράνουμε με βάση την ένδειξη του prob. (πιθανότητα) ότι οι 9 από τις 18 εταιρείες στο σύνολο έχουν πιθανότητα μικρότερη του 0,05. ενώ αντίστοιχα οι υπόλοιπες 9 έχουν μεγαλύτερη τιμή από το 0,05. συνολικά μπορούμε να δούμε πως δύο εταιρείες που ανήκουν στην κατηγορία χυδην ξηρού φορτίου, η genco και η starbulk, έχουν πιθανότητα $0,08 > 0,05$ και $0,057 > 0,05$ αντίστοιχα. Επίσης από την κατηγορία των container 3 εταιρείες έχουν πιθανότητα μικρότερη του 0,05, η globalship lease με $0,28 > 0,05$, η horizon lines με $0,8 > 0,05$ και η seaspan με $0,09 > 0,05$. ενώ για την κατηγορία των δεξαμενόπλοιων διακρίνουμε τρεις εταιρείες με πιθανότητα μικρότερη του 0,05, η overseas shipholding με $0,17 > 0,05$, η shipfinance με $0,17 > 0,05$ και η teekaytankers με $0,87 > 0,05$. επίσης για την κατηγορία των LNG/LPG παρατηρούμε ότι η εταιρεία stealthgas έχει πιθανότητα $0,28 > 0,05$. επομένως για τις εταιρείες που αναφέραμε μπορούμε να συμπεράνουμε ότι με βάση την πιθανότητα prob. Δεν επηρεάζουν τον κύριο ναυτιλιακό δείκτη σε περίπτωση αυξομείωσης της τιμής των μετοχών τους.

Το επόμενο κριτήριο που θα εξετάσουμε είναι το t-statistic το οποίο μας δείχνει αν η μεταβλητή που εξετάζουμε είναι σημαντική και επηρεάζει την εξαρτημένη μεταβλητή. Για να συμβαίνει κάτι τέτοιο θα πρέπει να είναι κατ'απόλυτη τιμή μεγαλύτερο του 2. Στον πίνακα παρατηρούμε ότι τα αποτελέσματα συνάδουν με αυτά της πιθανότητας prob ως προς τη σημαντικότητα των ανεξάρτητων μεταβλητών. Συνολικά μπορούμε να δούμε πως δύο εταιρείες που ανήκουν στην κατηγορία χυδην ξηρού φορτίου, η genco και η starbulk, έχουν t statistic $1,74 < 2$ και $1,90 < 2$ αντίστοιχα κατ'απόλυτη τιμή. Επίσης από την κατηγορία των container 3 εταιρείες έχουν t statistic μικρότερο του 2, η globalship lease με $1,08 < 2$, η horizon lines με $0,24 < 2$ και η seaspan με $1,66 < 2$. ενώ για την κατηγορία των δεξαμενόπλοιων διακρίνουμε τρεις εταιρείες με t statistic μικρότερο του 2, η overseas shipholding με $1,34 < 2$, η shipfinance με $0,37 < 2$ και η teekaytankers με $0,15 < 2$ κατ'απόλυτη τιμή. επίσης για την κατηγορία των LNG/LPG παρατηρούμε ότι η εταιρεία stealthgas έχει t statistic $1,06 < 2$. επομένως για τις εταιρείες που αναφέραμε μπορούμε να συμπεράνουμε ότι με βάση την t statistic δεν επηρεάζουν τον κύριο ναυτιλιακό δείκτη Capital link maritime index σε περίπτωση αυξομείωσης της τιμής των μετοχών τους.

Επομένως με βάση τα αποτελέσματα του δείγματος μπορούμε να πούμε ότι η κατηγορία που επηρεάζει περισσότερο τον κύριο ναυτιλιακό δείκτη δείκτη Capital link maritime index είναι η κατηγορία των χυδην ξηρού φορτίου πλοίων με το μεγαλύτερο ποσοστό εταιρειών που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία πλοίων να επηρεάζουν τον κύριο δείκτη. επίσης η εταιρεία που βάση την πιθανότητα prob και με βάση την t statistic επηρεάζει περισσότερο τον δείκτη Capital link maritime index

είναι η euroseas που ανήκει στην κατηγορία των container, δεύτερη είναι η εταιρεία danaos που ανήκει και αυτή στην κατηγορία των container και τρίτη είναι η εταιρεία navios partners που ανήκει στην κατηγορία των χύδην ξυρού φορτίου.

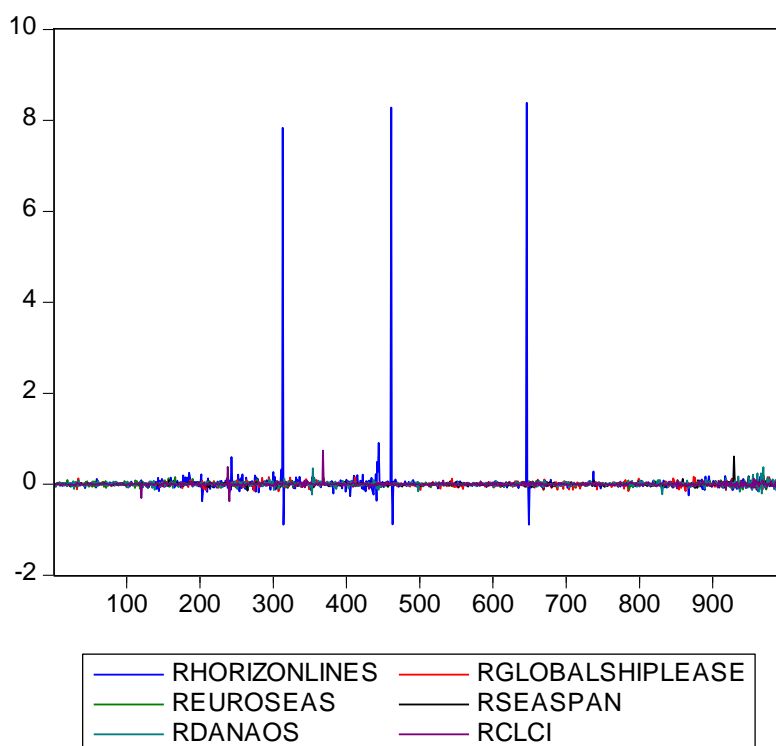
ΑΠΟΔΟΣΕΙΣ

Στο σημείο αυτό πρόκειται να αναλύσουμε τις αποδόσεις που παρουσίασαν οι εταιρείες που αναλύθηκαν όπως επίσης και οι ναυτιλιακοί δείκτες που εξετάστηκαν. Σε πρώτο επίπεδο θα αναλύσουμε τις αποδόσεις των κλαδικών δεικτών ξεχωριστά σε σχέση με τις εταιρίες που συμβάλλουν στη σύστασή τους. Σε δεύτερο επίπεδο πρόκειται να αναλυθεί η σχέση που έχουν οι αποδόσεις των πέντε δεικτών και τέλος η σχέση των αποδόσεων όλων των εταιρειών.

Ο μαθηματικός τύπος που χρησιμοποιήθηκε για την εύρεση της απόδοσης των οικονομικών στοιχείων είναι ο,

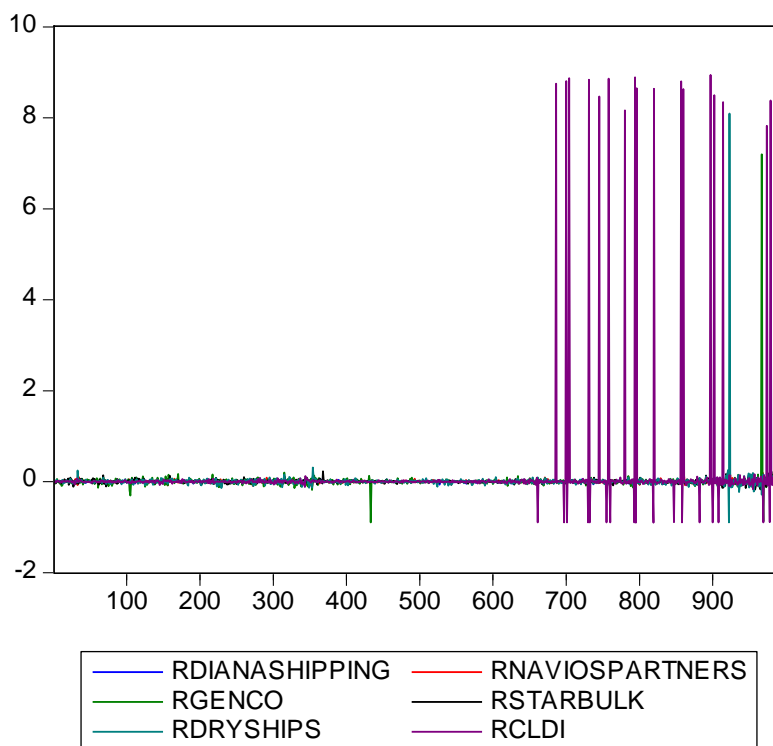
$$r_t = \frac{p_t}{p_{t-1}} - 1.$$

CONTAINER



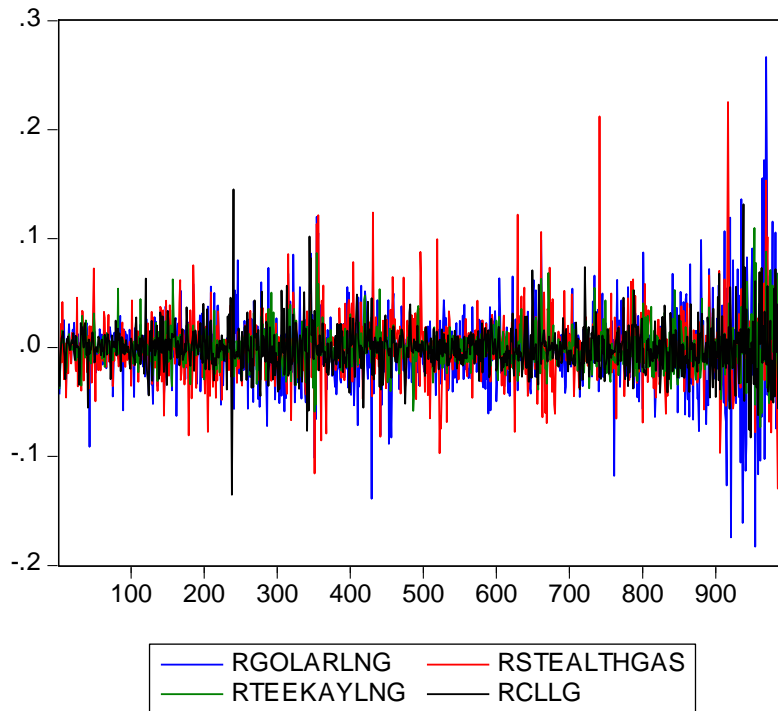
Στον πίνακα παρατηρούμε τη σχέση των αποδόσεων των εταιρειών που ανήκουν στην κατηγορία των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ως προς τον δείκτη capital link tanker index. Παρατηρούμε ότι ο ναυτιλιακός δείκτης, οι εταιρείες euroseas, danaos, globalshiplease και seaspan κυμαίνονται στα ίδια επίπεδα απόδοσης εκτός από την εταιρεία horizon lines που παρουσιάζει πολύ μεγάλη αύξηση στο επίπεδο της απόδοσης. Αυτό δείχνει ότι δεν επηρεάζει και δεν επηρεάζεται από τις αλλαγές που ενδεχομένως προκύπτουν στον κλαδικό δείκτη.

DRY



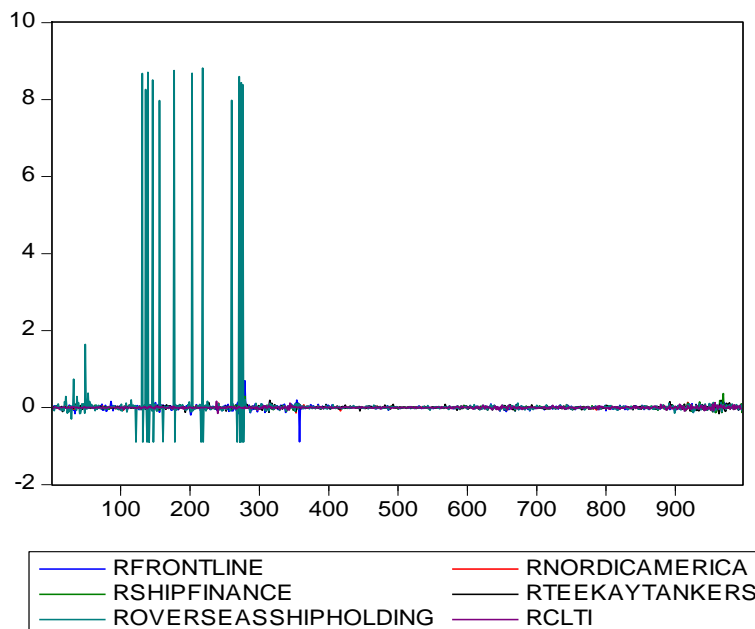
Στον πίνακα παρατηρούμε τη σχέση των αποδόσεων των εταιρειών που ανήκουν στην κατηγορία των χύδην ξηρού φορτίου ως προς το δείκτη capital link dry index. Παρατηρούμε ότι ενώ οι εταιρείες κυμαίνονται σε χαμηλά επίπεδα, ο κλαδικό ναυτιλιακός δείκτης προς το τέλος της περιόδου που αναλύουμε παρουσιάζει μεγάλη αύξηση, όπως επίσης τον ακολουθεί τελικά και η εταιρεία genco. Αυτό σημαίνει ότι ο δείκτης στο σύνολο παρουσιάζει μεγαλύτερες αποδόσεις από το μέρος των εταιρειών που έχουν συμβάλει στη σύσταση του.

LNG



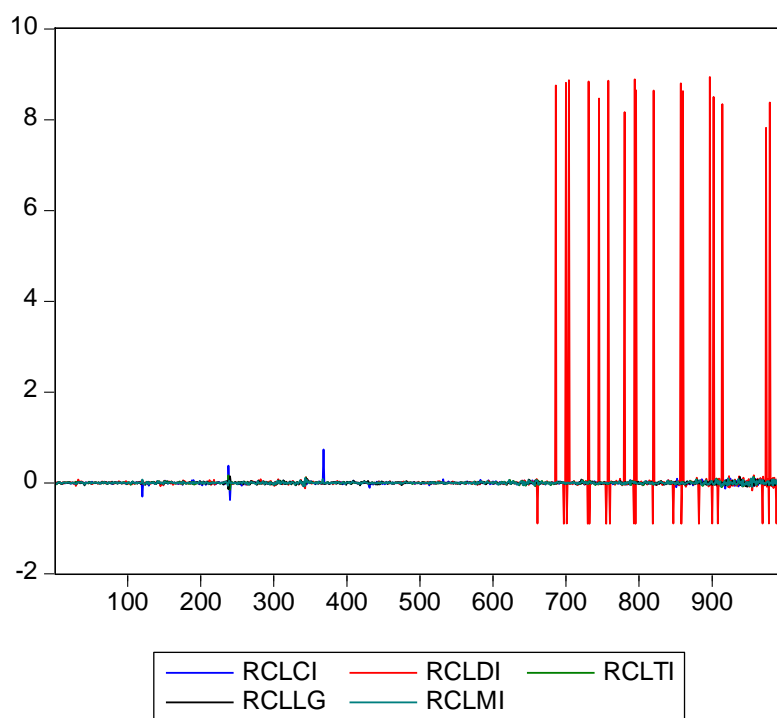
Στον πίνακα παρατηρούμε τη σχέση που έχουν οι ναυτιλιακές εταιρείες μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου ως προς τον δείκτη capital link Ing/Ipg index. Στο συγκεκριμένο πίνακα βλέπουμε ότι οι μεταβολές των εταιρειών και του δείκτη είναι παρόμοιες ίσως με μικρή διαφορά που παρουσιάζει η εταιρεία stealthgas καθώς εμφανίζει εντονότερες αυξομειώσεις ως προς την απόδοση της. Συνεπώς μπορούμε να πούμε πως η απόδοση του κλαδικού ναυτιλιακού δείκτη και των ναυτιλιακών εταιρειών που τον χαρακτηρίζουν έχουν άμεση σχέση και επηρεάζουν αλλά και επηρεάζονται ως προς την απόδοση τους .

TANKER



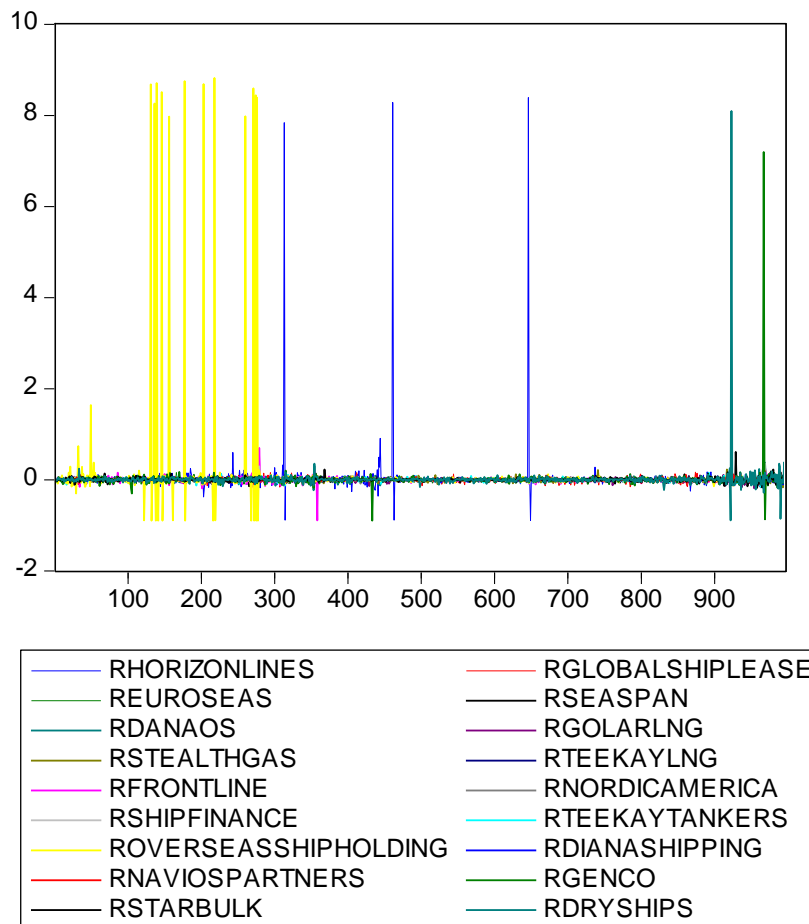
Στον πίνακα παρατηρούμε τη σχέση των αποδόσεων των ναυτιλιακών εταιρειών που ανήκουν στην κατηγορία των δεξαμενόπλοιων και του δείκτη capital link tanker index. Μπορούμε να δούμε πως οι εταιρείες frontline, shipfinance, Nordic America, teekay tankers και ο κλαδικός δείκτης κυμαίνονται στο ίδια επίπεδα, αντίθετα η εταιρεία overseasshipholding παρουσιάζει έντονες αυξομειώσεις ιδιαίτερα στην αρχή της περιόδου που αναλύουμε. Αυτό σημαίνει ότι δεν επηρεάζει και δεν επηρεάζεται από τις αλλαγές του κλαδικού δείκτη καθώς οι αλλαγές που παρουσιάζει ως προς την απόδοση της ως εταιρεία είναι αρκετά έντονες.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ



Στον συγκεκριμένο πίνακα πρόκειται να αναλύσουμε τη σχέση που έχουν οι κλαδικοί ναυτιλιακοί δείκτες capital link container index, capital link lng/lpg index, capital link dry index, capital link tanker index με τον κύριο ναυτιλιακό δείκτη capital link maritime index καθώς συμβάλλουν στη σύστασή του. Στον πίνακα παρατηρούμε ότι οι τρεις κλαδικοί δείκτες και ο κύριος ναυτιλιακός δείκτης κυμαίνονται στο ίδιο επίπεδα, σε αντίθεση με τον δείκτη capital link dry index που προς το τέλος της περιόδου που αναλύουμε παρουσιάζει αρκετά έντονες αυξομειώσεις χωρίς όμως να επηρεάζει τον κύριο ναυτιλιακό δείκτη.

ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ



Στον συγκεκριμένο πίνακα πρόκειται να εξετάσουμε την απόδοση όλων των ναυτιλιακών εταιρειών ανεξαρτήτως της κατηγορία στην οποία ανήκουν. Στο δείγμα μας περιλαμβάνονται πέντε εταιρείες δεξαμενόπλοιων, πέντε εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, πέντε εταιρείες μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου και τρεις εταιρείες μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου. Στον πίνακα παρατηρούμε ότι ενώ στο σύνολο όλες οι εταιρείες κυμαίνονται στα ίδια επίπεδα, στην αρχή της χρονικής περιόδου που εξετάζουμε η εταιρεία *overseasshipholding* παρουσιάζει αρκετά έντονες αυξομειώσεις, ενώ η εταιρεία *horizon lines* στα μέσα της περιόδου που εξετάζουμε παρουσιάζει αντίστοιχα έντονες αυξομειώσεις. Επίσης ενδιάμεσα η εταιρεία *frontline* παρουσίασε μικρή μείωση της απόδοσης της, ύστερα επανήλθε. Επίσης στο τέλος της χρονικής περιόδου παρατηρούμε εξίσου έντονη αύξηση της απόδοσης των εταιρειών *genco* και *dryships*.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Όπως μελετήσαμε στο πρώτο κεφάλαιο ο χώρος της ποντοπόρου ναυτιλίας διέπεται από αρκετούς κινδύνους όπως ο κίνδυνος επιχειρήσεων / αγοράς, οι φυσικοί κίνδυνοι, ο κίνδυνος χρεωστών, ο συναλλαγματικός κίνδυνος, ο χρηματοδοτικός κίνδυνος και ο κίνδυνος επιτοκίου. Οι συγκεκριμένοι κίνδυνοι απειλούν κάθε κατηγορία πλοίων σε περίπτωση μη προνοητικότητας αυτών. Όμως είδαμε ότι κάθε μια κατηγορία απειλείται από ξεχωριστούς κινδύνους κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, έτσι εάν υποθέσουμε ότι κάθε κατηγορία πλοίων τηρεί τις προϋποθέσεις που απαιτούν οι κανόνες του ISM (International safety management) και IMO (International maritime organization) όσον αφορά την ασφάλεια των εμπορικών πλοίων μπορούμε να πούμε ότι η κατηγορία των tanker θεωρείται πιο επικίνδυνη λόγω της συνέπειας που μπορεί να προκαλέσει σε περίπτωση ατυχήματος ιδιαίτερα στο περιβάλλον, επίσης η κατηγορία των container μπορούμε να πούμε ότι λόγω της μορφής των εμπορευμάτων που μεταφέρει θα ήταν πιο εύκολο να προκληθεί κάποιο ατύχημα στο φορτίο που μεταφέρει.

Όσον αφορά τη χρηματοοικονομική μελέτη που πραγματοποιήθηκε μέσω των αριθμοδεικτών και μέσω του eniews μπορούμε να πούμε ότι είχαμε ένα ισχυρό και σημαντικό δείγμα για την εκπόνηση των συμπερασμάτων.

πραγματοποιήθηκε διεξοδική μελέτη με τη χρήση των αριθμοδεικτών στο σύνολό τους όσον αφορά το τελικό συμπέρασμα της έρευνας η σωστή χρήση των αριθμοδεικτών γίνεται όταν συνεξετάζονται όλοι οι τύποι των αριθμοδεικτών στο σύνολο σε μια μελέτη και αυτό διότι είναι αλληλοεξαρτώμενοι και μπορεί ταυτόχρονα με τη βελτίωση ενός αριθμοδείκτη να επιδεινώνεται κάποιος άλλος αριθμοδείκτης.

Ως προς τους δείκτες βιωσιμότητας και συγκεκριμένα για τον αριθμοδείκτη ίδια κεφάλαια προς πάγια ο οποίος εξετάζει τον τρόπο χρηματοδότησης είτε με ξένα είτε με ίδια κεφάλαια, των παγίων στοιχείων της επιχείρησης, μπορούμε να πούμε ότι μονό η κατηγορία Ing με βάση τον συγκεκριμένο αριθμοδείκτη κατάφερε να έχει ανοδική πορεία και να καταφέρει να έχει σωστή αναλογία μεταξύ παγίων στοιχείων και ιδίων κεφαλαίων σε αντίθεση με την κατηγορία των container που παρουσίασαν μεγάλη κάθοδο. Επίσης εξετάστηκε ο αριθμοδείκτης δανειακής επιβάρυνσης ο οποίος μας υποδεικνύει κατά πόσο ασφαλής είναι η επιχείρηση ως προς τους δανειστές της ή τους μετόχους της και συμπεράναμε ότι οι πιο ασφαλής ως προς τους δανειστές τους είναι οι κατηγορίες Ing και tankers, σε αντίθεση με τα dry και τα container που ο δείκτης ήταν μικρότερος της μονάδας.

Ως προς τους δείκτες δραστηριότητας και συγκεκριμένα τον αριθμοδείκτη ταχύτητας κυκλοφορίας ιδίων κεφαλαίων ο οποίος μας δείχνει κατά πόσο τα ίδια κεφάλαια χρησιμοποιούνται και σε ποιο ποσοστό για την πραγματοποίηση των πωλήσεων, η κατηγορία που παρουσίασε τις καλύτερες ενδείξεις για τον συγκεκριμένο αριθμοδείκτη είναι τα container καθώς οι ποσοστιαίες μεταβολές που παρουσίασαν σε όλες τις χρονιές ήταν άνω της μονάδας. Επίσης εξετάστηκε ο

αριθμοδείκτης ταχύτητας κυκλοφορίας ενεργητικού ο οποίος δείχνει κατά πόσο ένας οργανισμός ρευστοποιεί και έπειτα χρησιμοποιεί τα στοιχεία του ενεργητικού για τις πωλήσεις που πραγματοποιεί, και την πιο σταθερή πορεία αυτού του δείκτη παρουσίασε η κατηγορία των Ing με μικρές ποσοστιαίες μεταβολές των στοιχείων του ισολογισμού, ενώ η κατηγορία που αυξήθηκε ποσοστιαία περισσότερο ήταν τα dry.

Με βάση τους αριθμοδείκτες ρευστότητας και συγκεκριμένα του αριθμοδείκτη γενικής ρευστότητας ο οποίος μας επιτρέπει να εκτιμήσουμε κατά πόσο οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις μπορούν να καλυφθούν από τα άμεσα ρευστοποιήσιμα στοιχεία του οργανισμού, σαν γενικό συμπέρασμα μπορούμε να πούμε πως όλες οι κατηγορίες μέχρι και το 2011 παρουσίασαν μειωμένη ρευστότητα το οποίο σημαίνει ότι είχαν μειωμένο κύκλο εργασιών λόγω της οικονομικής κρίσης, εκτός από την κατηγορία Ing που για το έτος 2012 παρουσίασε μεγάλη αύξηση του δείκτη. Επίσης εκτιμήθηκε ο αριθμοδείκτης ειδικής ρευστότητας ο οποίος δείχνει κατά πόσο ένας οικονομικός οργανισμός είναι σε θέση να αποπληρώσει τις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις τις με τη χρήση των χρηματικών διαθεσίμων και παρατηρήσαμε ότι όλες οι κατηγορίες μέχρι και το 2011 είχαν αρκετά χαμηλό δείκτη ειδικής ρευστότητας κάτι το οποίο οφείλεται στην παγκόσμια οικονομική κρίση άρα κατά συνέπεια και στη ζήτηση των θαλάσσιων μεταφορών, εκτός από την κατηγορία των Ing που ο δείκτης αυξήθηκε το 2012.

Ως προς τους δείκτες αποδοτικότητας και συγκεκριμένα του μεικτού περιθωρίου κέρδους με τον οποίο μπορούμε να εξετάσουμε κατά πόσο ένας οργανισμός διαχειρίζεται σωστά τη σχέση μεταξύ πωληθέντων και κόστος πωληθέντων, παρατηρούμε ότι όλες οι κατηγορίες παρουσιάζουν πολύ μικρές αυξομειώσεις στο συγκεκριμένο αριθμοδείκτη καθώς όλες κυμαίνονται κοντά στη μονάδα, ειδικότερα όμως η κατηγορία των Ing παρουσίασε την καλύτερη πορεία του δείκτη μεικτού περιθωρίου κέρδους. Επίσης αναλύθηκε και ο αριθμοδείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων ο οποίος εξετάζει εάν ένας οικονομικός οργανισμός είναι σε θέση από τα ίδια κεφάλαια να δημιουργήσει κέρδη, και συμπεράναμε ότι την πιο σταθερή πορεία παρουσιάζει η κατηγορία Ing και η κατηγορία των container παρουσίασε τις μεγαλύτερες αυξομειώσεις.

Επίσης πραγματοποιήθηκε σύγκριση των λογιστικών μεγεθών των κατηγοριών πλοίων και ως προς τα ίδια κεφάλαια παρατηρήσαμε ότι τα Ing παρουσίασαν εμφανή αύξηση των ιδίων κεφαλαίων κατά τη διάρκεια των τεσσάρων ετών. Αυτό σημαίνει ότι η κατηγορία αυτή έχει ανοδική τάση καθώς είτε αύξησε το μετοχικό της κεφάλαιο είτε είχε το περιθώριο να κρατήσει αποθεματικό για μελλοντική χρήση του.

Ως προς την ανάλυση των παγίων παρατηρήσαμε ότι τα Ing παρουσίασαν συγκριτικά με άλλες κατηγορίες μεγαλύτερη αστάθεια ενώ αντίθετα τα tanker παρουσίασαν τον πιο σταθερό δείκτη.

Ως προς την ανάλυση των ξένων κεφαλαίων παρατηρήσαμε ότι τα container παρουσίασαν τον υψηλότερο δείκτη κάτι το οποίο σημαίνει ότι η κατηγορία αυτή δανείζεται συνεχώς νέα ξένα κεφάλαια σε αντίθεση με τα tanker που είχαν τον πιο χαμηλό δείκτη ξένων κεφαλαίων.

Ως προς την ανάλυση των πωλήσεων παρατηρήσαμε ότι το μεγαλύτερο κύκλο εργασιών παρουσιάζει η κατηγορία lng με αυξανόμενη καμπύλη για όλο το χρονικό διάστημα σε αντίθεση με τα tankers που είχαν αρκετά καθοδική πορεία όσον αφορά τον κύκλο εργασιών τους.

Ως προς το κυκλοφορούν ενεργητικό παρατηρούμε ότι καλύτερο δείκτη και μεγαλύτερες ποσοστιαίες μεταβολές παρουσιάζει η κατηγορία των lng, σε αντίθεση με τα tanker που κυμαίνονται για όλα τα χρόνια υπό της μονάδας.

Επίσης ως προς το λογιστικό μέγεθος των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων παρατηρήσαμε ότι η κατηγορία των container παρουσιάζει αρκετά μειωμένη καμπύλη σε σχέση με τις υπόλοιπες τρεις κατηγορίες. Στη συγκεκριμένη περίπτωση αυτό είναι θετικό καθώς σημαίνει ότι έχει μειωμένες βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις άρα κατά συνέπεια και μειωμένα λειτουργικά έξοδα σε αντίθεση με την κατηγορία των lng που παρουσιάζει τον υψηλότερο δείκτη σε σύγκριση με τις υπόλοιπες κατηγορίες.

Ως προς το μεικτό κέρδος παρατηρούμε ότι η κατηγορία των lng και των container παρουσιάζουν παράλληλα υψηλή πορεία. Αυτό σημαίνει ότι η ζήτηση των αγορών για τη χρησιμοποίηση των δύο αυτών κατηγοριών πλοίων είναι παρόμοια καθώς μέσω του μεικτού κέρδους βλέπουμε τις πωλήσεις που έχουν πραγματοποιήσει.

Για την ανάλυση των δεδομένων μέσω enviews χρησιμοποιήθηκαν ημερήσιες τιμές των ναυτιλιακών δεικτών και των αντίστοιχων τιμών των μετοχών από 2/1/2009 μέχρι 2/1/2013. Οι δείκτες που αναλύθηκαν ήταν οι Capital Link Dry Bulk Index, Capital Link Tanker Index, Capital Link Container Index, Capital Link LNG / LPG Index και ο Capital Link Maritime Index. Ενώ οι ναυτιλιακές εταιρείες ήταν στο σύνολο 18 αντί 20 λόγω του ότι δεν βρέθηκαν αρκετά στοιχεία για την ανάλυση των υπόλοιπων δύο.

Για τον δείκτη capital link maritime index που τον μελετήσαμε ως την εξαρτημένη μεταβλητή, ερευνήσαμε κατά πόσο επηρεάζεται από τους τέσσερις κλαδικούς δείκτες και είδαμε ότι και οι τέσσερις δείκτες που επηρεάζουν τον κύριο ναυτιλιακό δείκτη με πρώτο τον δείκτη Capital link lng/lpg index, δεύτερο το δείκτη Capital link tanker index, τρίτο το δείκτη Capital link dry index και τέταρτο το δείκτη Capital link container index που με βάση το t statistic είχε τη μικρότερη ένδειξη.

Για την μελέτη των κλαδικών ναυτιλιακών δεικτών εξετάσαμε κατά πόσο επηρεάζονται από τις εταιρείες που ανήκουν σε κάθε μια κατηγορία αντίστοιχα και είδαμε ότι για τον κλαδικό δείκτη capital link tanker index με βάση το κριτήριο t statistic η μεταβλητή που επηρεάζει περισσότερο αυτόν τον δείκτη είναι αυτή της εταιρείας shipfinance, δεύτερη είναι η εταιρεία Nordic america, τρίτη είναι η εταιρεία overseas shipholding, τέταρτη είναι η εταιρεία teekay tankers και τέλος η εταιρεία frontline δεν επηρεάζει καθόλου τον δείκτη.

Για τον δείκτη capital link lng/lpg index είδαμε ότι όλες οι εταιρείες που εξετάσαμε επηρεάζουν τον δείκτη Capital link lng/lpg index, που σημαίνει ότι οι μεταβολές και οι αυξομειώσεις που μπορεί να έχουν οι τιμές των μετοχών των συγκεκριμένων ναυτιλιακών εταιρειών επηρεάζουν άμεσα την τιμή του κλαδικού ναυτιλιακού δείκτη.

Για τον δείκτη Capital link dry index μπορούμε να πούμε ότι ποσοστιαία το 60% του δείγματος μας επηρεάζει τον κλαδικό ναυτιλιακό δείκτη καθώς οι ναυτιλιακές εταιρείες navios partners, Diana shipping και starbulk επηρεάζουν άμεσα τον δείκτη, ενώ οι ναυτιλιακές εταιρείες genco shipping και dryships δεν επηρεάζουν άμεσα τον ναυτιλιακό δείκτη.

Για τον δείκτη capital link container index μπορούμε να πούμε ότι ενώ με βάση το t squared το δείγμα μας φαίνεται να μην είναι στατιστικά σημαντικό είδαμε ότι τελικά οι τέσσερις από τις πέντε εταιρείες επηρεάζουν την τιμή του δείκτη σε περίπτωση αυξομείωσης της τιμής των μετοχών τους.

Η ανάλυση που έγινε για τον κύριο ναυτιλιακό δείκτη capital link maritime index είδαμε ότι η κατηγορία που επηρεάζει περισσότερο τον κύριο ναυτιλιακό δείκτη είναι η κατηγορία των χύδην ξυρού φορτίου πλοίων με το μεγαλύτερο ποσοστό εταιρειών που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία πλοίων να επηρεάζουν τον κύριο δείκτη. επίσης η εταιρεία που βάση την πιθανότητα prob και με βάση την t statistic επηρεάζει περισσότερο τον δείκτη Capital link maritime index είναι η euroseas που ανήκει στην κατηγορία των container, δεύτερη είναι η εταιρεία danaos που ανήκει και αυτή στην κατηγορία των container και τρίτη είναι η εταιρεία navios partners που ανήκει στην κατηγορία των χύδην ξυρού φορτίου.

Κατά συνέπεια μπορούμε να πούμε ότι η κατηγορία των lng/lpg παρουσιάζει πολύ καλούς δείκτες βιωσιμότητας, σταθερούς δείκτες ως προς τη δραστηριότητα, ενώ η ρευστότητα της σε σχέση με τις υπόλοιπες κατηγορίες είναι η πιο ανοδική. Τα επίπεδα αποδοτικότητά της είναι ικανοποιητικά ενώ τα επίπεδα ιδίων κεφαλαίων που διατηρεί είναι εξίσου σε αρκετά ικανοποιητικό επίπεδο σε σχέση με τις υπόλοιπες κατηγορίες. Όσον αφορά τα πάγια υποδεικνύει μεγάλη αστάθεια σε αντίθεση με τις πωλήσεις που βρίσκονται σε πολύ καλό επίπεδο. Έχει αυξημένες βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις μεν αλλά αυξημένο μεικτό κέρδος και κυκλοφορούν ενεργητικό. Σε γενικές γραμμές μπορούμε να πούμε ότι με βάση τα κριτήρια που αναλύσαμε είναι στο σύνολο η καλύτερη κατηγορία πλοίων. Έτσι, όπως αναφέρει και ο Βαλαβάνης Βασίλειος (2011) *το ενδιαφέρον των πλοιοκτητών θα στραφεί σε άλλους τύπους πλοίων όπως τα υγραεριοφόρα (lng και lpg) πλοία.* Οπως επίσης η Clarkson Research (2013) ανέφερε ότι, *μερικοί από τους τομείς εξειδίκευσης βρίσκονται σε ευνοϊκότερη θέση, όπως το Αέριο και οι υπεράκτιες εταιρείες που παρουσιάζουν επενδυτική ζήτηση σε αντίθεση με άλλες οικονομικές δραστηριότητες.*

Η κατηγορία των container παρουσιάζει αρκετά μειωμένους δείκτες βιωσιμότητας σε αντίθεση με τους δείκτες δραστηριότητας που είναι σε ικανοποιητικά επίπεδα. Η ρευστότητα της συγκεκριμένης κατηγορίας θα μπορούσε να ήταν σε καλύτερα επίπεδα, ενώ ως προς την αποδοτικότητα της παρουσίασε

πολύ καλούς δείκτες. Ο δείκτης ιδίων κεφαλαίων ήταν ικανοποιητικός, ενώ ο δείκτης των παγίων ήταν συγκριτικά με τις υπόλοιπες κατηγορίες ο πιο σταθερά ανοδικός. Ως προς τα ξένα κεφάλαια ο δείκτης ήταν σε υψηλά επίπεδα, κάτι το οποίο δεν είναι θετικό σε αντίθεση με τον δείκτη των πωλήσεων που ήταν σε αρκετά υψηλό επίπεδο. Ως προς το κυκλοφορούν ενεργητικό μπορούμε να πούμε ότι παρουσίασε τον δεύτερο καλύτερο δείκτη ενώ είχε στα καλύτερα επίπεδα τον δείκτη των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων. Τέλος όσον αφορά το μεικτό κέρδος η κατηγορία των container είχε την δεύτερη καλύτερη ένδειξη του δείκτη αυτού. Συμπερασματικά λοιπόν μπορούμε να πούμε ότι με βάση τα κριτήρια που θέσαμε η κατηγορία των container είναι η δεύτερη καλύτερη.

Για την κατηγορία των dry μπορούμε να πούμε πως για τους αριθμοδείκτες της βιωσιμότητας και της δραστηριότητας στο σύνολο είχε τις χαμηλότερες ενδείξεις. Όπως επίσης από τις χαμηλότερες ενδείξεις παρουσίασε και για τους αριθμοδείκτες της ρευστότητας και της αποδοτικότητας. Όσον αφορά τα ίδια κεφάλαια είχε τις πιο σταθερές ενδείξεις, ενώ στα πάγια στοιχεία παρουσίασε την καλύτερη ένδειξη σε σχέση με τις υπόλοιπες κατηγορίες. Ως προς τα ξένα κεφάλαια είχε αρκετά υψηλή ένδειξη που αυτό θεωρείται αρνητικό καθώς σημαίνει υψηλό ποσοστό δανεισμού. Όσον αφορά τις πωλήσεις ο δείκτης κυμάνθηκε σε χαμηλά επίπεδα, όπως επίσης το ίδιο ισχύει και για το κυκλοφορούν ενεργητικό και για το μεικτό κέρδος. Αυτό δείχνει μειωμένο ποσοστό ζήτησης της συγκεκριμένης κατηγορίας. Παρόλα αυτά οι βραχυπρόθεσμες πωλήσεις κυμάνθηκαν σε χαμηλά επίπεδα. Συμπερασματικά λοιπόν μπορούμε να πούμε πως τα dry's είναι μια κατηγορία που έχει αρκετά περιθώρια βελτίωσης καθώς από την ανάλυση που πραγματοποιήθηκε φάνηκε ο μειωμένος κύκλος εργασιών που πραγματοποίησε την συγκεκριμένη χρονική περίοδο που αναλύσαμε. Όπως ανέφερε και ο Νίκος Μπαρδούνιας (2009), *Από τον Μάιο του 2008 και μετά οι ναυτιλιακές εταιρείες είδαν τους δείκτες να καταρρακυλούν και να φθάνουν στα χαμηλότερα των τελευταίων ετών, με πιο ενδεικτική την περίπτωση των πλοίων ξηρού φορτίου.*

Όσον αφορά την κατηγορία των tanker παρατηρήσαμε ότι στους δείκτες βιωσιμότητας ως προς την δανειακή επιβάρυνση παρουσίασε έναν ικανοποιητικό δείκτη. ως προς την δραστηριότητα και τη ρευστότητα οι αριθμοδείκτες ήταν αρκετά χαμηλοί. Όσον αφορά την αποδοτικότητα παρατηρήσαμε ότι οι αριθμοδείκτες ήταν εξίσου χαμηλοί με αρκετά περιθώρια βελτίωσης. Ως προς τα ίδια κεφάλαια και τα πάγια παρουσίασε τον χαμηλότερο δείκτη όμως για τα επίπεδα του δείκτη των ξένων κεφαλαίων ήταν αρκετά ικανοποιητικά. Για τους δείκτες των πωλήσεων, του μεικτού κέρδους και του κυκλοφορούντος ενεργητικού παρουσίασε τον χαμηλότερο δείκτη, ενώ για τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις ο δείκτης παρουσίασε μια μέση πορεία. Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε πως η κατηγορία των tankers παρουσιάζει πολλά περιθώρια βελτίωσης καθώς η μειωμένη ζήτηση της συγκεκριμένης κατηγορίας οφείλεται πρωτίστως στην παγκόσμια οικονομική κρίση αλλά όπως επίσης στο γεγονός ότι οι παγκόσμιες αγορές στρέφονται στις εναλλακτικές πηγές ενέργειας. Έτσι αυτό επηρεάζει άμεσα την συγκεκριμένη κατηγορία πλοίων καθώς το γεγονός ότι ένα από τα βασικά φορτία που μεταφέρει είναι το πετρέλαιο, σύντομα πρόκειται να απειληθεί κυρίως οικονομικά.

ΠΙΝΑΚΕΣ

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Period Ending:	12/20/2009	12/26/2010	12/25/2011	12/23/2012	HORIZON LINES				12/20/2009	12/26/2010	12/25/2011	12/23/2012
									9	0	1	2
Current Assets												
Cash and Cash Equivalents	6,419	2,751	21,147	27,839								
Short-Term Investments	\$0	\$0	\$0	\$0								
Net Receivables	118,296	96,938	116,557	104,311								
Inventory	\$30,254	\$24,332	\$28,091	\$29,521								
Other Current Assets	\$26,832	\$63,208	\$20,171	\$8,563								
Total Current Assets	181,801	187,229	185,966	170,234								
Long-Term Assets												
Long-Term Investments	\$0	\$0	\$0	\$0								
Fixed Assets	192,624	179,997	167,145	160,05								
Goodwill	\$314,149	\$314,149	\$198,793	\$198,793								
Intangible Assets	\$104,859	\$80,824	\$69,942	\$48,573								
Other Assets	\$25,678	\$23,577	\$17,963	\$23,584								
Deferred Asset Charges	\$0	\$0	\$0	\$0								
Total Assets	819,111	785,776	639,809	601,234								
Current Liabilities												
Accounts Payable	\$151,470	\$143,927	\$142,432	\$137,985								
Short-Term Debt / Current Portion of Long-Term Debt	\$18,750	\$508,793	\$6,107	\$3,608								
Total Current Liabilities	\$170,220	\$652,720	\$148,539	\$141,593								
Long-Term Liabilities												
Long-Term Debt	\$1,000,000	\$1,000,000	\$1,000,000	\$1,000,000								
Other Long-Term Liabilities	\$1,000,000	\$1,000,000	\$1,000,000	\$1,000,000								
Total Long-Term Liabilities	\$2,000,000	\$2,000,000	\$2,000,000	\$2,000,000								
Total Liabilities & Equity	\$2,819,111	\$2,785,776	\$2,639,809	\$2,601,234								
Stock Holders Equity												
Common Stocks	\$341	\$345	\$605	\$954								
Capital Surplus	\$196,900	\$193,266	\$213,135	\$381,445								
Retained Earnings	(\$15,874)	(\$73,843)	(\$303,260)	(\$397,958)								
Treasury Stock	(\$78,538)	(\$78,538)	(\$78,538)	\$0								
Other Equity	(\$1,551)	(\$1,438)	\$2,072	(\$1,183)								
Total Equity	101,278	39,792	-165,986	-16,742								
Total Liabilities & Equity	819,111	785,776	639,809	601,234								
Income Statement												
Total Revenue	\$979,352	\$1,000,055	\$1,026,164	\$1,073,722								
Cost of Revenue	\$778,482	\$820,46	\$870,029	\$932,578								
Gross Profit	\$200,87	\$179,595	\$156,135	\$141,144								
Operating Expenses												
Research and Development	\$0	\$0	\$0	\$0								
Sales, General and Admin.	\$96,642	\$79,356	\$82,862	\$79,488								
Non-Recurring Items	\$22,614	\$36,768	\$112,870	\$4,726								
Other Operating Items	\$57,188	\$58,577	\$58,259	\$52,678								
Operating Income	\$24,426	\$4,894	-\$7,856	\$4,252								
Add'l income/expense items	(\$68)	(\$27)	\$100,465	(\$17,249)								
Earnings Before Interest and Tax	\$24,358	\$4,867	\$2,609	(\$12,997)								
Interest Expense	\$38,036	\$40,117	\$55,677	\$62,888								
Earnings Before Tax	(\$13,678)	(\$35,250)	(\$53,068)	(\$75,885)								
Income Tax	\$10,573	\$324	\$126	(\$1,482)								
Minority Interest	\$0	\$0	\$0	\$0								
Equity Earnings/Loss Unconsolidated Subsidiary	\$0	\$0	\$0	\$0								
Net Income-Cont. Operations	(\$24,251)	(\$35,574)	(\$53,194)	(\$74,403)								
Net Income	-\$31,272	-\$57,969	-\$229,417	-\$94,698								

	2009	2010	2011	2012	global ship lease	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012
Current Assets													
Cash and Cash Equivalents	93,836	31,387	28,841	26,148		\$72,288	\$70,169	\$68,050	\$62,907				
Short-Term Investments	\$0	\$0	\$0	\$0		\$0	\$0	\$0	\$27				
Net Receivables	8,736	7,87	14,769	15,582		\$0	\$0	\$0	\$0				
Inventory	\$0	\$0	\$0	\$0		\$351,295	\$351,856	\$362,316	\$362,316				
Other Current Assets	\$1,588	\$1,721	\$1,894	\$2,288		(\$23,305)	(\$27,205)	(\$18,205)	\$13,723				
Total Current Assets	44,16	40,978	45,504	44,018		1027,36	981,02	939,54	903,68				
Long-Term Assets													
Long-Term Investments	\$0	\$0	\$0	\$0		\$0	\$0	\$0	\$0				
Fixed Assets	961,717	922,508	890,303	856,423		\$0	\$0	\$0	\$0				
Goodwill	\$0	\$0	\$0	\$0									
Intangible Assets	\$0	\$13,671	\$92	\$73									
Other Assets	\$10,243	\$0	\$0	\$0									
Deferred Asset Charges	\$5,238	\$3,885	\$3,636	\$3,166									
Total Assets	1027,368	981,022	939,535	903,68									
Current Liabilities													
Accounts Payable	\$8,091	\$6,988	\$6,238	\$10,772									
Short-Term Debt / Current Portion of Long-Term Debt	\$84,271	\$62,288	\$61,820	\$62,787									
Other Current Liabilities	\$2,119	\$2,119	\$2,119	\$2,119									
Total Current Liabilities	\$94,481	\$71,383	\$70,278	\$75,688									
Long-Term Liabilities													
Long-Term Debt	\$533,034	\$514,908	\$467,007	\$388,47									
Total Liabilities & Equity	\$1,561,849	\$1,556,330	\$1,406,562	\$1,379,368									
Income Statement													
Total Revenue	\$148,708	\$168,837	\$166,288	\$163,205									
Cost of Revenue	\$41,388	\$42,087	\$45,517	\$45,688									
Gross Profit	\$107,34	\$116,77	\$110,751	\$107,617									
Operating Expenses													
Research and Development	\$0	\$0	\$0	\$0									
Sales, General and Admin.	\$8,316	\$7,854	\$7,048	\$5,442									
Non-Recurring Items	\$0	\$17,082	\$13,645	\$0									
Other Operating Items	\$37,307	\$40,051	\$40,131	\$40,343									
Operating Income	\$61,717	\$61,773	\$68,927	\$61,832									
Add'l income/expense items	\$5,325	(\$31,864)	(\$20,218)	(\$8,598)									
Earnings Before Interest and Tax	\$67,042	\$29,909	\$48,709	\$53,234									
Interest Expense	\$24,224	\$23,828	\$20,584	\$21,178									
Earnings Before Tax	\$42,818	(\$3,919)	\$28,125	\$32,056									
Income Tax	\$444	\$52	\$74	\$128									
Minority Interest	\$0	\$0	\$0	\$0									
Equity Earnings/Loss Unconsolidated Subsidiary	\$0	\$0	\$0	\$0									
Net Income-Cont. Operations	\$42,374	(\$3,971)	\$28,051	\$31,928									
Net Income	\$42,374	(\$3,971)	\$28,051	\$31,928									
Net Income Applicable to Common Shareholders	\$42,374	(\$3,971)	\$28,051	\$31,928									

					EUROSEAS										
Period Ending:	12/31/2009	12/31/2010	12/31/2011	12/31/2012		12/31/2009	12/31/2010	12/31/2011	12/31/2012	Period Ending:	12/31/2009	12/31/2010	12/31/2011	12/31/2012	
Current Assets						Total Current Liabilities	\$0,444	\$5,215	\$1,101	\$2,368	Total Revenue	\$63,782	\$52,478	\$61,397	\$52,488
Cash and Cash Equivalents	42,176	36,399	32,075	34,301		Long-Term Debt	\$8,097	\$7,445	\$3,125	\$4,519	Cost of Revenue	\$27,187	\$23,104	\$27,027	\$26,405
Short-Term Investments	\$437	\$263	\$27	\$0		Other Liabilities	\$3,425	\$1,318	\$0	\$0	Gross Profit	\$36,595	\$29,374	\$34,369	\$26,083
Net Receivables	1,89	6,258	3,904	6,654		Deferred Liability Charges	\$0	\$0	\$0	\$0	Operating Expenses				
Inventory	\$1,869	\$1,788	\$2,607	\$1,813		Misc. Stocks	\$0	\$0	\$0	\$0	Research and Development	\$0	\$0	\$0	\$0
Other Current Assets	\$12,561	\$271	\$265	\$273		Minority Interest	\$0	\$0	\$0	\$0	Sales, General and Admin.	\$17,571	\$12,104	\$11,209	\$10,007
Total Current Assets	\$58,933	\$46,405	\$38,678	\$45,07		Total	\$91,965	\$102,963	\$84,226	\$68,657	Non-Recurring Items	\$0	\$0	\$0	\$0
Long-Term Assets						Stock Holders					Other Operating Items	\$19,092	\$17,980	\$18,349	\$17,386
Long-Term Investments	\$387	\$14,461	\$14,459	\$16,999		Common Stocks	\$925	\$930	\$935	\$1,360	Operating Income	\$22	\$-7	\$4,812	\$-9,878
Fixed Assets	257,271	255,412	237,064	206,938		Capital Surplus	\$235,588	\$236,290	\$236,843	\$251,759	Add'l income/expense items	(\$14,212)	(\$3,860)	(\$1,502)	(\$8,692)
Goodwill	\$0	\$0	\$0	\$0		Retained Earnings	(\$5,061)	(\$18,515)	(\$25,567)	(\$43,492)	Earnings Before Interest and Tax	(\$14,190)	(\$4,559)	\$3,310	(\$18,570)
Intangible Assets	\$0	\$0	\$0	\$0		Treasury	\$0	\$0	\$0	\$0	Interest Expense	\$1,438	\$1,498	\$2,191	\$1,977
Other Assets	\$6,500	\$4,800	\$5,050	\$9,000		Other Equity	\$0	\$0	\$0	\$0	Earnings Before Tax	(\$15,628)	(\$6,067)	\$1,118	(\$20,547)
Deferred Asset Charges	\$328	\$599	\$698	\$319		Total Liabilities & Equity	\$23,418	\$21,678	\$26,148	\$28,313	Income Tax	\$0	\$0	\$0	\$0
Total Assets	\$23,418	\$21,678	\$26,148	\$28,313						Minority Interest	\$0	\$0	\$0	\$0	
Current Liabilities										Equity Earnings/Loss Unconsolidated Subsidiary	\$0	(\$539)	(\$2)	(\$1,220)	
Accounts Payable	\$4,367	\$7,790	\$3,594	\$3,619						Net Income-Cont. Operations	(\$15,628)	(\$6,606)	\$1,116	(\$21,767)	
Short-Term Debt / Current Portion of Long-Term Debt	\$24,829	\$15,310	\$15,239	\$17,658						Net Income	\$-15,628	\$-6,606	\$1,116	\$-13,199	
Other Current Liabilities	\$1,248	\$2,114	\$2,268	\$1,093						Net Income Applicable to Common Shareholders	(\$15,628)	(\$6,606)	\$1,116	(\$13,199)	

Period Ending:					SEASPAN				Period Ending:							
	2/31/2009	2/31/2010	2/31/2011	2/31/2012		12/31/2009	31/2010	31/2011	31/2012		2/31/2009	2/31/2010	2/31/2011	2/31/2012		
Current Assets						Long-Term Debt					Total Revenue					
Cash and Cash Equivalents		133,4	34,219	481,123	393,478							285,59	407,21	565,61	660,79	
Short-Term Investments	\$0	\$0	\$14,640	\$52,077		Other Liabilities	\$410,59	\$524,71	\$583,26	\$613,049		Cost of Revenue	80,162	108,1	135,7	138,66
Net Receivables		1,64	1,017	6,837	9,573	Deferred Liability Charges	\$0	\$0	\$12,503	\$7,903		Gross Profit	205,43	299,11	429,91	522,14
Inventory	\$0	\$0	\$0	\$0		Misc. Stocks	\$0	\$0	\$0	\$0		Operating Expenses				
Other Current Assets	\$12,489	\$11,528	\$17,398	\$20,902		Minority Interest	\$0	\$0	\$0	\$0		Research and Development	\$0	\$0	\$0	\$0
Total Current Assets	146,053	46,764	519,998	476,03		Total Liabilities	\$2,604,6	\$3,387,4	\$4,264,2	\$4,432,286		Sales, General and Admin.	\$7,968	\$9,612	\$16,818	\$27,762
Long-Term Assets						Stock Holders Equity						Non-Recurring Items	\$0	\$0	\$0	\$0
Long-Term Investments	\$0	\$0	\$95,798	\$120,852		Common Stocks	\$679	\$691	\$838	\$804		Other Operating Items	\$69,996	\$101,026	\$140,354	\$165,541
Fixed Assets	3485,35	4210,87	4697,25	4863,27		Capital Surplus	\$1,489,6	\$1,526,6	\$1,860,6	\$1,859,068		Operating Income	127,47	188,48	256,51	338,61
Goodwill	\$0	\$0	\$0	\$75,321		Retained Earnings	(\$349,8)	(\$469,6)	(\$622,4)	(\$594,153)		Add'l income/expen	\$38,978	(\$247,42)	(\$304,11)	(\$135,276)
Intangible Assets	\$0	\$0	\$0	\$0		Treasury Stock	\$0	\$0	\$0	(\$312)		Earnings Before Int	\$166,446	(\$58,946)	(\$32,551)	\$193,301
Other Assets	\$11,377	\$81,985	\$88,754	\$71,561		Other Equity	(\$81,24)	(\$68,16)	(\$55,98)	(\$46,840)		Interest Expense	\$21,194	\$28,801	\$50,849	\$71,996
Deferred Asset Charges	\$21,667	\$37,607	\$45,917	\$43,816		Total Equity	1059,6	989,74	1183,4	1218,6		Earnings Before Tax	\$145,252	(\$87,747)	(\$83,400)	\$121,305
Total Assets	3664,45	4377,23	5447,72	5650,85		Total Liabilities & Equity	3664,4	4377,2	5447,7	5650,9		Income Tax	\$0	\$0	\$0	\$0
Current Liabilities											Minority Interest	\$0	\$0	\$0	\$0	
Accounts Payable	\$20,905	\$28,394	\$47,400	\$49,997							Equity Earnings/Loss Unconsol	\$0	\$0	(\$1,180)	(\$259)	
Short-Term Debt / Current Portion of Long-Term Debt	\$0	\$0	\$81,482	\$66,656							Net Income-Cont. O	\$145,252	(\$87,747)	(\$84,580)	\$121,046	
Other Current Liabilities	\$9,787	\$29,792	\$60,906	\$63,653							Net Income	145,25	-87,747	-83,4	121,31	
Total Current Liabilities	30,692	58,186	189,788	180,306							Net Income Applica	\$145,252	(\$87,747)	(\$83,400)	\$121,305	

				DANAOS										
	2009	2010	2011	2012		2009	2010	2011	2012		2009	2010	2011	2012
Current Assets														
Cash and Cash Equivalents	270,128	232,742	54,271	58,449	Long-Term Debt	0	2543,907	2014,576	3219,226					
					Other Liabilities	\$215,199	\$304,598	\$299,300	187,263					
					Deferred Liability Charge	\$3,914	\$1,716	\$0	\$0					
Short-Term Investments	\$0	\$0	\$0	\$0	Misc. Stocks	\$0	\$0	\$0	\$0					
Net Receivables	12,379	15,218	13,304	16,405	Minority Interest	\$0	\$0	\$0	\$0					
Inventory	7,653	9,818	16,187	17,731										
Other Current Assets	\$4,344	\$8,952	\$9,529	6,086										
Total Current Assets	300,504	296,83	93,291	98,673	Total Liabilities	\$2,737,120	\$3,096,716	\$3,545,585	3771,741					
Long-Term Assets					Stock Holders Equity									
Long-Term Investments	\$0	\$0	\$0	\$0	Common Stocks	546	1,086	1,096	1,096					
Fixed Assets	1573,759	2273,483	3241,951	3996,138	Capital Surplus	\$268,613	\$489,672	\$545,884	546,023					
Goodwill	\$0	\$0	\$0	\$0	Retained Earnings	\$440,564	\$338,223	\$361,600	246,456					
Intangible Assets	\$0	\$0	\$0	\$0	Treasury Stock	(\$39)	(\$3)	\$0	\$0					
Other Assets	\$1,247,865	\$924,125	\$553,151	38,413	Other Equity	(\$324,093)	(\$436,569)	(\$459,105)	-\$53,271					
Deferred Asset Charges	\$20,583	\$24,952	\$99,711	88,821										
Total Assets	3142,711	3489,13	3988,104	4212,045	Total Equity	405,591	392,412	442,535						
					Total Liabilities & Equity	3142,711	3489,13	3988,104	4212,045					
Current Liabilities														
Accounts Payable	\$80,638	\$86,450	\$51,281	46,876										
Short-Term Debt / Current Portion of Long-Term Debt	\$2,331,076	\$21,619	\$52,816	182,404										
Other Current Liabilities	\$105,691	\$139,428	\$127,616	135,912										
Total Current Liabilities	2518,007	246,497	231,693	365,252										

				DANAOS										
	2009	2010	2011	2012		2009	2010	2011	2012		2009	2010	2011	2012
Period Ending:														
Total Revenue	\$19,511	\$39,677	\$468,101	\$89,009	Cost of Revenue	\$0	\$0	\$0	\$0					
					Gross Profit	\$320	\$360	\$468	\$89,009					
Operating Expenses					Research and Development	\$0	\$0	\$0	\$0					
Research and Development	\$0	\$0	\$0	\$0	Sales, General and Admin.	\$114,214	\$119,454	\$150,920	157,238					
Non-Recurring Items	\$0	\$71,509	\$0	129,63	Other Operating Items	\$69,201	\$84,471	\$111,978	150,008					
Operating Income	136	86	205	153										
Add'l income/expense items	(\$63,799)	(\$145,426)	(\$136,642)	-169,997										
Earnings Before Interest and Tax	\$72,297	(\$61,183)	\$68,561	-17,864										
Interest Expense	\$36,208	\$41,158	\$55,124	87,34										
Earnings Before Tax	36089	-102341	13437	-105,204										
Income Tax	\$0	\$0	\$0	\$0										
Minority Interest	\$0	\$0	\$0	\$0										
Equity Earnings/Loss Unconsolidated Subsidiary	\$0	\$0	\$0	\$0										
Net Income-Cont. Operations	\$36,089	(\$102,341)	\$13,437	-105,204										
Net Income	36	-102	13	-105										
Net Income Applicable to Common Shareholder	\$36,089	(\$102,341)	\$13,437	-105,204										

				GASLOG										
	12/31/2009	2/31/2010	2/31/2011	2/31/2012		12/31/2009	2/31/2010	2/31/2011	2/31/2012		2009	2010	2/31/2011	2/31/2012
Current Assets					Current Liabilities	4	40,641	49,19	60,758					
Cash and Cash Equivalents	7	23,27	20,093	110,978	Long-Term Debt	171	290,432	261,889	262,699					
Short-Term Investments	0	0	104,674		Other Liabilities	0	5,52	2,1						
Net Receivables	2,098	3,967	3,291		Deferred Liability Charges	0	0	0						
Inventory	383	425	481		Misc. Stocks	0	0	0						
Other Current Assets	774	3,306	425		Minority Interest	9,199	0	0						
					Total Liabilities	176	331,072	316,999	305,658					
Total Current Assets	7	26,625	27,84	219,849	Stock Holders Equity									
					Common Stocks	391	391	629						
Long-Term Assets					Capital Surplus	199,635	300,710	621,879						
Long-Term Investments	7,113	7,003	6,528	6,806	Retained Earnings	-26,477	-12,438	-8,217						
Fixed Assets	246,445	488,905	547,872	644,201	Treasury Stock	0	0	0						
Goodwill	9,511	9,511	9,511		Other Equity	(\$1,616)	1,744	-11,081						
Intangible Assets	0	0	0		Total Equity	91	171,733	290,414	603,21					
Other Assets	475	0	872	4,071	Total Liabilities & Equity	266	502,805	607,013	908,768					
Deferred Asset Charges	0	14,289	24,279											
Total Assets	278	512,005	607,013	908,768										
Current Liabilities														
Accounts Payable	1,569	1,819	1,916											
Short-Term Debt / Current Portion of Long-Term Debt	32,186	46,299	47,993											
Other Current Liabilities	4	6,889	1,102	851										

				GASLOG										
	12/31/2009	2/31/2010	2/31/2011	2/31/2012		2009	2010	2/31/2011	2/31/2012		2009	2010	2/31/2011	2/31/2012
Period Ending:														
Total Revenue	9	39,632	66,471	66,542	Cost of Revenue	3	8,644	12,946	14,646					
					Gross Profit	12	31,188	53,525	53,896					
Operating Expenses					Research and Development	0	0	0	0					
Research and Development	0	0	0	0	Sales, General and Admin.	11,571	15,997	20,41						
Non-Recurring Items	0	0	0	0	Other Operating Items	6,56	12,827	13,065						
Operating Income	-8,94	13,056	24,701	20,421										
Add'l income/expense items	52	121	(\$2,659)	(\$6,609)										
Earnings Before Interest and Tax	13,177	22,042	14,812											
Interest Expense	-72	5,046	9,631	11,67										
Earnings Before Tax	8,131	12,411	3,143											
Income Tax	0	0	0	0										
Minority Interest	0	0	0	0										
Equity Earnings/Loss Unconsolidated Subsidiary	635	1,46	1,312	1,078										
Net Income-Cont. Operations	4,409	9,591	13,723	4,221										
Net Income	4	9,591	13,723	4,221										
Net Income Applicable to Common Share	4,409	9,591	13,723	4,221										

					GOLAR LNG PARTNERS									
Period Ending:	12/31/2011	12/31/2010	12/31/2009	12/31/2008					Period Ending:	12/31/2011	12/31/2010	12/31/2009	12/31/2008	
Current Assets					Long-Term Debt	721,474	668,954	972,912	1081,18	Total Revenue	126,634	205,808	225,452	286,63
Cash and Cash Equivalents	60,795	65,915	73,73	97,227	Other Liabilities	27,923	70,87	27,699	18,529	Cost of Revenue	34,671	44,859	39,997	49,945
Short-Term Investments	\$0	\$0	\$0	\$0	Deferred Liability Charges	\$0	\$0	\$0	\$0	Gross Profit	91,963	160,949	185,455	236,685
Net Receivables	1,897	21,055	6,034	8,219	Misc. Stocks	\$0	\$0	\$0	\$0	Operating Expenses				
Inventory	\$573	\$671	\$1,074	\$1,924	Minority Interest	\$49,340	\$55,470	\$62,934	\$71,858	Research and Development	\$0	\$0	\$0	\$0
Other Current Assets	\$0	\$0	\$0	\$0	Total Liabilities	\$893,950	\$916,103	\$1,202,7	\$1,341,288	Sales, General and Admin.	\$5,040	\$7,457	\$8,235	\$7,269
Total Current Assets	\$53,265	\$87,641	\$80,838	\$107,370	Stock Holders Equity					Non-Recurring Items	\$1,500	\$1,500	\$0	\$0
					Common Stocks	\$0	\$0	\$0	\$0	Other Operating Items	\$28,238	\$43,106	\$45,316	\$51,167
Long-Term Assets					Total Equity	\$168,423	\$219,790	\$203,030	(\$8,989)	Operating Income	57,185	108,886	131,904	178,249
Long-Term Investments	251,277	140,97	185,27	190,523	Capital Surplus	\$0	\$0	\$0	\$0	Add'l income/expense items	\$23,937	(\$23,857)	(\$16,881)	(\$3,592)
Fixed Assets	740,478	888,734	1163,92	1192,78	Retained Earnings	\$0	\$0	\$0	\$0	Earnings Before Interest and Income Tax	\$81,122	\$85,029	\$115,023	\$174,657
Goodwill	\$0	\$0	\$0	\$0	Treasury Stock	\$0	\$0	\$0	\$0	Interest Expense	\$27,306	\$20,300	\$19,581	\$38,090
Intangible Assets	\$0	\$0	\$0	\$0	Other Equity	\$0	\$219,790	\$235,098	\$169,686	Earnings Before Tax	\$53,816	\$64,729	\$95,442	\$136,567
Other Assets	\$13,509	\$13,032	\$39	\$5,279	Total Liabilities & Equity	1062,373	1135,89	1405,74	1332,3	Income Tax	\$1,640	\$1,212	\$45	\$9,426
Deferred Asset Charges	\$3,844	\$5,516	\$7,742	\$15,023						Minority Interest	(\$9,012)	(\$9,250)	(\$9,863)	(\$10,723)
Total Assets	1062,37	1135,89	1437,81	1510,97						Equity Earnings/Loss	\$0	\$0	\$0	\$0
Current Liabilities										Net Income-Cont. Operation	\$43,164	\$54,267	\$85,534	\$116,418
Accounts Payable	\$15,961	\$10,761	\$13,238	\$34,366						Net Income	43,164	54,267	85,534	116,418
Short-Term Debt / Current Portion of Long-Term Debt	\$36,351	\$50,503	\$56,815	\$70,659						Net Income Applicable to Common Stock	\$43,164	\$54,267	\$85,534	\$116,418
Other Current Liabilities	\$43,901	\$59,545	\$70,216	\$64,692										
Total Current Liabilities	95,213	120,809	139,269	169,717										

					GOLAR LNG									
Period Ending:	12/31/2011	12/31/2010	12/31/2009	12/31/2008					Period Ending:	12/31/2011	12/31/2010	12/31/2009	12/31/2008	
Current Assets					Other Liabilities	76,413	133,636	113,497	872,515	Total Revenue	216,495	244,045	299,848	286,63
Cash and Cash Equivalents	162,882	186,532	94,925	426,265	Deferred Liability Charges	\$0	\$0	\$0	\$0	Cost of Revenue	100,172	85,221	68,914	49,945
Short-Term Investments	\$0	\$0	\$0	\$0	Misc. Stocks	\$0	\$0	\$0	\$0	Gross Profit	116	159	231	236,685
Net Receivables	6,674	12,136	7,83	11,609	Minority Interest	\$162,673	\$188,734	\$78,055	\$0	Operating Expenses				
Inventory	6,882	5,664	3,211	\$2,051	Capital Surplus	\$296,318	\$300,285	\$598,383	\$854,042	Research and Development	\$0	\$0	\$0	\$0
Other Current Assets	\$5,690	\$0	\$0	\$0	Retained Earnings	\$157,076	\$78,086	\$34,093	\$848,503	Sales, General and Admin.	\$19,958	\$29,062	\$39,117	\$7,269
Total Current Assets	182,128	204,332	105,966	439,926	Treasury Stock	(\$6,841)	(\$2,280)	\$0	\$0	Non-Recurring Items	\$1,500	\$4,500	\$500	\$0
Long-Term Assets					Other Equity	(\$18,819)	(\$33,311)	(\$34,948)	(\$18,730)	Other Operating Items	\$63,482	\$65,076	\$70,286	\$51,167
Long-Term Investments	\$0	\$20,276	\$22,529	\$84,167	Total Equity	495,511	416,588	677,765	1764,319	Operating Income	31	60	121	178,249
Fixed Assets	1646,059	1618,8	1895,007	1008,474						Add'l income/expense items	\$42,206	(\$30,111)	(\$26,788)	(\$3,592)
Goodwill	\$0	\$0	\$0	\$0						Earnings Before Interest and Income Tax	\$73,589	\$30,075	\$94,243	\$174,657
Intangible Assets	\$0	\$0	\$0	\$0						Interest Expense	\$43,898	\$32,654	\$25,773	\$38,090
Other Assets	\$655,270	\$224,563	\$199,563	\$5,769						Earnings Before Tax	29691	-2579	68470	\$136,567
Deferred Asset Charges	\$8,979	\$9,798	\$9,569	\$4,064						Income Tax	\$1,643	\$1,427	(\$1,705)	\$9,426
Total Assets	2492,436	2077,77	2232,634	2414,399						Minority Interest	(\$8,419)	\$5,825	(\$21,625)	(\$10,723)
Current Liabilities										Equity Earnings/Loss Unconsolidated Subs	(\$4,902)	(\$1,435)	(\$1,900)	\$0
Accounts Payable	46,084	39,334	74,944	\$34,853	Total Liabilities & Equity	\$2,492,436	\$2,077,772	\$2,232,634	\$2,414,399	Net Income-Cont. Operation	\$14,727	\$384	\$46,650	\$116,418
Short-Term Debt / Current Portion of Long-Term Debt	\$83,092	\$111,395	\$70,215	\$14,400						Net Income	23	38,4	47	116,418
Other Current Liabilities	\$76,586	\$96,427	\$110,981	\$38,000						Net Income Applicable to Common Stock	\$14,727	\$384	\$46,650	\$116,418
Total Current Liabilities	205,762	247,156	256,14	87,059										
Long-Term Debt	1552,077	1097,66	1107,177	490,506										

					STEALTH GAS										
Period Ending:	12/31/2009	12/31/2010	12/31/2011	12/31/2012		12/31/2009	12/31/2010	12/31/2011	12/31/2012		Period Ending:	12/31/2009	12/31/2010	12/31/2011	12/31/2012
					Total Current Liabilities	69,023	60,269	56,101	55,809		Total Revenue	113,046	111,411	118,281	119,213
Current Assets											Cost of Revenue	50	55	58	45,363
Cash and Cash Equivalents	\$2,025	45,108	50,494	49,614							Gross Profit	63,255	57	60	73,85
Short-Term Investments	\$0	\$0	\$0	\$0	Long-Term Debt	\$19,983	\$21,857	\$26,511	\$14,974		Operating Expenses				
Net Receivables	2,179	2,811	2,062	3,062							Research and Development	\$0	\$0	\$0	\$0
Inventory	2,147	1,84	2,416	\$3,152	Other Liabilities	\$2,689	\$0	\$0	\$223		Sales, General and Admin.	\$24,543	\$7,988	\$7,407	\$7,154
Other Current Assets	\$14,455	\$777	\$1,550	\$435							Non-Recurring Items	\$9,868	\$0	\$0	\$0
					Deferred Liability Charges	\$0	\$0	\$0	\$0		Other Operating Items	\$26,767	\$26,624	\$27,562	\$28,777
Total Current Assets	69,032	45,128	56,522	56,263	Misc. Stocks	\$0	\$0	\$0	\$0		Operating Income	1	23	20	39,291
Long-Term Assets					Minority Interest	\$0	\$0	\$0	\$0		Add income/expense items	(\$6,281)	(\$3,297)	(\$8,420)	\$448
Long-Term Investments	\$2,031	\$43	\$0	\$224							Earnings Before Interest and Tax	(\$4,203)	\$18,766	\$17,060	\$38,367
Fixed Assets	618,418	640,338	636,181	653,956	Total Liabilities	\$391,695	\$382,126	\$382,612	\$371,006		Interest Expense	\$9,109	\$7,673	\$8,511	\$9,408
Goodwill	\$0	\$0	\$0	\$0							Earnings Before Tax	-13312	11093	8550	\$28,958
Intangible Assets	\$0	\$0	\$0	\$0	Stock Holders Equity						Income Tax	\$0	\$0	\$0	\$0
Other Assets	\$1,550	\$1,550	\$1,300	\$1,300	Common Stocks	223	211	206	\$206		Minority Interest	\$0	\$0	\$0	\$0
Deferred Asset Charges	\$1,467	\$1,318	\$1,708	\$1,295	Capital Surplus	\$284,100	\$277,986	\$275,762	\$275,792		Equity Earnings/Loss Unconsolidated Subsidiary	\$0	\$0	\$0	\$0
					Retained Earnings	\$17,415	\$28,508	\$37,058	\$66,017		Net Income-Cont. Operations	(\$13,312)	\$11,093	\$8,550	\$28,958
Total Assets	692,497	688,376	695,711	713,039	Treasury Stock	\$0	\$0	\$0	\$0						
Current Liabilities					Other Equity	(\$936)	(\$453)	\$73	\$18		Net Income	-13	11	9	28,958
Accounts Payable	\$17,629	\$19,710	\$19,078	\$16,072							Net Income Applicable to Common Shareholders	(\$13,312)	\$11,093	\$8,550	\$28,958
Short-Term Debt / Current Portion of Long-Term Debt	\$31,613	\$34,832	\$33,167	\$36,327											
Other Current Liabilities	\$19,782	\$5,727	\$3,856	\$3,410	Total Equity	\$00,802	\$06,251	\$13,098	\$42,033						

					TEEKAY LNG										
Current Assets	2009	2010	2011	2012		2009	2010	2011	2012		Period Ending:	12/31/2009	12/31/2010	12/31/2011	12/31/2012
Cash and Cash Equivalents					Other Liabilities	\$64,777	\$60,467	\$44,668	\$73,698		Total Revenue	343,048	374,008	379,975	392,251
Short-Term Investments	\$5,635	\$5,196	\$13,078	\$6,656	Deferred Liability Charges	\$41,700	\$45,061	\$0	\$38,570		Cost of Revenue	2,034	2,042	1,387	1,772
Net Receivables	25,495	33,408	15,376	27,272	Misc. Stocks	\$0	\$0	\$0	\$0		Gross Profit	341	372	379	390,479
Inventory	\$0	\$0	\$0	\$0	Minority Interest	\$17,123	\$13,807	\$2,862	\$41,294		Operating Expenses				
Other Current Assets	\$5,911	\$8,089	\$12,595	\$5,836							Research and Development	\$0	\$0	\$0	\$0
Total Current Assets	217,43	203,807	187,074	204,713	Total Liabilities	\$2,651,195	\$2,675,180	\$2,626,998	\$2,572,466		Sales, General and Admin.	\$102,138	\$107,824	\$113,166	\$142,863
Long-Term Assets					Stock Holders Equity						Non-Recurring Items	\$3,250	\$175	\$0	\$0
Long-Term Investments	\$638,683	\$523,713	\$218,630	\$965,816	Common Stocks	\$0	\$0	\$0	\$0		Other Operating Items	\$82,686	\$89,347	\$91,919	\$99,825
Fixed Assets	2019,576	2077,604	2207,878	1949,64	Capital Surplus	\$0	\$0	\$0	\$0		Operating Income	153	179	174	147,791
Goodwill	\$35,631	\$35,631	\$35,631	\$35,631	Retained Earnings	\$0	\$0	\$0	\$0		Add income/expense items	(\$37,491)	(\$39,030)	(\$46,070)	(\$32,679)
Intangible Assets	\$123,546	\$132,675	\$141,805	\$109,984	Treasury Stock	\$0	\$0	\$0	\$0		Earnings Before Interest and Tax	\$145,088	\$143,633	\$148,017	\$193,978
Other Assets	\$512,529	\$604,981	\$641,831	\$519,662	Other Equity	896,2	903,231	805,851	\$1,212,980		Interest Expense	\$60,457	\$49,019	\$49,880	\$54,211
Deferred Asset Charges	\$0	\$0	\$0	\$0							Earnings Before Tax	82631	94614	98137	\$139,767
Total Assets	3547,395	3578,411	3432,849	3785,446	Total Equity	896,2	903,231	805,851	1212,98		Income Tax	\$694	\$1,670	\$781	\$625
Current Liabilities											Minority Interest	\$0	\$0	\$0	\$0
Accounts Payable	\$176,437	\$152,125	\$109,209	\$52,395	Total Liabilities & Equity	\$2,651,195	\$2,718,193	\$3,432,849	\$2,572,466		Equity Earnings/Loss Unconsolidated Subsidiary	\$27,639	\$8,043	\$20,384	\$78,866
Short-Term Debt / Current Portion of Long-Term Debt	\$394,393	\$166,719	\$259,599	\$204,807							Net Income-Cont. Operations	\$109,576	\$100,987	\$117,940	\$218,008
Other Current Liabilities	\$13,944	\$12,109	\$9,705	\$19,417							Net Income	82	93	97	139,142
Total Current Liabilities	584,774	330,933	378,513	276,619							Net Income Applicable to Common Shareholders	\$81,937	\$92,944	\$97,356	\$139,142
Long-Term Debt	1942,821	2224,892	2200,955	2142,415											

Period Ending:	12/31/2009	12/31/2010	12/31/2011	12/31/2012	FRONTLINE TANKERS				12/31/2009	12/31/2010	12/31/2011	12/31/2012	12/31/2009	12/31/2010	12/31/2011	12/31/2012
Current Assets					Long-Term Debt	234,400	292,071	1451,423	1361,782	Total Revenue	1133,286	1165,215	810,102	668,107		
Cash and Cash Equivalents	512,021	558,73	261,132	225,109	Other Liabilities	\$6,063	\$1,195	\$2,099	\$6,094	Cost of Revenue	0	0	0	0		
Short-Term Investments	\$62,620	\$53,016	\$2,509	\$3,391	Deferred Liability Charges	\$12,849	\$6,440	\$9,184	\$2,575	Gross Profit	1133,286	1165,215	810,102	668,107		
Net Receivables	125,476	80,741	76,21	47,617	Misc. Stocks	\$0	\$0	\$0	\$0	Operating Expenses	\$0	\$0	\$0	\$0		
Inventory	\$35,093	\$60,115	\$40,370	\$57,505	Minority Interest	\$9,408	\$11,904	\$12,495	\$11,474	Research and Development						
Other Current Assets	\$47,172	\$35,160	\$30,184	\$58,408	Total Liabilities	\$2,973,878	\$3,060,787	\$1,639,985	\$1,568,546	Sales, General and Admin.	658,924	675,387	584,786	\$530,796		
Total Current Assets	783,182	587,762	410,41 €	392,03	Stock Holders Equity					Non-Recurring Items	\$0	\$0	\$121,443	\$32,042		
Long-Term Assets					Common Stocks	\$194,646	\$194,646	\$194,646	\$194,646	Other Operating Items	\$237,313	\$212,851	\$195,597	\$114,845		
Long-Term Investments	\$23,943	\$58,783	\$90,871	\$92,007	Capital Surplus	\$470,351	\$472,005	\$474,129	\$474,950	Operating Income	237	277	-92	7,237		
Fixed Assets	2833,328	3081,989	1347,513	1202,948	Retained Earnings	\$78,029	\$83,718	(\$483,012)	(\$545,766)	Add'l Income/expense items	\$30,316	\$37,678	(\$294,677)	\$21,146		
Goodwill	\$0	\$0	\$0	\$0	Treasury Stock	\$0	\$0	\$0	\$0	Earnings Before Interest and Tax	\$287,365	\$314,655	(\$386,381)	\$11,566		
Intangible Assets	\$0	\$0	\$0	\$0	Other Equity	(\$1,886)	(\$3,836)	(\$4,779)	(\$4,155)	Interest Expense	\$160,988	\$149,918	\$141,497	\$94,962		
Other Assets	\$70,085	\$52,000	\$0	\$0	Total Equity	741,34	747,133	200,984	119,675	Earnings Before Tax	106377	164737	-527878	(\$83,396)		
Deferred Asset Charges	\$4,070	\$7,426	\$1,780	\$1,236	Total Liabilities & Equity	\$3,715,218	\$3,797,520	\$1,840,569	\$1,688,221	Income Tax	\$361	\$218	\$532	\$379		
Total Assets	3715,218	3797,92	1040,569	1688,221						Minority Interest	(\$2,771)	(\$2,597)	(\$591)	\$1,021		
Current Liabilities										Equity Earnings/Loss Unconsolidated Subsidiary	(\$544)	(\$515)	(\$600)	(\$4)		
Accounts Payable	\$135,956	\$118,901	\$66,858	\$103,667						Net Income-Cont. Operations	\$102,701	\$161,407	(\$529,601)	(\$78,158)		
Short-Term Debt / Current Portion of Long-Term Debt	\$409,837	\$398,974	\$75,328	\$72,770						Net Income	103	161	-530	-82,754		
Other Current Liabilities	\$59,789	\$17,702	\$25,200	\$10,184						Net Income Applicable to Common Shareholders	\$102,701	\$161,407	(\$529,601)	(\$82,754)		
Total Current Liabilities	605,362	503,577	167,384	186,621												

Period Ending:	12/31/2009	12/31/2010	12/31/2011	12/31/2012	NORDIC AMERICA				12/31/2009	12/31/2010	12/31/2011	12/31/2012				
Current Assets					Long-Term Debt	0	75	230	250	Total Revenue	124,37	126,416	94,787	130,682		
Cash and Cash Equivalents	30,496	17,221	24,008	55,511	Other Liabilities	\$0	\$0	\$0	\$0	Cost of Revenue	0	0	0	0		
Short-Term Investments	\$0	\$0	\$583	\$549	Deferred Liability Charges	\$5,684	\$8,134	\$9,876	\$11,267	Gross Profit	124,37	126,416	94,787	130,682		
Net Receivables	22,685	11,046	19,157	12,916	Misc. Stocks	\$0	\$0	\$0	\$0	Operating Expenses						
Inventory	\$0	\$3,604	\$7,586	\$4,048	Minority Interest	\$0	\$0	\$0	\$0	Research and Development	\$0	\$0	\$0	\$0		
Other Current Assets	\$57,020	\$39,772	\$31,768	\$5,549	Total Liabilities	\$12,494	\$90,128	\$257,822	\$276,241	Sales, General and Admin.	\$66,917	\$93,093	\$101,374	\$117,335		
Total Current Assets	110,201	71,643	83,1	78,573	Stock Holders Equity					Non-Recurring Items	\$0	\$0	\$0	\$12,030		
Long-Term Assets					Common Stocks	\$422	\$469	\$473	\$529	Other Operating Items	\$55,035	\$62,545	\$64,626	\$69,219		
Long-Term Investments	\$0	\$0	\$19,002	\$37,258	Capital Surplus	\$933,662	\$993,295	\$939,600	\$882,130	Operating Income						
Fixed Assets	\$25,449	\$98,263	\$102,793	\$64,855	Retained Earnings	\$0	(\$809)	(\$72,298)	(\$73,192)	Add'l Income/expense items	2,418	778	-71,213	-67,902		
Goodwill	\$0	\$0	\$0	\$0	Treasury Stock	\$0	\$0	\$0	\$0	Earnings Before Interest and Tax	\$2,806	\$1,162	(\$70,168)	(\$67,338)		
Intangible Assets	\$0	\$0	\$0	\$0	Other Equity	\$0	\$0	(\$212)	(\$84)	Interest Expense	\$1,794	\$1,971	\$2,130	\$5,854		
Other Assets	\$10,928	\$23,177	\$490	\$4,938	Total Equity	\$934,084	\$992,955	\$867,563	\$809,383	Earnings Before Tax	\$1,012	(\$809)	(\$72,298)	(\$73,192)		
Deferred Asset Charges	\$0	\$0	\$0	\$0						Income Tax	\$0	\$0	\$0	\$0		
Total Assets	946,578	1083,083	1125,385	1085,624						Minority Interest	\$0	\$0	\$0	\$0		
Current Liabilities										Equity Earnings/Loss Unconsolidated Subsidiary	\$0	\$0	\$0	\$0		
Accounts Payable	\$6,273	\$6,994	\$17,946	\$14,974						Net Income-Cont. Operations	\$1,012	(\$809)	(\$72,298)	(\$73,192)		
Short-Term Debt / Current Portion of Long-Term Debt	\$0	\$0	\$0	\$0						Net Income	1,012	-809	-72,298	-73,192		
Other Current Liabilities	\$537	\$0	\$0	\$0						Net Income Applicable to Common Shareholders	\$1,012	(\$809)	(\$72,298)	(\$73,192)		
Total Current Liabilities	6,811	6,994	17,946	14,974												

					SHIP FINANCE									
Period Ending:	12/31/2009	12/31/2010	12/31/2011	12/31/2012		12/31/2009	12/31/2010	12/31/2011	12/31/2012	Period Ending:	12/31/2009	12/31/2010	12/31/2011	12/31/2012
Current Assets					Long-Term Debt	1901.8	1817.4	1840	1759.4	Total Revenue	345.22	308.06	295.114	319.692
Cash and Cash Equivalents	88,287	92,568	94,915	60,542	Other Liabilities	\$30,482	\$27,380	\$24,897	\$21,411	Cost of Revenue	91,494	81,021	81,063	94,914
Short-Term Investments	\$139,889	\$103,976	\$83,484	\$112,531	Deferred Liability Charges	\$0	\$0	\$0	\$0	Gross Profit	253,726	227,039	214,051	224,778
Net Receivables	38.2	37,946	12,591	65,873	Misc. Stocks	\$0	\$0	\$0	\$0	Operating Expenses				
Inventory	\$94	\$484	\$1,228	\$2,951	Minority Interest	\$0	\$0	\$0	\$0	Research and Development	\$0	\$0	\$0	\$0
Other Current Assets	\$177	\$327	\$545	\$735	Total Liabilities	\$2,310.2	\$2,053.4	\$2,039	(\$1,978,321)	Sales, General and Admin.	\$12,191	\$9,097	\$9,885	\$8,942
Total Current Assets	266,647	235,301	192,763	242,632	Stock Holders Equity					Non-Recurring Items	\$26,756	\$0	\$0	\$0
Long-Term Assets					Common Stocks	\$79,125	\$79,125	\$79,125	\$85,225	Other Operating Items	\$30,236	\$34,201	\$49,929	\$55,602
Long-Term Investments	\$2,157,358	\$1,846,120	\$1,657,062	\$1,596,416	Capital Surplus	\$565.86	\$592.40	\$610.02	\$705,630	Operating Income	184,543	211,845	162,705	207,62
Fixed Assets	556,607	786,112	1,020,58	1,110,301	Retained Earnings	\$186.46	\$246.15	\$254.68	\$288,510	Add'l income/expense items	\$49,501	\$32,990	\$29,414	\$76,961
Goodwill	\$0	\$0	\$0	\$0	Treasury Stock	\$0	\$0	\$0	\$0	Earnings Before Interest and Tax	\$234,044	\$244,835	\$192,119	\$284,581
Intangible Assets	\$0	\$0	\$0	\$0	Other Equity	(\$82.13)	(\$88.76)	(\$86.74)	(\$84,597)	Interest Expense	\$117,075	\$101,432	\$103,378	\$94,851
Other Assets	\$0	\$0	\$0	\$0	Total Equity	749.33	828.92	857.09	994.77	Earnings Before Tax	\$116,969	\$143,403	\$88,741	\$189,730
Deferred Asset Charges	\$7,927	\$14,828	\$25,723	\$23,740	Total Liabilities & Equity	\$3,059.5	\$2,882.2	\$2,896	\$2,973,089	Income Tax	\$0	\$0	\$0	\$0
Total Assets	3059,586	2882,361	2896,128	2973,089						Minority Interest	\$0	\$0	\$0	\$0
Current Liabilities										Equity Earnings/Loss Unconsolidated Sub	\$75,629	\$50,413	\$50,902	\$43,492
Accounts Payable	\$78,900	\$39,778	\$14,472	\$23,258						Net Income-Cont. Operations	\$192,598	\$193,816	\$139,643	\$233,222
Short-Term Debt / Current Portion of Long-Term Debt	\$292,541	\$162,785	\$150,342	\$157,689						Net Income	192,598	165,712	131,175	185,836
Other Current Liabilities	\$6,600	\$8,138	\$9,334	\$16,571						Net Income Applicable to Common Shareh	\$192,598	\$165,712	\$131,175	\$185,836

					TEEKAY TANKERS									
Period Ending:	12/31/2009	12/31/2010	12/31/2011	12/31/2012		12/31/2009	12/31/2010	12/31/2011	12/31/2012	Period Ending:	12/31/2009	12/31/2010	12/31/2011	12/31/2012
Current Assets					Long-Term Debt	\$78,803	\$46,367	\$67,251	\$736,89	Total Revenue	159.69	139,479	120,997	197,43
Cash and Cash Equivalents	10,432	12,45	15,859	26,341	Other Liabilities	\$1,946	\$2,733	\$3,228	\$4,757	Cost of Revenue	5	3	3	4,618
Short-Term Investments	\$0	\$0	\$0	\$117,820	Deferred Liability Charges	\$0	\$0	\$0	\$0	Gross Profit	154	137	118	192,81
Net Receivables	143,031	22,949	17,185	39,976	Misc. Stocks	\$0	\$0	\$0	\$0	Operating Expenses				
Inventory	\$0	\$0	\$0	\$0	Research and Development	\$0	\$0	\$0	\$0	Sales, General and Admin.	\$58,444	\$54,242	\$54,711	\$108,095
Other Current Assets	\$3,353	\$2,638	\$3,703	\$18,828	Minority Interest	\$0	\$0	\$0	\$0	Non-Recurring Items	\$0	\$0	\$13,310	\$0
Total Current Assets	156,816	38,037	36,747	202,965	Total Liabilities	\$608,161	\$493,828	\$392,555	\$803,473	Other Operating Items	\$45,138	\$45,455	\$43,185	\$72,365
Long-Term Assets					Stock Holders Equity					Operating Income	51	35	7	-340,2
Long-Term Investments	\$2,995	\$125,844	\$126,674	\$9,830	Common Stocks	\$246,753	\$481,336	\$588,441	\$672,560	Add'l income/expense items	\$3,530	(\$13,416)	(\$11,974)	(\$362,523)
Fixed Assets	\$25,967	757,437	716,567	885,992	Capital Surplus	\$0	\$0	\$0	\$0	Earnings Before Interest and Tax	\$54,166	\$23,822	(\$4,880)	(\$350,172)
Goodwill	\$13,310	\$13,310	\$0	\$0	Retained Earnings	(\$40,482)	(\$38,647)	(\$99,070)	(\$370,377)	Interest Expense	\$12,082	\$7,513	\$4,185	\$20,009
Intangible Assets	\$0	\$0	\$0	\$0	Treasury Stock	\$0	\$0	\$0	\$0	Earnings Before Tax	42084	16309	-9065	(\$370,181)
Other Assets	\$2,779	\$1,889	\$1,938	\$6,869	Other Equity	\$187,435	\$0	\$0	\$0	Income Tax	\$0	\$0	\$0	\$0
Deferred Asset Charges	\$0	\$0	\$0	\$0	Total Equity	393,706	442,689	489,371	302,18	Minority Interest	\$0	\$0	\$0	\$0
Total Assets	1001,867	936,517	881,926	1105,656	Total Liabilities & Equity	\$1,001.8	\$936,517	\$881,926	\$1,105,656	Equity Earnings/Loss Unconsolidated	\$0	\$0	\$0	\$0
Current Liabilities										Net Income-Cont. Operations	\$42,084	\$16,309	(\$9,065)	(\$370,181)
Accounts Payable	\$13,473	\$15,914	\$14,357	\$24,820						Net Income	42	16	-9	-370
Term Debt / Current Portion of Long-Term Debt	\$9,265	\$6,309	\$5,827	\$32,446						Net Income Applicable to Comm	\$42,084	\$16,309	(\$9,065)	(\$370,181)
Other Current Liabilities	\$4,674	\$2,305	\$1,892	\$4,564										
Total Current Liabilities	27,412	24,528	22,076	61,83										


					OVERSEAS SHIPHODING								
					12/31/20	12/31/20	12/31/20	12/31/2012					
					1813,29	1941,58	2050,90	0					
									Period Ending:	12/31/2009	12/31/2010	12/31/2011	12/31/2012
Current Assets	2009	2010	2011	2012					Total Revenue	1093,618	1045,61	1049,531	1137,134
Cash and Cash Equivalents	474,69	253,65	54,88	507,342					Cost of Revenue	821	827	931	951,716
Short-Term Investments	\$50,000	\$20,047	\$0	\$0					Gross Profit	272	218	119	185,418
Net Receivables	246,45	260,60	220,65	208,159					Operating Expenses				
Inventory	\$8,110	\$14,950	\$19,219	\$15,532					Research and Development	\$0	\$0	\$0	\$0
Other Current Assets	\$38,115	\$45,627	\$47,401	\$40,394					Sales, General and Admin.	\$150,389	\$98,363	\$83,178	\$88,845
Total Current Assets	817,37	594,88	342,15	771,427					Non-Recurring Items	\$0	\$0	\$0	\$3,163
Long-Term Assets									Total Liabilities	\$2,340,5	\$2,430,9	\$2,479,1	\$3,509,289
Long-Term Investments	\$230,013	\$265,096	\$251,385	\$252,398					Stock Holders Equity				
Fixed Assets	2942,23	3198,69	3226,92	2837,288					Common Stocks	\$40,791	\$44,291	\$44,291	\$44,291
Goodwill	\$9,589	\$9,589	\$9,589	\$9,589					Capital Surplus	\$262,117	\$403,601	\$413,016	\$414,411
Intangible Assets	\$99,088	\$83,137	\$77,158	\$71,975					Retained Earnings	\$2,465,9	\$2,279,8	\$2,040,0	\$1,024,480
Other Assets	\$51,617	\$42,889	\$61,124	\$26,440					Treasury Stock	(\$840,23)	(\$840,68)	(\$840,30)	(\$835,155)
Deferred Asset Charges	\$58,535	\$46,827	\$66,023	\$74,418					Other Equity	(\$60,764)	(\$76,888)	(\$101,79)	(\$113,781)
Total Assets	4208,44	4241,10	4034,35	4043,535					Total Equity	1,868	1,810	1002,29	534,25
Current Liabilities									Total Liabilities & Equity	\$4,208,4	\$4,241,1	\$4,034,3	\$4,043,3
Accounts Payable	\$149,891	\$129,178	\$125,111	\$454,972									
Short-Term Debt / Current Portion of L	\$33,202	\$44,607	\$14,990	\$0									
Other Current Liabilities	\$0	\$0	\$0	\$0									
Total Current Liabilities	183,09	173,79	140,10	454,972									
									Net Income	70	-134	-193	-480,114
									Net Income Applicable to Common Shareholders	\$70,170	(\$134,243)	(\$192,916)	(\$480,114)


					DIANA SHIPPING								
					12/31/2009	12/31/2010	12/31/2011	12/31/2012					
					276,27	377,29	346,67	414,08					
					1,202	1,428	830	821					
					11,244	\$4,227	\$0	\$0					
					\$0	\$0	\$0	\$0					
					\$0	\$38,413	\$0	\$0					
					\$321,10	\$453,87	\$395,69	\$476,378					
					\$815	\$820	\$824	\$822					
					\$904,97	\$908,46	\$915,40	\$918,007					
					\$93,467	\$222,24	\$292,76	\$347,401					
					\$0	\$0	\$0	\$0					
					\$66	(\$16)	(\$112)	\$194					
					999,33	1131,5	1208,9	1266,4					
					\$1,320,4	\$1,585,5	\$1,604,4	\$1,742,802					
									Total Revenue	239,342	275,45	296,79	223,23
									Cost of Revenue	53,334	64,977	65,972	74,567
									Gross Profit	186,008	210,47	190,81	148,67
									Operating Expenses				
									Research and Development	\$0	\$0	\$0	\$0
									Sales, General and Admin.	\$17,464	\$25,347	\$25,123	\$24,913
									Non-Recurring Items	\$0	\$0	\$0	\$0
									Other Operating Items	\$44,686	\$53,083	\$55,278	\$62,010
									Operating Income	124,336	133,64	110,92	63,116
									Add'l Income/expense items	\$924	\$1,041	\$2,006	\$515
									Earnings Before Interest and Tax	\$124,782	\$133,082	\$112,415	\$62,257
									Interest Expense	\$3,284	\$5,213	\$4,924	\$7,618
									Earnings Before Tax	\$121,498	\$127,869	\$107,495	\$54,639
									Income Tax	\$0	\$0	\$0	\$0
									Minority Interest	\$0	\$910	\$2	\$0
									Equity Earnings/Loss Unconsolidated Subsidiary	\$0	\$0	\$0	\$0
									Net Income-Cont. Operations	\$121,498	\$128,775	\$107,497	\$54,639
									Net Income	121,498	128,78	107,5	54,639
									Net Income Applicable to Common Shareholders	\$121,498	\$128,775	\$107,497	\$54,639


NAVIOS																							
Period Ending:	12/31/2009	12/31/2010	12/31/2011	12/31/2012	12/31/2009	12/31/2010	12/31/2011	12/31/2012	Period Ending:	12/31/2009	12/31/2010	12/31/2011	12/31/2012										
Current Assets					Long-Term Debt		292.3	289.35	275.98	Total Revenue	92,643	143,231	186,953	205,435									
Cash and Cash Equivalents	91.2	52,102	56,546	61,661	Other Liabilities	\$2,662	\$665	\$0	\$0	Cost of Revenue	14,34	12,119	13,534	12,962									
Short-Term Investments	\$0	\$0	\$0	\$0	Deferred Liability Charges	\$17,753	\$10,992	\$4,230	\$0	Gross Profit													
Net Receivables	0,602	0,936	4,835	7,778	Misc. Stocks	\$0	\$0	\$0	\$0	Operating Expenses	78,303	131,112	173,419	192,473									
Inventory	\$0	\$0	\$0	\$0	Minority Interest	\$0	\$0	\$0	\$0	Research and Development	\$0	\$0	\$0	\$0									
Other Current Assets	\$777	\$2,574	\$2,177	\$594	Total Liabilities					\$228,76	\$349,38	\$350,28	\$336,258	Sales, General and Admin.	\$20,294	\$24,049	\$31,308	\$37,244					
Total Current Assets					Total Equity					\$0	\$0	\$0	\$0	Non-Recurring Items	\$0	\$0	\$3,979	\$0					
	92,579	55,612	63,558	70,033	Common Stocks	\$0	\$0	\$0	\$0	Other Operating Items	\$15,877	\$41,174	\$63,971	\$71,622	Operating Income								
Long-Term Assets					Capital Surplus	\$0	\$0	\$0	\$0	42,132					65,889	74,161	83,607						
Long-Term Investments	\$0	\$0	\$0	\$0	Retained Earnings	\$0	\$0	\$0	\$0	Add'l income/expense items	\$238	\$982	\$418	\$22,418	Earnings Before Interest and Tax								
Fixed Assets	299,695	612,358	667,213	721,391	Treasury Stock	\$0	\$0	\$0	\$0	42,370					566,871	574,579	5106,025						
Goodwill	\$0	\$0	\$0	\$0	Other Equity	\$207,99	\$491,50	\$559,63	\$618,094	Interest Expense					\$8,048	\$6,360	\$9,244	\$10,127					
Intangible Assets	\$40,372	\$170,091	\$176,581	\$160,479	Total Liabilities & Equity					228,77	349,38	350,29	336,26	Earnings Before Tax									
Other Assets	\$2,679	\$242	\$106	\$282	Total Equity					\$0	\$0	\$0	\$0	34,322					560,511	565,335	595,898		
Deferred Asset Charges	\$1,431	\$2,582	\$2,466	\$2,767	Total Liabilities & Equity					228,77	349,38	350,29	336,26	Income Tax					\$0	\$0	\$0	\$0	
Total Assets					Total Liabilities & Equity					228,77	349,38	350,29	336,26	Minority Interest					\$0	\$0	\$0	\$0	
	436,756	840,885	909,924	954,952	Total Liabilities & Equity					228,77	349,38	350,29	336,26	Equity Earnings/Loss Unconsolidated Subsidiary					\$0	\$0	\$0	\$0	
Current Liabilities					Current Liabilities					Accounts Payable	\$4,328	\$5,650	\$9,085	\$27,437	Net Income-Cont. Operations					\$34,322	\$60,511	\$65,335	\$95,898
Accounts Payable	\$4,328	\$5,650	\$9,085	\$27,437	Short-Term Debt / Current Portion of Long-Term Debt					\$0	\$29,200	\$36,700	\$23,727	Net Income					34,322	60,511	65,335	95,898	
Short-Term Debt / Current Portion of Long-Term Debt	\$0	\$29,200	\$36,700	\$23,727	Other Current Liabilities					\$9,025	\$10,575	\$10,920	\$9,112	Net Income Applicable to Common Shareholders					\$34,322	\$60,511	\$65,335	\$95,898	
Other Current Liabilities	\$9,025	\$10,575	\$10,920	\$9,112	Total Current Liabilities					13,351	45,425	56,705	60,276										
Total Current Liabilities					Total Current Liabilities					13,351	45,425	56,705	60,276										


GENCO SHIPPING																						
Period Ending:	12/31/2009	12/31/2010	12/31/2011	12/31/2012	12/31/2009	12/31/2010	12/31/2011	12/31/2012	Period Ending:	12/31/2009	12/31/2010	12/31/2011	12/31/2012									
Current Assets					Other Liabilities	\$4,611	\$2,197	\$1,164	\$13,617	Total Revenue	379,531	448,687	392,214	226,453								
Cash and Cash Equivalents	205,767	270,877	227,968	72,6	Deferred Liability Charges	\$3,114	\$1,049	\$1,823	\$0	Cost of Revenue	62	83	110	121,327								
Short-Term Investments	\$0	\$0	\$0	\$0	Misc. Stocks	\$0	\$0	\$0	\$0	Gross Profit					317	365	282	105,126				
Net Receivables	2,117	8,794	18,688	11,714	Minority Interest	\$0	\$215,204	\$210,012	\$194,911	Operating Expenses												
Inventory	\$0	\$0	\$0	\$0	Total Liabilities					\$1,407,877	\$2,049,759	\$1,967,671	\$1,777,075	Research and Development	\$0	\$0	\$0	\$0				
Other Current Assets	\$10,184	\$14,010	\$17,709	\$18,146	Stock Holders Equity					Common Stocks	\$318	\$359	\$363	\$443	Sales, General and Admin.	\$18,866	\$28,367	\$33,481	\$35,408			
Total Current Assets					Capital Surplus					\$722,198	\$803,778	\$809,443	\$863,303	Non-Recurring Items	\$0	\$0	\$0	\$0				
	218,068	293,681	259,365	102,46	Retained Earnings					\$192,820	\$334,022	\$359,349	\$214,391	Other Operating Items	\$88,150	\$115,663	\$136,203	\$139,063				
Long-Term Assets					Treasury Stock					\$0	\$0	\$0	\$0	Operating Income					210	221	113	-69,345
Long-Term Investments	74,289	54,714	24,468	20,988	Other Equity					\$13,589	(\$5,210)	(\$17,549)	(\$11,841)	Add'l income/expense items	\$240	\$685	\$616	\$349				
Fixed Assets	2036,117	2803,057	2818,246	2667,661	Total Equity					928,925	1132,949	1151,606	1066,296	Earnings Before Interest and Tax	\$210,420	\$221,899	\$113,175	(\$68,996)				
Goodwill	\$0	\$0	\$0	\$0	Total Liabilities & Equity					\$2,336,802	\$3,182,708	\$3,119,277	\$2,843,371	Interest Expense	\$61,796	\$72,650	\$86,722	\$87,558				
Intangible Assets	\$0	\$0	\$0	\$0										Earnings Before Tax	148,624	149,249	26453	(\$156,554)				
Other Assets	\$8,328	\$22,718	\$10,264	\$40,225										Income Tax	\$0	\$1,840	\$1,385	\$1,222				
Deferred Asset Charges	\$0	\$8,538	\$6,934	\$12,037										Minority Interest	\$0	(\$6,166)	\$318	\$12,848				
Total Assets														Net Income-Cont. Operations					\$148,624	\$141,243	\$25,386	(\$144,928)
	2336,802	3182,708	3119,277	2843,371										Net Income					149	141	25	-144,928
Current Liabilities														Net Income Applicable to Common Shareholders					\$148,624	\$141,243	\$25,386	(\$144,928)
Accounts Payable	\$18,609	\$31,790	\$30,712	\$23,667																		
Short-Term Debt / Current Portion of Long-Term Debt	\$50,000	\$76,258	\$186,763	\$689																		
Other Current Liabilities	\$10,404	\$9,974	\$4,227	\$1,324																		
Total Current Liabilities																						
	79,013	118,022	221,702	25,68																		
Long-Term Debt																						
Long-Term Debt	1321,139	1713,287	1532,97	1542,867																		


ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ


 EViews Illustrated for Version 7
by Richard Startz
(c) 2007, 2009 Quantitative Micro Software, LLC


 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟ Eviews
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ
Τμήμα Οικονομικής Επιστήμης
Ευθύμιος Γ. Τσιώνας


 ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ 16ος-20ος αιώνας
ΤΖΕΛΙΝΑ ΧΑΡΛΑΥΤΗ
Χρονολογία Έκδοσης, Ιανουάριος 2001


 ΚΡΙΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΓΟΡΑΣ
Πτυχιακή εργασία, ΜΠΑΡΜΠΑΛΙΑ ΕΛΛΗ ΝΕΚΤΑΡΙΑ
ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2013


 ΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΣΩΤΗΡΙΑ Ι. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ
Maritime Economies, αρ.φύλλου 29/13-2-2013

 ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ
Διπλωματική Εργασία, ΩΣΤΙΝ ΝΤΟΝΑΛΝΤ
ΙΟΥΝΙΟΣ 2009

 ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ-ΒΛΑΧΟΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ σελ34-37, σελ 49-53, σελ169-171
Χρονολογία Έκδοσης, Απρίλιος 2003

 Ναυτική Τέχνη Έκτακτες Ανάγκες
Κωνσταντίνος Τριπολιτης-Γεωργιος Τριαντης
Αθήνα: ΟΕΔΒ, Τεχνικά-Επαγγελματικά Εκπαιδευτήρια, τομέας Ναυτικός-
Ναυτλιακός, 2013)

 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ
ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
Χρονολογία Έκδοσης, Δεκέμβριος 2011

 ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ
Α.Τ.Ε.Ι ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

- ✚ Σύγχρονο ναυτιλιακό εγκυκλοπαιδικό λεξικό" - "Interbooks" Αθήνα 1977.
(Δεξαμενόπλοιο/Υγραεριοφόρο) σελ.47.
- ✚ Βαλαβάνης Βασίλειος
«Οι επιπτώσεις της σημερινής χρηματοοικονομικής κρίσης στη ναυτιλία»
πτυχιακή εργασία 2011
- ✚ Νίκος Μπαρδούνιας
εφημερίδα «Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» 4/1/2009
επιστημονικό άρθρο
«Η παγκόσμια ναυτιλία πλέει στα ταραγμένα νερά της κρίσης»
- ✚ «Οι επιπτώσεις της κρίσης στην παγκόσμια ναυτιλία»,
dealnews.gr
18/1/2011

ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ

www.nasdaq.com
<http://www.maritimeindices.com/>
<http://www.capitallinkshipping.com/>
<http://www.marketwired.com/>
<http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/ics-conference-2013/martin-stopford---the-financial-crisis.pdf?sfvrsn=2>
<http://www.seasecurity.org/wp-content/uploads/crsl-presentation-2nd-october-2013-final1.pdf>
https://www.bimco.org/Reports/Market_Analysis/2011/0126_box_orderbook.aspx
http://google.brand.edgar-online.com/EFX_dll/EDGARpro.dll?FetchFilingHtmlSection1?SectionID=7915503-380678-493030&SessionID=ISpnHWQXC52LoA7
<http://seekingalpha.com/article/17556-everything-you-wanted-to-know-about-shipping-and-were-afraid-to-ask>