



SALE & PURCHASE REPORT

Εβδομάδα

19 έως 25 Σεπτεμβρίου 2016

Ημερομηνία

28 Σεπτεμβρίου 2016

ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ / ΕΙΔΗΣΕΙΣ / ΣΧΟΛΙΑ / ΠΙΝΑΚΕΣ

Ο Σεπτέμβριος, μπορεί να χαρακτηριστεί ως ο μήνας των Κεντρικών Τραπεζών, σε μία μακρά περίοδο που σίγουρα «καθορίζεται» από τις Κεντρικές Τράπεζες, καθώς όλοι περιμένανε τις κατά πολλούς προεξοφλημένες ανακοινώσεις της FED, της ΕΚΤ και της BoJ σχετικά με την πορεία της νομισματικής πολιτικής.

Εν περιλήψει, δεν υπήρξε καμία ουσιαστική μεταβολή στις αποφάσεις των 3 Κεντρικών Τραπεζών, με την FED να μην προχωρά σε αύξηση των επιτοκίων αλλά να αφήνει το ενδεχόμενο ανοιχτό για μία τέτοια πράξη έως το τέλος του έτους. Συγκεκριμένα η επιτροπή καθορισμού των επιτοκίων, παρά το γεγονός ότι η οικονομική δραστηριότητα έχει επιταχυνθεί και η αγορά εργασίας έχει βελτιωθεί, αποφάσισε να μην προβεί ακόμη σε αύξηση των επιτοκίων, ενώ ταυτόχρονα οι αξιωματούχοι της FED μείωσαν την πρόβλεψη για ενδεχόμενη αύξηση το 2016 σε μία από δύο προηγούμενως ενώ λιγότερη επιθετική αύξηση προβλέπουν για το 2017 και για το 2018 σε επίπεδα χαμηλότερα του 3% που αρχικά είχαν θέσει. Αναφορικά με την ανάπτυξη, η FED για το 2016 μείωσε τις προβλέψεις της στο 1,7 με 1,9% έναντι προηγούμενης πρόβλεψης για 1,9 με 2% και για την ανεργία στο 4,7 με 4,9% φέτος από 4,6 με 4,8% προηγούμενως.

Αντίστοιχα και η ΕΚΤ διατήρησε αμετάβλητα τα επιτόκια και το μέγεθος του προγράμματος ποσοτικής χαλάρωσης, προς απογοήτευση των επενδυτών οι οποίοι ανέμεναν διεύρυνση του προγράμματος, όπως ακριβώς έκανε και η BoJ η οποία και αυτή με τη σειρά της διατήρησε αμετάβλητη τη νομισματική της πολιτική αφήνοντας όμως ανοιχτό το ενδεχόμενο για περαιτέρω μείωση των επιτοκίων.

Όπως εντόνως και επανειλημμένως έχουμε τονίσει, όσο περνάει ο καιρός τόσο και πληθαίνουν οι αμφιβολίες για την αποτελεσματικότητα των προγραμμάτων ποσοτικής χαλάρωσης καθώς τα χρήματα δεν διοχετεύονται στην πραγματική οικονομία, όσο και των αρνητικών επιτοκίων τα οποία δημιουργούν προβλήματα στον Τραπεζικό κλάδο καθώς επηρεάζουν αρνητικά την κερδοφορία τους ενώ ταυτόχρονα είναι αντιμέτωπες με την αύξηση των μη εξυπηρετούμενων δανείων.

Αναφορικά με την Ευρωζώνη, η ποσοτική χαλάρωση δεν έχει επιφέρει τα προσδοκώμενα αποτελέσματα σχετικά με την αύξηση του πληθωρισμού καθώς τον Αύγουστο παρέμεινε στα ίδια επίπεδα με αυτά του Ιουλίου, δηλαδή στα αρκετά χαμηλά επίπεδα του 0,2%. Την ίδια στιγμή, η οικονομική ανάπτυξη της Ευρωζώνης το Σεπτέμβριο έκλεισε σε χαμηλό 20 μηνών. Συγκεκριμένα ο σύνθετος PMI για τον κλάδο της μεταποίησης και των υπηρεσιών έκλεισε σε χαμηλό 20 μηνών, στις 52,6 μονάδες από 52,9 τον Αύγουστο. Σύμφωνα με την Markit, η βασική εικόνα παραμένει για αδύναμη ανάπτυξη, κοντά στο 0,3% στο τρίμηνο και είναι πλέον ξεκάθαρο ότι η οικονομική ανάκαμψη είναι εύθραυστη και δεν μπορεί να αναπτύξει ορμή με αποτέλεσμα η δημιουργία νέων θέσεων να εξασθενεί. Επισημαίνει δε, πως οι οικονομίες της Ευρωζώνης έχουν κολλήσει σε χαμηλή ταχύτητα και χρειάζονται δημοσιονομικές πολιτικές και όχι νομισματική χαλάρωση.

Στο ίδιο μήκος κύματος κινείται και η ενδιάμεση έκθεση του ΟΟΣΑ η οποία αναφέρει πως η Παγκόσμια οικονομία παραμένει σε μία παγίδα χαμηλής ανάπτυξης, με τις χαμηλές προσδοκίες ανάπτυξης να περιορίζουν το εμπόριο, τις επενδύσεις, την παραγωγικότητα και τους μισθούς. Επίσης αναφέρει ότι η νομισματική πολιτική έχει επιβαρυνθεί υπερβολικά και δημιουργεί στρεβλώσεις στις χρηματοπιστωτικές αγορές, τονίζοντας πως απαιτείται περισσότερη και συλλογική δημοσιονομική πολιτική σε συνδυασμό με υλοποίηση διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων.

Την Παρασκευή 23 Σεπτεμβρίου 2016, ο BDI έκλεισε στις 941 μονάδες, ενώ οι επιμέρους δείκτες και ο μέσος όρος των ημερησίων εσόδων κυμάνθηκαν ως εξής: BCI στις 2,383 μονάδες με \$ 15,202 την





ημέρα, BPI στις 722 μονάδες στα \$ 5,790 την ημέρα, BSI στις 671 μονάδες στα \$ 7,019 την ημέρα και BHSI στις 421 μονάδες, στα \$ 6,094 την ημέρα.

Ο Δείκτης βρίσκεται μία ανάσα από τις 1,000 μονάδες, αλλά το ζητούμενο είναι **αν έχει αρκετές ανάσες** ώστε να **σπάσει το όριο των 1,000 μονάδων** και να **διατηρηθεί σε αυτά τα επίπεδα**. Για άλλη μία φορά η **θετική πορεία** του Δείκτη οφείλεται **κατ' αποκλειστικότητα στα Capes** και κατ' επέκταση στην **αύξηση της ζήτησης από την Κίνα για Iron Ore και Coal**.

Εξετάζοντας την πορεία του Δείκτη και κυρίως των υποδείκτών του, διαπιστώνουμε ότι **αν εξαιρέσουμε τα Capes**, στην παρούσα φάση, οι υπόλοιποι υποδείκτες και ο μέσος όρος ημερησίων εσόδων βρίσκονται στα **ίδια επίπεδα με αυτά της 18^{ης} Αυγούστου**.

Συγκεκριμένα, στις 18 Αυγούστου ο BDI ήταν στις 682 μονάδες και ουσιαστικά η μόνη διαφορά από τα **τρέχοντα επίπεδα** ήταν αυτή των Capes, καθώς τότε ο BCI βρισκόταν στις 852 μονάδες με μέσο όρο ημερησίων εσόδων στα \$ 5,982 ενώ τα Panamax, τα Supramax και τα Handysize δεν παρουσιάζουν διαφοροποιήσεις.

Έκτοτε, δηλαδή από τις 18 Αυγούστου, παρατηρούμε μία **σταθερά ανοδική πορεία των Capes**, η οποία έγινε **ιδιαίτερα έκδηλη** από τις αρχές Σεπτεμβρίου, ενώ οι υπόλοιποι τύποι πλοίων σε γενικές γραμμές κινούνται στα **ίδια επίπεδα χωρίς ιδιαίτερες διακυμάνσεις**, με τον κλάδο των Panamax να είναι αυτός που **υπό-αποδίδει** συγκριτικά με τους υπόλοιπους τύπους πλοίων.

Αναμφισβήτητα, τα **έσοδα των Capes** έχουν φτάσει στο **υψηλότερο επίπεδο** σε διάστημα ενός χρόνου περίπου, γεγονός που αποδίδεται στην **αύξηση των εισαγωγών από την Κίνα σε Iron Ore και Coal**, κυρίως το τελευταίο διάστημα. Τον **τελευταίο μήνα** περίπου, τα **έσοδα των Capes** έχουν **υπέρ-διπλασιαστεί**, αλλά σύμφωνα με Traders και Brokers η **αύξηση της ζήτησης**, που παρασύρει και τα έσοδα, οφείλεται σε **παράγοντες** οι οποίοι **δεν θα κρατήσουν** για πολύ. Εκτιμάται ότι η **θετική αυτή πορεία** οφείλεται στις **δυσμενείς καιρικές συνθήκες**, τυφώνες και έντονες βροχοπτώσεις, που σαν αποτέλεσμα έχουν την **μείωση της προσφοράς** λόγω ότι δημιουργούνται **καθυστερήσεις στις αφίξεις** και στο **ξεφόρτωμα (unloading)** των πλοίων, όπως επίσης και στο ότι λόγω των **καιρικών συνθηκών** μειώθηκε η **εγχώρια παραγωγή του ακατέργαστου χάλυβα**, οδηγώντας τις **τιμές των προϊόντων σιδήρου υψηλότερα** και φυσικά **αυξάνοντας την ζήτηση για Iron Ore** για χτίσιμο αποθεμάτων.

Ταυτόχρονα, η **πρόσφατη αύξηση των ημερησίων εσόδων**, αποδίδεται επίσης στο **κλείσιμο φορτίων** που **έλαβε χώρα πριν τις επερχόμενες αργίες στην Κίνα, διάρκειας μίας εβδομάδας**, για τον εορτασμό του **Golden Week**. Εν ολίγοις, **βάσει των εκτιμήσεων**, αναμένεται **διόρθωση στα Capes** όχι μόνο λόγω της **πτώσης της ζήτησης** αλλά και λόγω της **υπέρ-προσφοράς**. Βάσει των στοιχείων, τους **πρώτους 8 μήνες** του έτους **παραδόθηκαν 75 Capes** ή 14,3 εκ. DWT, όταν την **ίδια περίοδο** οδηγήθηκαν **προς διάλυση 72 πλοία** ή 12,3 εκ. DWT, νούμερο που αποτελεί **ιστορικό ρεκόρ** αλλά η **αγορά εκτιμά** ότι για να είναι **βιώσιμη και θετική η αγορά των Capes** θα **πρέπει να διαλυθούν περίπου 120 με 150 πλοία**.

Αναφορικά με τον κλάδο που έως τώρα έχει υπό-αποδώσει, τα **Panamax**, παρά το γεγονός ότι ο **στόλος** το 2016 θα παρουσιάσει **οριακή αύξηση 0,5%**, αντιμετωπίζει **ανταγωνισμό** από τα **μικρότερα πλοία**, όπως τα **Ultramax** και τα **Supramax** των οποίων ο **στόλος θα αυξηθεί με ρυθμό άνω του 4%**.

Ακολουθεί η δραστηριότητα στον τομέα των αγοραπωλησιών για την εβδομάδα που πέρασε:

Στα πλοία **ξηρού φορτίου** έγιναν οι **ακόλουθες πράξεις**:

☞ Στα **Capes**, το **'E. R. BAYERN'**, το **'E. R. BOSTON'** 178.978 DWT (2010 – Hyundai Gunsan) και το **'E. R. BAVARIA'** 178.338 DWT (Hyundai Samho) πουλήθηκαν σε 2 διαφορετικούς Έλληνες στα \$ 20 εκ. το κάθε ένα, με το τελευταίο να είναι ναυλωμένο, συνδεδεμένο με την πορεία του Δείκτη (BCI), έως και τον Μάιο-Ιούνιο του 2017.





⇒ Στα **Kamsarmax** και **Panamax**, το **‘BAVANG’** 82.028 DWT (2016 – Jiangsu New), BWTS Fitted, πουλήθηκε σε Έλληνες πάνω από \$ 19 εκ. και το **‘GARV PREM’** 74.444 DWT (2006 – Hudong) πουλήθηκε σε πλειστηριασμό στα \$ 4 εκ.

⇒ Στα **Supramax**, το **‘VIRGINIA’** 50.175 DWT (2001 – Mitsui Chiba) πουλήθηκε στα \$ 4,6 εκ. αντίστοιχα.

⇒ Στα **Handysize**, το **‘URAWEE NAREE’** 28.415 DWT (1997 – Imabari) πουλήθηκε στα \$ 2,35 εκ.

Στον τομέα των **tankers** δεν έγιναν πράξεις την προηγούμενη εβδομάδα.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Η προηγούμενη εβδομάδα χαρακτηρίστηκε από τις υψηλές τιμές των **Cash Buyers**, οι οποίοι ανέβασαν τις προσφερόμενες τιμές σε επίπεδα άνω των \$ 300/Ldt, «αναγκάζοντας» με αυτό τον τρόπο τους **κατόχους Containers**, των οποία η ναυλαγορά είναι σε απογοητευτικά επίπεδα, να **βγάλουν πλοία στην αγορά**, σε μία προσπάθεια **κατοχύρωσης των υψηλά προσφερόμενων τιμών**. Από την άλλη οι **End Buyers**, οι οποίοι **αρχικά ανταποκρίθηκαν** σε αυτά τα υψηλά επίπεδα, σιγά-σιγά έχουν αρχίσει και έχουν **επιφυλάξεις για την διατήρηση της αγοράς** σε αυτά τα επίπεδα, δεδομένης και της **υπερ-προσφοράς πλοίων**, κυρίως σε **Containers**.

Η **Ινδία**, είχε τον **πρωταγωνιστικό ρόλο στην αγορά των Panamax Containers**, γεγονός που **οφείλεται στην αυξητική πορεία των τιμών του εγχώριου σιδήρου** που την τελευταία εβδομάδα «κέρδισαν» σχεδόν \$ 10 LDT, αλλά και την **σταθεροποίηση της ρουπίας** στα ικανοποιητικά επίπεδα των **66,5 προς το δολάριο**.

Το **Μπαγκλαντές**, **απέχει** από την αγορά την προηγούμενη εβδομάδα γεγονός όμως που **οφείλεται** στο ότι αρκετά από τα **διαλυτήρια** δεν είχαν ακόμη **τεθεί σε πλήρη λειτουργία ύστερα από τις αργίες του Eid**.

Το **Πακιστάν**, διατηρεί **στάση αναμονής** και «**χτυπάει**» ότι **περισεύει** από την **Ινδία**, φυσικά σε **χαμηλότερες τιμές**, λαμβάνοντας όμως **υπόψη** ότι τα **Containers** δεν είναι στις **προτιμήσεις του** λόγω του **μεγαλύτερου βυθίσματος των πλοίων αυτών**.

Η **Κίνα**, **συνεχίζει να απέχει από την αγορά**, καθώς μέχρι το τέλος του 2017 θα υφίσταται το **πρόγραμμα των επιδοτήσεων για τις κρατικές εταιρείες**.

Ο **συνολικός αριθμός των διαλύσεων** την τελευταία εβδομάδα ήτανε **723,284 DWT περίπου**, εκ των οποίων το **31% (224,458 DWT)** ήτανε **πλοία ξηρού φορτίου**, το **1% (9,256 DWT)** **δεξαμενόπλοια**, και το **68% (489,570 DWT)** **Containers**.

Οι **τιμές για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια** κυμάνθηκαν ως εξής:

- ⇒ **Ινδία:** Από \$ 285 - \$ 310 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.
- ⇒ **Πακιστάν:** Από \$ 280 - \$ 305 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.
- ⇒ **Μπαγκλαντές:** Από \$ 275 - \$ 300 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.
- ⇒ **Κίνα:** Από \$ 190 - \$ 200 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.





ΠΙΝΑΚΕΣ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ

BULK CARRIERS							
Vessels Name	Dwt YoB Yard	Main Engine	Gear	S/S D/D	Buyer	Seller- Remarks	Price US\$ mil.
E. R. BAYERN	178,978 2010 Hyundai (Gunsan)	MAN-B&W	-	08/2020 10/2018	2 Different Greeks	German Insolvency Administrators. The E. R. Bavaria was sold with an index linked charter until May- June 2017	region 20 each
E. R. BOSTON				06/2020 07/2018			
E. R. BAVARIA	178,338 2010 Hyundai Samho	MAN-B&W	-	02/2020 03/2018			
BAVANG	82,028 2016 Jiangsu New	MAN-B&W	-	- -	Greek	Norwegian BWTS fitted	excess 19
GARV PREM	74,444 2006 Hudong Zhonghua	MAN-B&W	-	- -	-	Auction Sale	4
VIRGINIA	50,175 2001 Mitsui (Chiba)	MAN-B&W	4x30	- -	Chinese	Kassian Maritime	4,6
URAWEE NAREE	28,415 1997 Imabari	B&W	4x30	- -	-	-	2,35

Επιμέλεια Σύνταξης
ΓΙΩΡΓΟΣ ΛΟΓΟΘΕΤΗΣ
CFO
Finance & Research





Π Ρ Ο Σ Ο Χ Η

1) Η εβδομαδιαία αυτή ανασκόπηση αγοραπωλησιών πλοίων, είναι διαθέσιμη επίσης στην ιστοσελίδα μας στο διαδίκτυο με διεύθυνση: <http://www.gmoundreas.gr>

2) Παρακαλούμε σημειώσατε ότι μέρος των παραπάνω πληροφοριών έχουν ληφθεί από διάφορες πηγές, χωρίς να είναι πάντα δυνατός ο έλεγχος της απόλυτης ακρίβειας αυτών.

