



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ  
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ  
ΠΜΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ  
ΤΙΤΛΟΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:  
«Πώς ο COVID-19 επηρέασε τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση;»

Εισηγητής: Ευστράτιος Βασιλικιώτης  
Επιβλέπουσα καθηγήτρια: Αλίνα Χυζ

Αθήνα, 2021

ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΛΙΝΑ ΧΥΖ

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΑΝΑΓΟΥ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΡΣΕΝΟΣ

## ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος Βασιλικιώτης Ευστράτιος του Γεωργίου, με αριθμό μητρώου 402019 φοιτητής του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών Χρηματοοικονομική της Ναυτιλίας του Τμήματος λογιστικής και χρηματοοικονομικής της Σχολής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω ότι:

«Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της, είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος.

Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

Επιθυμώ την απαγόρευση πρόσβασης στο πλήρες κείμενο της εργασίας μου μέχρι ..... και έπειτα από αίτηση μου στη Βιβλιοθήκη και έγκριση του επιβλέποντα καθηγητή.

Ο Δηλών

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ ΒΑΣΙΛΙΚΙΩΤΗΣ

## Περιεχόμενα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ .....	5
ABSTRACT .....	6
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	7
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	9
1.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	9
1.2. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ .....	10
1.3. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	17
1.4. ΤΙ ΕΙΝΑΙ Ο COVID-19 .....	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ .....	22
2.1. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ .....	22
2.2. ΤΡΑΠΕΖΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ.....	27
2.3. ΕΚΔΟΣΗ ΟΜΟΛΟΓΩΝ .....	36
2.4. ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ .....	42
2.5. ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ.....	43
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: COVID-19 ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....	47
3.1. Η ΠΑΝΔΗΜΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΙΝΑ.....	47
3.2. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ .....	52
3.3. ΕΛΛΑΔΑ.....	61
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: COVID-19 ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ .....	72
4.1. ΤΡΑΠΕΖΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ.....	72
4.2. ΕΚΔΟΣΗ ΟΜΟΛΟΓΩΝ .....	74
4.3. ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ .....	77
4.4. ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ.....	78
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	84

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία έχει ως αντικείμενο μελέτης τη ναυτιλία και την επίδραση που είχε ο COVID-19 στη χρηματοδότηση των εταιρειών του κλάδου. Παρουσιάζοντας, τα αποτελέσματα των επιλεγμένων μεθόδων ναυτιλιακής χρηματοδότησης, ενός έτους πριν την πανδημία, θα πραγματοποιηθεί σύγκριση με τα αποτελέσματα της περιόδου του 2020, ώστε, να αποδειχθεί και να απαντηθεί με τη χρήση στατιστικών δεδομένων το ερώτημα «πώς ο COVID-19 επηρέασε τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση;», που αποτελεί θέμα της διπλωματικής εργασίας. Η εργασία αποτελείται από τέσσερα κεφάλαια:

Στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας, γίνεται εισαγωγή στον κλάδο της ναυτιλίας, στην Ελληνική ναυτιλία και τη θέση της παγκοσμίως, στο τρόπο που επηρεάζει την οικονομική ζωή και εισαγωγή της νόσου, COVID-19. Στο δεύτερο κεφάλαιο, αναλύεται η έννοια της ναυτιλιακής χρηματοδότησης και περιγράφονται βασικές πηγές χρηματοδότησης του ναυτιλιακού κλάδου. Στη συνέχεια, επιλέγεται η ανάλυση ορισμένων τρόπων χρηματοδότησης, με δεδομένα του 2019. Πραγματοποιείται η ανάλυση της τραπεζικής χρηματοδότησης, της έκδοσης ομολόγων, της έκδοσης μετοχών, καθώς και της χρηματοδότησης μέσω παρακρατηθέντων κερδών. Σε όλες τις μεθόδους, γίνεται εκτενέστερη ανάλυσή τους με τη βοήθεια στατιστικών δεδομένων, ώστε να καταστεί σαφέστερο στον αναγνώστη ο τρόπος χρήσης τους. Στο επόμενο, τρίτο κεφάλαιο, πραγματοποιείται έρευνα, στο πως η πανδημία της νόσου του COVID-19, επηρέασε τον κλάδο της ναυτιλίας. Αρχικά γίνεται αναφορά στο πώς ξεκίνησε από τη χώρα αφετηρίας του, την Κίνα και στη συνέχεια πως επηρέασε τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Στη συνέχεια, πως το προαναφερθέν γεγονός κατάφερε να εξαπλωθεί στον υπόλοιπο πλανήτη και τέλος τι αντίκτυπο είχε στην Ελλάδα. Στο τελευταίο, τέταρτο κεφάλαιο, παρουσιάζονται τα στοιχεία των μεθόδων που παρουσιάστηκαν στο δεύτερο κεφάλαιο κατά τη χρονική περίοδο του 2020 και πραγματοποιείται η σύγκρισή τους σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2019.

## ABSTRACT

The objective of this study is shipping and the investigation of the effect that COVID-19 had on the financing of companies in the shipping sector. The selected methods of maritime financing will be compared between the year before the pandemic and 2020, in order to be able to address the research question «how did COVID-19 affect maritime funding? », which is the subject of the dissertation. The current research consists of four chapters:

Initially, in Chapter 1, the shipping industry, Greek shipping and its position worldwide are introduced along with, the way shipping affects the economic life and a brief report of COVID-19.

Additionally, in Chapter 2, the concept of shipping financing is introduced and the categories that govern it are mentioned. Then, the analysis of certain financing methods is selected, with data from 2019. More specifically, the analysis of bank shipping financing, bond issuance, equity and the stock market are performed. In all the aforementioned methods, apart from the equity method, an extensive analysis statistical data is presented, in order to provide a clearer picture to the reader.

In the next chapter (i.e. Chapter 3), an investigation on how the COVID-19 disease pandemic has affected the shipping industry is presented. The relationship of the pandemic and its evolution with the shipping industry and the impact it had in Greece are described.

Finally, in Chapter 4, the data of the methods presented in the second chapter during the period of 2020 are presented and a comparison is made in relation to the corresponding period of 2019.

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1.1: Στατιστικά στοιχεία των κορυφαίων πλοιοκτητριών χωρών όσον αφορά τους στόλους

Πίνακας 1.2: Στατιστικά στοιχεία των κορυφαίων πλοιοκτητριών χωρών όσον αφορά τους τόνους

Πίνακας 1.3: Ποσοστό επί του συνολικού αριθμού πλοίων

Πίνακας 1.4: Στατιστικά στοιχεία των κορυφαίων πλοιοκτητριών χωρών όσον αφορά τους στόλους

Πίνακας 1.5: Στατιστικά στοιχεία των κορυφαίων πλοιοκτητριών χωρών όσον αφορά τους τόνους

Πίνακας 1.6: Ποσοστό επί του συνόλου

Πίνακας 2.1: Ανάλυση του χαρτοφυλακίου ναυτιλιακών επιχειρήσεων που προέρχεται από το δανεισμό

Πίνακας 2.2: Αξιολόγηση ενός Ομολογιακού δανείου από τον οίκο αξιολόγησης Standard & Poor's

Πίνακας 2.3: Οικονομικά στοιχεία από την έκδοση ομολόγου της ΑΤΤΙCΑ για το 2019 σε εκατομμύρια

Πίνακας 2.4: Τιμές μετοχής μητρικής εταιρείας για το 2019

Πίνακας 2.5: Ανώτερη και κατώτατη τιμή κλεισίματος μετοχής τους μήνες του 2019

Πίνακας 3.1: Συνολικός αριθμός πλοίων ανά Ήπειρο

Πίνακας 3.2: Αφίξεις πλοίων τύπου container

Πίνακας 3.3: Αφίξεις πλοίων τύπου Break bulk

Πίνακας 3.4: Αφίξεις πλοίων τύπου Dry bulk

Πίνακας 3.5: Αφίξεις πλοίων τύπου Wet bulk

Πίνακας 3.6: Αφίξεις πλοίων τύπου LNG

Πίνακας 3.7: Αφίξεις πλοίων τύπου LPG

Πίνακας 3.8: Αφίξεις πλοίων τύπου Επιβατηγά

Πίνακας 3.9: Μεταφορά επιβατών εσωτερικού και εξωτερικού σε Ελληνικά λιμάνια:

Πρώτο τρίμηνο 2018 – 2020

Πίνακας 3.10: Μεταφορά επιβατών εσωτερικού και εξωτερικού σε Ελληνικά λιμάνια:

Δεύτερο τρίμηνο 2018 – 2020

Πίνακας 3.11: Μεταφορά εμπορευμάτων εσωτερικού και εξωτερικού σε Ελληνικά λιμάνια με εμπορικά πλοία:

Πρώτο τρίμηνο 2018 – 2020

Πίνακας 3.12: Μεταφορά εμπορευμάτων εσωτερικού και εξωτερικού σε Ελληνικά λιμάνια με εμπορικά πλοία:

Δεύτερο τρίμηνο 2018 – 2020

Πίνακας 3.13: Μεταφορά τροχοφόρων εσωτερικού και εξωτερικού σε Ελληνικά λιμάνια:

Πρώτο τρίμηνο 2018 – 2020

Πίνακας 3.14: Μεταφορά τροχοφόρων εσωτερικού και εξωτερικού σε Ελληνικά λιμάνια:

Δεύτερο τρίμηνο 2018 – 2020

Πίνακας 4.1: Τιμές μετοχής μητρικής εταιρείας για το 2020

Πίνακας 4.2: Σύγκριση των Τιμών μετοχής της μητρικής εταιρείας για το 2019 και το 2020

Πίνακας 4.3: Ανώτερη και κατώτατη τιμή κλεισίματος μετοχής τους μήνες του 2020

Πίνακας 4.4: Ανώτερη και κατώτατη τιμή κλεισίματος μετοχής τους μήνες του 2019 και 2020

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1.1: Ποσοστά των κορυφαίων εμπορικών στόλων στην Ευρώπη για το 2019

Διάγραμμα 1.2: Ποσοστά των κορυφαίων εμπορικών στόλων στην Ευρώπη για το 2020

Διάγραμμα 1.3: Εισπράξεις και πληρωμές από τις θαλάσσιες μεταφορές σε εκατομμύρια

Διάγραμμα 1.4: Συμμετοχή στο συνολικού ισοζυγίου υπηρεσιών

Διάγραμμα 2.1: Συνολικό χαρτοφυλάκιο που προέρχεται από το τραπεζικό δανεισμό σε εκατομμύρια δολάρια

Διάγραμμα 2.2: Ποσοστιαία μεταβολή σε σχέση με τη προηγούμενη περίοδο

Διάγραμμα 3.1: Ζήτηση πετρελαίου από 01/01/2019 έως 28/2/2019 και από 01/01/2020 έως 14/2/2020

Διάγραμμα 3.2: Μηνιαίες τιμές του πετρελαίου για το έτος 2020

Διάγραμμα 3.3: Συνολικές αφίξεις πλοίων σε λιμάνια Παγκοσμίως

Διάγραμμα 3.4: Σύνολο μεταφοράς επιβατών σε Ελληνικά λιμάνια το πρώτο εξάμηνο του 2019 και του 2020

Διάγραμμα 3.5: Σύνολο μεταφοράς εμπορευμάτων σε Ελληνικά λιμάνια το πρώτο εξάμηνο του 2019 και του 2020

Διάγραμμα 3.6: Σύνολο μεταφοράς τροχοφόρων σε Ελληνικά λιμάνια το πρώτο εξάμηνο του 2019 και του 2020



# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

## 1.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο όρος «ναυτιλία» (Shipping), υποδηλώνει οποιαδήποτε διαδικασία στοχεύει στη μεταφορά ανθρώπων και αγαθών μέσω θάλασσας. Με τον όρο «ναυτιλιακή βιομηχανία» (Shipping industry), αναφερόμαστε στο σύνολο των δραστηριοτήτων μίας χώρας που αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές ενώ με τον όρο «παγκόσμια ναυτιλία» (global shipping),<sup>1</sup> όλες τις εθνικές βιομηχανίες που εργάζονται και τηρούν τη νομοθεσία του Διεθνούς Οργανισμού Ναυσιπλοΐας (IMO).<sup>2</sup> Χρησιμοποιώντας πλοία που με το πέρασμα των χρόνων συντηρούνται και γενικότερα αναδιαμορφώνονται, η ναυτιλιακή βιομηχανία καθίσταται πλέον ο αποτελεσματικότερος, οικονομικότερος και ο πιο φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος μεταφοράς αγαθών.<sup>3</sup>

Οι θαλάσσιες μεταφορές διαθέτουν πλεονεκτήματα σε σχέση με άλλα είδη μεταφοράς. Μέσω των πλοίων επιτυγχάνεται η μεταφορά μεγάλων φορτίων με χαμηλότερο κόστος. Επιπλέον, τα πλοία είναι περισσότερο προσαρμοσμένα στις ειδικές ανάγκες των προϊόντων που μεταφέρουν καθώς τα ναυπηγεία κατασκευάζουν πλοία βάση του φορτίου που πρόκειται να μεταφέρουν. Ο μεγαλύτερος σύμμαχος στη διαρκή αναβάθμιση των πλοίων είναι η τεχνολογία. Παρελθοντικά, τα πλοία έμοιαζαν μεταξύ τους και είχαν ως μόνο στόχο τη μεταφορά ανθρώπων και προϊόντων. Προβλήματα τα οποία παρουσιάζονται και σήμερα σε μικρότερο βαθμό είναι η αλλοίωση των φορτίων εξαιτίας του ταξιδιού καθώς και η επιβάρυνση του περιβάλλοντος. Η αύξηση των αναγκών για επίλυση των παραπάνω θεμάτων, σε συνδυασμό με τη ραγδαία ανάπτυξη της τεχνολογίας, έχει ως αποτέλεσμα τα πλοία να κατασκευάζονται αναλόγως των αποστάσεων που θα διανύσουν, των προϊόντων που θα μεταφέρουν καθώς και το να είναι προσαρμοσμένα στις σύγχρονες οικολογικές απαιτήσεις (φιλικά προς το περιβάλλον).

Με την πάροδο του χρόνου, αυξάνεται η μεταφορική ικανότητα των πλοίων, δηλαδή απαιτούνται λιγότερα πλοία για τη μεταφορά ίδιας ποσότητας. Το παραπάνω έχει σαν αποτέλεσμα να μειώνει το κόστος του φορτίου ανά τόνο, κάνοντας το κλάδο της ναυτιλίας να παραμένει το φθηνότερο μέσα

<sup>1</sup> <https://www.helmepacadets.gr/gr/shipping/the-role-of-shipping> «Τι είναι η Ναυτιλία;»

<sup>2</sup> Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας, επιβλέπει την σωστή και ασφαλή επικοινωνία και συνεργασία μεταξύ των χωρών-μελών του στον τομέα της ναυσιπλοΐας.

<sup>3</sup> Λεκαράκου Κ. και Παπασπύρου Α. , Ναυτιλιακή λογιστική, 2014, Εκδόσεις Πάμισος

μεταφοράς. Υπάρχει μεγαλύτερη εξειδίκευση στην κατασκευή των πλοίων, φέρνοντας σαν αποτέλεσμα τη μείωση της φόρτωσης, της εκφόρτωσης καθώς και του χρόνου πλεύσης.

## 1.2. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ

Ανέκαθεν, η εμπορική ναυτιλία έπαιξε καταλυτικό ρόλο στην οικονομία της Ελλάδας. Είναι αξιοπρόσεκτο πώς μία μικρή νησιωτική χώρα αποτελούμενη από λίγο πιο πάνω από δέκα εκατομμύρια κατοίκους, κατόρθωσε αφενός να αντιμετωπίσει όλες τις δύσκολες συνθήκες που προκύπταν, κλείνοντας τις ζημιές που είχαν δημιουργηθεί στη μεταπολεμική περίοδο<sup>4</sup> και αφετέρου να συνεχίσει να διαδραματίζει καίριο ρόλο σε παγκόσμιο επίπεδο, στο τομέα των θαλάσσιων μεταφορών συνεχίζοντας τη ναυτική παράδοση αιώνων.

Η πρόοδος της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας διέθετε δύο βασικούς άξονες, τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις του Αιγαίου και Ιονίου πελάγους και τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις του εξωτερικού που έδρευαν στα κυριότερα λιμάνια της Μεσογείου, της Μαύρης και της Βόρειας θάλασσας. (Ακαδημία Αθηνών, 2009)

Κατά τον 20<sup>ο</sup> αιώνα, οι προαναφερθείσες επιχειρήσεις αποτελούσαν ένα κερδοφόρο σύστημα όλων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ανεξαρτήτως μεγέθους δημιουργώντας έτσι ένα παραγωγικό δίκτυο. Η Ελληνική ναυτιλία είχε ως πρώτους συντελεστές της, τις νησιωτικές οικογένειες του Αιγαίου και Ιονίου πελάγους καθώς και νήσων όπως της Άνδρου, της Ύδρας και των Σπετσών. Η δραστηριότητά τους αρχικά αφορούσε τη μεταφορά προϊόντων κυρίως μεταξύ των λιμανιών της Μεσογείου, ενώ με την αύξηση του όγκου του εμπορίου ξεκίνησε σταδιακά και η αύξηση του στόλου.

Με την πάροδο του χρόνου, δημιουργήθηκε το δίκτυο που αναφέρθηκε προγενέστερα, του οποίου τα σύνορα διαρκώς μεγάλωναν ανά τον κόσμο. Δεν θα ήταν υπερβολή να πούμε πως το παραπάνω δίκτυο αποτέλεσε τον ακρογωνιαίο λίθο της δημιουργίας της Ελληνικής ναυτιλίας, όπως είναι γνωστή σήμερα. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες συνεργάζονταν κυρίως με άτομα ίδιας καταγωγής δηλαδή με Έλληνες ναυτικούς, γενικότερα με συγγενικά τους πρόσωπα καθώς και με Έλληνες που εργάζονταν σε λιμάνια ξένων χωρών, πρακτική που συντέλεσε στο να μειώσουν σε μεγάλο βαθμό τα έξοδα συναλλαγής τους. Χρόνο με το χρόνο, μαζί με την αύξηση της ζήτησης για μεταφορά προϊόντων μεγάλωνε και ο παγκόσμιος ανταγωνισμός με αποτέλεσμα την ανάγκη για αύξηση του αριθμού των πλοίων. Το παραπάνω δίκτυο λειτουργούσε με τέτοιο τρόπο που καθιστούσε δυνατή την πρόσβαση ανάμεσα σε λιμάνια, πράκτορες, χρηματοπιστωτικούς και ανθρώπινους πόρους, μειώνοντας έτσι τα

---

<sup>4</sup> <https://www.helmepacadets.gr/gr/shipping/the-role-of-shipping> «Τι είναι η Ναυτιλία;»

ενδιάμεσα έξοδα και χτίζοντας βάσεις για την Ελληνική ναυτιλιακή δύναμη που είναι ευρέως γνωστή σήμερα.<sup>5</sup>

Για την διευκόλυνση της παρουσίασης των παρακάτω στατιστικών στοιχείων επιλέχθηκαν οι πρώτες πέντε χώρες μεταξύ των 35 μεγαλύτερων πλοιοκτητών σύμφωνα με τη μεταφορική τους χωρητικότητα σε dwt. Σύμφωνα με την ετήσια ανασκόπηση των θαλάσσιων μεταφορών που δημοσίευσε η «Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη» (UNCTAD,2019), ο Ελληνικός εμπορικός στόλος αριθμείται στα 4.536 πλοία (Πίνακας 1.1), με χωρητικότητα 349,19 εκατομμύρια dwt (Πίνακας 1.2), καθιστώντας έτσι την Ελλάδα πρώτη χώρα με τη μεγαλύτερη χωρητικότητα σε dwt. Εν συνεχεία το 2019, ο Ελληνικός στόλος κατείχε το 17,79% (Πίνακας 1.3), δηλαδή σχεδόν το 1/5, της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt. Ο παγκόσμιος στόλος περιλαμβάνει πάνω από 45.000 πλοία και εκτιμάται πως απασχολούνται στο χώρο της ναυτιλίας πάνω από 13,5 εκατομμύρια εργαζόμενοι, σύμφωνα με τον Πίνακα 1.1, που παρατίθεται παρακάτω.

Σήμερα, η Ελλάδα παραμένει πρώτη δύναμη στην εμπορική ναυτιλία όσον αφορά τη μεταφορική της δύναμη μετρημένη σε dwt<sup>6</sup>, παρά το γεγονός πως διαθέτει λιγότερα πλοία σε σχέση με την Κίνα όπως φαίνεται στον Πίνακα 1.4. Η θέση της Ελλάδας, ως μίας εκ των κορυφαίων χωρών παγκοσμίως, στον τομέα της ναυτιλίας το 2020<sup>7</sup> είναι αποτέλεσμα της ικανότητας των Ελλήνων πλοιοκτητών στο να προσαρμόζονται με μαεστρία στις όποιες δυσχερείς συγκυρίες υπάρξουν.

---

<sup>5</sup> Ακαδημία Αθηνών, Γραφείο Οικονομικών μελετών, Το Παρόν και το Μέλλον της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, σελ.114

<sup>6</sup> DWT (Deadweight tonnage): μικτή χωρητικότητα πλοίου, υπολογίζεται σε τόνους

<sup>7</sup> UNCTAD, REVIEW OF MARITIME TRANSPORT, 2020

**Πίνακας 1.1****Στατιστικά στοιχεία των κορυφαίων πλοιοκτητριών χωρών όσον αφορά τους στόλους**

Χώρες	Αριθμός πλοίων		Σύνολο
	Σημαία	Ξένη σημαία	
Ελλάδα	670	3 866	4 536
Ιαπωνία	875	2 947	3 822
Κίνα	3 987	2 138	6 125
Σιγκαπούρη	513	1 214	2 727
Χονγκ Κονγκ, Κίνα	890	738	1 628
Σύνολο 35 κορυφαίων πλοιοκτητών	19 715	26 205	45 920
Υπόλοιπος κόσμος	2 841	2 923	5 764
Σύνολο κόσμου	22 556	29 128	51 684

Πηγή: Έκθεση της UNCTAD για το 2019

**Πίνακας 1.2****Στατιστικά στοιχεία των κορυφαίων πλοιοκτητριών χωρών όσον αφορά τους τόνους**

Χώρες	Χωρητικότητα μετρημένη σε dwt		Σύνολο
	Σημαία	Ξένη σημαία	
Ελλάδα	60 776 654	288 418 535	349 195 189
Ιαπωνία	35 532 308	189 588 907	225 121 215
Κίνα	90 930 376	115 370 656	206 301 032
Σιγκαπούρη	71 287 105	50 198 543	121 485 648
Χονγκ Κονγκ, Κίνα	72 311 219	25 817 099	98 128 318
Σύνολο 35 κορυφαίων πλοιοκτητών	507 569 517	1 364 874 883	1 872 444 400
Υπόλοιπος κόσμος	34 528 774	55 608 866	90 137 640
Σύνολο κόσμου	542 098 291	1 420 483 749	1 962 582 040

Πηγή: Έκθεση της UNCTAD για το 2019

### Πίνακας 1.3

#### Ποσοστό επί του συνολικού αριθμού πλοίων

Ναυτιλιακές Χώρες	Ξένη σημαία ως ποσοστό συνόλου	Σύνολο Παγκόσμιου ποσοστού
Ελλάδα	82.60	17.79
Ιαπωνία	84.22	11.47
Κίνα	55.92	10.51
Σιγκαπούρη	41.32	6.19
Χονγκ Κονγκ, Κίνα	26.31	5.00
Σύνολο 35 κορυφαίων πλοιοκτητών	72.89	95.41
Υπόλοιπος κόσμος	61.69	4.59
Σύνολο κόσμου	72.38	100.00

Πηγή: Έκθεση της UNCTAD για το 2019

Η Ελλάδα, έχοντας ως σύμμαχο τη γεωγραφική της θέση, την παράδοση και την γνώση της ναυτιλιακής αγοράς, κατόρθωσε να διατηρήσει το 2020 την πρώτη θέση ως η χώρα με τη μεγαλύτερη χωρητικότητα παγκοσμίως, παρά το γεγονός πως είναι μία χώρα που ο πληθυσμός της αντιπροσωπεύει μόνο το 0,16% του παγκόσμιου πληθυσμού. Παρατηρούμε ότι, σύμφωνα με την UNCTAD,<sup>8</sup> το 2020 έφτασε να κατέχει το 17,77% της παγκόσμιας χωρητικότητας, ενώ το 2019 κατείχε το 17,79% υπολογίζοντας έτσι μία μείωση κατά 0,02%. Ένα σύνηθες Ελληνικό πλοίο μπορεί να μεταφέρει 81.118 dwt, τη στιγμή που ο μέσος όρος σε ένα πλοίο του παγκόσμιου στόλου μεταφέρει 43.766 dwt, δηλαδή ένα μέσο Ελληνικό πλοίο είναι σε θέση να μεταφέρει διπλάσια ποσότητα από ένα αντίστοιχο του παγκόσμιου στόλου. Ο Ελληνικός στόλος κατά τη χρονική περίοδο 2020 έχει στη διάθεση του 4.648 πλοία με χωρητικότητα 363,85 εκατομμύρια dwt, καταγράφοντας αύξηση σε σχέση με το προηγούμενο έτος κατά 112 πλοία και 14,66 εκατομμύρια τόνους.<sup>9</sup>

Λαμβάνοντας υπόψιν την έκθεση της «Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη» (UNCTAD), οι πέντε κορυφαίες χώρες στον κλάδο της ναυτιλίας παγκοσμίως κατά το χρονικό διάστημα 2020 είναι η Ελλάδα, η Ιαπωνία, η Κίνα, η Σιγκαπούρη και το Χονγκ Κονγκ καθώς οι στόλοι τους κατέχουν άνω του 50% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt.

<sup>8</sup> UNCTAD, REVIEW OF MARITIME TRANSPORT, 2020

<sup>9</sup> UGS, ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ 2020, 2020

**Πίνακας 1.4****Στατιστικά στοιχεία των κορυφαίων πλοιοκτητριών χωρών όσον αφορά τους στόλους**

Ναυτιλιακές Χώρες	Σημαία	Αριθμός πλοίων	
		Ξένη σημαία	Σύνολο
Ελλάδα	671	3 977	4 648
Ιαπωνία	909	3 001	3 910
Κίνα	4 569	2 300	6 869
Σιγκαπούρη	1 493	1 368	2 861
Χονγκ Κονγκ, Κίνα	883	807	1 690
<b>Σύνολο 35 κορυφαίων πλοιοκτητών</b>	<b>20 338</b>	<b>26 571</b>	<b>46 909</b>
Υπόλοιπος κόσμος	3 037	3 015	6 052
<b>Σύνολο κόσμου</b>	<b>23 375</b>	<b>29 586</b>	<b>52 961</b>

Πηγή: Έκθεση της UNCTAD για το 2020

**Πίνακας 1.5****Στατιστικά στοιχεία των κορυφαίων πλοιοκτητριών χωρών όσον αφορά τους τόνους**

Ναυτιλιακές Χώρες	Σημαία	Χωρητικότητα μετρημένη σε dwt	
		Ξένη σημαία	Σύνολο
Ελλάδα	60 827 479	303 026 753	363 854 232
Ιαπωνία	36 805 225	196 329 652	233 134 877
Κίνα	99 484 023	128 892 849	228 376 872
Σιγκαπούρη	74 754 209	62 545 517	137 299 726
Χονγκ Κονγκ, Κίνα	72 505 185	28 452 208	100 957 393
<b>Σύνολο κορυφαίων 35 πλοιοκτητών</b>	<b>540 427 639</b>	<b>1 411 830 198</b>	<b>1 952 257 837</b>
Υπόλοιπος κόσμος	36 513 130	59 204 480	95 717 610
<b>Σύνολο κόσμου</b>	<b>576 940 769</b>	<b>1 471 034 678</b>	<b>2 047 975 447</b>

Πηγή: Έκθεση της UNCTAD για το 2020

**Πίνακας 1.6**  
**Ποσοστό επί του συνόλου**

Ναυτιλιακές Χώρες	Ξένη σημαία ως ποσοστό του συνόλου	Σύνολο Παγκόσμιου ποσοστού
Ελλάδα	83.28	17.77
Ιαπωνία	84.21	11.38
Κίνα	56.44	11.15
Σιγκαπούρη	45.55	6.70
Χονγκ Κονγκ, Κίνα	28.18	4.93
Σύνολο 35 κορυφαίων πλοιοκτητών	72.32	95.33
Υπόλοιπος κόσμος	61.85	4.67
Σύνολο κόσμου	71.8	100.0

Πηγή: Έκθεση της UNCTAD για το 2020

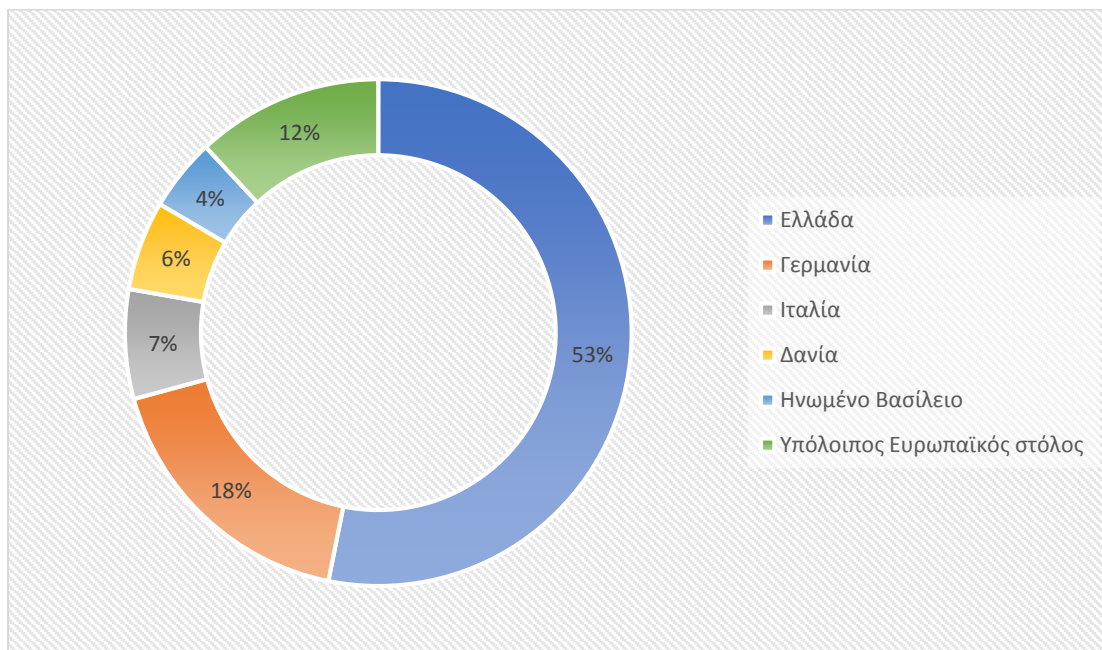
Σύμφωνα με τα παραπάνω στοιχεία για το 2019, τη δεύτερη θέση όσον αφορά τη μεταφορική ισχύ, κατείχε η Ιαπωνία με 225,12 εκατομμύρια τόνους, δηλαδή οι Έλληνες πλοιοκτήτες είχαν προβάδισμα 124,07 εκατομμυρίων τόνων, ένα μέγεθος το οποίο είναι μεγαλύτερο κατά 6,32% και δείχνει το απόλυτο πλεονέκτημα της Ελλάδας όσον αφορά την μεταφορική ισχύ. Το 2020, η Ελλάδα αύξησε ακόμη περισσότερο την απόστασή της από την Ιαπωνία, ανεβάζοντας κατά 11,47 εκατομμύρια τόνους τη δυναμικότητά της σε σχέση με το 2019.

Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, σύμφωνα με την έκθεση της Ένωσης των Ελλήνων Εφοπλιστών που αφορά τη χρονική περίοδο 2019<sup>10</sup> οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν κάτω από τον έλεγχο τους το 53% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε dwt, δηλαδή κάτι περισσότερο από το 1/2.

<sup>10</sup> UGS, ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ 2019, 2019

### Διάγραμμα 1.1

#### Ποσοστά των κορυφαίων εμπορικών στόλων στην Ευρώπη για το 2019

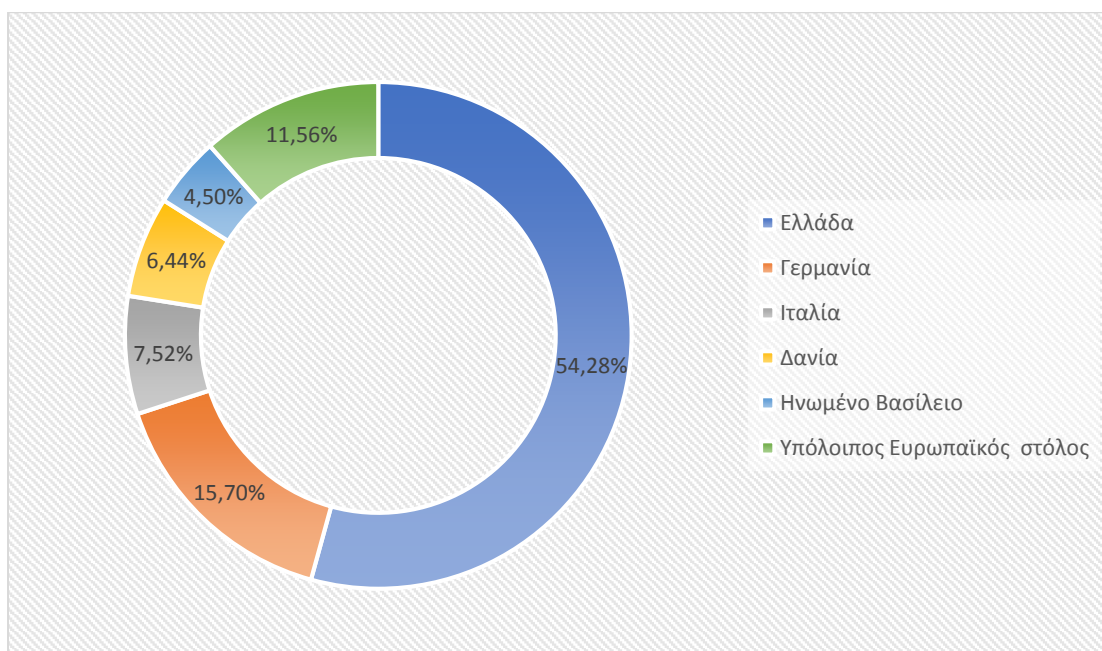


Πηγή: Έκθεση της ΕΕΕ για το 2019

Ενώ για το 2020, η ετήσια έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, παρουσιάζει μία αύξηση στο μερίδιο της Ελλάδας σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, της τάξης του 1,28%.

### Διάγραμμα 1.2

#### Ποσοστά των κορυφαίων εμπορικών στόλων στην Ευρώπη για το 2020



Πηγή: Έκθεση της ΕΕΕ για το 2020



Με βάση τα προαναφερθέντα στατιστικά στοιχεία, είναι ευκόλως αντιληπτό πως η Ελληνική ναυτιλία είναι αρκετά ικανή να διαχειριστεί τις επικρατούσες δυσκολίες. Το ερώτημα που τίθεται είναι αν θα συνεχίσει να ανταπεξέρχεται στις όποιες προκλήσεις προκύπτουν: η ύφεση της οικονομίας, περιβαλλοντικές απαγορεύσεις και περιορισμοί, διεθνείς τεχνολογικές απαιτήσεις, Brexit, δασμολογικός πόλεμος μεταξύ Η.Π.Α.-Κίνας, νέοι κανονισμοί για την προστασία του περιβάλλοντος, κυβερνοασφάλεια καθώς και έλλειψη χρηματοδότησης και COVID-19, όπου τα δύο τελευταία θα αναλυθούν εκτενέστερα στα παρακάτω κεφάλαια.

### 1.3. Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Σκοπός της συγκεκριμένης ενότητας είναι να τονιστεί η συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην Ελληνική οικονομία. Σύμφωνα με τον Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος κ. Γιάννη Στουρνάρα,<sup>11</sup> η Ελληνική ναυτιλία παραδοσιακά αποτελεί κυρίαρχη δύναμη στην ελληνική οικονομία, αντιμετωπίζοντας δραστικά τις προκλήσεις τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο.

Η ναυτιλία αποτελεί έναν ιδιαίτερα παραγωγικό και ζωντανό κλάδο της ελληνικής οικονομίας, ο οποίος πρωταγωνιστεί σε διεθνές επίπεδο. Η Ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία επηρεάζει με αρκετούς τρόπους την οικονομία της Ελλάδας. Στο λιμάνι του Πειραιά στεγάζονται περίπου 1.400 εταιρείες, προσφέροντας σημαντικό αριθμό θέσεων εργασίας. Το γεγονός πως η Ελλάδα κατέχει τη παγκόσμια θέση στην εμπορική ναυτιλία με 4.648 πλοία, χωρητικότητας 363,85 εκατομμύρια dwt έχει φέρει σαν αποτέλεσμα το ενδιαφέρον νέων επενδύσεων στο λιμάνι του Πειραιά. Το εισόδημα που προέρχεται από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες έπαιξε καταλυτικό ρόλο στην οικονομία της Ελλάδας από την ίδρυση και αναγνώρισή της ως κράτος μέχρι σήμερα καθώς το παραπάνω εισόδημα συμπληρώνει μεγάλο μέρος του ελλείματος που προκύπτει από το εμπορικό ισοζύγιο της. Η συμμετοχή της ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι σημαντική πέρα από την αύξηση στο ισοζύγιο πληρωμών υπηρεσιών. Δημιουργούνται επενδύσεις καθώς και θέσεις εργασίας.<sup>12</sup>

Γενικά η συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία σχετίζεται κυρίως με τα έσοδα που φέρνει στο ΑΕΠ, στην αύξηση της απασχόλησης συμβάλλοντας κατ' αυτόν τον τρόπο στη μείωση της ανεργίας, στη μείωση του ελλείματος του ισοζυγίου πληρωμών, στην αύξηση των επενδύσεων που γίνονται στην Ελλάδα λόγω των επιτυχιών της στις διεθνείς αγορές και τέλος στην ανάπτυξη άλλων κλάδων που συσχετίζονται με τη ναυτιλία. Σύμφωνα με την έρευνα της Deloitte, η ελληνική ναυτιλία

<sup>11</sup> Στουρνάρας Γ., Ομιλία με θέμα «Η ελληνική οικονομία και η ελληνική ναυτιλία», στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά το 2019

<sup>12</sup> Deloitte, Greek Shipping Impact, 2019

προσέφερε στην οικονομία της χώρας 12,9 δισεκατομμύρια ευρώ το 2019, ποσό που φτάνει στο 6,6% του ΑΕΠ. Η άμεση συνεισφορά της ήταν 7,3 δισεκατομμύρια ευρώ και η έμμεση 5,6 δισεκατομμύρια. Επιπλέον, το Φεβρουάριο του 2019 υπογράφηκε μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ναυτιλιακής κοινότητας, το Νέο Συνυποσχετικό Οικειοθελούς παροχής, με το οποίο επιβάλλεται φόρος, προβλέποντας την οικειοθελή καταβολή από τη ναυτιλιακή κοινότητα φόρου ποσοστού 10% επί των εισαγόμενων στην Ελλάδα μερισμάτων. Το παραπάνω ποσό θα έχει ως ελάχιστη αφετηρία τα 40 εκατομμύρια ευρώ ανά έτος.

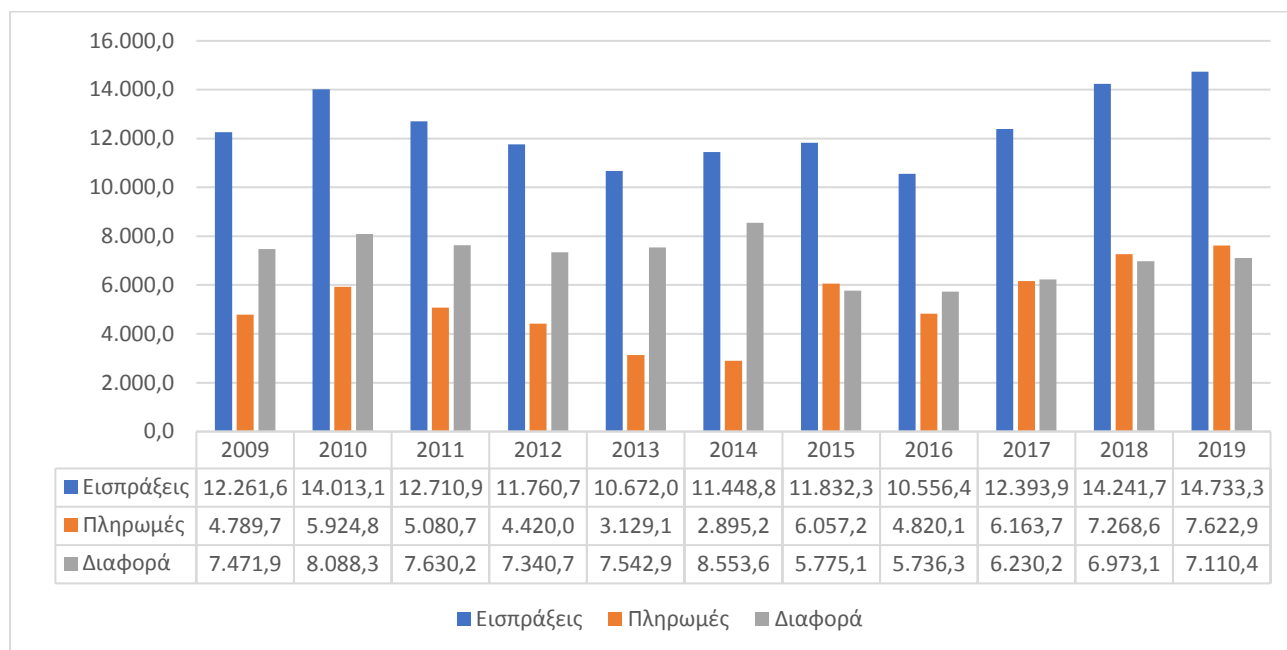
Για να καταστεί σαφέστερη η εισφορά της ναυτιλίας μέσα στην οικονομία, πραγματοποιήθηκε η δημιουργία των Διαγραμμάτων 1.3. και 1.4. , τα οποία βασίζονται σε στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος.<sup>13</sup> Θα γίνει ανάλυση της επίδρασης των θαλάσσιων μεταφορών, που αφορούν το ισοζύγιο υπηρεσιών από τη χρονική περίοδο του 2009 μέχρι και το 2019, δηλαδή περιλαμβάνεται το διάστημα της τελευταίας δεκαετίας, καθώς η εργασία λαμβάνει χώρα το 2020. Από το ισοζύγιο υπηρεσιών προκύπτουν πληροφορίες για τις εισπράξεις από τις μεταφορές, έτσι στο Διάγραμμα 1.3 θα φανούν τα έσοδα του ισοζυγίου υπηρεσιών από τις θαλάσσιες μεταφορές, ενώ θα δειχθεί κατά πόσο η ελληνική ναυτιλία μειώνει το έλλειμα του ισοζυγίου πληρωμών. Τα παρακάτω στοιχεία προκύπτουν από τις ετήσιες εκθέσεις του ισοζυγίου υπηρεσιών της τράπεζας της Ελλάδος. Είναι προφανές πως τη τελευταία δεκαετία (2009-2019), οι τιμές των εισπράξεων υπερκαλύπτουν εκείνες αντίστοιχα των πληρωμών. Ως το καλύτερο έτος, δηλαδή το έτος με υψηλότερη τιμή εκείνη της διαφοράς, είναι το 2014 με 8.553,6 εκατομμύρια και ως χειρότερο έτος δηλαδή το έτος που επηρέασε λιγότερο το ισοζύγιο υπηρεσιών, είναι το έτος 2016 με μόλις 5.736,3 εκατομμύρια.

---

<sup>13</sup> Τράπεζα της Ελλάδος, Ισοζύγιο Υπηρεσιών, 2019

### Διάγραμμα 1.3

#### Εισπράξεις και πληρωμές από τις θαλάσσιες μεταφορές σε εκατομμύρια

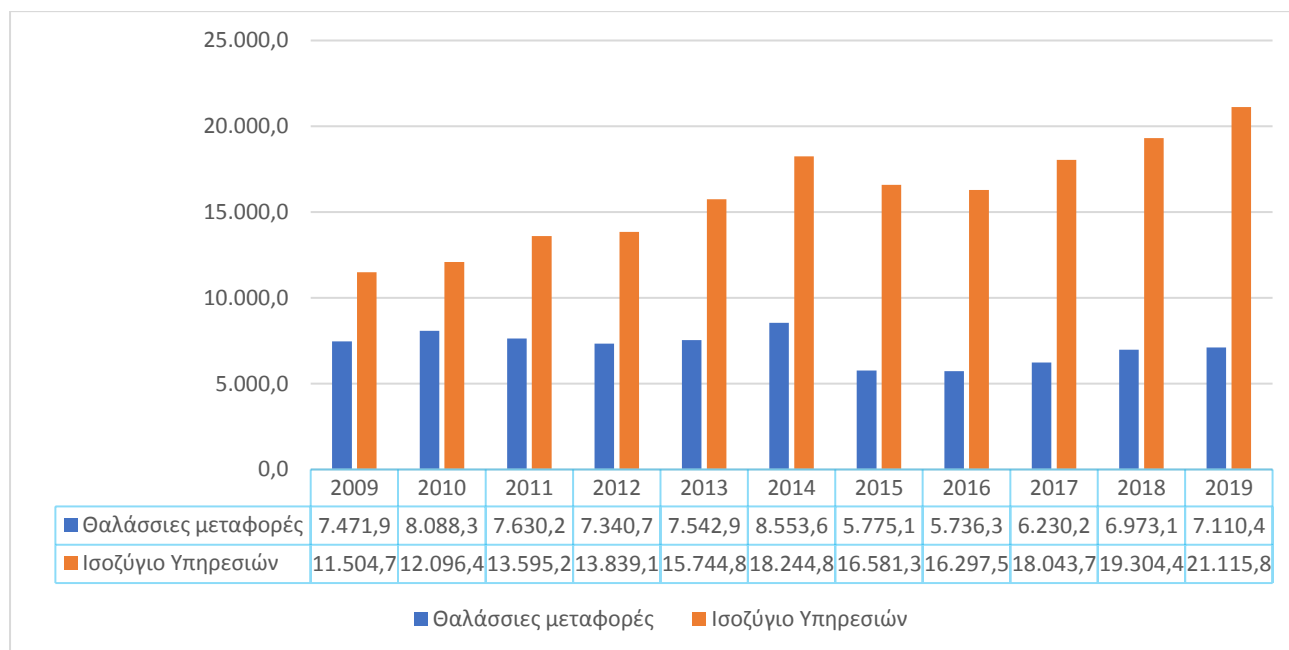


Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, Ετήσια Έκθεση, έτη από 2009-2019

Το ισοζύγιο υπηρεσιών είναι μέρος του ισοζυγίου πληρωμών και βοηθάει στη μείωση του ελλείματος του δεύτερου ή στην αύξηση του πλεονάσματός του, αναλόγως των οικονομικών εξελίξεων που διαδραματίστηκαν στο εν λόγω έτος. Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι μέρος του πρώτου ισοζυγίου και στο Διάγραμμα 1.4 θα φανεί το μερίδιο της ναυτιλίας επί του συνολικού ισοζυγίου υπηρεσιών. Από το 2009 μέχρι το 2010, οι θαλάσσιες μεταφορές είχαν ανοδική τάση, ενώ, από το 2011 μέχρι και το 2015. Τέλος, από το 2016 μέχρι και το 2019 παρατηρούνται αυξομειώσεις στο ποσοστό που αποτελούν οι θαλάσσιες μεταφορές στο ισοζύγιο υπηρεσιών. Επομένως, από το 2009 μέχρι το 2019 η ναυτιλιακή βιομηχανία συνέβαλε πάνω από 78 δις. Ευρώ στο ισοζύγιο πληρωμών.

### Διάγραμμα 1.4

#### Συμμετοχή στο συνολικό ισοζύγιο υπηρεσιών



Πηγή: Ετήσιες εκθέσεις της τράπεζας Ελλάδος

#### 1.4. ΤΙ ΕΙΝΑΙ Ο COVID-19

Το Δεκέμβριο του 2019, σε μία πόλη της Κίνας τη Γιουχάν, ανιχνεύτηκε το πρώτο κρούσμα της νόσου COVID-19 που προκαλείται από τον κορωνοϊό SARS-CoV-2. Με το πέρασμα των μηνών η παραπάνω νόσος αντί να περιοριστεί, εξαπλώθηκε με πολύ γρήγορους ρυθμούς σε παγκόσμιο επίπεδο. Στις 11 Μαρτίου του 2020, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (Π.Ο.Υ.) χαρακτήρισε την παραπάνω νόσο πανδημία καθώς είχε μεταφερθεί σε παραπάνω από 114 χώρες.

Με την πάροδο του χρόνου, ο ιός επηρέαζε ολοένα και περισσότερο τις οικονομίες των κρατών καθώς αυξανόντουσαν τα μέτρα πρόληψης και επικρατούσε φόβος. Ο στόχος της ανάλυσης είναι να εξετασθεί με ποιον τρόπο ο COVID-19, σε πρώτο επίπεδο επηρέασε τον κλάδο της ναυτιλίας, ενώ, σε δεύτερο, πως επηρεάστηκε η ανάγκη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων για χρηματοδότησή τους.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

### 2.1. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Η ναυτιλία είναι κλάδος έντασης κεφαλαίου και απαιτεί ετησίως υψηλά χρηματικά ποσά για την απόκτηση νέων πλοίων, ποσά που συνήθως ξεπερνούν τα 200 εκατομμύρια δολάρια για κάθε νέο πλοίο. Υπάρχουν αρκετοί λόγοι για τους οποίους μία ναυτιλιακή επιχείρηση χρήζει χρηματοδότησης. Αρχικά, η συντήρηση ή και η μετασκευή των ήδη υπαρχόντων πλοίων της, ανάλογα με τις εξελίξεις, είναι ένα δεδομένο και ετήσιο έξοδο, στο οποίο καλείται να προβεί μια εταιρεία, προκειμένου να εξασφαλίσει την ορθή λειτουργία του στόλου της.<sup>14</sup>

Μετά από μία χρονική περίοδο, η συντήρηση των πλοίων καθίσταται αδύνατη καθώς αυτά έχουν φτάσει στο προσδόκιμο ζωής τους και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις απαιτείται να προχωρήσουν σε αντικατάστασή τους. Για να πραγματοποιηθούν τα παραπάνω, αφενός η συντήρηση των πλοίων και αφετέρου η αντικατάστασή τους, είναι αναγκαίο ένα σημαντικό κεφάλαιο για την απόκτηση του οποίου οι επιχειρήσεις προσφεύγουν σε κάποια μέθοδο χρηματοδότησής τους. Επιπλέον λόγοι για τους οποίους οι ναυτιλιακές εταιρείες συχνά έχουν ανάγκη πρόσθετης ρευστότητας, είναι απαιτήσεις που προκύπτουν, όπως η αύξηση της μεταφορικής ικανότητας του στόλου, για νέα ή διαφορετικά φορτία, ή η εισαγωγή τους σε νέες εμπορικές διαδρομές. Τέλος, προς αναζήτηση χρηματοδότησης για άμεση ρευστότητα οι επιχειρήσεις σπεύδουν και για την κάλυψη επειγόντων δαπανών, ενώ είναι σύνηθες το φαινόμενο μια εταιρεία ή ένας πλοιοκτήτης να χρειάζονται κεφάλαια και για να ανάχρηματοδοτήσουν τα χρέη τους, ή και για να διατηρήσουν τη λειτουργία των επιχειρήσεών τους ή και για την απόκτηση νέων ή μεταχειρισμένων πλοίων.<sup>15</sup> Η χρηματοδότηση των πλοίων επίσης μπορεί να πραγματεύεται κεφάλαια που αποσκοπούν στην κατασκευή νέων πλοίων ή σε σοβαρές τροποποιήσεις τους. Ο αγοραστής του πλοίου συχνά στρέφεται στους δανειστές ή σε επενδυτές προς εύρεση του αναγκαίου κεφαλαίου. Ο πιο συνηθισμένος τρόπος άντλησης κεφαλαίων είναι μέσω του δανεισμού, όμως υπάρχουν ακόμη αρκετοί τρόποι όπου μπορεί να λάβει χρηματοδότηση ένας πλοιοκτήτης για την κατασκευή ενός νέου πλοίου.

Ο πλοιοκτήτης ή ο ενδιαφερόμενος αγοραστής θα πρέπει να δημιουργήσει ένα επιχειρηματικό σχέδιο, το οποίο θα παρουσιάσει στους φορείς που θα του χορηγήσουν τη χρηματοδότηση. Το εν λόγω σχέδιο, θα πρέπει να αναγράφει τη δομή της εταιρείας, τη χρηματοοικονομική της κατάσταση, τα περιουσιακά της στοιχεία, το χρέος που έχει αναλάβει, το ιστορικό της, τη λειτουργική δραστηριότητά της, τα απαιτούμενα κεφάλαια, τον τρόπο χρήσης τους, χρονοδιαγράμματα, τους κινδύνους στους

---

<sup>14</sup> Πηγή: Βισβίκης, Η. και Καβούσανος, Ε. (2018). Το Διεθνές Εγχειρίδιο Ναυτιλιακής Χρηματοδότησης, Εκδόσεις Πασχαλίδης, Κύπρος. (σελίδα 129)

<sup>15</sup> OECD, Ship Finance Practices in Major Shipbuilding Economies, 2019

οποίους η εταιρεία εκτίθεται, σχέδια εισόδου και εξόδου, σχέδια έκτακτης ανάγκης, αναλύσεις ευαισθησίας, όπως το καλύτερο και το χειρότερο σενάριο, νομικά ζητήματα και θέματα ασφάλισης.<sup>16</sup> Από το παραπάνω πλάνο, πρέπει να προκύπτουν τα παρακάτω στοιχεία: ο προϋπολογισμός, οι απαραίτητοι έλεγχοι που θα διεξάγονται από το δανειστή για τη τήρηση του επιχειρηματικού εγχειρήματος, οι ταμειακές ροές, οι κεφαλαιακές απαιτήσεις, οι όροι των υποθηκών καθώς και οι εξασφαλίσεις και εγγυήσεις που θα παρέχει ο δανειζόμενος σε περίπτωση αποτυχίας του πλάνου του. Σε πρώτο στάδιο, θα πρέπει να λάβει υπόψιν του πέντε παράγοντες: την ευελιξία (Flexibility), τον κίνδυνο (Risk), το εισόδημα (Income), τον έλεγχο (Control) και τη κατάλληλη χρονική περίοδο (Timing), ή αλλιώς εν συντομία «FRICT». Ο ενδιαφερόμενος ολοκληρώνοντας την παραπάνω προσέγγιση, καλείται να βρει το μέσο χρηματοδότησης που θα έχει τους ευνοϊκότερους προς αυτόν όρους, ώστε αφενός να εκπληρώσει τα συμφωνηθέντα ευκολότερα και αφετέρου να μη διατρέξει κίνδυνο η λειτουργία της επιχείρησής του, καλύπτοντας στο βέλτιστο βαθμό τις ανάγκες του πλάνου του. Σε περίπτωση που ο δανειστής δε διαθέτει πληροφορίες για την πιστοληπτική ικανότητα (credit ratings)<sup>17</sup> του δανειζόμενου, προβαίνουν σε σχετική αξιολόγηση οι οίκοι αξιολόγησης.

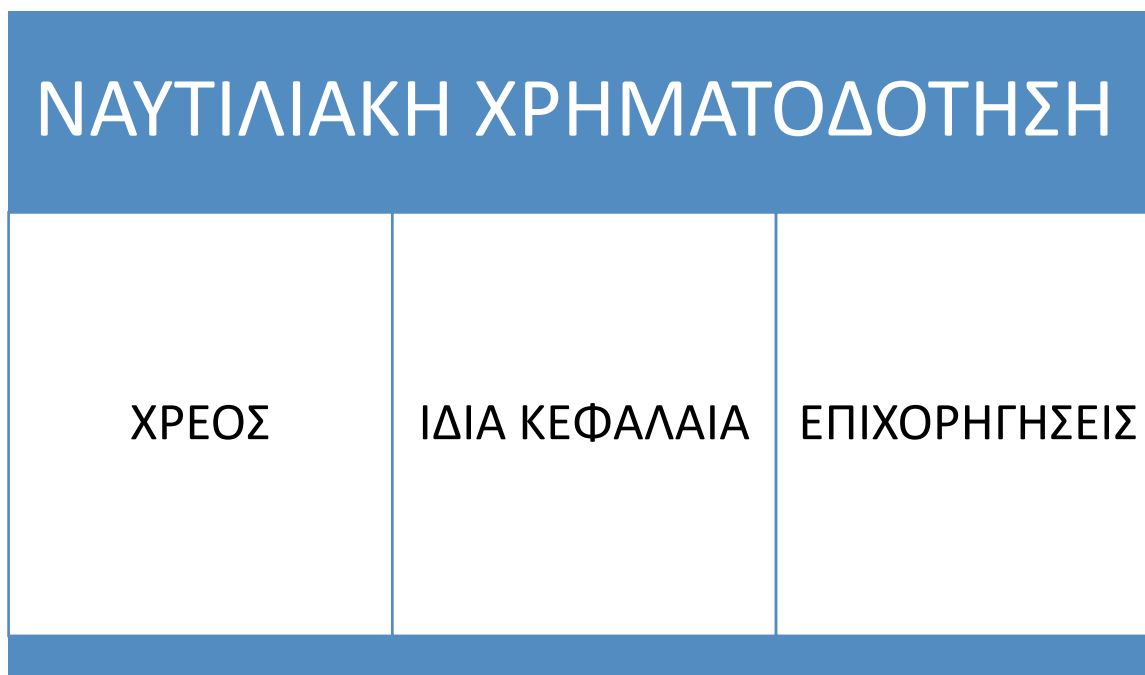
Οι τρεις μεγαλύτεροι οίκοι που ελέγχουν το 95% του κλάδου είναι η Moody's Investor Services, η Standard and Poor's Rating Services και η Fitch Ratings. Η πιστοληπτική διαβάθμιση κυμαίνεται από AAA, που ουσιαστικά είναι η υψηλότερη βαθμολογία και φτάνει μέχρι τη χαμηλότερη D. Μια χαμηλή αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας δείχνει υψηλό κίνδυνο αθέτησης των όρων ενός δανείου, κάνοντας το δανειολήπτη αφερέγγυο και έχει σαν αποτέλεσμα να οδηγήσει σε υψηλά επιτόκια ή ακόμα και την άρνηση χορήγησης δανείου από τον δανειστή, ενώ, όσο υψηλότερη αξιολόγηση κατέχει ο δανειζόμενος, τόσο πιθανότερο είναι μια τράπεζα ή κάποιο άλλο χρηματοπιστωτικό ίδρυμα να επεκτείνει την πίστωση προς αυτόν. Η αξιολόγηση της πιστοληπτικής ικανότητας είναι σημαντική για μία ναυτιλιακή εταιρεία, αφού καθ' αυτόν τον τρόπο υποδεικνύεται ποια μέθοδος χρηματοδότησης θα είναι επιτυχής ή ανεπιτυχής αντίστοιχα. Σε κάθε μέθοδο χρηματοδότησης συμμετέχουν τουλάχιστον δύο πλευρές, εκείνη που παρέχει στον ενδιαφερόμενο τον υλικό ή τον άυλο πλούτο (υπηρεσίες) και ο ενδιαφερόμενος, που πληρώνει στο δεύτερο τα συμφωνηθέντα ανταλλάγματα. Ο ενδιαφερόμενος έχει την επιλογή να συνδυάσει παραπάνω από μία μεθόδους ναυτιλιακής χρηματοδότησης για να επιτύχει το επιχειρηματικό του σχέδιο καθώς και το να χρησιμοποιήσει μία μόνο μέθοδο χρηματοδότησης, με παραπάνω από ένα δανειστή ή επενδυτή. Σε περίπτωση που συμβεί ένα από τα δύο προαναφερθέντα σενάρια, τα εμπλεκόμενα άτομα ή εταιρείες είναι παραπάνω από δύο και ο υποψήφιος οφειλέτης

---

<sup>16</sup> Πηγή: Βισβίκης, Η. και Καβούσανος, Ε. (2018). Το Διεθνές Εγχειρίδιο Ναυτιλιακής Χρηματοδότησης, Εκδόσεις Πασχαλίδης, Κύπρος. (σελίδα 169)

<sup>17</sup> Η πιστοληπτική ικανότητα αποκαλύπτει σε ένα δανειστή ή επενδυτή την πιθανότητα να μπορέσει ο δανειολήπτης να ανταποκριθεί στις δανειακές του υποχρεώσεις χωρίς τον κίνδυνο πτώχευσης.

πρέπει να εκπληρώσει περαιτέρω υποχρεώσεις. Τρεις είναι οι κυριότερες κατηγορίες που μπορούν να χωριστούν οι τρόποι χρηματοδότησης για την απόκτηση ενός νέου πλοίου: το χρέος (debt financing), τα ίδια κεφάλαια (equity financing) και οι επιχορηγήσεις (grants).



#### ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΜΕΣΩ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ

Όπως αναφέρθηκε, παραπάνω, ο δανεισμός αποτελεί την πιο συχνή μορφή ναυτιλιακής χρηματοδότησης. Κατά κανόνα, σε κάθε περίπτωση χορήγησης δανείου, παρέχονται εγγυήσεις από τη πλευρά του δανειζόμενου για κάλυψη του δανειστή σε περίπτωση αφερεγγυότητάς του. Ο κλάδος της ναυτιλίας δεν αποτελεί εξαίρεση ως προς τον παραπάνω κανόνα, διαφέρει όμως, ως προς τα υποσχετικά που παρέχει. Τις περισσότερες φορές, οι ναυτιλιακές εταιρείες βάζουν ως τεκμήριο αφενός μεν το ίδιο το πλοίο υποθηκεύοντάς το, αφετέρου δε θέτοντας και άλλες εγγυήσεις, δημιουργώντας κατ' αυτόν το τρόπο ένα κλίμα εμπιστοσύνης ανάμεσα στις δύο πλευρές. Με τη χορήγηση του δανείου δεν εξασφαλίζεται το συνολικό κεφάλαιο που απαιτείται προς απόκτηση του πλοίου, παρά ένα μέρος του που αντιστοιχεί στο 60-80%<sup>18</sup> της αξίας του συγκεκριμένου περιουσιακού στοιχείου. Το εναπομείναν ποσοστό το καλύπτει ο ενδιαφερόμενος, είτε με τη παροχή δεύτερης χρηματοδότησης είτε με κεφάλαιο που κατέχει ήδη. Το παραπάνω εγχείρημα συμβαίνει για δύο λόγους, αφενός για να κερδίσει ο πλοιοκτήτης πρέπει να κατέχει την εμπιστοσύνη των δανειστών και αφετέρου, σε

<sup>18</sup> Πηγή: Βισβίκης, Η. και Καβούσανος, Ε. (2018). Το Διεθνές Εγχειρίδιο Ναυτιλιακής Χρηματοδότησης, Εκδόσεις Πασχαλίδης, Κύπρος. (σελίδα 169)



περίπτωση αφερεγγυότητας του πρώτου, οι δανειστές, επιθυμούν από τη ρευστοποίηση του πλοίου, να έχουν περισσότερες πιθανότητες να επανακτήσουν ολόκληρο το δανεισθέν κεφάλαιο.

Στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση, με τον όρο χρέος εννοείται, κατά κανόνα, η παροχή κεφαλαίου για την αγορά ενός νέου πλοίου. Περιλαμβάνει τραπεζικά δάνεια (bank loans), εκδόσεις ομολόγων (bond issues), πιστώσεις ναυπηγείων (shipyard credit), ιδιωτικές και δημόσιες προσφορές κεφαλαίων (private and public offerings), κοινοπρακτικά δάνεια (loan syndications), εταιρικό χρέος υψηλής απόδοσης ή ομόλογα υψηλού κινδύνου (junk bonds), μισθώσεις (leasing) καθώς και οποιαδήποτε άλλη μέθοδο σχετίζεται με την έκδοση χρεογράφων. Οι παραπάνω πρακτικές διαφέρουν κατά μεθοδολογικής προσέγγισής τους, αλλά έχουν ως κοινό άξονα τον τρόπο που λειτουργεί ο κανόνας του χρέους. Απαιτείται η πλήρης επιστροφή του αρχικού ποσού που δόθηκε στον ενδιαφερόμενο, μαζί με το συμφωνηθέντα τόκο, που αποτελεί το κέρδος του δανειστή. Μετά από τη συμφωνηθείσα χρονική περίοδο, ο δανειολήπτης αρχίζει να καταβάλλει τις χρηματικές δόσεις που προβλέπονται από την υπογεγραμμένη συμφωνία, οι οποίες μπορεί να είναι μηνιαίες ή ετήσιες.

#### ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ (Equity Financing)

Μία επιπλέον κατηγορία ναυτιλιακής χρηματοδότησης είναι εκείνη των ιδίων κεφαλαίων και επιτυγχάνεται με δύο τρόπους. Ο πλοιοκτήτης, είτε με την παροχή κεφαλαίων της εταιρείας του, είτε με την έκδοση και μετ' έπειτα την πώληση μετοχών της εταιρείας, βρίσκει κατ' αυτόν το τρόπο ένα ή το συνολικό μέρος που απαιτείται ως προς την απόκτηση νέου πλοίου. Όταν μία ναυτιλιακή επιχείρηση δεν έχει προβεί σε πλήρη εξόφληση των ξένων κεφαλαίων<sup>19</sup> της και θέλει να αποκτήσει επιπλέον κεφάλαια για την εξάπλωση της επενδυτικής της δραστηριότητας, δε συνίσταται η απόκτηση ενός νέου δανείου καθώς το παραπάνω εγχείρημα αυξάνει την πιθανότητα αθέτησης των συμφωνηθέντων όρων και κατ' επέκταση να μη μπορεί να ανταποκριθεί οικονομικώς σε μακροχρόνια περίοδο. Επομένως, η χρηματοδότηση μέσω ιδίων κεφαλαίων χρησιμοποιείται ακόμη περισσότερο όσον αφορά την παραπάνω περίπτωση καθώς είναι ένα εγχείρημα το οποίο περιέχει λιγότερους κινδύνους.

Τα ίδια κεφάλαια πραγματεύονται τη ρευστοποίηση κεφαλαίων μέσω της πώλησης περιουσιακών στοιχείων, την έκδοση μετοχών, τη συμμετοχή στα κέρδη της εταιρείας καθώς και την παροχή κεφαλαίων από τα ταμειακά διαθέσιμα. Καθώς, η ναυπήγηση ενός πλοίου αποτελεί από μόνη της ένα δαπανηρό εγχείρημα, είναι δύσκολο να καλυφθεί αποκλειστικά από τα ίδια κεφάλαια. Συνήθως, η

---

<sup>19</sup> Τα χρέη της επιχείρησης που είναι απαραίτητα για την ορθή λειτουργία της, καθώς χρησιμοποιούνται για την χρηματοδότηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και της παραγωγικής διαδικασίας

χρηματοδότηση των ιδίων κεφαλαίων έρχεται να καλύψει το εναπομείναν ανεξόφλητο ποσό που δε καλύφθηκε από το δανεισμό. Ο πλοιοκτήτης ολοκληρώνοντας το επιχειρηματικό του πλάνο, πρέπει να σκεφτεί τι ποσό θα παρέχεται από τα ίδια κεφάλαια, έχοντας στο μυαλό του τον κίνδυνο της κεφαλαιακής ανεπάρκειας. Μέθοδοι ναυτιλιακής χρηματοδότησης, που προέκυψαν από τα ίδια κεφάλαια, είναι τα κεφάλαια του ιδιοκτήτη, συμμετοχές σε εταιρείες περιορισμένης ευθύνης, κέρδη που προέρχονται από την πώληση μετοχών ή περιουσιακών στοιχείων.<sup>20</sup>

## ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ (Grants)

Ως τελευταία κατηγορία είναι εκείνη των επιχορηγήσεων. Η κατηγορία αυτή αφορά διάφορους τρόπους με τους οποίους οργανισμοί ή το ίδιο το κράτος συμβάλλουν ως προς την ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Μέθοδοι των επιχορηγήσεων είναι οι κυβερνητικές ενισχύσεις, οι χορηγίες, κρατικές εγγυήσεις δανείων, χορηγίες μετρητών, επιδοτήσεις, ευνοϊκή φορολογική αντιμετώπιση, αναστολή της αποπληρωμής χρέους, επιδότηση επιτοκίου καθώς και οτιδήποτε άλλο πραγματεύεται τη σχέση οργανισμών ή κράτους με ναυτιλιακές επιχειρήσεις.<sup>21</sup>

Όπως αναφέρθηκε στο πρώτο κεφάλαιο, η ναυτιλία παίζει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της οικονομίας. Παρουσιάζοντας τα επιτεύγματα της Ελλάδας σε παγκόσμιο επίπεδο, αυτομάτως δίνονται κίνητρα ώστε να συνεισφέρει με κάθε τρόπο η κυβέρνηση ως προς την ομαλή λειτουργία του ναυτιλιακού κλάδου. Συνεχίζοντας την διεθνή αναγνώριση της Ελλάδας ως μίας εκ των κορυφαίων χωρών πλοιοκτητών, επιτυγχάνεται μία ανοδική πορεία κέρδους, που θα έχει το κράτος από το χώρο της ναυτιλίας.

Υπάρχουν αρκετοί τρόποι χρηματοδότησης που ο καθένας τους χωριστά πηγάζει περισσότερο ή λιγότερο κατάλληλος, αναλόγως των αναγκών της ναυτιλιακής επιχείρησης. Οι συνηθέστεροι τρόποι χρηματοδότησης είναι ο τραπεζικός δανεισμός, η έκδοση ομολόγων, τα ίδια κεφάλαια, το χρηματιστήριο και η μίσθωση.<sup>22</sup> Στις παρακάτω ενότητες θα γίνει ανάλυση των επιμέρους τρόπων, όπου μία επιχείρηση μπορεί να χρηματοδοτηθεί είτε αυτοτελώς είτε με τη συμβολή ενός τρίτου ατόμου ή εταιρείας. Θα γίνει λεπτομερής ανάλυση του τραπεζικού δανεισμού, καθώς αποτελεί τη συνηθέστερη και μορφή και σύντομη αναφορά των εναπομεινάντων τρόπων.

<sup>20</sup> Πηγή: Βισβίκης, Η. και Καβούσανος, Ε. (2018). Το Διεθνές Εγχειρίδιο Ναυτιλιακής Χρηματοδότησης, Εκδόσεις Πασχαλίδης, Κύπρος. (σελίδα 169)

<sup>21</sup> Πηγή: Βισβίκης, Η. και Καβούσανος, Ε. (2018). Το Διεθνές Εγχειρίδιο Ναυτιλιακής Χρηματοδότησης, Εκδόσεις Πασχαλίδης, Κύπρος. (σελίδα 170)

<sup>22</sup> Πηγή: <https://www.isalos.net/wp-content/uploads/2019/07/201907160954494652.pdf>

## 2.2. ΤΡΑΠΕΖΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Με τον όρο δάνειο αναφερόμαστε στη δημιουργία μίας οφειλής, η οποία προκύπτει από την χορήγηση χρηματικού ποσού ή άλλων αντικειμένων αξίας από έναν δανειστή σε έναν οφειλέτη, είτε έναντι ανταλλάγματος (έντοκο), είτε χωρίς (άτοκο), έχοντας την υποχρέωση ο δεύτερος να επιστρέψει το ποσό μέσα σε μία συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Τα στοιχεία του δανείου είναι με τη μορφή σύμβασης, όπου διευκρινίζονται το κύριο ποσό του δανείου, το επιτόκιο που εφαρμόζουν, καθώς και τους όρους αποπληρωμής του.

### ΠΟΣΟ ΤΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ

Το τι χρηματικό ποσό θα χρειασθεί ο πλοιοκτήτης για την αγορά ενός πλοίου κρίνεται από την τιμή αγοράς του, καθώς και από την εμπορική αξία του, η οποία υπολογίζεται από έναν ή και παραπάνω ναυλομεσίτες που έχουν διοριστεί ή εγκριθεί από το δανειστή. Είναι σημαντικό να ορίζεται η εμπορική αξία ενός πλοίου επειδή με αυτό τον τρόπο ο δανειστής μπορεί να υπολογίσει το ανώτατο ποσό του δανείου που θα παρέχει. Επιπλέον, ο δανειστής λαμβάνοντας τωρινούς και μελλοντικούς παράγοντες αποφασίζει το ποσό και τη διάρκεια του δανείου καθώς και το ελάχιστο ποσό κάλυψης που θα παρέχει ο οφειλέτης σε περίπτωση αφερεγγυότητας του. Ο οφειλέτης καθ' όλη τη διάρκεια του δανείου, θα πρέπει να κατέχει το ανωτέρω ποσό κάλυψης, το οποίο θα πρέπει να υπερβαίνει ένα προκαθορισμένο ποσοστό επί του ανεξόφλητου ποσού του δανείου. Σε περίπτωση που παρατηρηθεί μείωση του ποσού αυτού, ο δανειολήπτης οφείλει είτε να το συμπληρώσει μέσω μερικής προπληρωμής του δανείου, είτε μέσω παροχής πρόσθετων εξασφαλίσεων.

### ΕΠΙΤΟΚΙΟ

Με την παροχή ενός δανείου, δημιουργούνται αυτομάτως υποχρεώσεις. Ο δανειολήπτης, στο τέλος του δανείου, οφείλει να έχει καταβάλει ολόκληρο το χρηματικό ποσό που δανείστηκε μαζί με το πρόσθετο τόκο. Στη δανειακή σύμβαση που υπογράφηκε μεταξύ των δύο συμβαλλόμενων μερών, δηλαδή του δανειολήπτη και του δανειστή, αναγράφεται το είδος καθώς και το ύψος του τόκου που θα καταβάλλεται. Το επιτόκιο μπορεί να είναι είτε σταθερό, δηλαδή μπορεί να μεταβληθεί μόνο με συμφωνία των δύο πλευρών, είτε κυμαινόμενο, δηλαδή μπορεί να μεταβληθεί σε περίπτωση που

μεταβληθεί το επιτόκιο αναφοράς που έχει συμφωνηθεί σαν βάση υπολογισμού. Το επιτόκιο αναφοράς είναι συνήθως το LIBOR, όπου είναι το μέσο επιτόκιο που χρησιμοποιούν για τις καταθέσεις και τον διατραπεζικό δανεισμό οι κύριες τράπεζες του Λονδίνου.<sup>23</sup> Ο πλοιοκτήτης μπορεί να επιλέξει το επιτόκιο να είναι κυμαινόμενο, ώστε να επωφεληθεί μεταγενέστερα από κάποια μεταβολή του επιτοκίου αναφοράς. Στη περίπτωση που η τιμή του επιτοκίου αναφοράς αυξηθεί, αυξάνεται και το κυμαινόμενο επιτόκιο και αντίστοιχα σε περίπτωση μείωσής του, μειώνεται και το κυμαινόμενο επιτόκιο του δανείου.

Όμως, υπάρχει το ενδεχόμενο το επιτόκιο αναφοράς, είτε να αυξηθεί πολύ, αυξάνοντας με τον ίδιο ρυθμό το ποσό που θα πρέπει να πληρώσει ο δανειολήπτης, είτε να μειωθεί πολύ, μειώνοντας το ποσό που θα χάσει ο δανειστής. Λύση στο παραπάνω πρόβλημα, παρέχει η συμφωνία αγοράς προστασίας. Η αγορά προστασίας δίνει την ευκαιρία στον οφειλέτη να προστατευθεί από αύξηση του επιτοκίου, καθώς και το να διατηρήσει το όφελος από χαμηλότερα επιτόκια. Ο πλοιοκτήτης που θα αγοράσει τη παραπάνω συμφωνία πρέπει να καταβάλει ένα ασφάλιστρο<sup>24</sup> στον πωλητή της. Περιέχει δύο συμφωνίες, μία συμφωνία μεταξύ της τιμής ενός ανώτατου επιτοκίου και μίας ενός κατώτατου επιτοκίου. Ο αγοραστής συμφωνεί να πληρώσει τη διαφορά ανάμεσα του τρέχοντος επιτοκίου της αγοράς και του προσυμφωνημένου κατώτατου επιτοκίου, δίνοντας τη δυνατότητα στο δανειολήπτη να επιλέξει εκείνος το ανώτατο και κατώτατο όριο στο επιτόκιο, που θα καταβάλλει στις πληρωμές του δανείου του. Αν αγοράσει το ανώτατο επιτόκιο στο 10% ενώ το κατώτατο στο 4%, συνεπάγεται πως σε περίπτωση ανόδου του επιτοκίου του 10% προστατεύεται, αλλά δεσμεύεται να πληρώσει το ελάχιστο επιτόκιο, δηλαδή το 4%, χωρίς να μπορεί να επωφεληθεί σε περίπτωση μείωσης του επιτοκίου κάτω από 4%.

Επιπλέον, όταν οι πλοιοκτήτες κατέχουν δάνεια με κυμαινόμενο επιτόκιο, μέσω μίας συμφωνίας ανταλλαγής επιτοκίων (interest rate swap) μπορούν να αλλάξουν τις ροές του επιτοκίου από κυμαινόμενες σε σταθερές. Η παραπάνω συμφωνία αφορά την ανταλλαγή χρηματικών ροών σταθερού και κυμαινόμενου επιτοκίου που συνήθως έχουν ως επιτόκιο αναφοράς το LIBOR. Το σταθερό επιτόκιο γίνεται το πραγματικό κόστος δανεισμού και προτιμάται σε περίπτωση που το κυμαινόμενο επιτόκιο ενδέχεται να έχει μεγαλύτερη τιμή του σταθερού. Η συνηθέστερη μορφή συμφωνίας ανταλλαγής επιτοκίων είναι η «plain vanilla swap», κατά την οποία οι επιχειρήσεις ανταλλάζουν χρηματικές ροές σταθερού έναντι κυμαινόμενου επιτοκίου χωρίς να μεταβάλλεται το αρχικό κεφάλαιο δανεισμού.

---

<sup>23</sup> Πηγή: Βισβίκης, Η. και Καβούσανος, Ε. (2018). Το Διεθνές Εγχειρίδιο Ναυτιλιακής Χρηματοδότησης, Εκδόσεις Πασχαλίδης, Κύπρος. (σελίδα 181)

<sup>24</sup> Ασφάλιστρο είναι το χρηματικό ποσό που καταβάλλεται συνολικά ή τμηματικά, από τον αγοραστή της ασφάλισης, για την παροχή της ασφαλιστικής κάλυψης.

## ΑΠΟΠΛΗΡΩΜΗ ΔΑΝΕΙΑΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Η αποπληρωμή ενός δανείου γίνεται με τη καταβολή χρηματικών ποσών μέσα σε μία προκαθορισμένη χρονική περίοδο. Στα δάνεια που έχουν εισαχθεί εξασφαλίσεις, χορηγούνται στον πλοιοκτήτη σε μία ή και παραπάνω δόσεις σε συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Το χρονοδιάγραμμα αποπληρωμής του δανείου, είναι διαμορφωμένο σύμφωνα με τα έσοδα που έχουν προβλεφθεί καθώς και από την ηλικία του πλοίου. Το συνολικό δανεισθέν ποσό θα πρέπει να αποπληρωθεί μέχρι μία συγκεκριμένη ημερομηνία, ενώ σε περίπτωση που δεν εκμεταλλευτεί η ευκαιρία ανανεωμένης πίστωσης, το ανώτατο ποσό που θα μπορούσε να ήταν διαθέσιμο για εκταμίευση, θα μειώνεται σταδιακά σε προκαθορισμένες χρονικές περιόδους και θα εξοφληθεί ολοκληρωτικά στην ημερομηνία λήξης του.

Ο δανειολήπτης έχει την ευκαιρία να πληρώσει νωρίτερα από την περίοδο εκτοκισμού, μέρος ή το σύνολο του δανείου, κάνοντας το γνωστό στους δανειστές του και χωρίς επιβάρυνση. Το παραπάνω εγχείρημα, περιλαμβάνεται στη δανειακή σύμβαση και αφορά στο κομμάτι των έκτακτων αποπληρωμών. Η προπληρωμή καθίσταται υποχρεωτική εάν το πλοίο πωληθεί, προκύψει ολική απώλεια του πλοίου ή δεν διατίθεται πλέον η ελάχιστη κάλυψη που έχει δοθεί από τον πλοιοκτήτη. Ο δανειστής έχει το δικαίωμα να αποζημιωθεί από το δανειολήπτη σε περίπτωση που ο δεύτερος δεν πραγματοποιήσει προπληρωμή κατά την περίοδο ανανέωσης του εκτοκισμού, δημιουργώντας στον πρώτο περιττά έξοδα.

## ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΔΑΝΕΙΟΛΗΠΤΗ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΑ 5C

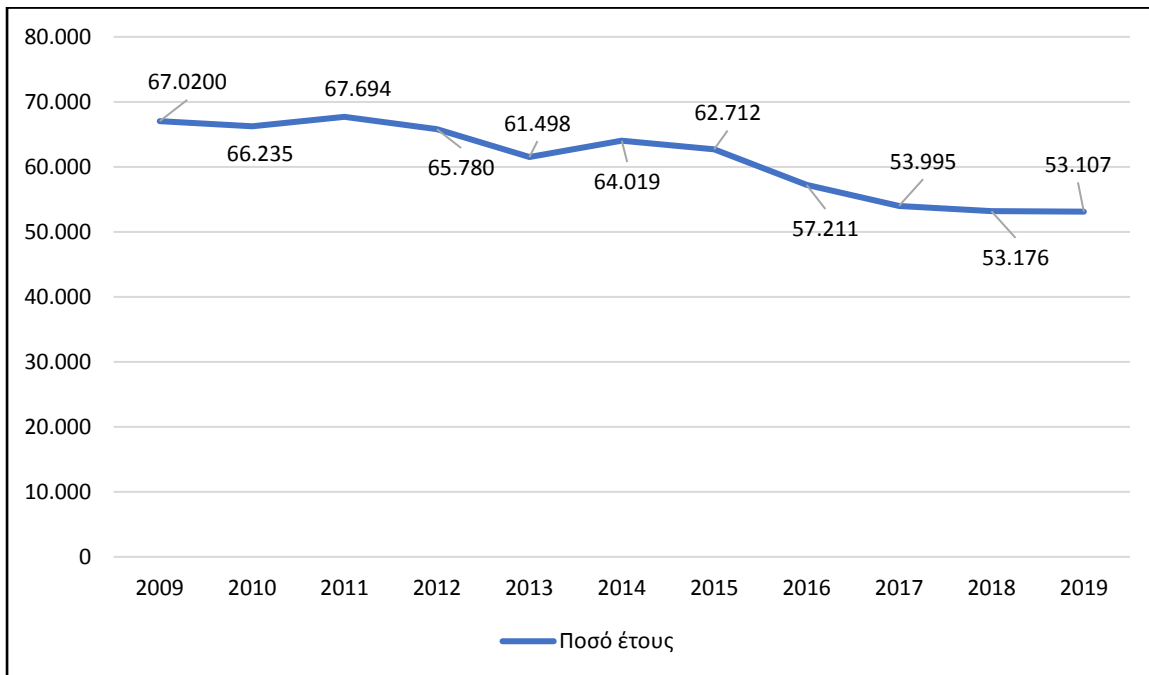
Για την παροχή ενός δανείου, ο δανειστής θα πρέπει να σιγουρευτεί πως ο οφειλέτης του θα είναι σε θέση να αποπληρώσει το δανεισθέν ποσό. Εκτός των εξασφαλίσεων του δεύτερου, σημαντικό παράγοντα παίζει και ο προσδιορισμός της πιστοληπτικής ικανότητας του ενδιαφερόμενου. Υπάρχει διάκριση ανάμεσα σε έναν παλαιό με έναν νεοφερμένο πελάτη, καθώς ο παλαιός έχει αποδείξει στη τράπεζα το αν μπορεί να ανταπεξέλθει στις δανειακές του υποχρεώσεις. Σε περίπτωση που ανταπεξερχόταν, τότε η συμπεριφορά της τράπεζας θα είναι πιο ελαστική σε περίπτωση νέου εγχειρήματός του προς αυτήν, ενώ σε αντίθετη περίπτωση, θα είναι πιο καχύποπτη μειώνοντάς του την πιθανότητα χορήγησης νέου δανείου. Από την άλλη μεριά, για ένα νεοφερμένο πελάτη, η τράπεζα, καθώς δεν γνωρίζει πώς αντιμετωπίζει τις υποχρεώσεις του, ως δανειστής του θα πρέπει να προβεί σε έναν τρόπο αξιολόγησής του.

Για τον κάθε ενδιαφερόμενο δανειολήπτη, εξετάζονται από τις τράπεζες οι παρακάτω παράγοντες που είναι γνωστοί ως τα 5C: Character, Capital, Capacity, Conditions και Collateral. Ο πρώτος παράγοντας αναφέρεται στη διασημότητα που έχει ο οφειλέτης στην αγορά. Αν δηλαδή έχει τη φήμη ενός τίμιου επιχειρηματία, ή το αν οι συνεργάτες του είναι άνθρωποι με καλή φήμη ή όχι, καθώς τα παραπάνω στοιχεία αποτελούν σημαντικά κριτήρια αξιολόγησης της μελλοντικής συμπεριφοράς του. Το Capital αναφέρεται στο κεφάλαιο του δανειολήπτη, δηλαδή αν θα εντάξει στα επενδυτικά του σχέδια μέρος του κεφαλαίου του ή θα βασιστεί αποκλειστικά στα ξένα κεφάλαια. Στην περίπτωση που δε χρησιμοποιήσει τα ίδια κεφάλαια του, δείχνει εσφαλμένη διαχείριση χρημάτων και κατ' επέκταση κίνδυνο για τις τράπεζες. Εν συνεχεία, το Capacity αναφέρεται στην ικανότητα διοίκησης του οφειλέτη, καθώς και το πόσο δυναμικές είναι οι εγκαταστάσεις του. Οι τράπεζες λαμβάνοντας υπόψιν τις οικονομικές καταστάσεις και τα φορολογικά του έγγραφα, είναι σε θέση να κρίνουν την καταλληλότητα του πελάτη. Ο τέταρτος εξίσου σημαντικός παράγοντας Conditions, αφορά στις συνθήκες που επικρατούν τη συγκεκριμένη αυτή χρονική στιγμή στην αγορά, καθώς και στο πόσο επηρεάζεται ή όχι ο κλάδος που είναι ενταγμένος ο πελάτης, παρέχοντας με αυτό τον τρόπο μία πληρέστερη εικόνα στην τράπεζα για τη τρέχουσα και τη μελλοντική πορεία της εταιρείας που εξετάζουν να χρηματοδοτήσουν. Τελευταίος αλλά εξίσου σημαντικός παράγοντας το Collateral, δηλαδή οι εγγυήσεις. Το στοιχείο αυτό αφορά οποιοδήποτε περιουσιακό στοιχείο μπορεί να αποκτήσει η τράπεζα σε περίπτωση αδυναμίας του δανειολήπτη.

Στο διάγραμμα 2.1, παρουσιάζεται το συνολικό ετήσιο ποσό που έλαβαν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις χρησιμοποιώντας ως μορφή ναυτιλιακής χρηματοδότησης το τραπεζικό δανεισμό και στο Διάγραμμα 2.2., οι ποσοστιαίες μεταβολές των ποσών με ετήσια χρονική κλίμακα. Το διάγραμμα ξεκινάει με έτος βάσης το 2009 και με έτος λήξης 2019. Επιλέχθηκε η συγκεκριμένη χρονική κλίμακα, επειδή είναι η ενδιάμεση απόσταση ανάμεσα σε δύο παγκόσμια γεγονότα που κατέχουν σημαίνοντα ρόλο στη ροή της οικονομικής ιστορίας του πλανήτη. Το πρώτο είναι η παγκόσμια οικονομική κρίση που ξεκίνησε το 2008 από την Αμερική και είδη γνωρίζουμε τα αποτελέσματα και της συνέπειές της, ενώ το δεύτερο πραγματεύεται τον COVID-19 που ξεκίνησε το 2020 από την Κίνα και ακόμη μετρούνται τα αποτελέσματα που θα φέρει στη διεθνή οικονομία.

**Διάγραμμα 2.1**

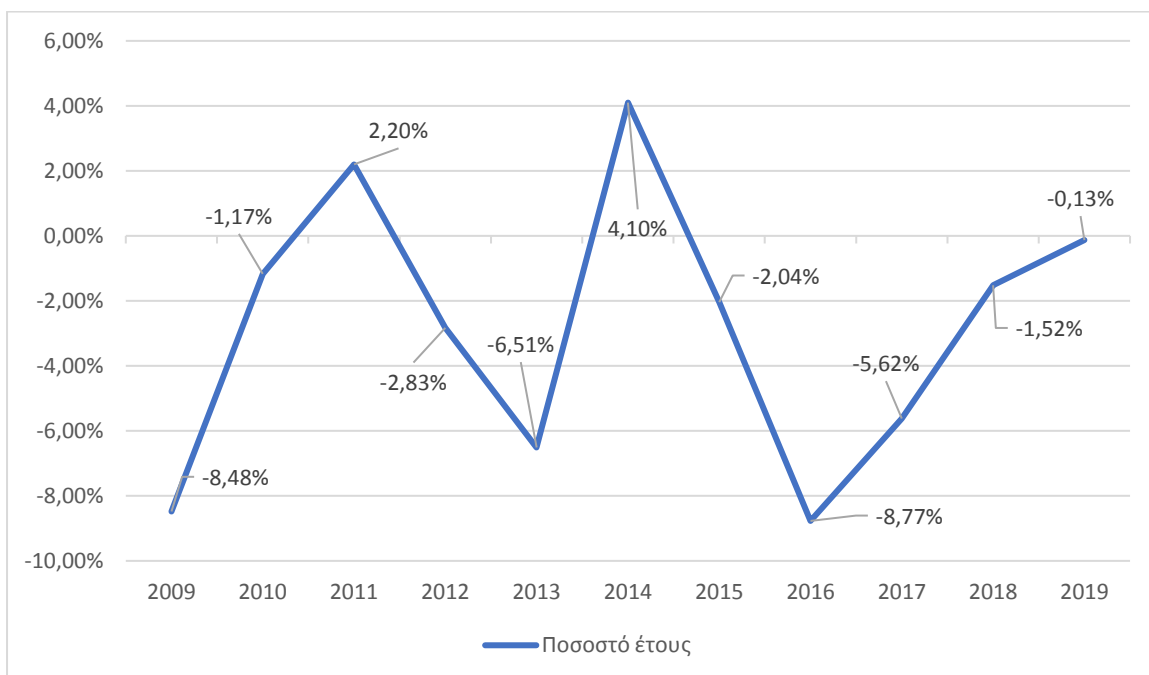
**Συνολικό χαρτοφυλάκιο που προέρχεται από το τραπεζικό δανεισμό σε εκατομμύρια δολάρια**



Πηγή: Έκθεση της PETROFIN για το 2020

**Διάγραμμα 2.2**

**Ποσοστιαία μεταβολή σε σχέση με τη προηγούμενη περίοδο**



Πηγή: Έκθεση της PETROFIN για το 2020

Επειδή το 2008 ξεκίνησε η παγκόσμια οικονομική κρίση, το 2009 υπάρχει μείωση του δανεισθέντος ποσού, καθώς ήταν η χρονιά που εμφανίστηκαν τα πρώτα σημάδια της οικονομικής κρίσης, παγκοσμίως. Το πλήγμα ενός κλάδου, συνεπάγεται αλληλένδετο πλήγμα σε όλους τους κλάδους, καθώς προκαλούνται επιπτώσεις στην οικονομία της εκάστοτε χώρας. Το 2008 το ποσό που αντιστοιχούσε στο δανεισθέν ποσό, ανερχόταν σε 73.228 εκατομμύρια δολάρια<sup>25</sup>, όταν το 2009 μειώνεται σε 67.020, δηλαδή σημειώνεται μία ποσοστιαία μεταβολή της τάξης του -8,48% (Διάγραμμα 2.2). Η μείωση συνέχισε με μικρότερους ρυθμούς μέχρι το 2013. Το 2014 για πρώτη φορά μετά από πέντε χρόνια, κάνοντας τους υπολογισμούς παρατηρούμε πως αυξήθηκαν οι δανεισμοί των ναυτιλιακών επιχειρήσεων κατά 2.521 εκατομμύρια (Διάγραμμα 2.1), δηλαδή κατά 4,10%. Εν συνεχεία, παρατηρείται μία πτωτική πορεία το 2015 με αποκορύφωμα το 2018. Κατά το 2019, φαίνεται πως συνεχίζει η αρνητική κάθοδος, όμως με πολύ μικρότερο ρυθμό συγκριτικά με άλλα έτη, γεγονός ότι αρχίζει να έχει αύξοντα ρυθμό ο τραπεζικός δανεισμός. Η μεγαλύτερη αύξηση των δανείων φαίνεται το 2014, ενώ η μεγαλύτερη μείωση το 2018 με -8,77%. Το γεγονός πως το 2008 το δανεισθέν κεφάλαιο ανερχόταν σε 73.228 εκατομμύρια, ποσό το οποίο όπως φάνηκε δε μπόρεσε να ξεπεραστεί κατά τη χρονική περίοδο 2009-2019, μας οδηγεί στα εξής συμπεράσματα:

- Οι παγκόσμιες οικονομικές συνθήκες, που αναφέρθηκαν στο πρώτο κεφάλαιο, παίζουν μείζονα ρόλο στη ναυτιλία και κατ' επέκταση στην ανάγκη της για ναυτιλιακή χρηματοδότηση.
- Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις δυσκολεύονται στην απόκτηση νέων κεφαλαίων μέσω της συνηθέστερης μορφής χρηματοδότησης, ιδίως νεότευκτων επιχειρήσεων που θέλουν να ενταχθούν στη βιομηχανία της ναυτιλίας.
- Λόγω της ύπαρξης κόκκινων δανείων<sup>26</sup> στη ναυτιλία σε συνδυασμό με τη πτώση της δανειοδότησης (Διάγραμμα 2.2), οι δανειστές έχουν μειωμένη εμπιστοσύνη ως προς τους πλοιοκτήτες και δυσκολότερα προβαίνουν σε χορήγηση νέων δανείων. Επιπλέον, παρατηρείται μία διαρκή μείωση των τραπεζικών χαρτοφυλακίων απέναντι στην Ελληνική ναυτιλία,<sup>27</sup> ακόμη και πώληση των ανωτέρω σε ξένα funds ή την ολική αποχώρησή τους από τον κλάδο.

<sup>25</sup> PETROFIN, Ετήσια Έκθεση, 2020

<sup>26</sup> Κόκκινα δάνεια ή μη εξυπηρετούμενα δάνεια, είναι τα δάνεια που δεν εξυπηρετούνται για ένα χρονικό διάστημα, συνήθως πέραν των τριών μηνών, θεωρώντας επισφαλή η είσπραξή τους.

<sup>27</sup> [https://www.economistas.gr/epiheiriseis/8478\\_erhontai-funds-gia-kokkina-danea-tis-naytilias](https://www.economistas.gr/epiheiriseis/8478_erhontai-funds-gia-kokkina-danea-tis-naytilias) «Έρχονται funds για «κόκκινα» δάνεια της ναυτιλίας»



- Η απαίτηση του κανονιστικού πλαισίου της Βασιλείας να διατηρούν οι τράπεζες αυξημένα ίδια κεφάλαια όταν χορηγούν δάνεια αυξημένου κινδύνου, οδήγησε σε περιορισμό δανειοδότησης σε κλάδους όπως είναι η ναυτιλία.

Όπως φαίνεται στο Διάγραμμα 2.1. η ναυτιλιακή χρηματοδότηση που προέρχεται από το δανεισμό, εξελίσσεται σε αρνητική πορεία. Παραπάνω, έγινε ανάλυση και διαπιστώθηκε πως παρά την έντονη μείωση του δανεισμού μετά το 2014, το 2019 συνεχίστηκε με πτώση μικρότερης κλίμακας της τάξεως του -0,13%. Μετά από τέσσερις αρνητικές χρονιές για τη τραπεζική χρηματοδότηση, ο κλάδος της ναυτιλίας κατάφερε σχεδόν να αναστρέψει την ανωτέρω πορεία σε θετική. Το παραπάνω γεγονός μας δίνει την εντύπωση πως ο κλάδος της ναυτιλίας ξεκίνησε να θεραπεύεται, να προσαρμόζεται και να κάνει ένα μεγάλο βήμα ανάκαμψης ως προς την παραδοσιακότερη χρηματοδότησή της. Δεν είναι υπερβολή να ειπωθεί, πως το 2019 ήταν η καλύτερη χρονιά της Ελληνικής ναυτιλίας, λαμβάνοντας υπόψιν ότι ήταν η χρονιά με τις περισσότερες εισπράξεις από τις θαλάσσιες μεταφορές, σε συνδυασμό με τα επιτεύγματά της σε παγκόσμιο επίπεδο. Δεδομένου το ανωτέρω, χωρίς καμία σημαντική μεταβολή στις ισχύουσες οικονομικές συνθήκες που επηρεάζουν σε παγκόσμιο επίπεδο το χώρο της ναυτιλίας, θα προβλεπόταν για το 2020 η πρώτη στιγμή μετά από χρόνια, που η πορεία της τραπεζικής χρηματοδότησης θα κατείχε θετικό πρόσημο, δηλαδή αύξηση των δανειακών ενεργειών ανάμεσα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και των δανειστών. Όμως, όπως είδαμε στην ενότητα 1.4 «τι είναι ο COVID-19», το 2020 οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις κλήθηκαν να προσαρμόσουν τις κινήσεις τους σε μία πανδημία, η οποία θα έχει βαρύτερες συνέπειες τόσο στο κλάδο τους αλλά και τόσο στο τρόπο χρηματοδότησής τους. Επειδή, η ναυτιλία είναι κλάδος έντασης κεφαλαίου, αυτό συνεπάγεται πως χρειάζονται άμεσα και υψηλά κεφάλαια για να ικανοποιηθούν οι ανάγκες των επιχειρήσεων. Από το ανωτέρω εγχείρημα, διαπιστώνεται η αυξανόμενη ζήτηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων προς το τραπεζικό δανεισμό, εξ' αυτού ο τραπεζικός δανεισμός αποτελεί τη συνηθέστερη μορφή χρηματοδότησης.

Στον Πίνακα 2.1., αποτυπώνεται το ποσό χρηματοδότησης που παρείχε η κάθε τράπεζα ξεχωριστά κατά τη χρονική περίοδο 2019. Όπως είδαμε στο Διάγραμμα 2.1., το 2019 η τραπεζική χρηματοδότηση ανήλθε στα 53.107 εκατομμύρια δολάρια, ποσό το οποίο συντέλεσε σημαντικό παράγοντα στην εμφάνιση της ελληνικής ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο (Ενότητα 1.3 ελληνική ναυτιλία και η θέση της παγκοσμίως). Υπάρχουν 55 χρηματοπιστωτικοί φορείς που χρηματοδοτούν τη ναυτιλία διεθνώς, αναφέροντας τα χαρτοφυλάκια των κορυφαίων 32, με τελευταία θέση να κατέχει η Κυπριακής προελεύσεως τράπεζα ASTROBANK και η κατάταξη έγινε βάση της αξίας του χαρτοφυλακίου τους.

## Πίνακας 2.1

### Ανάλυση του χαρτοφυλακίου ναυτιλιακών επιχειρήσεων που προέρχεται από το δανεισμό

Θέση	Τράπεζα	Συνολικό Ποσό
1	Credit Suisse	7.700
2	BNP Paribas	3.150
3	HSBC	2.800
4	Citi	2.700
5	Piraeus Bank	2.500
6	Alpha Bank	2.500
7	Eurobank	2.171
8	ING	2.150
9	DVB	2.144
10	ABN AMRO	2.100
11	National Bank of Greece	2.059
12	Hamburg Commercial Bank	2.000
13	CHINA EXIM	1.900
14	KEXIM	1.500
15	KFW	1.303
16	Nordea	1.261
17	DNB	1.082
18	Unicredit	800
19	China Everbright Bank	750
20	Calyon	700
21	DB - Deutsche Shipping	600
22	CIT Maritime Finance	590
23	China Development Bank	455
24	Aegean Baltic	266
25	Bank of Cyprus	190
26	Nord LB	168
27	Amsterdam Trade Bank	162
28	Qatar National Bank	150
29	Barwa Bank	150
30	Hellenic Bank	150
31	NIBC	140
32	Astrobank	88
	Υπόλοιπες Τράπεζες(23)	6.732
	<b>Σύνολο Ελληνικού χαρτοφυλακίου</b>	<b>53.107</b>

Πηγή: Έκθεση της PETROFIN για το 2020

Η CREDIT SUISSE BANK, βρίσκεται για έκτη συνεχόμενη φορά στη πρώτη θέση, ενώ τη δεύτερη θέση την καταλαμβάνει η γαλλικής προέλευσης τράπεζα BNP PARIBAS, αντικαθιστώντας την DVB BANK, που αποφάσισε να σταματήσει την ενασχόληση της με τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση. Πηγαίνοντας σε εθνικό επίπεδο, οι Ελληνικές τράπεζες δε θα μπορούσαν να λείπουν από αυτήν εδώ τη λίστα. Στο Πίνακα 2.1 βλέπουμε τις τέσσερις μεγάλες Ελληνικές τράπεζες την ΠΕΙΡΑΙΩΣ, την ALPHA, την EUROBANK και την ΕΘΝΙΚΗ να κατέχουν αντίστοιχα την 5<sup>η</sup>, 6<sup>η</sup>, 7<sup>η</sup> και 11<sup>η</sup> θέση. Κάνοντας τους υπολογισμούς, φαίνεται πως οι Ελληνικές τράπεζες κατέχουν το 17,3%, δηλαδή ένα ποσό κοντά στο 1/5 του ανωτέρω συνόλου.

Το 2019 ήταν μια χρονιά κατά την οποία οι εξερχόμενες τράπεζες αντισταθμίστηκαν σε μεγάλο βαθμό από τις αναπτυσσόμενες και τις εισερχόμενες τράπεζες. Οι δύο κύριες αναχωρούσες τράπεζες, η Nord LB και η DVB,<sup>28</sup> παρουσίασαν μεγάλες πτώσεις σε σχέση με το 2018. Συνολικά, οι ευρωπαϊκές τράπεζες και ιδίως οι Γερμανικές τράπεζες συνέχισαν την πτώση τους σε αντίθεση με τις τράπεζες της Άπω Ανατολής και της Βόρειας Αμερικής που αύξησαν το μερίδιο αγοράς. Πέρυσι, οι ελληνικές και κυπριακές τράπεζες συνέχισαν την άνοδο τους κατά 1,05%,<sup>29</sup> ταυτόχρονα με την πώληση ορισμένων δανείων που πραγματοποιήθηκαν κατά την ίδια περίοδο. Επίσης, είδαμε τον αριθμό των τραπεζών που δανείζουν στους Έλληνες πλοιοκτήτες να αυξάνεται σε 55. Καθώς ο ελληνικός στόλος αυξήθηκε τόσο σε όρους dwt όσο και σε αξία, τα στατιστικά στοιχεία υπογραμμίζουν τον αυξανόμενο ρόλο που διαδραματίζουν οι χρηματοδοτικοί φορείς. Συνολικά, το 2019 ήταν ένα έτος προσαρμογής από πολλές τράπεζες, γεγονός που αντικατοπτρίζει τις μεμονωμένες εταιρικές και ναυτιλιακές πολιτικές τους.

## ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΥ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ

- Ως κυριότερο πλεονέκτημα είναι το γεγονός ότι ο τραπεζικός δανεισμός είναι μέσο άντλησης κεφαλαίων, δηλαδή μπορεί να εξασφαλίσει στην εκάστοτε ναυτιλιακή επιχείρηση το αναγκαίο κεφάλαιο που χρειάζεται για τις επενδυτικές της δραστηριότητες.
- Η ναυτιλιακή επιχείρηση που λαμβάνει το δάνειο, σε σχέση με άλλες μορφές χρηματοδότησης, όπως το χρηματιστήριο, διατηρεί τον έλεγχο όλων των περιουσιακών της στοιχείων καθώς και την ιδιοκτησία της.
- Οι τράπεζες δεν επεμβαίνουν στην πορεία της επένδυσης, δηλαδή δε τους ενδιαφέρει αν οι επιχειρήσεις είναι επικερδής ή παρουσίασαν ζημία, αλλά ο οφειλέτης να ανταποκρίνεται στις δανειακές του υποχρεώσεις.

<sup>28</sup> Petrofin, Key Developments and Growth in Greek Ship-Finance, 2020

<sup>29</sup> Petrofin, Key Developments and Growth in Greek Ship-Finance, 2020

- Οι τράπεζες δεν έχουν σκοπό να αποκτήσουν μέρος των κερδών της επιχείρησης, παρά μόνο τα συμφωνηθέντα, δηλαδή το αρχικό κεφάλαιο μαζί με το επιτόκιο του δανείου.

## ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΥ ΔΑΝΕΙΣΜΟΥ

- Σε περίπτωση μείωσης της πιστοληπτικής ικανότητας του δανειολήπτη ή σε οποιαδήποτε αρνητική οικονομική συνθήκη που επηρεάζει το δάνειο, το επιτόκιο μεγαλώνει.
- Ανεξαρτήτου επιτυχίας ή αποτυχίας της επένδυσης του δανειζόμενου, ισχύουν οι δανειακές του υποχρεώσεις.
- Σε περίπτωση ανεπάρκειας αποπληρωμής των συμφωνηθέντων, η τράπεζα μπορεί να προβεί σε είσπραξη της οφειλής μέσω απόκτησης του υποθηκευόμενου πλοίου.
- Εάν, μία ναυτιλιακή επιχείρηση έχει μειωμένη πιστοληπτική ικανότητα, δυσκολότερα μπορεί να της χορηγηθεί δάνειο είτε το συγκεκριμένο δάνειο θα κατέχει υψηλότερο επιτόκιο είτε αυξημένες εξασφαλίσεις.

### 2.3. ΕΚΔΟΣΗ ΟΜΟΛΟΓΩΝ

Τα ομόλογα, ως προς το βασικό τρόπο λειτουργίας τους, είναι πανομοιότυπα με τα δάνεια καθώς και στις δύο περιπτώσεις υπάρχει ένας δανειστής, ένας δανειολήπτης και ένα χρηματικό ποσό που οφείλει να αποπληρωθεί ανεξαρτήτων των ισχυόντων οικονομικών συνθηκών της αγοράς. Ωστόσο, η βασική διαφορά έγκειται στο γεγονός πως ο δανειολήπτης προβαίνει στην έκδοση τίτλων χρέους, με στόχο την εύρεση επενδυτών που θα του δανείσουν τα κεφάλαια. Στο τραπεζικό δανεισμό, ο δανειστής, συνήθως, παραμένει ο ίδιος μέχρι τη λήξη της σύμβασης, ενώ στην έκδοση των ομολόγων δεν τίθεται ζήτημα περί κυριότητας του δανείου, ενώ ταυτόχρονα, μπορεί να υπάρξει πάνω από ένας δανειστής. Η ναυτιλιακή εταιρεία που εκδίδει το ομόλογο, υποχρεούται να κάνει γνωστούς τους όρους σε όλους τους επενδυτές και οι όροι είναι κοινοί για όλους.

Τα ομόλογα, συνήθως, εκδίδονται σε υποδιαίρεσεις των 1.000 δολαρίων και ενδέχεται μαζί με τις συνθήκες της αγοράς, να μεταβάλλεται και η ικανότητα του δανειολήπτη για αποπληρωμή των

δανειακών του υποχρεώσεων ως προς τους επενδυτές. Με σταθερή την πληρωμή του τοκομεριδίου,<sup>30</sup> το θέμα είναι πως μεταβάλλεται η άποψη των επενδυτών για την αξία του ομολόγου, καθώς κατ' αυτόν τον τρόπο διαμορφώνεται η τιμή των τίτλων στην αγορά και κατ' επέκταση το ποσό που είναι πρόθυμοι να καταβάλουν για αγορά του ανωτέρου στη δευτερογενή αγορά.

Τη στιγμή, που η εκάστοτε ναυτιλιακή επιχείρηση εκδώσει το ομόλογο της, όσοι αγοράσουν από την αρχική έκδοση ομολόγων, συγκαταλέγονται στην πρωτογενή αγορά, ενώ οι εναπομείναντες στη δευτερογενή. Θα υπάρχουν παραπάνω από ένα δανειστή ή επενδυτή, καθώς και εναλλαγή των ανωτέρω, πραγματοποιώντας συναλλαγές μεταξύ τους στη δευτερογενή αγορά, χωρίς να επηρεάζονται οι όροι της υπογραφείσας σύμβασης. Παρόλο που τα ομόλογα αποτελούν τίτλους χρέους, στη δευτερογενή αγορά συναλλάσσονται ανάμεσα των επενδυτών με πανομοιότυπο τρόπο, εκείνο των μετοχών.

Ομοίως, όπως στο τραπεζικό δανεισμό έτσι και στην έκδοση ομολόγων υπάρχει η αξιολόγηση της πιστοληπτικής ικανότητας του δανειολήπτη, δηλαδή το κατά πόσο ο δανειολήπτης είναι ικανός να ανταπεξέλθει στις δανειακές του υποχρεώσεις. Στο Πίνακα 2.2., φαίνεται ο τρόπος αξιολόγησης των ομολόγων και αποτελεί ένα βοήθημα στον επενδυτή, ώστε να αποφασίσει αν θα επενδύσει στο συγκεκριμένο εγχείρημα ή σε κάποιο άλλο και στο τι ποσό θα εναποθέσει.

---

<sup>30</sup> Τοκομερίδιο είναι το ποσό που υποχρεούται να καταβάλλει ο οφειλέτης για τη χρήση του δανειακού κεφαλαίου για ένα ημερολογιακό έτος.

## Πίνακας 2.2.

### Αξιολόγηση ενός Ομολογιακού δανείου από τον οίκο αξιολόγησης Standard & Poor's



Πηγή: <https://www.newbedfordguide.com/aa-bond-rating-favorable-credit/2015/02/05>

Υπάρχει η ίδια κλίμακα όπου AAA θεωρείται η υψηλότερη βαθμολόγηση και θεωρείται ότι οι υποχρεώσεις, ως προς τους κατόχους του ομόλογου, κατέχουν πολύ μικρή πιθανότητα να μην τηρηθούν και D αντίστοιχα η χαμηλότερη, που περιέχονται τα χειρότερα ομόλογα και θεωρείται εξαιρετικά απίθανη η πιθανότητα αποπληρωμής των συμφωνηθέντων. Υπάρχουν χαρακτηριστικά που επηρεάζουν την πιστοληπτική ικανότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων όπως η ύπαρξη μακροχρόνιων ναυλοσυμφώνων από τους τελικούς χρήστες μεταφοράς των δικών τους εμπορευμάτων, πρόσβαση σε εξειδικευμένες αγορές, προστατευόμενο δίκτυο μεταφορών και άλλα όπου βελτιώνουν την αξιοπιστία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και προσελκύουν κατ' αυτό τον τρόπο νέους επενδυτές.

Για την έκδοση ενός ομόλογου, η ναυτιλιακή επιχείρηση καλείται να αναθέσει τη διαδικασία σε κάποιο ανάδοχο ίδρυμα, δηλαδή σε μία επενδυτική τράπεζα, η οποία θα της παρέχει συμβουλευτικές

υπηρεσίες αφενός και θα αναλάβει τη δημιουργία του επενδυτικού πλάνου του εκδότη στους επενδυτές. Το μέγεθος της ναυτιλιακής εταιρείας είναι ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες που πρέπει να λάβει υπόψιν του ο επενδυτής για να δει εάν αξίζει ή όχι το ρίσκο της επιχειρηματικής του δράσης. Σε μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις, που συνεργάζονται με γνωστές επενδυτικές τράπεζες, υπάρχει διαθέσιμη πελώρια γνώση όσον αφορά τον εκδότη, δηλαδή τη ναυτιλιακή εταιρεία, το ιστορικό παλαιότερων ομολόγων που έχει εκδώσει και τις πεπραγμένες διαπραγματεύσεις που πραγματοποιήθηκαν στη δευτερογενή αγορά. Επιπλέον, μέσω της έκδοσης χρεογράφου με τη μορφή ομολόγου, χρειάζεται η κάλυψη ύψους μεγάλων κεφαλαίων, συνήθως πάνω από 100 εκατομμύρια δολάρια. Έπειτα, τα ομόλογα μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών, συνήθως προέρχονται από εταιρείες με μεγάλη πιστοληπτική αξιολόγηση, εξασφαλίζονται από τις ταμειακές ροές της επιχείρησης και αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να προσελκύεται μεγάλος αριθμός επενδυτών, ο οποίος δε χρειάζεται να κατέχει εξειδικευμένες γνώσεις του κλάδου. Εν αντιθέσει, σε μικρότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν διατίθεται μακροπρόθεσμο ιστορικό συναλλαγών ή δεν υπάρχει ιστορικό συναλλαγών, καθιστώντας το κομμάτι της πρόβλεψης μία ιδιαίζουσα διαδικασία για τους επενδυτές. Συνήθως εκδίδουν ομόλογα κάτω των 100 εκατομμυρίων δολαρίων, περιορίζοντας τον όγκο των συναλλαγών στη δευτερογενή αγορά, εν συγκρίσει με εκείνα των μεγάλων εταιρειών, ή εκδίδουν ομόλογα με εξασφάλιση μόνον από περιουσιακά στοιχεία, δηλαδή πλοία. Οι μικρές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, έχοντας καθ' όλα μηδενική ή μερική εμπειρία στην έκδοση ομολογιακού δανείου, βρίσκονται συνήθως οριακά ή χαμηλότερα του ορίου της αξιολόγησης του Πίνακα 2.2. Το παραπάνω έχει σαν αποτέλεσμα, να χαρακτηρίζονται τα ομόλογά τους, ως ομόλογα υψηλού κινδύνου και να απευθύνονται κυρίως σε άτομα που κατέχουν εξειδίκευση στον κλάδο της ναυτιλίας, δηλαδή σε μικρότερο αριθμό επενδυτών σε σχέση με τις μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Για να καταστεί σαφέστερο το πώς μία ναυτιλιακή επιχείρηση μπορεί να χρηματοδοτηθεί μέσω της έκδοσης ομολόγου, παρακάτω θα προβούμε στην ανάλυση μίας επιχείρησης που έκδωσε ναυτικό ομόλογο το έτος 2019. Η εταιρεία που επιλέχθηκε είναι η ATTICA GROUP, που θεωρείται η μεγαλύτερη ναυτιλιακή επιχείρηση στο τομέα της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα. Στις 3/12/2018, η ATTICA GROUP έλαβε πιστοληπτική διαβάθμιση από τον οίκο ICAP, αξιολογήθηκε με BB, όπου για τα Ελληνικά δεδομένα θεωρείτο ικανοποιητική βαθμολογία και ήθελε να δανειστεί 175 εκατομμύρια ευρώ μέσω της έκδοσης ομολόγου. Λόγω του ανωτέρου, έκδωσε 175 χιλιάδες ομολογιακούς τίτλους, με ονομαστική αξία 1000 ευρώ το ένα. Το συγκεκριμένο ομόλογο έχει διάρκεια ζωής τα πέντε έτη με ετήσιο επιτόκιο 3,40%,<sup>31</sup> αρκετά μεγάλο ποσό αν αναλογιστεί κανείς πως τα περισσότερα ομόλογα κατέχουν αρκετά χαμηλότερο και το δεκαετίας κρατικό ομόλογο που έχει

---

<sup>31</sup> Πηγή: <https://www.athexgroup.gr/el/web/guest/attica-holdings-sa> «ATTICA A.E. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ»

απόδοση 2,15%.<sup>32</sup> Ως κύριοι ανάδοχοι φαίνεται να είναι οι επενδυτικές τράπεζες ΠΕΙΡΑΙΩΣ, EUROBANK και ALPHA BANK, ενώ σαν σύμβουλοι έκδοσης βλέπουμε να κάνουν την εμφάνισή τους πάλι η ΠΕΙΡΑΙΩΣ και η EUROBANK.<sup>33</sup> Το συγκεκριμένο εγχείρημα, μας δείχνει ακόμη μία φορά το πόσο σημαντικό είναι οι Ελληνικές τράπεζες να βρίσκονται δίπλα στον κλάδο της ναυτιλίας. Από τις 22 Ιουλίου του 2019 και ώρα 10 το πρωί μέχρι τις 24 Ιουλίου του ίδιου έτος και ώρα 16:00, οι επενδυτές μπορούσαν να αγοράσουν όσους τίτλους έκδοσης επιθυμούσαν με μέγιστο συνολικό όριο τις 175.000. Προϋπόθεση για την έκδοση ομολογιών, ήταν η αγορά τίτλων αξίας τουλάχιστον 125 εκατομμυρίων ευρώ ή 125 χιλιάδων, σε περίπτωση που δε γινόταν η συγκέντρωση του ανωτέρου ποσού, τότε η ΑΤΤΙCΑ GΡΟUΡ δε θα προχωρούσε τη διαδικασία χορήγησης ομολογιών. Το ελάχιστο όριο εγγραφής για κάθε επενδυτή, ήταν η αγορά τουλάχιστον ενός τίτλου, δηλαδή η ελάχιστη καταβολή ήταν 1000 ευρώ. Ο Πίνακας 2.3.,<sup>34</sup> θα μας δείξει τον τρόπο με τον οποίο θα χρησιμοποιήσει η εταιρεία τα κεφάλαια που απέκτησε μέσω της έκδοσης ομολόγου. Στην πρώτη στήλη καταγράφονται το που κατανεμήθηκαν τα εισπραχθέντα χρήματα, στη δεύτερη το ποσοστό που αντιστοιχεί επί το συνολικού ποσού, στη τρίτη το ποσό που αντιστοιχεί, στη τέταρτη οι δαπάνες που χρειάστηκαν για την υλοποίηση του σχεδίου, στην πέμπτη το καθαρό ποσό που έχει αφαιρεθεί από τις δαπάνες, ενώ στην έκτη και έβδομη στήλη το ποσό που διέθεταν μέχρι 31/12/2019.

---

<sup>32</sup><https://www.euro2day.gr/news/market/article/1690965/etairika-omologa-sto-epikentro-h-ekdosh-ths-attica.html>

Κοτζαμάνης Σ. (2019, 22 Ιουλίου). «Εταιρικά ομόλογα: Στο επίκεντρο η έκδοση της Attica Συμμετοχών»

<sup>33</sup> <https://www.athexgroup.gr/el/web/guest/attica-holdings-sa> «ΑΤΤΙCΑ Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ»

<sup>34</sup> ΑΤΤΙCΑ GΡΟUΡ, ΕΞΑΜΗΝΙΑΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ 30ΗΣ ΙΟΥΝΙΟΥ 2020, 2020



Πίνακας 2.3.

Οικονομικά στοιχεία από την έκδοση ομολόγου της ΑΤΤΙCΑ για το 2019 σε εκατομμύρια

Χρήση Κεφαλαίων που αντλήθηκαν	Ποσοστό Χρήσης	Σύνολο Κεφαλαίων που αντλήθηκαν	Δαπάνες Έκδοσης	Καθαρό Ποσό προς διάθεση	Διατεθέντα Κεφάλαια μέχρι 31/12/2019	Αδιάθετα Κεφάλαια μέχρι 31/12/2019
Αποπληρωμή υφιστάμενου, εμπραγμάτως εξασφαλισμένου δανείου	56%	99.058		99.058	-99.058	<b>0</b>
Εγκατάσταση Εξειδικευμένου εξοπλισμού καυσαερίων	15%	25.942		25.942	-2.435	<b>23.507</b>
Κεφάλαιο κίνησης μέσω Θυγατρικών ΑΜΚ Κεφάλαιο κίνησης μητρικής Αποπληρωμή μέρους του υφιστάμενου,	29%	50.000	3.367	46.633	-13.805	<b>32.828</b>

<b>εμπραγμάτως εξασφαλισμένου δανεισμού θυγατρικών</b>						
<b>Σύνολο</b>	<b>100%</b>	<b>175.000</b>	<b>3.367</b>	<b>171.633</b>	<b>-115.298</b>	<b>56.335</b>

Πηγή: ATTICA GROUP, ΕΞΑΜΗΝΙΑΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ 30ΗΣ ΙΟΥΝΙΟΥ 2020, 2020

Παρατηρείται πως το 56% του συνολικού κεφαλαίου που αντλήθηκε, δόθηκε για την κάλυψη των τρεχόντων εξασφαλισμένων δανείων που έχει πάρει η εταιρεία, δηλαδή ένα ποσό λίγο παραπάνω του συνόλου δόθηκε ώστε να εξασφαλίσει η επιχείρηση πως δεν έγκειται κίνδυνος στο να χάσει υπό την κυριότητά της κάποιο περιουσιακό στοιχείο, όπως πλοίο. Το δεύτερο μεγαλύτερο ποσό, το 29% του συνόλου, το διέθεσε σε θυγατρικές της επιχειρήσεις, καθώς και στην αποπληρωμή εμπράγματων εξασφαλισμένων δανείων που έχουν χορηγηθεί σε θυγατρικές της επιχειρήσεις, με την ανωτέρω λογική. Τέλος, το εναπομείναντα ποσό, δηλαδή το 15%, το χορήγησε στην εγκατάσταση εξειδικευμένου εξοπλισμού καυσαερίων, επανδρώνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τα πλοία της για μελλοντικά δρομολόγια.

#### 2.4. ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

Όπως ειπώθηκε σε προγενέστερο χρόνο, με τον όρο ίδια κεφάλαια εννοούμε, είτε τη χρηματοδότηση με τα κεφάλαια της ίδιας της εταιρείας είτε με τη πώληση μετοχών. Υπάρχουν τρία είδη μετοχών, οι κοινές μετοχές, οι προνομιούχες και οι μετατρέψιμες προνομιούχες. Οι προνομιούχες μετοχές παρέχουν μερίσματα στους μετόχους πριν τις υπόλοιπες μετοχές και οι μετατρέψιμες προνομιούχες μετοχές είναι ένα σύνολο προνομιούχων μετοχών, όπου ο μέτοχος μπορεί να μετατρέψει, μέρος αυτών, σε κοινές. Οι μέτοχοι των περισσότερων εταιρειών που είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο, εκλέγουν μέσω ψηφοφορίες έναν αριθμό ατόμων, όπου απαρτίζουν το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας. Τα διευθύνοντα μέλη μαζί με το εναπομείναντα διοικητικό συμβούλιο, καλείται να πράξει τα βέλτιστα με στόχο την εξυπηρέτηση των συμφερόντων των μετόχων. Συνήθως, τα ίδια κεφάλαια χρησιμοποιούνται ως συμπλήρωμα για την απόκτηση ενός νεότευκτου πλοίου σε συνδυασμό με κάποια άλλη μέθοδο ναυτιλιακής χρηματοδότησης όπως τον τραπεζικό δανεισμό ή την έκδοση ομόλογου, δηλαδή συνδυάζεται μαζί με μία μέθοδο η οποία καλύπτει αρκετά μεγάλο μέρος της επένδυσης. Το ποσό που θέλει να παρέχει ο πλοιοκτήτης χρησιμοποιώντας τα ίδια κεφάλαιά του, καθορίζεται από πολλούς παράγοντες, όπως την κεφαλαιακή επάρκεια που θα διαθέτει η επιχείρηση

μετά από ένα τέτοιο εγχείρημα, το αν θα έχει αρκετά ταμειακά διαθέσιμα χωρίς να προκύψει κίνδυνος ρευστότητας.

## 2.5. ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

Στις παραπάνω ενότητες, έγινε ανάλυση των τρόπων όπου μία ναυτιλιακή επιχείρηση μπορεί να χρηματοδοτηθεί είτε μόνη της μέσω ιδίων κεφαλαίων είτε μέσω της συμμετοχής ενός ή μίας μερίδας επενδυτών μέσω του τραπεζικού δανεισμού ή της έκδοσης ομολογου. Σε αυτήν την ενότητα θα παρουσιασθεί το πώς μία εταιρεία μπορεί να χρηματοδοτηθεί μέσω της εισαγωγής της στο χρηματιστήριο αξιών.

Αρχικά, για την εισαγωγή της στο χρηματιστήριο, η εταιρεία προσφέρει μετοχές της σε θεσμικούς επενδυτές, οι οποίοι κατ' επέκταση της προσφέρουν στο χρηματιστήριο, δηλαδή λειτουργούν σαν διαμεσολαβητές της αναφερθείσας εταιρείας. Μία εταιρεία εισέρχεται σε χρηματιστήριο μέσω της αρχικής δημόσιας προσφοράς. Το παραπάνω εγχείρημα έχει σαν αποτέλεσμα την άντληση υψηλών κεφαλαίων με σκοπό την αναπροσαρμογή ή επέκταση του παρόντος στόλου, όμως, υπάρχει ο κίνδυνος να μη συγκεντρωθεί το απαραίτητο κεφάλαιο. Πέραν τούτου, η διαδικασία ένταξης μίας εταιρείας περιέχει κόστη τα οποία μπορούν να κυμανθούν από 1-8% του αντλούμενου κεφαλαίου.<sup>35</sup>

Όπως και στην ενότητα 2.3 ΕΚΔΟΣΗ ΟΜΟΛΟΓΩΝ, έτσι και στην συγκεκριμένη, υπάρχει ο ανάδοχος, ο οποίος συνήθως είναι μία ή περισσότερες επενδυτικές τράπεζες και έχει ως στόχο τη πώληση μετοχών σε επενδυτές. Για την ολοκλήρωση της δημόσιας προσφοράς είναι απαραίτητη η έκδοση ενός ενημερωτικού δελτίου από την εταιρεία, το οποίο εφόσον έχει εγκριθεί από τον έλεγχο των κυβερνητικών αρχών, περιέχει πληροφορίες σχετικά με τη τιμή της μετοχής, την εταιρεία, τις οικονομικές της καταστάσεις καθώς και τον στόχο που έχει μέσω της έκδοσης μετοχής. Πριν την έκδοση της μετοχής, θα πρέπει να αποφασιστεί η αρχική τιμή της, καθώς και ο αριθμός των εγγραφών που θα υπάρχει στην αγορά. Εάν η τιμή είναι υψηλή, υπάρχει αυξημένο ενδεχόμενο να μη συγκεντρωθούν οι απαραίτητες εγγραφές από τους επενδυτές.

---

<sup>35</sup> Βισβίκης, Η. και Καβούσανος, Ε. (2018). Το Διεθνές Εγχειρίδιο Ναυτιλιακής Χρηματοδότησης, Εκδόσεις Πασχαλίδης, Κύπρος. (σελίδα 192)

Για να καταστεί σαφέστερο πώς μία εταιρεία μπορεί να χρηματοδοτηθεί μέσω του χρηματιστηρίου, στις παρακάτω σελίδες θα γίνει ανάλυση μίας ήδη εισηγμένης εταιρείας, η οποία είναι στο χρηματιστήριο Αθηνών από το 1999. Καθώς, στόχος της εργασίας είναι πώς επηρεάστηκε η ναυτιλιακή χρηματοδότηση εξαιτίας του COVID-19, στη συγκεκριμένη ενότητα θα φανεί πως ο όμιλος ναυτιλιακών ακτοπλοϊκών εταιρειών ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ επωφελήθηκε από τον τομέα του χρηματιστηρίου. Στην πρώτη στήλη του Πίνακα 2.4., καταγράφονται οι 12 μήνες του έτους, στη δεύτερη στήλη η μέση χρηματιστηριακή τιμή της μετοχής για κάθε μήνα ξεχωριστά, στη τρίτη στήλη το ποσό της τιμής της μετοχής επί του συνόλου των εκδοθέντων μετοχών, όπου είναι 7.595.160 και στη τέταρτη, η ποσοστιαία μεταβολή που είχε ο μήνας σε σύγκριση με τον προηγούμενο.

**Πίνακας 2.4.**  
**Τιμές μετοχής μητρικής εταιρείας για το 2019<sup>36</sup>**

Μήνες	Χρημ/κή Τιμή Μετοχής	ΚΥΡΙΟ (σε €)	Ποσοστό
Ιανουάριος	0,945	7.177.426,20	-2,10%
Φεβρουάριος	0,91	6.911.595,60	-3,70%
Μάρτιος	0,94	7.139.450,40	3,30%
Απρίλιος	1,03	7.823.014,80	9,60%
Μάιος	1,5	11.392.740,00	45,60%
Ιούνιος	1,56	11.848.449,60	4,00%
Ιούλιος	2,44	18.532.190,40	56,40%
Αύγουστος	2,34	17.772.674,40	-4,10%
Σεπτέμβριος	2	15.190.320,00	-14,50%
Οκτώβριος	2,06	15.646.029,60	3,00%
Νοέμβριος	2,06	15.646.029,60	0,00%
Δεκέμβριος	1,94	14.734.610,40	-5,80%

Πηγή: ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ, ΕΞΕΛΙΞΗ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗΣ ΑΞΙΑΣ ΜΕΤΟΧΗΣ, 2019

Με την πάροδο του χρόνου, παρατηρείται μία μείωση της τάξης του 3,70% από τον Ιανουάριο στο Φεβρουάριο, όπου στον επόμενο μήνα καταφέρνει κατά ένα μέρος να εξισορροπηθεί με μία αύξηση

<sup>36</sup> <https://www.kiriacoulis.com/corporate/el/%ce%b5%ce%be%ce%ad%ce%bb%ce%b9%ce%be%ce%b7-%cf%87%cf%81%ce%b7%ce%bc%ce%b1%cf%84%ce%b9%cf%83%cf%84%ce%b7%cf%81%ce%b9%ce%b1%ce%ba%ce%ae%cf%82-%ce%b1%ce%be%ce%af%ce%b1%cf%82-2019/> (2020, 15 Ιανουαρίου) «ΕΞΕΛΙΞΗ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗΣ ΑΞΙΑΣ ΜΕΤΟΧΗΣ 2019»

του 3,30% το Μάρτιο. Τον Απρίλιο, σημειώνεται η υψηλότερη αύξηση της τιμής μέχρι τώρα με 9,60% και για πρώτη φορά μετά τη πάροδο τριών μηνών, η τιμή της μετοχής βρίσκεται άνω του ενός ευρώ. Καθώς πρόκειται για ακτοπλοϊκή εταιρεία, δηλαδή εστιάζει κυρίως στη μεταφορά προσώπων και όχι προϊόντων, παρατηρείται μία διαρκής αύξηση της χρηματιστηριακής τιμής της μετοχής από τον μήνα Μάιο μέχρι το μήνα Ιούλιο, καθώς θεωρούνται μήνες διακοπών και υπάρχει περισσότερη κίνηση. Το παραπάνω, έχει σαν αποτέλεσμα να φέρνει τα περισσότερα έσοδα στην μητρική επιχείρηση και κατ' επέκταση στην αύξηση της μετοχής. Επειδή, ο μήνας Αύγουστος θεωρείται ο τελευταίος μήνας διακοπών και ενώ συγκαταλέγεται στην κατηγορία διακοπών, παρατηρείται μείωση της τιμής της μετοχής κατά 4,10%, παρόλο που το μήνα αυτό σημειώθηκε η δεύτερη υψηλότερη τιμή της μετοχής 2,34. Το Σεπτέμβριο, καθώς τελειώσε η περίοδος διακοπών αρχίζουν να μειώνονται οι επιχειρηματικές δραστηριότητες της εταιρείας και κατ' επέκταση αρχίζει να μειώνεται και η τιμή της μετοχής, όμως αυξάνεται η μείωση του ποσοστού που είχε σε σχέση με το προηγούμενο μήνα βάσης τον Αύγουστο. Στη συνέχεια, υπάρχουν ήπιες αυξομειώσεις μέχρι τον τελευταίο μήνα του έτους που είναι ο Δεκέμβριος. Στον Πίνακα 2.5., φαίνεται η Ανώτερη και η Κατώτερη τιμή κλεισίματος μετοχής κατά τη διάρκεια του 2019. Στην πρώτη στήλη, αναγράφονται οι δώδεκα μήνες του έτους, στη δεύτερη στήλη, οι κατώτατες τιμές κλεισίματος της μετοχής κατά τη διάρκεια του τρέχοντος μήνα και στη τρίτη οι ανώτερες τιμές κλεισίματος, κατά την ίδια διάρκεια, αντίστοιχα, με τις κατώτατες.

## Πίνακας 2.5.

### Ανώτερη και κατώτατη τιμή κλεισίματος μετοχής τους μήνες του 2019<sup>37</sup>

Μήνες	Κατώτερη	Ανώτερη
Ιαν.	0,81	1,00
Φεβ.	0,87	0,95
Μάρ.	0,9	0,95
Απρ.	0,92	1,22
Μάι.	1,06	1,60
Ιούν.	1,31	1,79
Ιούλ.	1,45	2,58
Αύγ.	2,04	2,50
Σεπ.	1,97	2,38
Οκτ.	1,86	2,18
Νοέ.	1,94	2,16
Δεκ.	1,86	2,16

Πηγή: ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ, ΕΞΕΛΙΞΗ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗΣ ΑΞΙΑΣ ΜΕΤΟΧΗΣ, 2019

Η ανώτατη και η κατώτατη τιμή της μετοχής ΚΥΡΙΟ, το πρώτο μήνα του 2019, ήταν 1 ευρώ/ανά μετοχή και 0,81 ευρώ/ανά μετοχή αντίστοιχα. Στη συνέχεια παρατηρείται μία μείωση της ανώτερης τιμής κλεισίματος της μετοχής κατά τη χρονική διάρκεια του Φεβρουαρίου, ενώ αύξηση της κατώτατης τιμής, κατά 0,06. Μέχρι και τον Αύγουστο, η κατώτατη τιμή κλεισίματος της μετοχής, διαρκώς ανέβαινε, ενώ η ανώτερη τιμή κλεισίματος της μετοχής, κατ' είχε ανοδική τάση από το Μάρτιο μέχρι τον Ιούλιο. Καθώς, η ανάλυση πραγματεύεται τη μετοχή μίας ακτοπλοϊκής εταιρείας, δηλαδή μίας εταιρείας που επικεντρώνεται στη μεταφορά επιβατών, είναι δεδομένο πως θα έχει αυξημένα αποτελέσματα, κατά τη διάρκεια που παρουσιάζεται αυξημένη κινητικότητα των επιβατών. Ο τελευταίος μήνας του 2019, ο Δεκέμβριος, κλείνει με ανώτερη τιμή 2,16 και κατώτατη 1,86.

<sup>37</sup> <https://www.kiriacoulis.com/corporate/el/%ce%b5%ce%be%ce%ad%ce%bb%ce%b9%ce%be%ce%b7-%cf%87%cf%81%ce%b7%ce%bc%ce%b1%cf%84%ce%b9%cf%83%cf%84%ce%b7%cf%81%ce%b9%ce%b1%ce%ba%ce%ae%cf%82-%ce%b1%ce%be%ce%af%ce%b1%cf%82-2019/> (2020, 15 Ιανουαρίου) «ΕΞΕΛΙΞΗ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗΣ ΑΞΙΑΣ ΜΕΤΟΧΗΣ 2019»

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: COVID-19 ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

### 3.1. Η ΠΑΝΔΗΜΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΙΝΑ

Όπως αναφέρθηκε στην ενότητα 1.3., στην πόλη της Κίνας Γιουχάν, το Δεκέμβριο του 2019, εμφανίστηκε μία πολύ μεταδοτική νόσος, ο COVID-19 ή SARS-CoV-2, η οποία άρχισε να εξαπλώνεται με γοργούς ρυθμούς, σε ολόένα και περισσότερες περιοχές, ανά την υφήλιο προκαλώντας μια πρωτοφανή παγκόσμια οικονομική κρίση. Στόχος του συγκεκριμένου κεφαλαίου είναι να καταδειχθεί πώς ο COVID-19 επηρέασε τον κλάδο της ναυτιλίας.

Ήδη, ένα μήνα μετά την εμφάνιση της ασθένειας, τα ναυπηγεία στην Κίνα άρχισαν να υπολειτουργούν, καθώς σε αυτά εργάζονταν πλέον μόνο ντόπιοι της περιοχής, ώστε να περιοριστεί η διασπορά του υιού. Η λίστα αναμονής διαρκώς μεγάλωνε και θέσεις σε ναυπηγεία της Κορέας ή της Ιαπωνίας δεν υπήρχαν, καθώς αυτά ήταν ήδη γεμάτα. Οι καθυστερήσεις που προέκυψαν στις παραγγελίες νεότευκτων πλοίων είχαν αρνητικά αποτελέσματα στη ναυτιλία, καθώς συνοδεύτηκαν από αντίστοιχη απώλεια εσόδων των επιχειρήσεων. Επιπλέον, ο COVID-19 επηρέασε αρνητικά τις

παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές, καθώς η Κίνα αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές χώρες του κλάδου. Είναι γνωστό στις Αγορές ότι οι θαλάσσιες μεταφορές φορτίου είθισται, τις τελευταίες δεκαετίες, να ακολουθούν την πορεία της Κίνας, με αποτέλεσμα να οδεύουν αρνητικά, όταν η οικονομική πορεία της Κίνας επιβραδύνεται. Έτσι, από τότε που ενέσκηψε η επιδημία του ιού, ο όγκος φορτίου εμπορευματοκιβωτίων που μεταφέρεται από τις ναυτιλιακές εταιρείες έχει συρρικνωθεί σημαντικά. Εκτός των προαναφερθέντων, Έλληνες και ξένοι υπάλληλοι ναυτιλιακών επιχειρήσεων, που βρίσκονταν στην Κίνα για να ελέγξουν τις διαδικασίες ναυπήγησης και επισκευής πλοίων, εγκατέλειψαν τη χώρα, ενώ, οι Έλληνες πλοιοκτήτες πλέον, στέλνουν πλοία κυρίως προς επισκευή και δε ναυπηγούν νέα.<sup>38</sup>

Λόγω της ταχείας μετάδοσης της νόσου αυξάνεται διαρκώς ο ρυθμός επιβράδυνσης της οικονομικής ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου και κα' επέκταση της ναυτιλίας, έτσι ώστε ναυτιλιακές επιχειρήσεις, αλλά και όσες σχετίζονται με τον εν λόγω κλάδο, διατρέχουν τον κίνδυνο χρεοκοπίας.<sup>39</sup> Ένας σημαντικός παράγοντας που συνδέεται άμεσα με τα παραπάνω είναι το κλείσιμο πολλών εργοστασίων στην Κίνα, για λόγους πρόληψης μετάδοσης της νόσου, έχοντας ως αποτέλεσμα τη μείωση της μεταφοράς ξηρού και υγρού φορτίου και κατ' επέκταση τη μείωση των τιμών των ναύλων.<sup>40</sup> Το γεγονός ότι τα επτά από τα δέκα μεγαλύτερα λιμάνια που διακινούν εμπορευματοκιβώτια ή containers βρίσκονται στην Κίνα, κάνει σαφείς τις αρνητικές επιπτώσεις που θα προκύψουν στη ναυτιλία. Οι ναύλοι στα VLCC, τον Οκτώβριο του 2019 ήταν της τάξης των 300.000\$, ενώ το Φεβρουάριο του 2020 κάτω από 20.000 ημερησίως και οι ναύλοι στα Capesize πλοία, έπεσαν από τα 4.000\$ στα 400\$ ημερησίως.<sup>41</sup>

Ένα από τα σημαντικότερα οικονομικά γεγονότα που έπληξαν τον κλάδο της ναυτιλίας λόγω του COVID-19, είναι η χαμηλή ζήτηση αργού πετρελαίου από την Κίνα. Η αυξημένη διαθεσιμότητα πετρελαίου σε συνδυασμό με τη χαμηλή ζήτηση από την Κίνα και την έλλειψη χώρων αποθήκευσής του καθώς και λόγω της επιβολής lockdown ανά τον κόσμο, οδήγησε στο να υπάρχει χαμηλή ζήτησή του γενικότερα. Το Διάγραμμα 3.1., εμφανίζει τη ζήτηση αργού πετρελαίου στην Κίνα από 01/01/2019 έως 28/2/2019 και από 01/01/2020 έως 14/2/2020.

<sup>38</sup> <https://www.brief.com.cy/oikonomia/diethni/megales-zimies-stin-pagkosmia-naytilia-logo-koronaioy> (2020, 31 Ιανουαρίου). «Μεγάλες ζημιές στην παγκόσμια ναυτιλία λόγω κοροναϊού»

<sup>39</sup> <https://www.capital.gr/diethni/3409810/koronaioy-otan-i-kina-ftarnizetai-i-nautilia-psinetai-ston-pureto> Φλουδόπουλου Χ. (2020, 8 Φεβρουαρίου). «Κοροναϊός: Όταν η Κίνα φταρνίζεται, η ναυτιλία "ψήνεται" στον... πυρετό»

<sup>40</sup> <https://www.cnn.gr/oikonomia/story/207203/pligma-sti-diethni-naytilia-apo-tin-epidimia-toy-koronaioy> (2020, 11 Φεβρουαρίου). «Πλήγμα στη διεθνή ναυτιλία από την επιδημία του κοροναϊού»

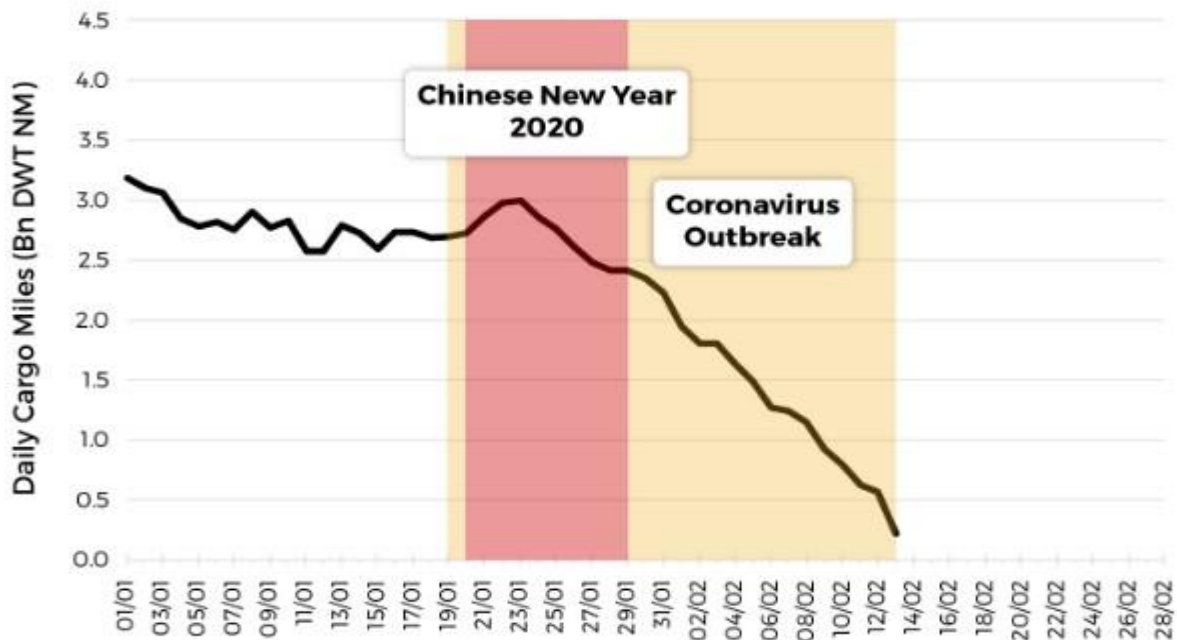
<sup>41</sup> Πηγή: <https://www.liberal.gr/diplomacy/anagki-amesis-anaprosarmogis-ptuchon-tis-ellinikis-exoterikis-politikis/351149> Μελέτης Ν. (2021, 23 Ιανουαρίου). «Ανάγκη άμεσης αναπροσαρμογής πτυχών της ελληνικής εξωτερικής πολιτικής»



**Διάγραμμα 3.1.**

**Ζήτηση πετρελαίου από 01/01/2019 έως 28/2/2019 και από 01/01/2020 έως 14/2/2020.**

## 2020 Chinese Crude Tanker Demand

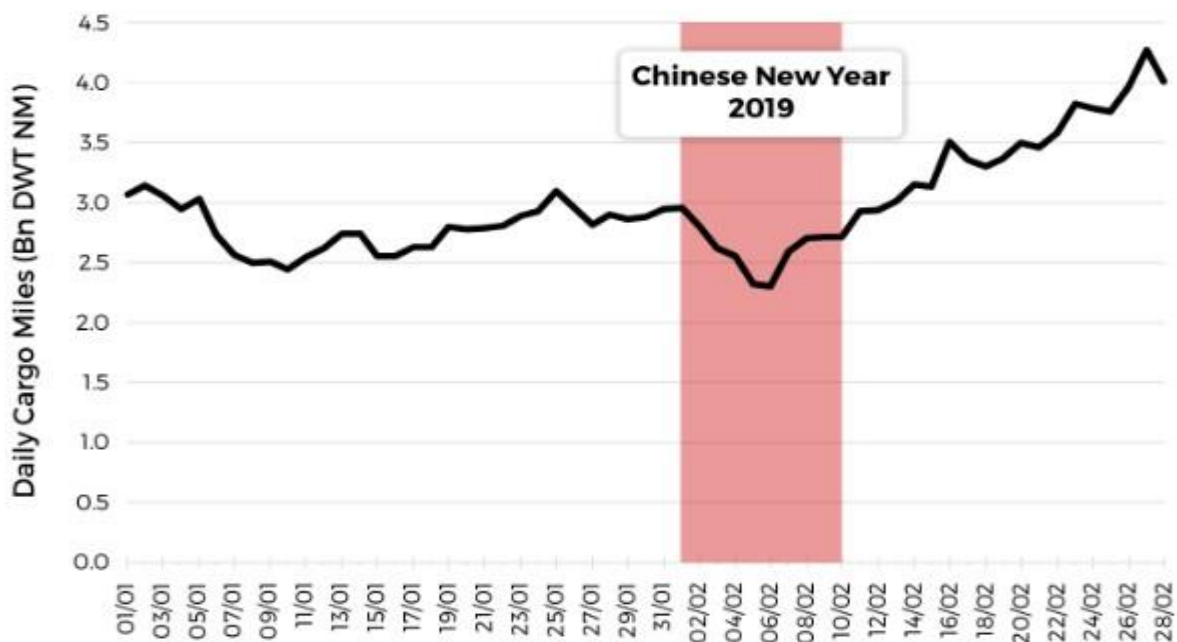


\*Middle East to China Route for VLCC, Suezmax and Aframax Tankers

Source: VesselsValue February 2020



## 2019 Chinese Crude Tanker Demand



Πηγή: [naftikachronika.gr](http://naftikachronika.gr). (2020, 21 Φεβρουαρίου). Κίνα: Ο κινητήριος μοχλός της παγκόσμιας ναυτιλίας. Ανακτήθηκε από: <https://www.naftikachronika.gr/2020/02/21/kina-o-kinitirios-mochlos-tis-pagkosmias-naftilias/> που απέκτησαν τα στοιχεία από την VesselsValue.

Το Διάγραμμα 3.1., περιέχει δύο γραφήματα, στα οποία εμφανίζεται με κόκκινο χρώμα η περίοδος της κινεζικής πρωτοχρονιάς (Chinese New Year), κατά τη διάρκεια της οποίας οι εργασίες στην Κίνα επιβραδύνονται και υπάρχει πτώση της ζήτησης στα δύο αυτά έτη. Όμως, στο γράφημα που αφορά στο 2019, παρατηρείται πτώση της ζήτησης πετρελαίου, ως επί των πλείστων, μόνο τη περίοδο των εορτών, ενώ στο έτος 2020 πριν και μετά το Chinese New Year. Έτσι, για το έτος 2019, μετά το γεγονός της Πρωτοχρονιάς, παρατηρείται ραγδαία αύξηση της ζήτησης πετρελαίου, καθώς η εργασία επανέρχεται στους κανονικούς της ρυθμούς, αντίθετα το 2020, για την ίδια περίοδο, παρατηρείται ραγδαία μείωση της ζήτησης. Το παραπάνω, οφείλεται στο γεγονός ότι το ξέσπασμα της επιδημίας χρονολογείται την περίοδο του εορτασμού της κινεζικής Πρωτοχρονιάς, κατά την οποία έγιναν μαζικές μετακινήσεις πληθυσμού. Οι οποίες στη συνέχεια απαγορεύτηκαν καθώς επιβλήθηκαν lockdown για λόγους πρόληψης μετάδοσης της νόσου.<sup>42</sup> Μέχρι τις 12 Φεβρουαρίου του 2020, η ζήτηση βρισκόταν άνω του 2,5, ενώ ένα χρόνο αργότερα κάτω του 0,5, πτώση η οποία δεν έχει εμφανιστεί ξανά την περίοδο που εξετάζουμε. Στη συνέχεια, στο Διάγραμμα 3.2., βλέπουμε πώς διαμορφώθηκαν οι τιμές του πετρελαίου από τον Ιανουάριο μέχρι και το Δεκέμβριο του 2020, δηλαδή καθ' όλη του έτους. Στο Διάγραμμα 3.1., είδαμε πώς επηρεάστηκε η ζήτηση για πετρέλαιο στην Κίνα, ενώ στο Διάγραμμα 3.2, είδαμε τη διακύμανση των τιμών εξαιτίας της υγειονομικής κρίσης που προήλθε από την Κίνα. Στον κατακόρυφο άξονα εμφανίζεται το εύρος των τιμών που κυμαίνεται το πετρέλαιο σε μία συγκεκριμένη χρονική στιγμή, ενώ στον οριζόντιο άξονα οι 12 μήνες του ημερολογιακού έτους 2020. Περιέχονται δύο καμπύλες, όπου η Brent Oil, χρησιμοποιείται ως σημείο αναφοράς για την τιμολόγηση αργού πετρελαίου, μαζί με το αργό πετρέλαιο West Texas Intermediate (WTI). Το μείγμα Brent είναι το σημείο αναφοράς για το μεγαλύτερο μέρος του αργού πετρελαίου και είναι το σημείο αναφοράς που χρησιμοποιείται για την τιμή των δύο τρίτων του αργού πετρελαίου που διαπραγματεύεται διεθνώς.

### **Διάγραμμα 3.2.**

#### **Μηνιαίες τιμές του πετρελαίου για το έτος 2020**

<sup>42</sup> Πηγή: <https://www.brief.com.cy/oikonomia/diethni/megales-zimies-stin-pagkosmia-naytilia-logo-koronaioy> (2020, 31 Ιανουαρίου). «Μεγάλες ζημιές στην παγκόσμια ναυτιλία λόγω κοροναϊού»

## Oil price forecasts for 2021

Analysts expect oil prices to hover around current levels in 2021 due to risks associated with the new coronavirus strain



Πηγή: capital.gr. (2020, 31 Δεκεμβρίου). Reuters: Το νέο στέλεχος του κορονοϊού πλήττει τις προοπτικές του πετρελαίου για το 2021. Ανακτήθηκε από: <https://www.capital.gr/agores/3506060/reuters-to-neo-stelexos-tou-koronoiou-plittei-tis-prooptikes-tou-petrelaiou-gia-to-2021> που απέκτησαν τα στοιχεία από την Reuters poll.

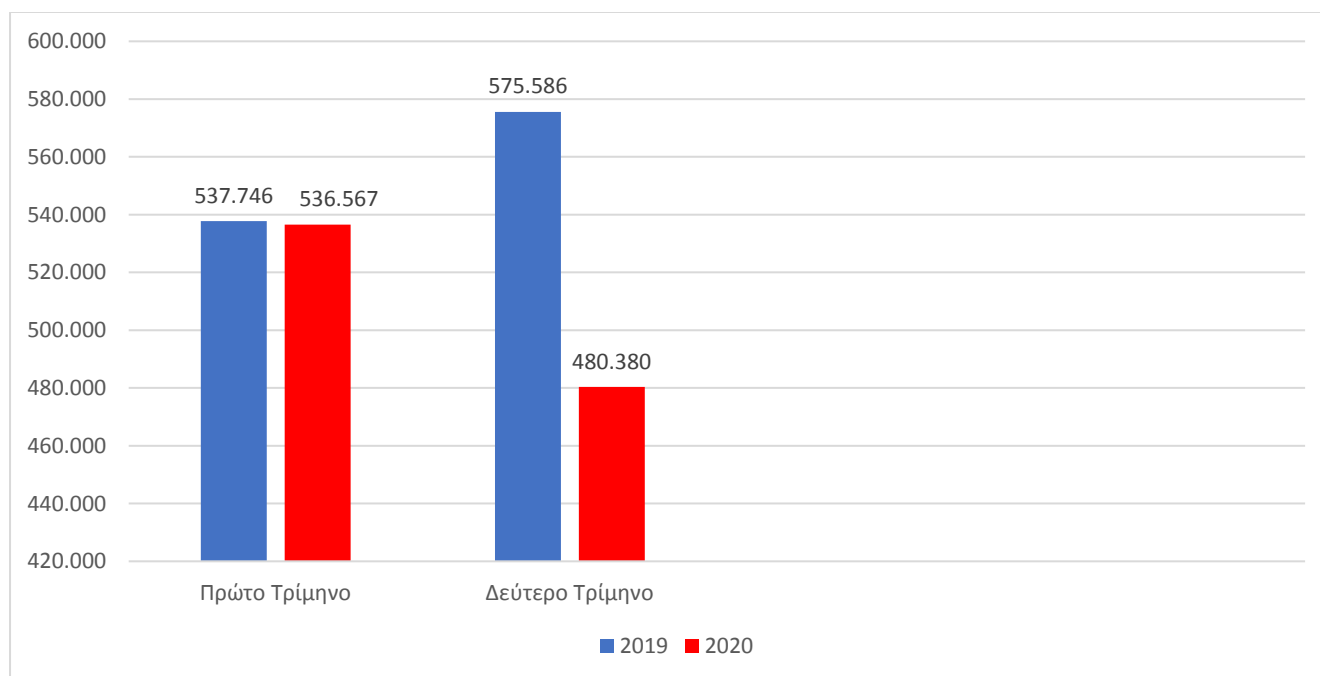
Όπως παρατηρείται στο Διάγραμμα 3.2., μέχρι το Φεβρουάριο του 2020, οι τιμές λάμβαναν μία πτωτική πορεία. Κατά τη διάρκεια του επόμενου μήνα υπήρξε μία τεράστια μείωση της τιμής του πετρελαίου, ενώ και μέχρι τον επόμενο μήνα συνέχιζε η πτώση της τιμής με μικρότερη ροή. Από τον Απρίλιο του 2020, μέχρι και το Σεπτέμβριο του 2020 παρατηρείται μία αύξηση της τιμής του πετρελαίου, καθώς ήταν οι μήνες που αποτελούσαν την ανάκαμψη της αγοράς. Από το Σεπτέμβριο του 2020, μέχρι και το Δεκέμβριο του ίδιο έτους παρατηρούνται ήπιες αυξομειώσεις, μέχρι να κλείσει το έτος με τιμή για την γραμμή Brent, τα 50,67 και για την γραμμή WTI, τα 47,45.

## 3.2. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ

Με την πάροδο των ημερών, ο ρυθμός ανάπτυξης της νόσου άρχισε να επεκτείνεται πέρα από τα σύνορα της Κίνας, καθώς έφτασε στο σημείο να υπάρχουν κρούσματα σε κάθε χώρα του πλανήτη. Η εξάπλωση της νόσου σε παγκόσμιο επίπεδο, όπως αναφέρθηκε προγενέστερα, είχε επακόλουθες κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις. Στη συγκεκριμένη ενότητα, θα αναλυθεί με τη χρήση στατιστικών δεδομένων το πώς επηρεάστηκε η ναυτιλία παγκοσμίως. Αρχικά, θα γίνει ανάλυση επί των συνολικών αφίξεων πλοίων σε λιμάνια κατά τη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου του 2020, σε σύγκριση με το αντίστοιχο διάστημα του 2019. Στη συνέχεια, ανάλυση των ανωτέρων ποσών, αναλόγως των ημερών που πραγματοποιήθηκαν οι ανώτερες αφίξεις. Τέλος, θα πραγματοποιηθεί ανάλυση των πλοίων που πραγματοποίησαν τις θαλάσσιες μεταφορές, με βάση την κατηγορία του πλοίου. Στο Διάγραμμα 3.3., φαίνονται οι συνολικές αφίξεις πλοίων σε λιμάνια που πραγματοποιήθηκαν σε παγκόσμιο επίπεδο, για τα δύο πρώτα τρίμηνα του έτους. Τα παρακάτω στοιχεία εμπεριέχουν δηλαδή 24 εβδομάδες και αφορούν το πρώτο εξάμηνο του έτους 2020. Για να καταστεί σαφέστερο το πώς επηρεάστηκε το παγκόσμιο εμπόριο, με κόκκινο χρώμα απεικονίζονται οι αφίξεις του 2020, ενώ με μπλε χρώμα οι αφίξεις του προηγούμενου έτους, δηλαδή του 2019.

**Διάγραμμα 3.3.**

**Συνολικές αφίξεις πλοίων σε λιμάνια παγκοσμίως**



Πηγή: UNCTAD (2020, 28 Σεπτεμβρίου). COVID-19 and maritime transport: Impact and responses

Κάνοντας τους υπολογισμούς, στο πρώτο τρίμηνο φαίνεται μία μείωση της τάξης του -0,2% στο 2020, σε σχέση με το 2019, μία οριακή μείωση, καθώς δεν είχε προλάβει να μεταδοθεί ισχυρά σε παγκόσμιο επίπεδο ο COVID-19. Απεναντίας, η εικόνα άλλαξε δραματικά όταν οι χώρες άρχισαν να επιβάλλουν οικονομικούς και κοινωνικούς περιορισμούς σε συνδυασμό με lockdown. Κατά το δεύτερο τρίμηνο, ο αριθμός των αφίξεων μειώθηκε κατά 17% ή 95.206 λιγότερο από την ίδια περίοδο το 2019. Στη συνέχεια, η εξαμηνιαία μεταβολή των αφίξεων ήταν -8,6% σε σχέση με το έτος σύγκρισης το 2019. Μεγάλο μέρος της μείωσης σημειώθηκε την 12<sup>η</sup> εβδομάδα του 2020, όταν ο COVID-19 χαρακτηρίστηκε ως πανδημία, γεγονός που δείχνει την ανάγκη των κυβερνήσεων για λήψη μέτρων πρόληψης.<sup>43</sup> Το επακόλουθο lockdown σε πολλές χώρες και πόλεις μαζί με τη μείωση των ταξιδιών, είναι σημαντικοί παράγοντες που οφείλουν την προσωρινή αναστολή των ναυτιλιακών υπηρεσιών σε πολλές χώρες. Ο Πίνακας 3.1, αποτελεί την ανάλυση από το Διάγραμμα 3.1. Στο Διάγραμμα 3.1, είδαμε το σύνολο των αφίξεων των πλοίων σε λιμάνια, για το πρώτο εξάμηνο του 2019 και του 2020, ενώ στο Πίνακα 3.1, γίνεται η ανάλυση του ανωτέρω συνόλου ανάλογα με την ήπειρο. Στον Πίνακα 3.1, πέρα από την ανάλυση του ποσού, πραγματοποιείται και η ανάλυση του εξαμήνου, καθώς το εξάμηνο χωρίζεται σε 24 εβδομάδες και τμηματικώς, παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των ηπείρων αυτών.

---

<sup>43</sup> Πηγή: [https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlbinf2020d1\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlbinf2020d1_en.pdf) (2020, 28 Σεπτεμβρίου). «COVID-19 and maritime transport: Impact and responses.»

### Πίνακας 3.1.

#### Συνολικός αριθμός αφίξεων πλοίων ανά ήπειρο

	Αυστραλία	Ευρώπη	Ασία	Ινδία	N. Αμερική	B. Αμερική	Αφρική
Αφίξεις 2020	24.128	418.531	334.405	60.108	66.540	88.507	24.728
Αφίξεις 2019	27.523	485.882	334.776	62.143	75.394	100.242	27.372
Σύνολο	-12,3%	-13,9%	-0,1%	-3,3%	-11,7%	-11,7%	-9,7%
Πρώτο τρίμηνο	-14,3%	-1,4%	5,8%	5,6%	-11,5%	-0,3%	-13,4%
Δεύτερο τρίμηνο	-9,9%	-25%	-5,6%	-11,9%	-12,1%	-21,1%	-5,2%
1η-4η Εβδ.	-19,4%	0,5%	10,9%	6,2%	-16,8%	-0,3%	-21%
5η-8η Εβδ.	-19,4%	-0,9%	0,9%	4,1%	-13,3%	-0,2%	-18%
9η-12η Εβδ.	-2%	-3,7%	5,6%	6,5%	-3%	-0,4%	2,2%
13η-16η Εβδ.	-12,9%	-23%	0,9%	-6,5%	-12,7%	-16,7%	-8,9%
17η-20η Εβδ.	-6,8%	-24,5%	-5%	10,9%	-6,7%	-19,3%	2,3%
21η-24η Εβδ.	-9,9%	-27,4%	-12,2%	-18,3%	-16,8%	-26,8%	-8,6%

Πηγή: UNCTAD (2020, 28 Σεπτεμβρίου). COVID-19 and maritime transport: Impact and responses

Η Ευρώπη σημείωσε τη μεγαλύτερη μείωση αφίξεων με πτώση -13,9% στις πρώτες 24 εβδομάδες του 2020, σε σύγκριση με την ίδια περίοδο του 2019. Μέχρι τα τέλη Ιουνίου 2020, η Νότια Αμερική και η Βόρεια Αμερική σημείωσαν παρόμοια πτώση -11,7%, ενώ η πτώση των αφίξεων στην Αφρική έφτασε το -9,7%. Τέλος, οι αφίξεις πλοίων στην Ασία σημειώνουν οριακή μείωση της τάξης του -0,1% και στην Ινδία -3,3%. Η ναυτιλία όμως, πέρα από το θαλάσσιο και διεθνές εμπόριο, ασχολείται και με τη μετακίνηση ανθρώπων, δηλαδή την επιβατικός ναυτιλία. Έπειτα, στους παρακάτω πίνακες θα φανεί πως επηρεάστηκαν ορισμένες κατηγορίες πλοίων όπως: Containers, δηλαδή πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, Break bulk, δηλαδή πλοία μεταφοράς γενικών φορτίων, Dry bulk, δηλαδή πλοία μεταφοράς ξηρά χύδην προϊόντα, Wet bulk, δηλαδή πλοία μεταφοράς υγρού φορτίου, LNG, δηλαδή πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου, LPG, δηλαδή πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου πετρελαίου και επιβατηγά, δηλαδή πλοία που μεταφέρουν επιβάτες και οχήματα. Όπως και στο Πίνακα 3.1. αλλά και στο Διάγραμμα 3.3., χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία του πρώτου εξαμήνου του 2020, το ίδιο θα συνεχιστεί και στον Πίνακα 3.2.,3.3.,3.4.,3.5,3.6.,3.7. και 3.8.

### Πίνακας 3.2.

#### Αφίξεις πλοίων τύπου container

Containerships	Αφίξεις 2019	Αφίξεις 2020	Διαφορά	
			20/19	Ποσοστιαία Διαφορά
Σύνολο	220.941	213.283	-7658	-3,5%
1ο Τρίμηνο	108.338	107.162	-1.176	-1,1%
2ο Τρίμηνο	112.603	106.121	-6.482	-5,8%
1η-4η Εβδ.	35.729	36.210	481	1,3%
5η-8η Εβδ.	36.465	34.760	-1.705	-4,7%
9η-12η Εβδ.	36.144	36.192	48	0,1%
13η-16η Εβδ.	37.600	36.081	-1.519	-4,0%
17η-20η Εβδ.	36.864	35.150	-1.714	-4,6%
21η-24η Εβδ.	38.139	34.890	-3.249	-8,5%

Πηγή: UNCTAD (2020, 28 Σεπτεμβρίου). COVID-19 and maritime transport: Impact and responses

Οι αφίξεις πλοίων τύπου container μειώθηκαν κατά 3,5% το εξάμηνο του 2020, με διαφορά -7658 σε σχέση με τις αντίστοιχες αφίξεις που συνέβησαν το προηγούμενο έτος. Το δεύτερο τρίμηνο φαίνεται να έχει επηρεαστεί περισσότερο με μείωση της τάξης του 5,8%, γεγονός που όπως αναφέρθηκε σε προγενέστερο χρόνο, οφείλεται στην έξαρση της πανδημίας και των μέτρων που πραγματοποιήθηκαν. Η μεγαλύτερη μείωση παρατηρείται ανάμεσα στην 21<sup>η</sup> με 24<sup>η</sup> εβδομάδα, δηλαδή το τελευταίο μήνα του εξαμήνου με 8,5%



### Πίνακας 3.3.

#### Αφίξεις πλοίων τύπου Break bulk

Breakbulk	Αφίξεις 2019	Αφίξεις 2020	Διαφορά	
			20/19	Ποσοστιαία Διαφορά
Σύνολο	79.734	74.428	-5306	-6,7%
1ο Τρίμηνο	39.294	37.607	-1.687	-4,3%
2ο Τρίμηνο	40.440	36.821	-3.619	-8,9%
1η-4η Εβδ.	13.227	12.670	-557	-4,2%
5η-8η Εβδ.	13.041	12.317	-724	-5,6%
9η-12η Εβδ.	13.026	12.620	-406	-3,1%
13η-16η Εβδ.	13.478	12.527	-951	-7,1%
17η-20η Εβδ.	13.155	12.371	-784	-6%
21η-24η Εβδ.	13.807	11.923	-1.884	-13,6%

Πηγή: UNCTAD (2020, 28 Σεπτεμβρίου). COVID-19 and maritime transport: Impact and responses

Οι αφίξεις πλοίων τύπου Break bulk μειώθηκαν κατά 6,7% το εξάμηνο του 2020, με διαφορά -5306 σε σχέση με τις αντίστοιχες αφίξεις που συνέβησαν το προηγούμενο έτος. Για ακόμη μία φορά, το δεύτερο εξάμηνο επηρεάστηκε περισσότερο με -8,9%, για τον προαναφερθέντα λόγο. Επίσης, η μεγαλύτερη μείωση παρουσιάστηκε το τελευταίο μήνα του εξαμήνου με 13,6%.

### Πίνακας 3.4.

#### Αφίξεις πλοίων τύπου Dry bulk

Dry Bulk	Αφίξεις 2019	Αφίξεις 2020	Διαφορά	
			20/19	Ποσοστιαία Διαφορά
Σύνολο	162.840	157.047	-5793	-3,6%
1ο Τρίμηνο	79.198	78.266	-932	-1,2%
2ο Τρίμηνο	83.642	78.781	-4.861	-5,8%
1η-4η Εβδ.	28.242	26.706	-1536	-5,4%
5η-8η Εβδ.	26.018	25.308	-710	-2,7%
9η-12η Εβδ.	24.938	26.252	1314	5,3%
13η-16η Εβδ.	27.106	26.456	-650	-2,4%
17η-20η Εβδ.	27.502	27.310	-192	-0,7%
21η-24η Εβδ.	29.034	25.015	-4.019	-13,8%

Πηγή: UNCTAD (2020, 28 Σεπτεμβρίου). COVID-19 and maritime transport: Impact and responses

Οι αφίξεις πλοίων τύπου Dry bulk μειώθηκαν κατά 3,6% το εξάμηνο του 2020, με διαφορά -5793 σε σχέση με εκείνες του 2019. Το δεύτερο τρίμηνο επηρεάστηκε περισσότερο με -5,8% και η μεγαλύτερη μείωση σε ολόκληρο το εξάμηνο παρατηρείται τις τελευταίες εβδομάδες του εξαμήνου με 13,8%.

### Πίνακας 3.5.

#### Αφίξεις πλοίων τύπου Wet bulk

Wet Bulk	Αφίξεις 2019	Αφίξεις 2020	Διαφορά	
			20/19	Ποσοστιαία Διαφορά
Σύνολο	173.578	170.215	-3363	-1,9%
1ο Τρίμηνο	86.323	88.454	2.131	2,5%
2ο Τρίμηνο	87.255	81.761	-5.494	-6,3%
1η-4η Εβδ.	29.171	29.805	634	2,2%
5η-8η Εβδ.	29.489	29.228	-261	-0,9%
9η-12η Εβδ.	27.663	29.421	1758	6,4%
13η-16η Εβδ.	28.583	27.942	-641	-2,2%
17η-20η Εβδ.	28.811	27.638	-1.173	-4,1%
21η-24η Εβδ.	29.861	26.181	-3.680	-12,3%

Πηγή: UNCTAD (2020, 28 Σεπτεμβρίου). COVID-19 and maritime transport: Impact and responses

Οι αφίξεις πλοίων τύπου Wet bulk μειώθηκαν κατά 1,9%, με διαφορά -3363 σε σχέση με το έτος σύγκρισης 2019. Ενώ μέχρι τώρα, είναι ο μοναδικός τύπος πλοίου με αύξηση στο πρώτο εξάμηνο, στο δεύτερο εξάμηνο παρατηρείται μείωση της τάξης του 6,3%. Δεν αποτελεί εξαίρεση αυτός ο τύπος πλοίου, καθώς για ακόμη μία φορά παρατηρείται η μεγαλύτερη μείωση των αφίξεων, κατά τη διάρκεια των τελευταίων εβδομάδων του εξαμήνου.

**Πίνακας 3.6.**  
**Αφίξεις πλοίων τύπου LNG**

LNG	Αφίξεις 2019	Αφίξεις 2020	Διαφορά	
			20/19	Ποσοστιαία Διαφορά
Σύνολο	7.673	7.892	219	2,9%
1ο Τρίμηνο	3.810	4.117	307	8,1%
2ο Τρίμηνο	3.863	3.775	-88	-2,3%
1η-4η Εβδ.	1.255	1.376	121	9,6%
5η-8η Εβδ.	1.306	1.379	73	5,6%
9η-12η Εβδ.	1.249	1.362	113	9%
13η-16η Εβδ.	1.255	1.299	44	3,5%
17η-20η Εβδ.	1.277	1.308	31	2,4%
21η-24η Εβδ.	1.331	1.168	-163	-12,2%

Πηγή: UNCTAD (2020, 28 Σεπτεμβρίου). COVID-19 and maritime transport: Impact and responses

Οι αφίξεις πλοίων τύπου LNG αυξήθηκαν κατά 2,9% σε σχέση με το πρώτο εξάμηνο του 2019, μετρώντας 219 επιπλέον αφίξεις. Παρόλο που το πρώτο τρίμηνο παρουσιάστηκε αύξηση κατά 8,1%, το δεύτερο τρίμηνο υπήρχε μείωση κατά 2,3%. Χειρότερη περίοδος για τα πλοία που μεταφέρουν φυσικό αέριο, χαρακτηρίζεται ο τελευταίος μήνας του εξαμήνου, με μείωση κατά 12,2%.

**Πίνακας 3.7.**  
**Αφίξεις πλοίων τύπου LPG**

LPG	Αφίξεις 2019	Αφίξεις 2020	Διαφορά	
			20/19	Ποσοστιαία Διαφορά
Σύνολο	17.047	16.866	-181	-1,1%
1ο Τρίμηνο	8.444	8.535	91	1,1%
2ο Τρίμηνο	8.603	8.331	-272	-3,2%
1η-4η Εβδ.	2.805	2.788	-17	-0,6%
5η-8η Εβδ.	2.884	2.900	16	0,6%
9η-12η Εβδ.	2.755	2.847	92	3,3%
13η-16η Εβδ.	2.819	2.915	96	3,4%
17η-20η Εβδ.	2.837	2.818	-19	-0,7%
21η-24η Εβδ.	2.947	2.598	-349	-11,8%

Πηγή: UNCTAD (2020, 28 Σεπτεμβρίου). COVID-19 and maritime transport: Impact and responses

Οι αφίξεις πλοίων τύπου LPG παρουσίασαν μείωση κατά 1,1% και διαφορά -181. Ενώ στο πρώτο τρίμηνο εμφανίζεται αύξηση κατά 1,1% εν συγκρίσει με το αντίστοιχο του 2019, το δεύτερο τρίμηνο έληξε με μείωση κατά 3,2%. Χειρότερη περίοδος ήταν ο τελευταίος μήνας του εξαμήνου με μείωση κατά 11,8%.

### Πίνακας 3.8.

#### Αφίξεις πλοίων τύπου Επιβατηγά

Επιβατηγά	Αφίξεις 2019	Αφίξεις 2020	Διαφορά	
			20/19	Ποσοστιαία Διαφορά
Σύνολο	372.967	309.504	-63463	-17%
1ο Τρίμηνο	173.348	175.243	1.895	1,1%
2ο Τρίμηνο	199.619	134.261	-65.358	-32,7%
1η-4η Εβδ.	55.665	59.095	3430	6,2%
5η-8η Εβδ.	58.790	59.357	567	1%
9η-12η Εβδ.	58.893	56.791	-2102	-3,6%
13η-16η Εβδ.	64.346	45.562	-18.784	-29,2%
17η-20η Εβδ.	65.377	43.328	-22.049	-33,7%
21η-24η Εβδ.	69.896	45.371	-24.525	-35,1%

Πηγή: UNCTAD (2020, 28 Σεπτεμβρίου). COVID-19 and maritime transport: Impact and responses

Οι αφίξεις πλοίων τύπου Επιβατηγά παρουσίασαν τη μεγαλύτερη μείωση των πλοίων, με 17% και διαφορά -63463, γεγονός που κατανοείται λόγω των αυστηρών μέτρων που πάρθηκαν σε πολλά κράτη, σε συνδυασμό με τον αυξημένο φόβο ταξιδιών. Η μείωση παρουσιάζεται στο 2<sup>ο</sup> τρίμηνο με το μεγάλο ποσοστό της τάξης 32,7%. Σε όλες τις κατηγορίες πλοίων που παρουσιάστηκαν, η μεγαλύτερη μείωση ήταν στο διάστημα του τελευταίου μήνα του εξαμήνου, όμως στην περίπτωση των επιβατηγών πλοίων από την 13<sup>η</sup> μέχρι την 24<sup>η</sup> εβδομάδα παρουσιάζεται μείωση άνω του 25%, γεγονός που δικαιολογείται λόγω των αραιών δρομολογίων που γινόντουσαν.

### 3.3. ΕΛΛΑΔΑ

Οι περιορισμοί που δημιουργήθηκαν και τα αποτελέσματα που αναφέρθηκαν στις ενότητες 3.1. και 3.2. στον τομέα της ναυτιλίας, έχουν αλλάξει δραστικά τη διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου και γενικότερα το περιβάλλον της παγκόσμιας αγοράς, επηρεάζοντας αρνητικά τις ναυτιλιακές και σχετικές με τη ναυτιλία επιχειρήσεις. Με την εξάπλωση του ιού, πολλές εταιρείες ήρθαν αντιμέτωπες με διάφορες λειτουργικές δυσκολίες και σημαντική πτώση στον κύκλο εργασιών τους. Στην 1η ενότητα, έγινε ανάλυση για το πώς επηρέασε ο COVID-19 την ναυτιλία στην Κίνα, στην 2η πως την επηρέασε σε παγκόσμιο επίπεδο και στην 3η ενότητα, πως επηρέασε την Ελληνική ναυτιλία. Μολονότι, όπως είναι φυσικό, η Ελλάδα είναι μία χώρα που ανέκαθεν είχε σημαντική συμμετοχή στην παγκόσμια ναυτιλία., στην συγκεκριμένη ενότητα θα δοθεί έμφαση στο πως επηρέαστηκε η Ελληνική ναυτιλία. Θα γίνει δηλαδή έρευνα στις μεταφορές των επιβατών σε Ελληνικά λιμάνια, στη διακίνηση

εμπορευμάτων και στη διακίνηση τροχοφόρων. Έντονα αρνητικές για τον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας αποδείχτηκαν οι συνέπειες απ' την πανδημία COVID-19 και κυρίως οι επιπτώσεις απ' τα μέτρα για τον περιορισμό της εξάπλωσης του COVID-19. Έτσι μεσοπρόθεσμα ο κλάδος καλείται να ανταπεξέλθει απ' ενός στην αβεβαιότητα για την πορεία της πανδημίας στο άμεσο μέλλον κι απ' ετέρου για τον βαθμό που οι όποιες εξελίξεις την αφορούν, όπως νέες μεταλλάξεις, καθολικό κλείσιμο, απαγορεύσεις στις μετακινήσεις κλπ., επηρεάσουν και κατά πόσο την τουριστική κίνηση και συνολικά τις μεταφορές.<sup>44</sup> Γενικότερα βέβαια στον τομέα των μεταφορών της ναυτιλίας, χρειάζεται να τονιστεί ότι οι όποιες προοπτικές του κλάδου εκτός της πανδημίας πλήττονται και από τις υποβαθμισμένες σε πολλές περιπτώσεις λιμενικές υποδομές, μια και σε πολλά λιμάνια της Ελλάδας, ο εξοπλισμός παραμένει σε κατώτερο των αναγκών επίπεδο. Στο γεγονός αυτό αποδίδονται και οι καθυστερήσεις που συχνά παρατηρούνται στην εκτέλεση προγραμματισμένων δρομολογίων.

Επιπρόσθετα των προαναφερόμενων, η λειτουργία του κλάδου, θα πρέπει να εξεταστεί σε συνάρτηση με την οδηγία μετάβασης σε οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα, όπως και στην υιοθέτηση μέτρων που απορρέουν απ' την εθνική πολιτική για την Ενέργεια και το Κλίμα την περίοδο της δεκαετίας 2020-2030. Στο πλαίσιο αυτό, ήδη απ' τις αρχές του 2020, ισχύει η απαίτηση για συμμόρφωση με την καινούργια διεθνή περιβαλλοντική νομοθεσία, σύμφωνα με την οποία προβλέπεται ο εφοδιασμός όλων των πλοίων με καύσιμα μικρής περιεκτικότητας σε θείο μέχρι του 0,5%. Η συγκεκριμένη απαίτηση οδηγεί στην αύξηση του κόστους των καυσίμων, οδηγώντας κατ' επέκταση σε αύξηση του λειτουργικού κόστους των επιχειρήσεων, με ό,τι αρνητικές επιδράσεις έχει αυτό στην ανταγωνιστικότητα του κλάδου.<sup>45</sup>

Όπως και στην προηγούμενη ενότητα, έτσι και σε αυτήν, η ανάλυση θα χρονολογείται κατά τη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου του 2020. Στον Πίνακα 3.9., φαίνεται η διακίνηση επιβατών, εσωτερικού και εξωτερικού, στα Ελληνικά λιμάνια με επιβατηγά πλοία. Στην πρώτη στήλη αναγράφονται οι δύο κατηγορίες επιβάτες εσωτερικού και επιβάτες εξωτερικού, με τους επιβάτες του εσωτερικού να υπάρχει το άθροισμα των αποβιβασθέντων και επιβιβασμένων, ενώ οι επιβάτες του εξωτερικού, χωρίζονται σε δύο υπό-κατηγορίες τους αποβιβασθέντες και επιβιβασθέντες. Ο οριζόντιος άξονας αντίστοιχα, περιλαμβάνει τις τιμές του 2018, 2019, 2020 και τη ποσοστιαία διαφορά ανάμεσα στο επόμενο και το προηγούμενο έτος κατά τη διάρκεια του πρώτου τριμήνου.

<sup>44</sup> [http://iobe.gr/docs/research/RES\\_05\\_F\\_12012021\\_SUM\\_GR.pdf](http://iobe.gr/docs/research/RES_05_F_12012021_SUM_GR.pdf) ΙΔΡΥΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ «Η επιβατηγός ναυτιλία στην Ελλάδα την περίοδο 2016-2020: Επιδόσεις, συμβολή στην οικονομία και προοπτικές»

<sup>45</sup> [http://iobe.gr/docs/research/RES\\_05\\_F\\_12012021\\_SUM\\_GR.pdf](http://iobe.gr/docs/research/RES_05_F_12012021_SUM_GR.pdf) ΙΔΡΥΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ «Η επιβατηγός ναυτιλία στην Ελλάδα την περίοδο 2016-2020: Επιδόσεις, συμβολή στην οικονομία και προοπτικές»

**Πίνακας 3.9.****Μεταφορά επιβατών εσωτερικού και εξωτερικού σε Ελληνικά λιμάνια:****Πρώτο τρίμηνο 2018 – 2020**

	2018	2019	Ποσοστιαία Διαφορά 2019/2018	2020	Ποσοστιαία Διαφορά 2020/2019
<b>Επιβάτες εσωτερικού</b> (αποβιβασθέντες / επιβιβασθέντες)	4.382.580	4.269.910	-2,6%	3.617.550	-15,3%
<b>Επιβάτες εξωτερικού</b>	194.558	190.441	-2,1%	137.657	-27,7%
Αποβιβασθέντες	99.167	95.615	-3,6%	67.801	-29,1%
Επιβιβασθέντες	95.391	94.826	-0,6%	69.856	-26,3%
<b>Σύνολο:</b>	<b>4.577.138</b>	<b>4.460.351</b>	<b>-2,6%</b>	<b>3.755.207</b>	<b>-15,8%</b>

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (2020, 16 Σεπτεμβρίου). ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ, ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ: Α' ΤΡΙΜΗΝΟ 2020 (Προσωρινά στοιχεία)

Η συνολική μεταφορά των επιβατών στα λιμάνια της Ελλάδας το 2019, παρουσιάζει μείωση κατά 2,6%, το πρώτο τρίμηνο του 2019 σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2018. Ενώ, μεγαλύτερη ποσοστιαία διαφορά παρουσιάζει το 1ο τρίμηνο του 2020 με το αντίστοιχο 1ο τρίμηνο του 2019, της τάξης του -15,8%, καθώς είχαν εφαρμοστεί ήδη οι πρώτοι περιορισμοί στην Ελλάδα, σε συνδυασμό με τη χρήση γενικού lockdown της χώρας και απαγόρευση μετακινήσεων από νομό σε νομό. Η απαγόρευση μετακίνησης από νομό σε νομό, που επιτρεπόταν μόνο για εργασία ή λόγο ασθένειας, περιόρισε σε σημαντικό βαθμό την χρήση μεταφορικού μέσου όπως το πλοίο, για τις μεταφορές των πολιτών.<sup>46</sup> Τα μέτρα που πάρθηκαν, στόχευαν στη μείωση των περιττών μετακινήσεων, σε συνδυασμό με τον περιορισμό των ανθρώπων στις οικίες τους. Στον Πίνακα 3.10. αντίστοιχα, φαίνεται η διακίνηση επιβατών, εσωτερικού και εξωτερικού, στα Ελληνικά λιμάνια με επιβατηγά πλοία κατά τη διάρκεια του δεύτερου τριμήνου του 2020, με κοινό κατακόρυφο και οριζόντιο άξονα όπως στον Πίνακα 3.9.

<sup>46</sup> <https://www.politico.eu/article/greece-to-go-into-coronavirus-induced-lockdown/> Σταμούλη, Ν. (2020, 22 Μαρτίου). Greece to go into coronavirus-induced lockdown.

**Πίνακας 3.10.****Μεταφορά επιβατών εσωτερικού και εξωτερικού σε Ελληνικά λιμάνια:****Δεύτερο τρίμηνο 2018 – 2020**

	2018	2019	Ποσοστιαία Διαφορά 2019/2018	2020	Ποσοστιαία Διαφορά 2020/2019
<b>Επιβάτες εσωτερικού</b> (αποβιβασθέντες / επιβιβασθέντες)	9.028.814	9.231.443	2,2%	3.117.533	-66,2%
<b>Επιβάτες εξωτερικού</b>	390.362	407.104	4,3%	61.664	-84,9%
Αποβιβασθέντες	214.175	222.792	4%	30.089	-86,5%
Επιβιβασθέντες	176.187	184.312	4,6%	31.575	-82,9%
<b>Σύνολο:</b>	<b>9.419.176</b>	<b>9.638.547</b>	<b>2,3%</b>	<b>3.179.197</b>	<b>-67%</b>

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (2020, 16 Δεκεμβρίου). ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ, ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ: Β' ΤΡΙΜΗΝΟ 2020 (Προσωρινά στοιχεία)

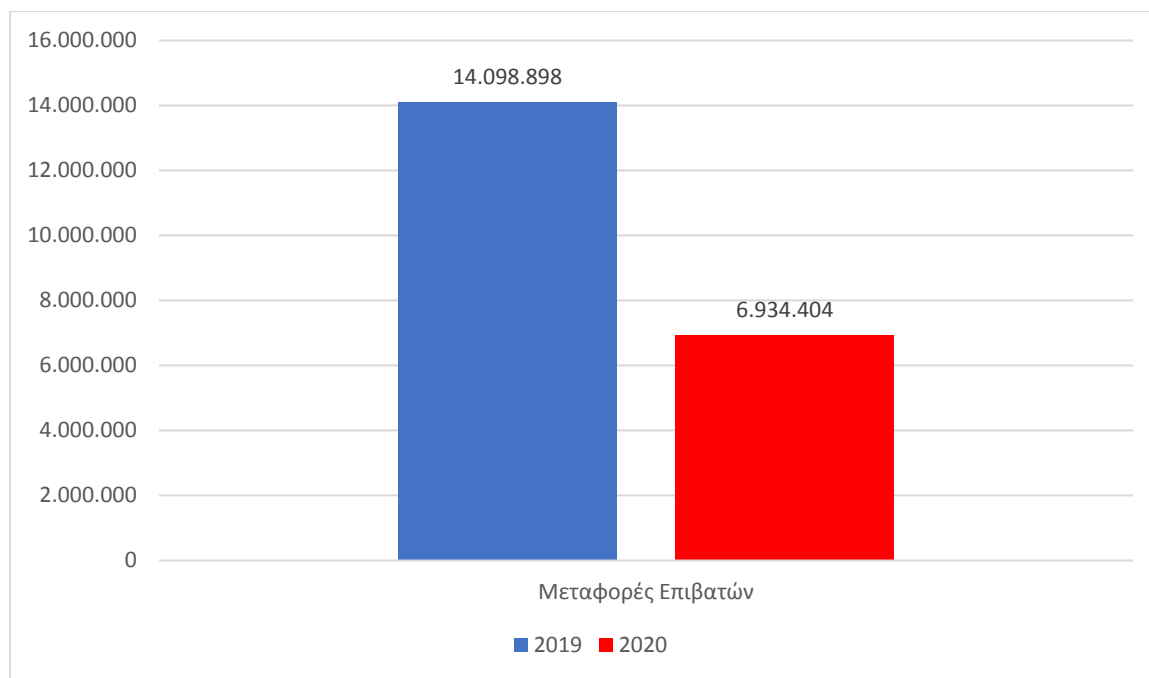
Η συνολική μεταφορά των επιβατών στα λιμάνια της Ελλάδας το 2019, παρουσιάζει αύξηση κατά 2,3%, το πρώτο τρίμηνο του 2019 σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2018. Ενώ το πρώτο τρίμηνο του 2020 έκλεισε με μείωση της τάξης του 15,8%, το δεύτερο τρίμηνο έκλεισε με -67%. Υπολογίζοντας τη διαφορά του πρώτου τριμήνου του 2020 με το πρώτο τρίμηνο του 2019, συμπεραίνουμε μία διαφορά της τάξης του -705.144, ενώ η διαφορά του δεύτερου τριμήνου του 2020 σε σχέση με το 2019 είναι -6.459.350, δηλαδή ένα ποσό το οποίο είναι κατά 2,03 φορές μεγαλύτερο από τις συνολικές μεταφορές επιβατών σε Ελληνικά λιμάνια που πραγματοποιήθηκαν το δεύτερο τρίμηνο του 2020. Συλλέγοντας τα στοιχεία των Πινάκων 3.9. και 3.10., δημιουργήθηκε το Διάγραμμα 3.4., που ουσιαστικά είναι η πρόσθεση των τεσσάρων ανωτέρων συνολικών αποτελεσμάτων, δηλαδή του πρώτου και δεύτερου τριμήνου του 2019 και του 2020. Το δεύτερο τρίμηνο περιέχει υψηλότερες μειώσεις σε σχέση με το πρώτο τρίμηνο του 2020, καθώς με την αρχή του δεύτερου τριμήνου ξεκίνησαν οι περιορισμοί και το lockdown από το Ελληνικό κράτος.<sup>47</sup>

<sup>47</sup> <https://www.politico.eu/article/greece-to-go-into-coronavirus-induced-lockdown/> Σταμούλη, Ν. (2020, 22 Μαρτίου). Greece to go into coronavirus-induced lockdown.



**Διάγραμμα 3.4.**

**Σύνολο μεταφοράς επιβατών σε Ελληνικά λιμάνια το πρώτο εξάμηνο του 2019 και του 2020**



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (2020, 16 Δεκεμβρίου). ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ, ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ: Α΄ ΚΑΙ Β΄ ΤΡΙΜΗΝΟ 2020 (Προσωρινά στοιχεία)

Λαμβάνοντας υπόψιν τα παραπάνω στατιστικά στοιχεία κλεισίματος του πρώτου εξαμήνου του 2020 και του 2019, υπολογίζεται ότι το πρώτο εξάμηνο του 2020 είχε -51% λιγότερες μεταφορές επιβατών σε σχέση με το προηγούμενο έτος, δηλαδή λίγο παραπάνω από τις μισές μεταφορές. Στον Πίνακα 3.11., φαίνεται η διακίνηση εμπορευμάτων σε Ελληνικά λιμάνια, κατά τη διάρκεια του πρώτου τριμήνου του 2020. Ο οριζόντιος άξονας μένει ο ίδιος σε σχέση με τους πίνακες που είδαμε προγενέστερα, με διαφορά τη μονάδα μέτρησης, που είναι οι τόνοι. Στον κατακόρυφο άξονα, εμπεριέχονται τα εμπορεύματα που προέρχονται από το εσωτερικό, εξωτερικό και το σύνολο τους.

**Πίνακας 3.11.****Μεταφορά εμπορευμάτων εσωτερικού και εξωτερικού σε Ελληνικά λιμάνια με εμπορικά πλοία:  
Πρώτο τρίμηνο 2018 – 2020**

(Σε τόνους)	2018	2019	Ποσοστιαία Διαφορά 2019/2018	2020	Ποσοστιαία Διαφορά 2020/2019
<b>Εμπορεύματα εσωτερικού (εκφορτωθέντα / φορτωθέντα)</b>	7.820.008	7.084.687	-9,4%	6.892.871	-2,7%
<b>Εμπορεύματα εξωτερικού</b>	29.583.617	31.066.692	5%	31.662.684	1,9%
Εκφορτωθέντα	16.645.917	18.120.088	8,9%	18.663.449	3%
Φορτωθέντα	12.937.700	12.946.604	0,1%	12.999.235	0,4%
Σύνολο:	37.403.625	38.151.379	2%	38.555.555	1,1%

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (2020, 16 Σεπτεμβρίου). ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ, ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ: Α΄ ΤΡΙΜΗΝΟ 2020 (Προσωρινά στοιχεία)

Στον Πίνακα 3.9., φάνηκε μείωση της μεταφοράς επιβατών κατά 15,8%, όμως στον Πίνακα 3.11, κατά τη διάρκεια του πρώτου τριμήνου του 2020, παρατηρείται αύξηση της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων σε Ελληνικά λιμάνια κατά 1,1%, ενώ κατά την αντίστοιχη περίοδο του 2019 σε σύγκριση με το πρώτο τρίμηνο του 2018, παρατηρείται αύξηση κατά 2%. Το γεγονός πως η μεταφορά εμπορευμάτων δεν παρουσίασε μείωση, μας κάνει να κατανοήσουμε πως παρά τους περιορισμούς που επέβαλε το κράτος, οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν αναπόσπαστα σημαντικό μέρος του παγκόσμιου εμπορίου και είναι απαραίτητες. Στον Πίνακα 3.12., φαίνεται η διακίνηση εμπορευμάτων σε Ελληνικά λιμάνια, κατά τη διάρκεια του δεύτερου τριμήνου του 2020, με κοινό κατακόρυφο και οριζόντιο άξονα όπως στον Πίνακα 3.11.

**Πίνακας 3.12.**

**Μεταφορά εμπορευμάτων εσωτερικού και εξωτερικού σε Ελληνικά λιμάνια με εμπορικά πλοία:  
Δεύτερο τρίμηνο 2018 – 2020**

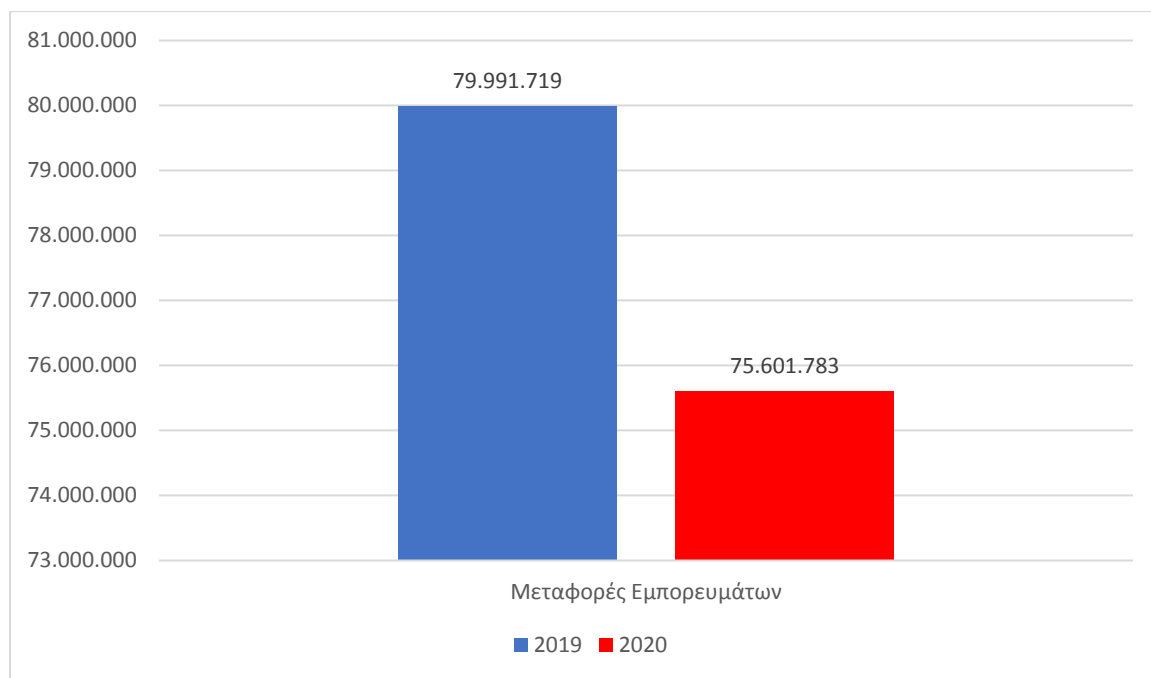
(Σε τόνους)	2018	2019	Ποσοστιαία Διαφορά 2019/2018	2020	Ποσοστιαία Διαφορά 2020/2019
<b>Εμπορεύματα εσωτερικού (εκφορτωθέντα / φορτωθέντα)</b>	8.393.405	8.979.918	7%	6.516.672	-27,4%
<b>Εμπορεύματα εξωτερικού</b>	31.557.322	32.860.422	4,1%	30.529.556	-7,1%
Εκφορτωθέντα	17.130.461	17.988.382	5%	17.202.758	-4,4%
Φορτωθέντα	14.426.861	14.872.040	3,1%	13.326.798	-10,4%
Σύνολο:	39.950.727	41.840.340	4,7%	37.046.228	-11,5%

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (2020, 16 Σεπτεμβρίου). ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ, ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ: Β' ΤΡΙΜΗΝΟ 2020 (Προσωρινά στοιχεία)

Το δεύτερο τρίμηνο του 2020, οι θαλάσσιες μεταφορές είχαν κατά -11,5% λιγότερους τόνους από την αντίστοιχη περίοδο του 2019, ενώ κατά την αντίστοιχη περίοδο του 2019 σε σύγκριση με το δεύτερο τρίμηνο του 2018, παρατηρείται αύξηση κατά 4,7%. Επιπλέον, το πρώτο και δεύτερο τρίμηνο μεταφοράς επιβατών του 2020, έκλεισε με μειώσεις σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 2019, οι θαλάσσιες μεταφορές κατόρθωσαν να έχουν αύξηση στους τόνους που μετέφεραν κατά τη διάρκεια του πρώτου τριμήνου, αντίθετα το δεύτερο τρίμηνο τελείωσε με αρνητική τιμή, παρ' όλα αυτά μικρότερη από την αντίστοιχη του δεύτερου τριμήνου της μεταφοράς των επιβατών. Όπως το Διάγραμμα 3.4., κατασκευάστηκε με στοιχεία από τους Πίνακες 3.9. και 3.10, έτσι και το Διάγραμμα 3.5., κατασκευάστηκε με στοιχεία από τους Πίνακες 3.11. και 3.12., με στόχο να δείξει τη συνολική διαφορά στη μεταφορά εμπορευμάτων σε Ελληνικά λιμάνια κατά τη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου του 2020 σε σύγκριση με το αντίστοιχο διάστημα του 2019, όπου στον κατακόρυφο άξονα είναι εκατομμύρια τόνοι.

### Διάγραμμα 3.5.

#### Σύνολο μεταφοράς εμπορευμάτων σε Ελληνικά λιμάνια το πρώτο εξάμηνο του 2019 και του 2020



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (2020, 16 Δεκεμβρίου). ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ, ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ: Α΄ ΚΑΙ Β΄ ΤΡΙΜΗΝΟ 2020 (Προσωρινά στοιχεία)

Λαμβάνοντας υπόψιν τα παραπάνω στατιστικά στοιχεία κλεισίματος του πρώτου εξαμήνου του 2020 και του 2019, υπολογίζεται ότι το πρώτο εξάμηνο του 2020 είχε -5,5% λιγότερους τόνους σε σχέση με το προηγούμενο έτος, δηλαδή λίγο παραπάνω από τις μισές μεταφορές. Στον Πίνακα 3.13., φαίνεται η διακίνηση τροχοφόρων σε Ελληνικά λιμάνια, κατά τη διάρκεια του πρώτου τριμήνου του 2020. Ο οριζόντιος άξονας μένει ο ίδιος σε σχέση με τους πίνακες που είδαμε προγενέστερα. Στον κατακόρυφο άξονα, εμπεριέχονται τα τροχοφόρα που προέρχονται από το εσωτερικό, εξωτερικό και το σύνολο τους.

**Πίνακας 3.13.**

**Μεταφορά τροχοφόρων εσωτερικού και εξωτερικού σε Ελληνικά λιμάνια:**

**Πρώτο τρίμηνο 2018 – 2020**

	2018	2019	Ποσοστιαία Διαφορά 2019/2018	2020	Ποσοστιαία Διαφορά 2020/2019
<b>Τροχοφόρα εσωτερικού (εκφορτωθέντα / φορτωθέντα)</b>	1.616.069	1.556.824	-3,7%	1.430.425	-8,1%
<b>Τροχοφόρα εξωτερικού</b>	113.143	131.144	15,9%	117.347	-10,5%
Εκφορτωθέντα	61.946	70.338	13,5%	60.991	-13,3%
Φορτωθέντα	51.197	60.806	18,8%	56.356	-7,3%
<b>Σύνολο:</b>	<b>1.729.212</b>	<b>1.687.968</b>	<b>-2,4%</b>	<b>1.547.772</b>	<b>-8,3%</b>

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (2020, 16 Σεπτεμβρίου). ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ, ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ: Α΄ ΤΡΙΜΗΝΟ 2020 (Προσωρινά στοιχεία)

Η συνολική μεταφορά των τροχοφόρων στα λιμάνια της Ελλάδας το 2019, παρουσιάζει μείωση κατά 2,4%, το πρώτο τρίμηνο του 2019 σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2018, ενώ κατά τη διάρκεια του πρώτου τριμήνου του 2020, παρατηρείται μεγαλύτερη μείωση της θαλάσσιας μεταφοράς τροχοφόρων σε Ελληνικά λιμάνια κατά 8,3%. Στον Πίνακα 3.14., φαίνεται η διακίνηση τροχοφόρων σε Ελληνικά λιμάνια, κατά τη διάρκεια του δεύτερου τριμήνου του 2020, με κοινό κατακόρυφο και οριζόντιο άξονα όπως στον Πίνακα 3.13.

**Πίνακας 3.14.**

**Μεταφορά τροχοφόρων εσωτερικού και εξωτερικού σε Ελληνικά λιμάνια:  
Δεύτερο τρίμηνο 2018 – 2020**

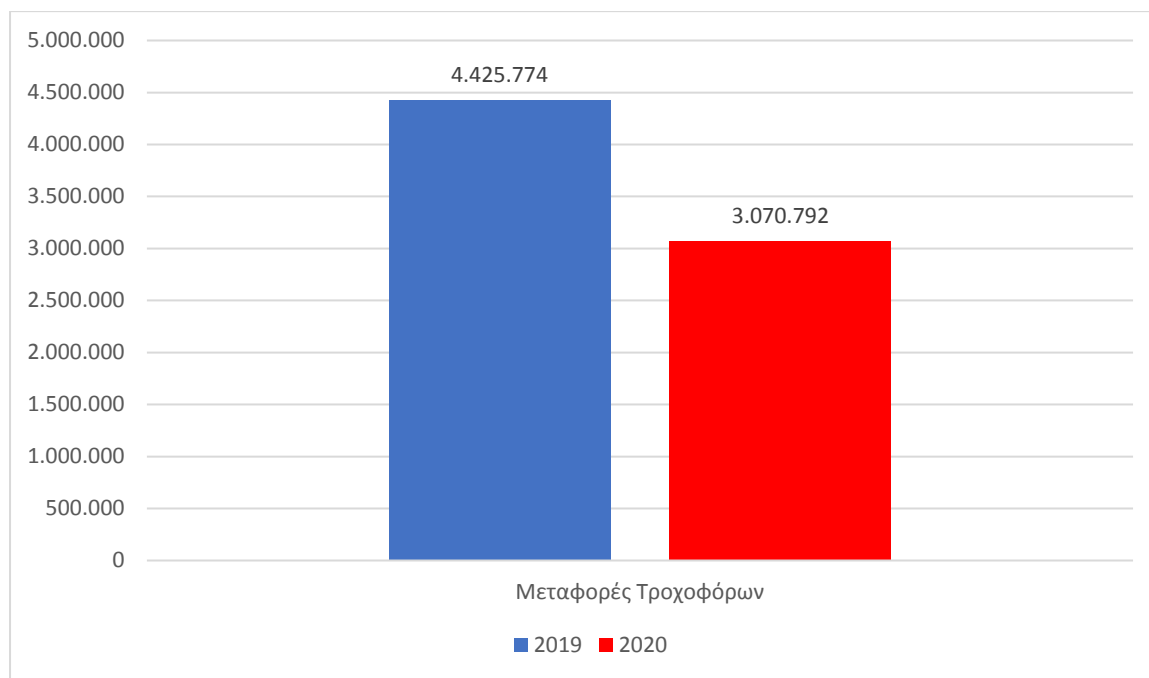
	2018	2019	Ποσοστιαία Διαφορά 2019/2018	2020	Ποσοστιαία Διαφορά 2020/2019
<b>Τροχοφόρα εσωτερικού (εκφορτωθέντα / φορτωθέντα)</b>	2.504.815	2.556.862	2,1%	1.440.087	-43,7%
Τροχοφόρα εξωτερικού	160.025	180.944	13,1%	82.933	-54,2%
Εκφορτωθέντα	91.588	102.036	11,4%	41.779	-59,1%
Φορτωθέντα	68.437	78.908	15,3%	41.154	-47,8%
Σύνολο:	2.664.840	2.737.806	2,7%	1.523.020	-44,4%

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (2020, 16 Σεπτεμβρίου). ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ, ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ: Β' ΤΡΙΜΗΝΟ 2020 (Προσωρινά στοιχεία)

Η συνολική μεταφορά των τροχοφόρων στα λιμάνια της Ελλάδας το 2019, παρουσιάζει αύξηση κατά 2,7%, το δεύτερο τρίμηνο του 2019 σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2018, ενώ κατά τη διάρκεια του δεύτερου τριμήνου του 2020, παρατηρείται μεγαλύτερη μείωση της θαλάσσιας μεταφοράς τροχοφόρων σε Ελληνικά λιμάνια κατά 44,4%, δηλαδή οι θαλάσσιες μεταφορές τροχοφόρων το δεύτερο τρίμηνο του 2019 ήταν κατά 1,79 φορές περισσότερες από την αντίστοιχη περίοδο του 2020. Με τη δημιουργία του Διαγράμματος 3.6., θα φανεί η διαφορά του πρώτου εξαμήνου του 2019, σε σχέση με το 2020, όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές τροχοφόρων που πραγματοποιήθηκαν.

**Διάγραμμα 3.6.**

**Σύνολο μεταφοράς τροχοφόρων σε Ελληνικά λιμάνια το πρώτο εξάμηνο του 2019 και του 2020**



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (2020, 16 Δεκεμβρίου). ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ, ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ: Α΄ ΚΑΙ Β΄ ΤΡΙΜΗΝΟ 2020 (Προσωρινά στοιχεία)

Λαμβάνοντας υπόψιν τα παραπάνω στατιστικά στοιχεία κλεισίματος του πρώτου εξαμήνου του 2020 και του 2019, υπολογίζεται ότι το πρώτο εξάμηνο του 2020 είχε -30,1% λιγότερες μεταφορές τροχοφόρων σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Από το Διάγραμμα 3.4., 3.5., και 3.6., είδαμε μεταβολές στη διακίνηση επιβατών, εμπορευμάτων και τροχοφόρων με αντίστοιχες τιμές -51%, -5,5% και -30,1%. Τα αποτελέσματα της ανάλυσης που πραγματοποιήθηκε σ' αυτήν την ενότητα, δείχνουν πως περισσότερο πληγέντες, ήταν οι τομείς μεταφοράς επιβατών και κινητών μονάδων. Παρά το γεγονός πως οι μεταφορές εμπορευμάτων παρουσίασαν μείωση κατά 5,5%, η διαφορά σε σχέση με τους δύο εναπομείναντες τομείς, μας τονίζει την αναγκαιότητα του θαλάσσιου διεθνούς εμπορίου και το ρόλο που έχει αποκτήσει η ναυτιλία στη ζωή μας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: COVID-19 ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

### 4.1. ΤΡΑΠΕΖΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Καθώς στο 3ο Κεφάλαιο, καταδείχθηκε η αρνητική επίδραση του COVID-19, στον κλάδο της ναυτιλίας παγκοσμίως, στο κεφάλαιο αυτό θα αναλυθεί πώς λόγω αυτού επηρεάστηκε η χρηματοδότηση των ναυτιλιακών εταιρειών. Όπως φάνηκε στο 3ο Κεφάλαιο, άμεση εξάπλωση του COVID-19 είχε σημαντικό αντίκτυπο στις παγκόσμιες ναυτιλιακές αγορές, καθώς υπήρξε δραματική μείωση της ζήτησης αγαθών από την Κίνα. Τα γεγονότα και οι εξελίξεις που αναφέρθηκαν στο 3ο Κεφάλαιο, είχαν ισχυρό αντίκτυπο στις τράπεζες και τους μη τραπεζικούς δανειστές, καθώς η παγκόσμια οικονομία και το διεθνές εμπόριο εισήλθαν σε μια μη ελεγχόμενη κατάσταση.

Όσον αφορά στην τραπεζική χρηματοδότηση, η εμπιστοσύνη μεταξύ των τραπεζών και των πλοιοκτητών μειώθηκε, με το αίσθημα κινδύνου, διαρκώς να αυξάνεται. Οι περισσότεροι υπάλληλοι των τραπεζών «εργάστηκαν από το σπίτι», πραγματοποιώντας συναντήσεις και συζητήσεις με τους εκπροσώπους των ναυτιλιακών εταιρειών, εξ αποστάσεως. Τα ποσοστά των αιτήσεων παροχής δανείων καθώς και οι χορηγήσεις δανείων από τις τράπεζες μειώθηκαν, επειδή τα τμήματα πίστωσης και κινδύνου των τραπεζών ήταν δύσκολο να υποστηρίξουν τον νέο δανεισμό σε μια εποχή τέτοιας κρίσης και αβεβαιότητας. Έτσι τα πιστωτικά ιδρύματα επιδίωξαν να δανείζουν μόνο τους ισχυρότερους πελάτες ή συχνά χορηγούσαν πιστώσεις με αυστηρότερους απ' τους συνήθεις όρους. Τα επιτόκια δανείων άρχισαν να αυξάνονται, καθώς ο κίνδυνος αυξήθηκε, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι οι τράπεζες άρχισαν να δέχονται αιτήματα αναδιάρθρωσης δανείων από οφειλότες.

Αναμένεται, ότι η χρηματοδότηση και η χρηματοδοτική μίσθωση των Κινεζικών πλοίων θα ανακάμψει το δεύτερο εξάμηνο του 2020, αλλά όχι στα υψηλά επίπεδα του 2019. Περαιτέρω δανεισμός από Ιαπωνικές τράπεζες και γενικότερα δανειστές από το εξωτερικό στην Ελληνική ναυτιλία, αναμένονται μετά το 2020. Είναι αξιοσημείωτο ότι ο δανεισμός και η χρηματοδοτική μίσθωση των Κινέζων έπαψαν επίσης απότομα. (Petrofin, 2020) Το παραπάνω εγχείρημα δεν οφειλόταν μόνο στη ναυτιλιακή κρίση, αλλά και στην έκθεση της Κίνας σε άλλους τομείς που έχουν πληγεί σοβαρά, όπως η αεροπορία.<sup>48</sup>

Ένας επιπλέον παράγοντας, ο οποίος συνέβαλε στη διαμόρφωση αυτής της νέας κατάστασης, ήταν η έλλειψη παροχής Αμερικανικού δολαρίου σε Κινεζικές εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης, που αντιμετώπισαν υψηλότερο κόστος χρηματοδότησης, το οποίο δε θα μπορούσαν να το μεταβιβάσουν στους πελάτες τους. Ορισμένες τράπεζες, ιδίως οι Ελληνικές, κατάφεραν να συνεχίσουν να δανείζουν

---

<sup>48</sup> Petrofin, Key Developments and Growth in Greek Ship-Finance, 2020



στους μεγαλύτερους πελάτες τους, καθώς μπόρεσαν να εξασφαλίσουν ρευστότητα με μειωμένο κόστος λόγω της πολιτικής της ΕΚΤ.<sup>49</sup> Όμως, παρά το γεγονός ότι η Κίνα ήταν η πρώτη χώρα που επλήγη από το Covid-19, κατάφερε να γίνει επίσης η πρώτη, της οποίας η οικονομία ανακάμπτει, αφού αυξήθηκε η Κινεζική ζήτηση για εμπορεύματα. Σε συνδυασμό με την επιστροφή στην πλήρη παραγωγή σιδηρομεταλλεύματος της Βραζιλίας, η αγορά ξηρού χύδην άρχισε να επανέρχεται στους φυσιολογικούς της ρυθμούς.<sup>50</sup> Οι δραστηριότητες των ναυτιλιακών επιχειρήσεων καλύπτονται εξ ολοκλήρου από την τραπεζική χρηματοδότηση. Οι τράπεζες παραμένουν οι κυριότεροι δανειστές της ναυτιλίας παρά την οικονομική κρίση του 2008.

Οι Ευρωπαϊκές τράπεζες, που ήταν οι κύριοι χρηματοδότες της Ελληνικής ναυτιλίας, έχουν επηρεαστεί περισσότερο. Η πανδημία του COVID-19, έχει προκαλέσει αίσθημα ανησυχίας στην επιχειρηματική κοινότητα, κυρίως στον κλάδο της ναυτιλίας, αφού ο συγκεκριμένος κλάδος συνδέεται αλληλένδετα με κάθε τομέα της οικονομίας, σε οποιοδήποτε επίπεδο, είτε τοπικό, είτε παγκόσμιο. Η ταχεία πτώση των τιμών του πετρελαίου σε συνδυασμό με τον αυξανόμενο φόβο ως προς τις επιπτώσεις που θα έχει ο Covid-19, οδήγησαν τους χρηματοδότες και τους πλοιοκτήτες να επανεξετάσουν τις δανειακές τους συμβάσεις, καθώς υπάρχουν αφενός περισσότερες πιθανότητες μη τηρήσεως των δανειακών υποχρεώσεων από τους πλοιοκτήτες, αφετέρου μεγαλύτερη παρουσία ζημιολόγων δανείων για τους δανειστές.

Οι Ελληνικές τράπεζες έχουν αυξήσει το χαρτοφυλάκιο τους στην ναυτιλία, συνεχίζοντας την υποστήριξή τους στον κλάδο, όπως φάνηκε στο 2ο Κεφάλαιο. Οι Ελληνικές τράπεζες θεώρησαν την πανδημία ως ευκαιρία να βελτιώσουν τις σχέσεις τους, με Έλληνες ιδιοκτήτες ναυτιλιακών επιχειρήσεων, που αντιμετώπισαν περιορισμένες δυνατότητες χρηματοδότησης. Παρόλα αυτά πολλές τράπεζες έχουν πουλήσει τα ναυτιλιακά χαρτοφυλάκιά τους σε θεσμικούς επενδυτές, καθώς εκτιμάται πως θα παρουσιαστούν περισσότερα μη εξυπηρετούμενα (κόκκινα) δάνεια. Οι δανειστές, περιμένουν ότι η πλειοψηφία των ανωτέρω δανείων, θα προέρχεται από δάνεια που έχουν δεχθεί αναδιάρθρωση, τα οποία θα μετατραπούν ξανά σε μη εξυπηρετούμενα, ενώ στόχος των τραπεζών είναι η μείωση της εμφάνισής τους.<sup>51</sup>

Είναι προφανές ότι οι δανειστές είναι δυσκολότερο να χορηγήσουν δάνεια σε νέο-εισερχόμενους πελάτες, καθώς όπως ειπώθηκε, στόχος των τραπεζών στις συγκεκριμένες συνθήκες είναι η διασπορά του κινδύνου αθέτησης των υποχρεώσεων των δανειοληπτών τους και όχι η εισαγωγή νέων. Παρά τα προβλήματα και τους κινδύνους που διέπουν τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, είναι σημαντικό να

---

<sup>49</sup> Petrofin, Key Developments and Growth in Greek Ship-Finance, 2020

<sup>50</sup> Petrofin, Key Developments and Growth in Greek Ship-Finance, 2020

<sup>51</sup> <https://banks.com.gr/erevna-allazoun-dedomena-sti-naftiliaki-chrimatodotisi/> (2020, 3 Ιουλίου). «Έρευνα: Αλλάζουν τα δεδομένα στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση»

συνεχιστεί, αδιάκοπα, η θαλάσσια μεταφορά τροφίμων, ενέργειας και ιατρικών προμηθειών για την αντιμετώπιση της πανδημίας.

Γενικότερα, καθώς ο COVID-19, είναι ένα επίκαιρο πρόβλημα, δίχως να έχει δοθεί οριστική λύση, είναι δύσκολο να προβλεφθεί πότε η Ελληνική χρηματοπιστωτική αγορά θα ανακάμψει σε προ πανδημίας επίπεδα. Μέχρι στιγμής, δεν υπάρχουν νέες τράπεζες που εισέρχονται στη χρηματοδότηση πλοίων, αλλά ούτε και τράπεζες που εγκαταλείπουν την αγορά. Ωστόσο, οι επιπτώσεις της πανδημικής κρίσης εξακολουθούν να επηρεάζουν το τραπεζικό σύστημα. Επιπλέον, οι τράπεζες εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν δυσκολία στη συγκέντρωση πρόσθετου κεφαλαίου μέσω των δημόσιων αγορών.<sup>52</sup> Οι παραπάνω παράγοντες έχουν ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του τραπεζικού δανεισμού ως μορφή χρηματοδότησης για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Ο Κινεζικός δανεισμός υποστηρίζεται από κρατικά πακέτα στήριξης ρευστότητας, αλλά αυτά στοχεύουν στην ενίσχυση της εγχώριας οικονομίας και όχι του διεθνούς δανεισμού, εκτός εάν συνδέονται με επενδύσεις που ευνοούν την Κίνα. Καθώς η γενική οικονομία ανακάμπτει, ο τομέας των εμπορευματοκιβωτίων αναμένεται να ανακάμψει επίσης, αλλά είναι αμφίβολο εάν θα ξεπεράσει τα επίπεδα του 2019. Υπάρχουν, επίσης, αβεβαιότητες που σχετίζονται με ιατρικές ανακαλύψεις και την αποτελεσματικότητα των εμβολίων κατά του Covid-19, απ' την επιτυχία των οποίων θα εξαρτηθεί εν συνεχεία και η πορεία της αγοράς και κατ' επέκταση και η πορεία του κλάδου της ναυτιλίας.

#### 4.2. ΕΚΔΟΣΗ ΟΜΟΛΟΓΩΝ

Στην Ενότητα 2.3., αναφέρθηκε η έκδοση ομολόγου ως μέσο χρηματοδότησης. Παράδειγμα της ανωτέρω μεθόδου, αποτέλεσε το ομόλογο που έκδωσε η ATTICA GROUP, που θεωρείται η μεγαλύτερη ναυτιλιακή επιχείρηση στον τομέα της ακτοπλοΐας στην Ελλάδα. Στις 22 Ιουλίου του 2019, οι επενδυτές μπορούσαν να αγοράσουν όσους τίτλους έκδοσης επιθυμούσαν με μέγιστο συνολικό όριο τις 175.000. Προϋπόθεση για την έκδοση ομολογίων, ήταν η αγορά τίτλων αξίας τουλάχιστον 125 εκατομμυρίων ευρώ ή 125 χιλιάδων, ενώ σε περίπτωση που δε γινόταν η συγκέντρωση του ανωτέρω ποσού, τότε η ATTICA GROUP δε θα προχωρούσε στη διαδικασία χορήγησης ομολογίων. Το ελάχιστο όριο εγγραφής για κάθε επενδυτή, ήταν η αγορά τουλάχιστον ενός τίτλου, δηλαδή η ελάχιστη καταβολή ήταν 1000 ευρώ. Το ομόλογο έχει διάρκεια ζωής τα πέντε έτη, επομένως στα αποτελέσματα χρήσης της εταιρείας, κατά το 2024, θα φαίνεται η πλήρης αποπληρωμή των τόκων.

---

<sup>52</sup> Petrofin, Key Developments and Growth in Greek Ship-Finance, 2020

Τα χρηματοοικονομικά έξοδα, τα οποία προέκυψαν από την έκδοση του κοινού ομολογιακού δανείου, έφτασαν τα 3,34 εκατομμύρια ευρώ στην έκθεση της ATTICA GROUP, μέχρι 30 Ιουνίου του 2020, ενώ την αντίστοιχη περίοδο του 2019 ήταν 0,45 εκατομμύρια. Επιπλέον, η Εταιρεία, κατά την ίδια χρονική περίοδο του 2020 είχε μακροπρόθεσμες δανειακές υποχρεώσεις ύψους 174,84 εκατομμύρια ευρώ, αυξημένες κατά 0,30 εκατομμύρια ευρώ, εφόσον στις 31 Δεκεμβρίου του 2019 είχε 174,58, οι οποίες, επίσης, συγκαταλέγονται στην έκδοση του κοινού ομολογιακού δανείου τον Ιούλιο του 2019. Η ATTICA GROUP, ακολουθώντας το πλαίσιο των δεσμεύσεων που όρισε στο ενημερωτικό δελτίο της έκδοσης του κοινού ομολογιακού δανείου, τον Ιούλιο του 2019, αύξησε το μετοχικό της κεφάλαιο. (Πίνακας 2.3.) Η πρώτη καταβολή των τόκων του ομολόγου ξεκίνησε στις 27 Ιανουαρίου του 2020, παρέχοντας στους δικαιούχους του 3,06 εκατομμύρια ευρώ, ενώ η δεύτερη περίοδος, ξεκίνησε στις 27 Ιουλίου του 2020, καταβάλλοντας τόκους αξίας 3,01 εκατομμυρίων ευρώ.

Η τήρηση των δανειακών υποχρεώσεων της ATTICA GROUP, εξαρτάται από παράγοντες όπως το υπόλοιπο των ταμειακών διαθεσίμων, τα κέρδη που σημείωσε η εταιρεία την τρέχουσα χρονική στιγμή κ.λπ. Η επιβατηγός ναυτιλία, κατά τη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου του 2020, παρουσίασε 51% λιγότερες μεταφορές επιβατών σε Ελληνικά λιμάνια (Διάγραμμα 3.4.) σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2019, αυξάνοντας την πιθανότητα μία ναυτιλιακή επιχείρηση, που ασχολείται με τον ανωτέρω τομέα, να μη μπορεί να ανταπεξέλθει στην αποπληρωμή των δανειστών της. Τα περιοριστικά μέτρα που επιβλήθηκαν από τα μέσα Μαρτίου 2020 στην ελεύθερη διακίνηση επιβατών και οχημάτων, με στόχο τον περιορισμό της εξάπλωσης της πανδημίας του COVID-19, σε συνδυασμό με το μειωμένο πρωτόκολλο επιβατών που ορίστηκε για τα πλοία μετά την άρση των περιοριστικών μέτρων, είναι σημαντικοί παράγοντες που οδήγησαν στη μείωση του μεταφορικού έργου της ATTICA GROUP. Διεξοδικότερα, το πρώτο εξάμηνο του 2020, καταγράφηκαν 1,1 εκατομμύρια επιβάτες, έναντι των 2,5 εκατομμυρίων επιβατών, κατά τη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου του 2019. Επιπλέον, καταγράφηκαν 183 χιλιάδες Ι.Χ. οχήματα, έναντι των 341 χιλιάδων Ι.Χ. οχημάτων του πρώτου εξαμήνου του 2019. Τέλος, οι θαλάσσιες μεταφορές των πλοίων για το πρώτο εξάμηνο του 2020 ανήλθαν στις 4.446, ενώ το πρώτο εξάμηνο του 2019 στις 6.683. Ο COVID-19 έχει επηρεάσει τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, καθώς και τη χρηματοδότησή τους, εφ' όσον, με τη μείωση των κερδών τους, αυξάνεται ο κίνδυνος μη τήρησης των υποχρεώσεών τους προς το χρηματοδότη. Συγκεκριμένα, όσο λιγότερα κέρδη εμφανίζει η ATTICA GROUP, τόσο δυσκολότερη θα είναι η αποπληρωμή των χρηματοδοτών της, δηλαδή όσων αγόρασαν το εκδιδόμενο ομόλογό της.

Βεβαίως, ένας από τους σημαντικότερους λόγους, που συμπεραίνεται ότι ο COVID-19 επηρέασε το ομόλογο της ATTICA GROUP, είναι η αλλαγή της πιστοληπτικής διαβάθμισης της εταιρείας. Όπως αναφέρθηκε στο 2ο Κεφάλαιο, στις 3/12/2018, η ATTICA GROUP έλαβε πιστοληπτική διαβάθμιση από τον οίκο ICAP και αξιολογήθηκε με BB. Αντιθέτως, στις 20/10/2020, ο οίκος ICAP,

επαναξιολόγησε την ATTICA GROUP, βαθμολογώντας την με Β, δηλαδή υποβάθμισε την πιστοληπτική της διαβάθμιση κατά μία μονάδα.<sup>53</sup> Η υποβάθμιση της πιστοληπτικής διαβάθμισης μίας επιχείρησης, σημαίνει αυξημένο κίνδυνο μη εκπληρώσεως των δανειακών της υποχρεώσεων. (Πίνακας 2.2.) Η εταιρεία ICAP Α.Ε., προχώρησε στην αξιολόγηση, έχοντας λάβει υπόψιν της, τον αντίκτυπο που θα έχουν τα οικονομικά μεγέθη της εταιρείας και η επιχειρηματική της δραστηριότητα, εξαιτίας της πανδημίας του COVID-19, τόσο σε βραχυπρόθεσμο όσο και σε μεσοπρόθεσμο χρόνο.

Σύμφωνα με τους όρους του ομολόγου που έκδωσε η ATTICA GROUP στις 26 Ιουλίου του 2019, η τρίτη περίοδος εκτοκισμού, αναφέρεται στις 25 Ιανουαρίου του 2021. Στις 22 Ιανουαρίου του 2021, οι ομολογίες της εταιρείας θα μπορούν να συναλλαχθούν στο Χρηματιστήριο Αθηνών χωρίς, όμως, το δικαίωμα είσπραξης του τρίτου τοκομεριδίου. Το μικτό ποσό των οφειλόμενων τόκων για την τρίτη περίοδο Εκτοκισμού, φτάνει στο ποσό των 3.024.583,33 ευρώ, εναλλακτικά, στο ποσό των 17,283333 ευρώ ανά ομολογία, το οποίο έχει υπολογισθεί με επιτόκιο 3,40% ετησίως, προ φόρων, στις 175.000 ομολογίες, που εξέδωσε η εταιρεία και εμπεριέχονται σήμερα υπό διαπραγματεύση στην αγορά του Χρηματιστηρίου Αθηνών. Την Τρίτη στις 26 Ιανουαρίου του 2021, θα πραγματοποιηθεί η καταβολή των οφειλόμενων τόκων προς τους αγοραστές των ομολογιών, μέσω της «ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΑΠΟΘΕΤΗΡΙΟ ΤΙΤΛΩΝ Α.Ε. (ATHEXCSD).<sup>54</sup>

Επιπλέον, είδηση αποτελεί το γεγονός έκδοσης ομολόγου ακόμη μίας ναυτιλιακής επιχείρησης, της Danaos Corporation, του εφοπλιστή Γιάννη Κούτσα. Η Danaos Corporation, εν αντιθέσει με την ATTICA GROUP, επικεντρώνει τις δραστηριότητές της, σε διαφορετικό τομέα, ήτοι στη μεταφορά εμπορευμάτων. Όπως προαναφέρθηκε, ο τομέας της ακτοπλοΐας, έχει πληγεί βαθύτατα και θα καταστεί αρκετά δυσκολότερη και πιο μακροπρόθεσμη η ανάκαμψή του σε προ-πανδημίας επίπεδα. Αντιθέτως, ο τομέας των εμπορευματοκιβωτίων, αν και τους πρώτους μήνες εμφάνισης της πανδημίας είχε δεχθεί πλήγμα, κατάφερε να ανακάμψει ταχύτερα σε σχέση με εκείνο της ακτοπλοΐας, καθώς η ζήτηση των εμπορευμάτων σε συνδυασμό με το ευρύ πλάτος του διεθνούς εμπορίου, είναι απαραίτητο να μην συρρικνωθεί, καθώς αποτελεί μέσο αντιμετώπισης του COVID-19. Από οικονομικής πλευράς, τα παραπάνω οδηγούν στο συμπέρασμα πως το ομόλογο της Danaos Corporation, είναι πιθανότερο να αποπληρώσει τους ομολογιούχους της, έναντι εκείνου της ATTICA GROUP. Το ομόλογό της θα φτάσει το ύψος των 300 εκατομμυρίων δολαρίων, με ημερομηνία λήξης το 2028. Ακόμη δεν έχει ανακοινωθεί επίσημα η ημερομηνία αγοράς του στην πρωτογενή αγορά, ούτε και το επιτόκιο του. Η εταιρεία, έχει ως στόχο να χρησιμοποιήσει τα έσοδα από την έκδοση του ομολόγου, σε συνδυασμό με

<sup>53</sup> <https://www.capital.gr/epixeiriseis/3489258/attica-summetoxon-diabathmisi-b-apo-tin-icap> (2020, 20 Οκτωβρίου).

«Attica Συμμετοχών: Διαβάθμιση "B" από την ICAP»

<sup>54</sup> <https://www.euro2day.gr/news/enterprises/article/2061657/attica-group-trith-periodos-ektokismoy-omologiaky.html> (2021, 20 Ιανουαρίου). «Attica Group: Τρίτη περίοδος εκτοκισμού ομολογιακού»

μία νέα εξασφαλισμένη χρηματοδότηση ύψους 815 εκατ. δολαρίων και μια νέα συμφωνία μίσθωσης ύψους 135 εκατομμυρίων δολαρίων, ώστε να επιτύχει χρηματοδότηση της τάξης του 1,25 δισεκατομμυρίων δολαρίων, ποσό καίριο για την αποπληρωμή των τρεχόντων δανειακών της υποχρεώσεων.<sup>55</sup> Όπως στην περίπτωση της ATTICA GROUP, έτσι και η Danaos Corporation δέχθηκε βαθμολόγηση για την πιστοληπτική διαβάθμισή της από τον οίκο αξιολόγησης Moody's Investors Service, ο οποίος αξιολογώντας την πιστοληπτική ικανότητα της επιχείρησης, την βαθμολόγησε με BB. Ορισμένοι παράγοντες που οδήγησαν τον οίκο αξιολόγησης να την βαθμολογήσει με BB είναι η φήμη που έχει η εταιρεία ως μία εκ των μεγαλύτερων εταιρειών που ασχολούνται με τη ναύλωση εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως, τα κέρδη που έχει αποκτήσει από την περίοδο ίδρυσής της μέχρι και σήμερα και οι μακροπρόθεσμες συμβάσεις με πελάτες της έναντι σταθερής τιμής, παρουσιάζοντας κατ' αυτό τον τρόπο σταθερότητα στα έσοδά της.<sup>56</sup>

### 4.3. ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

Στην Ενότητα 2.4., αναφέρθηκαν τα ίδια κεφάλαια ως μορφή χρηματοδότησης. Συγκεκριμένα, όπως αναφέρθηκε, τα ίδια κεφάλαια αποτελούν μία μορφή χρηματοδότησης, η οποία στηρίζεται αποκλειστικά στην εταιρεία, χωρίς να μεσολαβεί κάποιος χρηματοδότης. Η πανδημία του COVID-19, επηρέασε τα κέρδη των επιχειρήσεων και είναι ευκόλως αντιληπτό ότι επηρέασε και την κεφαλαιακή τους διάρθρωση. Επίσης, είναι σαφές ότι μέρος των υπάρχουσών κεφαλαίων συρρικνώθηκε, καθώς κεφάλαια διοχετεύθηκαν για την κάλυψη των ελλειμμάτων που δημιουργήθηκαν, μειώνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την επιχειρηματική δράση των εταιρειών. Η πληγείσα επιβατηγός ναυτιλία και πάσης άλλης μορφής ναυτιλιακή επιχείρηση που έχει δεχθεί ζημιά από τη νόσο του COVID-19, καλείται να αποφασίσει με ποιον τρόπο θα διαχειριστεί τα ίδια κεφάλαια, ώστε να καταφέρει σε πρώτο στάδιο να αποκλείσει το ενδεχόμενο παύσεως λειτουργίας της επιχείρησής της και σε δεύτερο, να ανακάμψει και κατ' επέκταση να δημιουργήσει μία σταθερότερη πηγή εσόδων από τις δραστηριότητές της. Στις 31 Δεκεμβρίου του 2019, τα ίδια κεφάλαια του ομίλου της ATTICA GROUP, ανέρχονταν στο ποσό των 431,98 εκατομμυρίων ευρώ, έναντι 372,57 εκατομμυρίων ευρώ που διέθετε ο όμιλος στις 30 Ιουνίου του 2020. Η μείωση είναι της τάξης των 59,41 εκατομμυρίων ευρώ, δηλαδή σε ποσοστό - 13,7%, επομένως ο όμιλος της ATTICA GROUP κατά τη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου του 2020,

<sup>55</sup> <https://www.naftikachronika.gr/2021/02/02/danaos-ekdosi-omologou-300-ekat/> (2021, 2 Φεβρουαρίου). «Danaos: Έκδοση ομολόγου \$300 εκατ.»

<sup>56</sup> Πηγή: <https://www.mononews.gr/business/shipping/g-koustas-axiologisi-b2-apo-tin-moodys-gia-tin-danaos-corp-thetiko-outlook> Μαργαρίτη Λ. (2021, 29 Ιανουαρίου). «Γ. Κούστας: Αξιολόγηση B2 από την Moody's για την Danaos Corp – Θετικό outlook»

παρουσίασε κατά 13,7% λιγότερα κεφάλαια σε σχέση με την τελευταία μέρα του έτους 2019. Επιπλέον, τα ίδια κεφάλαια της εταιρίας ανήλθαν στα 501,31 εκατομμύρια ευρώ στις 30 Ιουνίου του 2020, ενώ στις 31 Δεκεμβρίου του 2019, τα ίδια κεφάλαια είχαν φτάσει τα 550,58 εκατομμύρια ευρώ, μία μείωση κατά 49,21 εκατομμύρια ευρώ, ποσοστού -9%.<sup>57</sup> Συνοψίζοντας, ως προς τη χρηματοδοτική δράση, η ΑΤΤΙCΑ GΡΟUΡ παρουσιάζει μειωμένα ίδια κεφάλαια, ενώ εκκρεμούν υποχρεώσεις της όσον αφορά στο δανεισμό της από τράπεζες και οφείλει να αποπληρώσει όσους έχουν υπό την κατοχή τους το ομόλογό της. Όλα αυτά σε συνδυασμό με τους ισχύοντες κανονισμούς, που αποβλέπουν στον περιορισμό της μεταφοράς επιβατών ως μέτρο πρόληψης κατά της τρέχουσας πανδημίας.

#### 4.4. ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

Στην Ενότητα 2.5., αναφέρθηκε το χρηματιστήριο ως μέσο χρηματοδότησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Πραγματοποιήθηκε η ανάλυση μίας ήδη εισηγμένης, από το 1999 στο χρηματιστήριο Αθηνών, εταιρείας, την «ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Ε.Π.Ε.». Καθώς, στόχος της εργασίας είναι να διερευνηθούν οι συνέπειες στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση απ' τον COVID-19, στη συγκεκριμένη ενότητα θα φανεί πώς επηρεάστηκε η μετοχή του ομίλου ναυτιλιακών ακτοπλοϊκών εταιρειών «ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ» και για το λόγο αυτό, θα γίνει ανάλυση της μετοχής το έτος 2020, σε σύγκριση με το έτος 2019. Στην πρώτη στήλη του Πίνακα 4.1., καταγράφονται οι 12 μήνες του έτους, στη δεύτερη στήλη η μέση χρηματιστηριακή τιμή της μετοχής για κάθε μήνα ξεχωριστά, στην τρίτη στήλη το ποσό της τιμής της μετοχής επί του συνόλου των 7.595.160 εκδοθέντων μετοχών, και στην τέταρτη, η ποσοστιαία μεταβολή κάθε μήνα σε σύγκριση με τον προηγούμενο.

---

<sup>57</sup> ΑΤΤΙCΑ GΡΟUΡ, ΕΞΑΜΗΝΙΑΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ 30ΗΣ ΙΟΥΝΙΟΥ 2020, 2020

#### Πίνακας 4.1.

#### Τιμές μετοχής μητρικής εταιρείας για το 2020<sup>58</sup>

Μήνες	Χρημ/κή Τιμή Μετοχής	ΚΥΡΙΟ (σε €)	Ποσοστό
Ιανουάριος	2,16	16.405.545,60	11,30%
Φεβρουάριος	1,77	13.443.433,20	-18,10%
Μάρτιος	0,94	7.139.450,40	-46,90%
Απρίλιος	1,14	8.658.482,40	21,30%
Μάιος	1,12	8.506.579,20	-1,80%
Ιούνιος	1,14	8.658.482,40	1,80%
Ιούλιος	1,13	8.582.530,80	-0,90%
Αύγουστος	1,02	7.747.063,20	-9,70%
Σεπτέμβριος	0,96	7.291.353,60	-5,90%
Οκτώβριος	0,81	6.152.079,60	-15,60%
Νοέμβριος	1,07	8.126.821,20	32,10%
Δεκέμβριος	1,18	8.962.288,80	-5,80%

Πηγή: ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ, ΕΞΕΛΙΞΗ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗΣ ΑΞΙΑΣ ΜΕΤΟΧΗΣ, 2020

Ενώ, η χρονιά του 2020, ξεκίνησε με άνοδο της τιμής της μετοχής της υπό εξέταση ναυτιλιακής εταιρείας, ένα μήνα αργότερα σημειώθηκε η πρώτη μείωση της τάξης του -18,10%. Ενώ, δεν είχαν ξεκινήσει οι περιοριστικοί κανόνες από την κυβέρνηση, είχε ήδη να εισχωρεί ο φόβος των μετακινήσεων. Μεταξύ Φεβρουαρίου και Μαρτίου, παρατηρείται η μεγαλύτερη ποσοστιαία μεταβολή της τιμής της μετοχής καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με -46,90%, καθώς ξέσπασε το πρώτο lockdown στην Ελλάδα, και περιορίστηκαν οι μετακινήσεις των πολιτών. Τον Απρίλιο, παρατηρείται αύξηση της τιμής κατά 21,30%. Το μήνα Ιανουάριο, που θεωρείται ο ανεπηρέαστος από το COVID-19 μήνας του 2020, παρατηρείται η μεγαλύτερη τιμή της μετοχής σε ολόκληρο το 2020, με 2,16 ευρώ. Αντιθέτως, μικρότερη τιμή της μετοχής παρατηρείται τον Οκτώβριο του 2020, με 0,81 ευρώ. Στον Πίνακα 4.2., θα πραγματοποιηθεί η σύγκριση των τιμών μετοχής της ΚΥΡΙΟ, μεταξύ κάθε μήνα του

<sup>58</sup> <https://www.kiriacoulis.com/corporate/el/%ce%b5%ce%be%ce%ad%ce%bb%ce%b9%ce%be%ce%b7-%cf%87%cf%81%ce%b7%ce%bc%ce%b1%cf%84%ce%b9%cf%83%cf%84%ce%b7%cf%81%ce%b9%ce%b1%ce%ba%ce%ae%cf%82-%ce%b1%ce%be%ce%af%ce%b1%cf%82-%ce%bc%ce%b5%cf%84%ce%bf2020/> (2021, 14 Ιανουαρίου). «ΕΞΕΛΙΞΗ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗΣ ΑΞΙΑΣ ΜΕΤΟΧΗΣ 2020»

2020, με τον αντίστοιχο μήνα του 2019. Στην πρώτη στήλη αναγράφονται οι μήνες, στη δεύτερη η χρηματιστηριακή τιμή της μετοχής το 2019, στη τρίτη η χρηματιστηριακή τιμή της μετοχής του 2020 και στην τέταρτη, η ποσοστιαία μεταβολή των δύο ανωτέρω.

#### Πίνακας 4.2.

##### Σύγκριση των Τιμών μετοχής της μητρικής εταιρείας για το 2019 και το 2020

Μήνες	Χρημ/κή Τιμή Μετοχής 2019	Χρημ/κή Τιμή Μετοχής 2020	Ποσοστιαία Μεταβολή
Ιανουάριος	0,945	2,16	128,50%
Φεβρουάριος	0,91	1,77	94,50%
Μάρτιος	0,94	0,94	0,00%
Απρίλιος	1,03	1,14	10,60%
Μάιος	1,5	1,12	-25,30%
Ιούνιος	1,56	1,14	-27,00%
Ιούλιος	2,44	1,13	-54%
Αύγουστος	2,34	1,02	-56,40%
Σεπτέμβριος	2	0,96	-52%
Οκτώβριος	2,06	0,81	-61%
Νοέμβριος	2,06	1,07	-48%
Δεκέμβριος	1,94	1,18	-39,10%

Πηγή: ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ, ΕΞΕΛΙΞΗ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗΣ ΑΞΙΑΣ ΜΕΤΟΧΗΣ, 2020

Η χρηματιστηριακή τιμή της μετοχής ΚΥΡΙΟ, φαίνεται αυξημένη κατά 128,50% σε σχέση με την αντίστοιχη τιμή της το 2019. Στη συνέχεια, το Φεβρουάριο παρατηρεί, επίσης, αύξηση της τάξης του 94,50%, δηλαδή το Φεβρουάριο η τιμή της μετοχής σχεδόν διπλασιάστηκε σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2019. Το Μάρτιο, παρατηρείται η ίδια τιμή, δηλαδή δεν προέκυψε καμία ποσοστιαία μεταβολή σε σύγκριση με το 2019. Τον Απρίλιο, απροσδόκητα, καθώς είχαν ήδη εισχωρήσει μέτρα περιορισμού στην Ελλάδα, η χρηματιστηριακή τιμή της μετοχής βρίσκεται να είναι κατά 10,60% υψηλότερη σε σχέση με την αντίστοιχη τιμή του Απριλίου 2019. Το Μάιο, ξεκίνησε η πτωτική πορεία της ποσοστιαίας μεταβολής της χρηματιστηριακής τιμής της μετοχής, η οποία διήρκεσε μέχρι και το Δεκέμβριο του 2020. Ξεκίνησε, όπως αναφέρθηκε, το Μάιο με μειωμένη, κατά 25,30% τιμή σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2019. Τον Ιούνιο, παρατηρούμε πως μειώθηκε κατά 27%, ενώ κατά τη διάρκεια των υπόλοιπων μηνών του καλοκαιριού (Ιουλίου και Αυγούστου), η ποσοστιαία μεταβολή έφθασε το -54% και -56,40% αντίστοιχα. Ο Σεπτέμβριος του 2020, παρουσίασε μείωση κατά 52% σε σχέση με το Σεπτέμβριο του 2019, ενώ τον Οκτώβριο, παρουσιάστηκε η μεγαλύτερη ποσοστιαία



μεταβολή ανάμεσα σε μήνα του 2019 και του 2020, της τάξης του -61%. Το Νοέμβριο, η μείωση έφτασε στο 48%. Αντιθέτως, το Δεκέμβριο, για πρώτη φορά μετά από πέντε μήνες, η ποσοστιαία μεταβολή της χρηματιστηριακής τιμής της μετοχής του 2020 εν συγκρίσει με την αντίστοιχη περίοδο του 2019, μειώθηκε κάτω από 40%, παρουσιάζοντας μείωση της τάξης του 39,10%. Στον Πίνακα 4.3., φαίνεται η Ανώτερη και η Κατώτερη τιμή κλεισίματος μετοχής κατά τη διάρκεια του 2020. Στην πρώτη στήλη, αναγράφονται οι δώδεκα μήνες του έτους, στη δεύτερη στήλη, οι κατώτατες τιμές κλεισίματος της μετοχής κατά τη διάρκεια του τρέχοντος μήνα και στην τρίτη οι ανώτερες τιμές κλεισίματος, κατά την ίδια περίοδο, αντίστοιχα.

**Πίνακας 4.3.**

**Ανώτερη και κατώτατη τιμή κλεισίματος μετοχής μηνιαίως το 2020<sup>59</sup>**

Μήνες	Κατώτερη	Ανώτερη
Ιαν.	1,82	2,34
Φεβ.	1,77	2,36
Μάρ.	0,89	1,74
Απρ.	0,88	1,17
Μάι.	1,06	1,20
Ιούν.	1,13	1,26
Ιούλ.	1,06	1,21
Αύγ.	0,99	1,20
Σεπ.	0,96	1,09
Οκτ.	0,81	0,96
Νοέ.	0,83	1,13
Δεκ.	1,08	1,36

Πηγή: ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ, ΕΞΕΛΙΞΗ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗΣ ΑΞΙΑΣ ΜΕΤΟΧΗΣ, 2020

Η ανώτατη και η κατώτατη τιμή της μετοχής ΚΥΡΙΟ, τον πρώτο μήνα του 2019, ήταν 2,34 ευρώ/ανά μετοχή και 1,82 ευρώ/ανά μετοχή αντίστοιχα. Στη συνέχεια, παρατηρείται μία αύξηση της ανώτερης τιμής κλεισίματος της μετοχής κατά τη χρονική διάρκεια του Φεβρουαρίου, και μείωση της κατώτατης τιμής, κατά 0,05. Τον Μάρτιο, παρατηρείται μείωση της ανώτερης τιμής κλεισίματος της μετοχής, κατά 0,62, με μεγαλύτερη μείωση να παρατηρείται στην κατώτατη τιμή της μετοχής, κατά 0,88. Τον

<sup>59</sup> <https://www.kiriacoulis.com/corporate/el/%ce%b5%ce%be%ce%ad%ce%bb%ce%b9%ce%be%ce%b7-%cf%87%cf%81%ce%b7%ce%bc%ce%b1%cf%84%ce%b9%cf%83%cf%84%ce%b7%cf%81%ce%b9%ce%b1%ce%ba%ce%ae%cf%82-%ce%b1%ce%be%ce%af%ce%b1%cf%82-%ce%bc%ce%b5%cf%84%ce%bf2020/> (2021, 14 Ιανουαρίου). «ΕΞΕΛΙΞΗ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗΣ ΑΞΙΑΣ ΜΕΤΟΧΗΣ 2020»

Απρίλιο, συνεχίστηκε η πτώση, με την ανώτερη τιμή κλεισίματος να φτάνει το 1,17 ευρώ/ανά μετοχή, ενώ την κατώτατη τιμή κλεισίματος, να έχει μειωθεί μόλις, κατά 0,01. Το Μάιο και τον Ιούνιο, οι ανώτερες και κατώτερες τιμές κλεισίματος παρουσιάζουν αύξηση, η οποία διακόπτεται τον Ιούλιο. Η μείωση του Ιουλίου, φτάνει μέχρι και τον Οκτώβριο του 2020, δηλαδή διαρκεί για τέσσερις συνεχόμενους μήνες. Οι εναπομείναντες μήνες του 2020, δηλαδή ο Νοέμβριος και ο Δεκέμβριος, παρουσίασαν αυξήσεις τόσο στις ανώτερες, όσο και στις κατώτερες τιμές κλεισίματος της μετοχής. Στον Πίνακα 4.4., θα πραγματοποιηθεί η σύγκριση των ανώτερων και κατώτατων τιμών κλεισίματος της μετοχής της ΚΥΡΙΟ, ανάμεσα στους μήνες του 2020, με την αντίστοιχη περίοδο του 2019. Στην πρώτη στήλη αναγράφονται οι μήνες, στη δεύτερη η κατώτερη τιμή κλεισίματος της μετοχής το 2019, στη τρίτη η κατώτερη τιμή κλεισίματος της μετοχής του 2020, στην τέταρτη, η ποσοστιαία μεταβολή των δύο ανωτέρω. Στην πέμπτη στήλη, η ανώτερη τιμή κλεισίματος της μετοχής του 2019, στην έκτη η ανώτερη τιμή κλεισίματος της μετοχής του 2020 και στην έβδομη η ποσοστιαία μεταβολή των δύο ανωτέρω.

**Πίνακας 4.4.**

**Ανώτερη και κατώτατη τιμή κλεισίματος μετοχής τους μήνες του 2019 και 2020**

Μήνες	Κατώτερη 2019	Κατώτερη 2020	Ποσοστιαία Μεταβολή	Ανώτερη 2019	Ανώτερη 2020	Ποσοστιαία Μεταβολή
Ιανουάριος	0,81	1,82	125%	1	2,34	134%
Φεβρουάριος	0,87	1,77	103%	0,95	2,36	148%
Μάρτιος	0,9	0,89	-1%	0,95	1,74	83,1%
Απρίλιος	0,92	0,88	-4%	1,22	1,17	-4,10%
Μάιος	1,06	1,06	0,00%	1,6	1,2	-25%
Ιούνιος	1,31	1,13	-0,14%	1,79	1,26	-30%
Ιούλιος	1,45	1,06	-27%	2,58	1,21	-53,10%
Αύγουστος	2,04	0,99	-51,50%	2,5	1,2	-52%
Σεπτέμβριος	1,97	0,96	-51,30%	2,38	1,09	-54,20%
Οκτώβριος	1,86	0,81	-56,40%	2,18	0,96	-56%
Νοέμβριος	1,94	0,83	-57,20%	2,16	1,13	-48%
Δεκέμβριος	1,86	1,08	-42%	2,16	1,36	-37%

Πηγή: ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ, ΕΞΕΛΙΞΗ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗΣ ΑΞΙΑΣ ΜΕΤΟΧΗΣ, 2020

Τους πρώτους μήνες του 2020, οι ανώτερες και κατώτερες τιμές κλεισίματος της μετοχής ΚΥΡΙΟ, παρουσίασαν αύξηση των τιμών τους τουλάχιστον κατά 100%, σε σύγκριση με τους αντίστοιχους μήνες του 2019, δηλαδή σχεδόν διπλασιάστηκαν συγκριτικά με ένα χρόνο πριν. Το μήνα Μάρτιο του

2020, η ανώτερη τιμή κλεισίματος της μετοχής, συνέχισε να παρουσιάζει αύξηση σε σχέση με το Μάρτιο του 2019, όμως, δε συνέβη το ίδιο και στην κατώτατη τιμή κλεισίματος της μετοχής, καθώς παρουσίασε μείωση κατά 1%. Τον Απρίλιο, ξεκίνησαν μειώσεις στην ανώτερη και κατώτερη τιμή κλεισίματος της μετοχής, της τάξης του 4,1% και 4%, αντίστοιχα. Η πτωτική πορεία ακολούθησε μέχρι και το Δεκέμβριο του 2020, για τις ανώτερες τιμές κλεισίματος, ενώ, για τις κατώτατες άρχισαν από τον Ιούνιο του 2020, καθώς το Μάιο δεν παρουσιάστηκε μεταβολή σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του προηγούμενου έτους. Η μεγαλύτερη ποσοστιαία μεταβολή για την ανώτερη τιμή, παρουσιάστηκε το μήνα Σεπτέμβριο, με 54,20%, ενώ για την κατώτερη τιμή, το μήνα Νοέμβριο, με 57,20%.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Ελληνική

- Βισβίκης, Η. και Καβουσανός, Ε. (2018). Το Διεθνές Εγχειρίδιο Ναυτιλιακής Χρηματοδότησης, Κύπρος: Πασχαλίδης.
- Θανοπούλου Ε., Θεοδοκάς Ι. και Χαρλαυτή Τ. (2009). ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, Αθήνα: Ακαδημία Αθηνών γραφείο οικονομικών μελετών.
- Λεκαράκου Κ. και Παπασπύρου Α. (2014). Ναυτιλιακή λογιστική, Αθήνα: Πάμισος.

### Διαδικτυακοί Τόποι

HELMEPACADETS. Τι είναι η Ναυτιλία; Ημερομηνία Πρόσβασης 15/11/2020

Ανακτήθηκε από:

<https://www.helmepacadets.gr/gr/shipping/the-role-of-shippinghttps://libertypress.gr>

UNCTAD (2020, 31 Ιανουαρίου). Review of Maritime Transport 2019. Ημερομηνία Πρόσβασης 25/11/2020

Ανακτήθηκε από:

[https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_en.pdf)

UNCTAD (2020, Ιούνιος). Review of Maritime Transport 2020. Ημερομηνία Πρόσβασης 25/11/2020

Ανακτήθηκε από:

[https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf)

UGS. (2019). ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ 2019. Ημερομηνία Πρόσβασης 13/12/2020

Ανακτήθηκε από:

<https://www.ugs.gr/gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2019/>

UGS. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ 2020. Ημερομηνία Πρόσβασης 13/12/2020

Ανακτήθηκε από:

<https://www.ugs.gr/gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2020/>

PORTNET. (2019, 12 Οκτωβρίου). Γ.Στουρνάρας: Η σημασία της ναυτιλίας για την ελληνική οικονομία.

Ημερομηνία Πρόσβασης 3/1/2021

Ανακτήθηκε από:

<https://www.portnet.gr/main-article/22913-g-stournaras-h-shmasia-tis-ellinikis-naftilias-gia-tin-elliniki-oikonomia.html>

DELOITTE. (2020, Ιανουάριος). Impact Analysis of the Greek Shipping Industry. Ημερομηνία Πρόσβασης 7/10/2020

Ανακτήθηκε από:

[https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/gr/Documents/about-deloitte/gr\\_Deloitte\\_Greek\\_Shipping\\_Impact%202019\\_noexp.pdf](https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/gr/Documents/about-deloitte/gr_Deloitte_Greek_Shipping_Impact%202019_noexp.pdf)

BANKOFGREECE. (2019). Ισοζύγιο Υπηρεσιών, 2019 Ημερομηνία Πρόσβασης 23/12/2020

Ανακτήθηκε από:

<https://www.bankofgreece.gr/statistika/ekswterikos-tomeas/isozygio-plhrwmwn/isozygio-yphresiwn>

Πατρόζου Ε. (2020, Μάρτιος). Κορωνοϊός COVID-19 Ημερομηνία Πρόσβασης 8/12/2020

<https://www.hygeia.gr/koronoios-ti-prepei-na-gnorizoyme-amp-pos-mporoyme-na-profylachthoyme/>

BRIEF.COM (2020, 31 Ιανουαρίου). Μεγάλες ζημιές στην παγκόσμια ναυτιλία λόγω κοροναϊού. Ημερομηνία Πρόσβασης 4/11/2020

Ανακτήθηκε από:

<https://www.brief.com.cy/oikonomia/diethni/megales-zimies-stin-pagkosmia-naytilia-logo-koronaioy>

Φλουδόπουλος, Χ. (2020, 8 Φεβρουαρίου). Κοροναϊός: Όταν η Κίνα φταρνίζεται, η ναυτιλία "ψήνεται" στον... πυρετό. Ημερομηνία Πρόσβασης 6/12/2020

Ανακτήθηκε από:

<https://www.capital.gr/diethni/3409810/koronaioy-otan-i-kina-ftarnizetai-i-nautilia-psinetai-ston-pureto>

CNN.GR (2020, 11 Φεβρουαρίου). Πλήγμα στη διεθνή ναυτιλία από την επιδημία του κοροναϊού. Ημερομηνία Πρόσβασης 13/12/2020 Ανακτήθηκε από:

<https://www.cnn.gr/oikonomia/story/207203/pligma-sti-diethni-naytilia-apo-tin-epidimia-toy-koronaioy>

Μελέτης, Ν. (2021, 23 Ιανουαρίου). Ανάγκη άμεσης αναπροσαρμογής πτυχών της ελληνικής εξωτερικής πολιτικής. Ημερομηνία Πρόσβασης 19/11/2020

Ανακτήθηκε από:

<https://www.liberal.gr/diplomacy/anagki-amesis-anaprosarmogis-ptuchon-tis-ellinikis-exoterikis-politikis/351149>

NAFTIKACHRONIKA.GR. (2020, 21 Φεβρουαρίου). Κίνα: Ο κινητήριος μοχλός της παγκόσμιας ναυτιλίας. Ημερομηνία Πρόσβασης 1/12/2020

Ανακτήθηκε από:

<https://www.naftikachronika.gr/2020/02/21/kina-o-kinitirios-mochlos-tis-pagkosmias-naftilias/>

CAPITAL.GR. (2020, 31 Δεκεμβρίου). Reuters: Το νέο στέλεχος του κορονοϊού πλήττει τις προοπτικές του πετρελαίου για το 2021. Ημερομηνία Πρόσβασης 1/1/2021

Ανακτήθηκε από:

<https://www.capital.gr/agores/3506060/reuters-to-neo-stelexos-tou-koronoiou-plittei-tis-prooptikes-tou-petrelaiou-gia-to-2021>

UNCTAD (2020, 28 Σεπτεμβρίου). COVID-19 and maritime transport: Impact and responses. Ημερομηνία Πρόσβασης 9/10/2020

Ανακτήθηκε από:

[https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlbinf2020d1\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlbinf2020d1_en.pdf)

IOBE.GR. (2021, 12 Ιανουαρίου). Η επιβατηγός ναυτιλία στην Ελλάδα την περίοδο 2016-2020: Επιδόσεις, συμβολή στην οικονομία και προοπτικές. Ημερομηνία Πρόσβασης 17/1/2020

ΕΛΣΤΑΤ (2020, 16 Σεπτεμβρίου). ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ, ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ: Α΄ ΤΡΙΜΗΝΟ 2020 (Προσωρινά στοιχεία) Ημερομηνία Πρόσβασης 18/1/2020

ΕΛΣΤΑΤ (2020, 16 Δεκεμβρίου). ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ, ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ ΣΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ: Β΄ ΤΡΙΜΗΝΟ 2020 (Προσωρινά στοιχεία)

Ημερομηνία Πρόσβασης 18/1/2020

Σταμούλη, Ν. (2020, 22 Μαρτίου). Greece to go into coronavirus-induced lockdown. Ημερομηνία Πρόσβασης 15/11/2020

Ανακτήθηκε από:

<https://www.politico.eu/article/greece-to-go-into-coronavirus-induced-lockdown/>

PETROFIN. (2020, Ιούνιος). Key Developments and Growth in Greek Ship-Finance Ημερομηνία Πρόσβασης 20/9/2020

Ανακτήθηκε από:

<https://www.petrofin.gr/wp-content/uploads/2020/06/PetrofinBankResearch-Greek-Shipping-Portfolios-end2019.pdf>

BANKS.COM. (2020, 3 Ιουλίου). Έρευνα: Αλλάζουν τα δεδομένα στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση Ημερομηνία Πρόσβασης 1/10/2020

Ανακτήθηκε από: <https://banks.com.gr/erevna-allazoun-dedomena-sti-naftiliaki-chrimatodotisi/>

CAPITAL.GR. (2020, 20 Οκτωβρίου). Attica Συμμετοχών: Διαβάθμιση "B" από την ICAP

Ημερομηνία Πρόσβασης 11/12/2020

Ανακτήθηκε από:

<https://www.capital.gr/epixeiriseis/3489258/attica-summetoxon-diabathmisi-b-apo-tin-icap>

EURO2DAY.GR. (2021, 20 Ιανουαρίου). Attica Group: Τρίτη περίοδος εκτοκισμού ομολογιακού

Ημερομηνία Πρόσβασης 3/1/2020

Ανακτήθηκε από:

<https://www.euro2day.gr/news/enterprises/article/2061657/attica-group-trith-periodos-ektokismoy-omologiakoy.html>

NAFTIKACHRONIKA.GR. (2021, 2 Φεβρουαρίου). Danaos: Έκδοση ομολόγου \$300 εκατ.

Ημερομηνία Πρόσβασης 5/10/2020

Ανακτήθηκε από:

<https://www.naftikachronika.gr/2021/02/02/danaos-ekdosi-omologou-300-ekat/>

Μαργαρίτη Λ. (2021, 29 Ιανουαρίου). Γ. Κούστας: Αξιολόγηση B2 από την Moody's για την Danaos Corp – Θετικό outlook Ημερομηνία Πρόσβασης 17/2/2020

Ανακτήθηκε από:

<https://www.mononews.gr/business/shipping/g-koustas-axiologisi-b2-apo-tin-moodys-gia-tin-danaos-corp-thetiko-outlook>

ΑΤΤΙΚΑ GROUP. (2020, 30 Σεπτεμβρίου). ΕΞΑΜΗΝΙΑΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ 30ΗΣ ΙΟΥΝΙΟΥ 2020 Ημερομηνία Πρόσβασης 5/11/2020

Ανακτήθηκε από:

<https://www.athexgroup.gr/documents/10180/43442/%CE%9F%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%BD%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CE%AE%20%CE%88%CE%BA%CE%B8%CE%B5%CF%83%CE%B7%20ΑΤΤΙΚΑ++%CE%91.%CE%95.+%CE%A3%CE%A5%CE%9C%CE%9C%CE%95%CE%A4%CE%9F%CE%A7%CE%A9%CE%9D%20%282020%2C%CE%95%CE%BE%CE%B1%CE%BC%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%B1%CE%AF%CE%B1%2C%CE%9C%CE%B7%CF%84%CF%81%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%95%CE%BD%CE%BF%CF%80%CE%BF%CE%B9%CE%B7%CE%BC%CE%AD%CE%BD%CE%B7%29.pdf/23f8665e-08e8-4759-b044-7d9da20e7dc4?version=1.0>

KIRIACOULIS.COM. (2021, 14 Ιανουαρίου). ΕΞΕΛΙΞΗ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗΣ ΑΞΙΑΣ ΜΕΤΟΧΗΣ 2020 Ημερομηνία Πρόσβασης 7/2/2020

Ανακτήθηκε από:

<https://www.kiriacoulis.com/corporate/el/%ce%b5%ce%be%ce%ad%ce%bb%ce%b9%ce%be%ce%b7-%cf%87%cf%81%ce%b7%ce%bc%ce%b1%cf%84%ce%b9%cf%83%cf%84%ce%b7%cf%81%ce%b9%ce%b1%ce%ba%ce%ae%cf%82-%ce%b1%ce%be%ce%af%ce%b1%cf%82-%ce%bc%ce%b5%cf%84%ce%bf2020/>