



SALE & PURCHASE REPORT

Εβδομάδα

03 έως 09 Οκτωβρίου 2016

Ημερομηνία

12 Οκτωβρίου 2016

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

Με τα έως τώρα δεδομένα από την ετήσια Σύνοδο του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, δεν υπάρχει καμία διάθεση από την Ευρωζώνη, δηλαδή πρωτίστως από την Γερμανία, να θέσει στο τραπέζι το θέμα του Ελληνικού χρέους, παρά την πάγια θέση του ΔΝΤ ότι απαιτείται κούρεμα του Ελληνικού χρέους, το οποίο βάσει εκτιμήσεων τοποθετείται τουλάχιστον στο 30%.

Εν ολίγοις, στα τέλη Νοεμβρίου η έκθεση βιωσιμότητας του ΔΝΤ για το Ελληνικό χρέος προφανώς θα καταλήξει ότι με τις υπάρχουσες παρεμβάσεις δεν είναι βιώσιμο, αναγκάζοντας με αυτό τον τρόπο και την ΕΚΤ να ακολουθήσει αυτή την λογική, με αποτέλεσμα τα Ελληνικά ομόλογα να ενταχθούν στο πρόγραμμα ποσοτικής χαλάρωσης της Κεντρικής Τράπεζας μετά τα μέσα του 2017.

Γεγονός πάντως είναι πως για άλλη μία φορά η λογική των *EconoPolitics* είναι σε απόλυτη εφαρμογή καθώς η ουσία είναι πως μέχρι τις Γερμανικές εκλογές, το Φθινόπωρο του 2017, η Γερμανία δεν υπάρχει περίπτωση να εμπλακεί σε οποιοδήποτε θέμα που αφορά την «διευθέτηση» του Ελληνικού χρέους.

Η πρόσφατη έκθεση του ΔΝΤ, “World Economic Outlook” αναφέρει, αυτά που εδώ και αρκετό διάστημα έχουμε επισημάνει, πως οι ανεπτυγμένες οικονομίες εξακολουθούν να καταγράφουν απογοητευτικές επιδόσεις και η Παγκόσμια Ανάπτυξη βρίσκει στήριξη στις αναδυόμενες οικονομίες. Οι Κεντρικές Τράπεζες διατηρούν τις χαλαρές νομισματικές πολιτικές αλλά χρειάζονται τη βοήθεια των κυβερνήσεων για την ενίσχυση της παραγωγικής δυναμικότητας και την απόκρουση των πληθωριστικών πιέσεων. Το βασικότερο όμως είναι η διαπίστωση ότι η επίμονη οικονομική στασιμότητα, ιδιαίτερα στις ανεπτυγμένες οικονομίες εντείνει τις «λαϊκίστικες εκδηλώσεις» για περιορισμό στο εμπόριο και στη μετανάστευση.

Σε νούμερα, το ΔΝΤ εκτιμά την ανάπτυξη της Παγκόσμιας οικονομίας στο 3,1% φέτος, ίδια με την πρόβλεψη του Ιουλίου, και για το 2017 στο 3,4% κυρίως λόγω της ανάκαμψης των μεγαλύτερων αναδυόμενων αγορών όπως της Ρωσίας και της Βραζιλίας. Οι ανεπτυγμένες οικονομίες θα αναπτυχθούν με μόλις 1,6% το 2016, χαμηλότερα σε σχέση με το 2,1% το 2015 και το 1,8% της πρόβλεψης του Ιουλίου. Υποβαθμίζει την ανάπτυξη των ΗΠΑ στο 1,6% από 2,2% προηγουμένως ενώ για την Ευρωζώνη την τοποθετεί στο 1,7% φέτος και 1,5% το 2017, έναντι 2% το 2015. Για την Ιαπωνία η ανάπτυξη θα είναι υποτονική στο 0,5% φέτος και στο 0,6% του χρόνου και για την Κίνα στο 6,6% φέτος, και 6,2% το 2017 από 6,9% το 2015. Αναφορικά με την Κίνα, αξιολογεί θετικά την προσπάθεια απεξάρτησης της οικονομίας από τις επενδύσεις και τη βιομηχανία και την επικέντρωση προς την κατανάλωση και τις υπηρεσίες αλλά παράλληλα προειδοποιεί ότι η Κυβέρνηση θα πρέπει να λάβει μέτρα για να ελέγξει τον δανεισμό που αυξάνεται με επικίνδυνο ρυθμό, ιδιαίτερα προς τις μη βιώσιμες κρατικά ελεγχόμενες επιχειρήσεις.

Συνολικά για τις αναδυόμενες και αναπτυσσόμενες οικονομίες εκτιμά πως η ανάπτυξη θα επιταχυνθεί για πρώτη φορά σε διάστημα 6 ετών, στο 4,2% το 2016 από 4,1% προηγουμένως και στο 4,6% το 2017, τονίζοντας φυσικά πως οι προοπτικές διαφέρουν ανά χώρα και περιοχή.

Κλείνοντας, προειδοποιεί πως η προβλεπόμενη ανάπτυξη το 2017 θα βρεθεί αντιμέτωπη με πολλές προκλήσεις και κινδύνους, όπως μία απότομη και αρνητική μεταμόρφωση του μοντέλου της οικονομίας της Κίνας, μία απότομη και μεγάλη πτώση των τιμών των εμπορευμάτων, μία σύσφιξη των Παγκόσμιων χρηματοπιστωτικών συνθηκών ή μία μεγάλη ενίσχυση των φραγμών στο Εμπόριο, δηλαδή την αύξηση του προστατευτισμού η οποία πολλάκις έχουμε αναφέρει πως είναι πλέον η νέα τάση.

Την Παρασκευή 07 Οκτωβρίου 2016, ο BDI έκλεισε στις 921 μονάδες, ενώ οι επιμέρους δείκτες και





ο μέσος όρος των ημερησίων εσόδων κυμάνθηκαν ως εξής: BCI στις 2,245 μονάδες με \$ 14,622 την ημέρα, BPI στις 717 μονάδες στα \$ 5,743 την ημέρα, BSI στις 677 μονάδες στα \$ 7,078 την ημέρα και BHSI στις 411 μονάδες, στα \$ 5,952 την ημέρα.

Το **μοτίβο της πορείας του Δείκτη** συνεχίζει και παραμένει το ίδιο καθώς από τα μέσα Σεπτεμβρίου κυμαίνεται μεταξύ των 800 και των 900+ μονάδων, διακύμανση η οποία για άλλη μία φορά οφείλεται καθαρά στα Capes, γεγονός που χαρακτηρίζει την συμπεριφορά της αγοράς σαν “Cape-Coaster”.

Σε διάστημα μίας εβδομάδας, δηλαδή από τις 30 Σεπτεμβρίου έως και την Παρασκευή 07 Οκτωβρίου, ο BDI αυξήθηκε κατά 46 μονάδες, από τις 875 στις 921, όπου τις πρώτες 3 ημέρες είχε πτωτική τάση και τις επόμενες 2 ημέρες ανοδική. Εξετάζοντας του υπό-δείκτες, η πτώση και η άνοδος του Δείκτη όπως προαναφέραμε επικεντρώνεται αποκλειστικά στην πορεία των Capes.

Στην παρούσα φάση, ο μέσος όρος ημερησίων εσόδων των Capes βρίσκεται στα \$ 14,622 την ημέρα, αυξημένος κατά +15% ή \$ 1,912 σε εβδομαδιαία βάση, όταν οι υπόλοιποι υπό-δείκτες έχουν παραμείνει στα ίδια επίπεδα ή έχουν «υποστεί» μία ελαφριά διόρθωση. Συγκεκριμένα, σε εβδομαδιαία βάση, ο ήδη χαμηλός μέσος όρος ημερησίων εσόδων των Panamax μειώθηκε κατά \$ -72, των Supramax μειώθηκε κατά \$ -24 και των Handysize μειώθηκε κατά \$ -142.

Εξετάζοντας τα πολύ πρόσφατα ιστορικά στοιχεία, αναζητώντας την ημερομηνία όπου όλοι οι δείκτες, εκτός των Capes, βρισκόντουσαν στα ίδια περίπου επίπεδα με τα τρέχοντα, καταλήγουμε στις 18 Αυγούστου, 2016 όπου ο BDI ήταν στις 682 μονάδες. Η ειδοποιός διαφορά του τότε με το σήμερα, δηλαδή σε διάστημα 2 μηνών, είναι αποκλειστικά τα Capes (BCI). Στις 18 Αυγούστου ο δείκτης των Capes ήταν στις 852 μονάδες με τον μέσο όρο ημερησίων εσόδων στα \$ 5,962.

Αναφορικά με τα Handysize και τα Supramax, μετά τα ιστορικά χαμηλά του φετινού Φεβρουαρίου, ο ημερήσιος μέσος όρος των Spot Rates του 3^{ου} τριμήνου του 2016 κυμάνθηκε στα \$ 5,500 και \$ 6,710 αντίστοιχα, σηματοδοτώντας αύξηση της τάξης του 22% περίπου για κάθε τύπο πλοίων από τους προαναφερόμενους συγκριτικά με το 2^ο τρίμηνο του έτους, γεγονός που όντως αποδίδεται στην αύξηση του όγκου των μεταφερόμενων φορτίων. Αν όμως συγκρίνουμε το 3^ο τρίμηνο του 2016 σε ετήσια βάση, δηλαδή με το 3^ο τρίμηνο του 2015, σε επίπεδο μέσου όρου Spot Rates για τα Handysize και Supramax, τότε διαπιστώνουμε μείωση -8% και -20% αντίστοιχα, γεγονός που σημαίνει ότι η ναυλαγορά συνεχίζει να παραμένει πιεσμένη.

Στα θετικά της αγοράς, έως τώρα τουλάχιστον, είναι η σχεδόν ολοκληρωτική αποχή των νέων παραγγελιών, καθώς οι συνολικές παραγγελίες σε πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου δεν έχουν ξεπεράσει τις 30 περίπου. Ένας από τους κύριους λόγους για την «απραξία» σε νέες παραγγελίες είναι και το γεγονός ότι οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων έχουν υποστεί μεγαλύτερη μείωση από αυτή των νεότευκτων, οπότε προτιμάται η «επένδυση» σε μεταχειρισμένα. Επί παραδείγματι, η τιμή ενός μεταχειρισμένου 5ετίας Handysize, παρά το γεγονός ότι έχει αυξηθεί κατά 13% από τα χαμηλά του Φεβρουαρίου, κυμαίνεται στα \$ 10,5 εκ. ενώ οι τιμές ενός νεότευκτου, σε γενικές γραμμές, έχουν παραμείνει στα ίδια επίπεδα, περίπου στα \$ 20 εκ.

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

Στα πλοία ξηρού φορτίου έγιναν οι ακόλουθες πράξεις:

☞ Στα Kamsarmax και Panamax, το ‘TEN MARU’ 82.687 DWT (2008 – Tsuneishi Zosen), πουλήθηκε στα \$ 11,2 εκ., το ‘CEMTEX SINCERITY’ 80.531 DWT (1999 – CSBC) πουλήθηκε στα \$ 3,8 εκ., το ‘JIN RUI’ 76.583 DWT (2009 – Imabari Marugame) πουλήθηκε στα \$ 10,6 εκ. και το ‘THEOFANO’ 76.015 DWT (2002 – Tsuneishi Zosen) αγοράστηκε από Έλληνες σε δημοπρασία στα \$ 4,5 εκ.

☞ Στα Supramax και Handymax, το ‘FANTASY STAR’ 56.029 DWT (2005 – Mitsui) χωρίς Grabs, πουλήθηκε στα \$ 8,3 εκ. και το ‘C. FRIEND’ 45.675 DWT (2007 – Tsuneishi) πουλήθηκε στα \$ 2,6 εκ.





⇒ Στα **Handysize**, το 'APELLIS' 33.261 DWT (2010 – Orient) αγοράστηκε από Έλληνες σε auction στο Hong Kong στα \$ 7,2 εκ. περίπου.

Στον τομέα των **tankers** έγιναν οι ακόλουθες πράξεις:

⇒ Στα **Aframax**, το 'LION CITY RIVER' 105.865 DWT (2007 – Namura) πουλήθηκε σε Έλληνες στα \$ 21 εκ.

⇒ Στα **MRs**, το 'STENA IMAGE' 49.750 DWT (2015 – Guangzhou) IMO III, 18 Segregations και Nitrogen Based Inert Gas System, πουλήθηκε με 8 χρόνια Bare Boat στα \$ 37,5 εκ.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Παρά το γεγονός ότι η **προσφορά πλοίων** συνεχίζει και είναι σε **αρκετά ικανοποιητικά επίπεδα**, κυρίως σε **Containers**, η **απόσταση στις τιμές** μεταξύ αυτών που ζητούν οι **Cash Buyers** και αυτές που προσφέρουν οι **End Buyers** - η **διαφορά εκτιμάται στα \$ 10 - \$15/LDT** - είχε σαν **αποτέλεσμα** τον **μειωμένο αριθμό κλεισιμάτων** την προηγούμενη εβδομάδα ενώ η **ζήτηση συνεχίζει να βρίσκεται σε υψηλά επίπεδα**.

Η **Ινδία**, έπειτα από ένα **αγοραστικό ράλι 2 εβδομάδων** όπου έκλεισε τον **μεγαλύτερο αριθμό Containers έβαλε φρένο** την προηγούμενη εβδομάδα καθώς οι **εγχώριες τιμές του σιδήρου** κατά τη διάρκεια της εβδομάδας **μειώθηκαν κατά \$ 22/LDT**. Παρ' όλα αυτά το **αγοραστικό ενδιαφέρον** είναι **αρκετά έντονο** και η **πτώση της ζήτησης** λόγω των τιμών του σιδήρου **εικάζεται** ότι θα είναι **προσωρινή** και η **Ινδία** θα **πρωταγωνιστήσει** και **πάλι** στις **αγορές λίαν συντόμως**.

Το **Μπαγκλαντές**, ενώ **επιδεικνύει αγοραστικό ενδιαφέρον** έμεινε ουσιαστικά **άπραγο** την προηγούμενη εβδομάδα, κυρίως σε **Containers** και **Panamax Bulkers**, καθώς το **ενδιαφέρον του** είναι σε **PCCs** και **Capes**.

Το **Πακιστάν**, τελικά **άρχισε να βελτιώνει τις προσφερόμενες τιμές** πλησιάζοντας τα **επίπεδα του ανταγωνισμού** αλλά συνεχίζει να **παραμένει ιδιαίτερα επιφυλακτικό** στο να προσφέρει λόγω της **μεταβλητότητας της αγοράς**.

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 **502,166 DWT** περίπου, εκ των οποίων το **62% (311,059 DWT)** ήτανε **πλοία ξηρού φορτίου**, το **18% (90,986 DWT)** **δεξαμενόπλοια**, και το **20% (100,121 DWT)** **Containers**.

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

- ⇒ **Ινδία:** Από \$ 275 - \$ 305 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.
- ⇒ **Πακιστάν:** Από \$ 270 - \$ 300 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.
- ⇒ **Μπαγκλαντές:** Από \$ 260 - \$ 290 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.
TEN MARU	82,687 2008 Tsuneishi Zhoushan	MAN-B&W	-	09/2018 -	Songa Bulk	Vessel was purchased by Sellers in March for \$ 7,9 million.	11,2
CEMTEX SINCERITY	80,531 1999 CSBC	B&W	-	- -	Taiwanese	-	3,8
JIN RUI	76,583 2009 Imabari Marugame	MAN-B&W	-	05/2019 05/2017	Hanse Shipping	Jinhui Shipping & Transportation	10,6
THEOFANO	76,015 2002 Tsuneishi Zosen	B&W	-	- -	Greek	Sold at Auction Surveys due 2017	4,5
FANTASY STAR	56,029 2005 Mitsui	MAN-B&W	4x30	- -	Bangladesh	Grabs not included	8,3
C. FRIEND	45,675 1996 Tsuneishi Zosen	B&W	4x30	09/2020 09/2018	-	-	2,6
APELLIS	33,261 2010 Orient	MAN-B&W	4x30	- -	Greek	Auction in Hong Kong	region 7,2

TANKERS							
Vessels Name	Dwt YoB Yard	Main Engine	Tanks	S/S D/D	Buyer	Seller- Remarks	Price US\$ mil.
STENA IMAGE	49,750 2015 Guangzhou	MAN-B&W	16	- -	Japanese	Concordia Maritime 8 yrs Bare Boat. 18 Segregations & Nitrogen Based inert gas system	37,5





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.

