



■ SALE & PURCHASE REPORT

Εβδομάδα

10 έως 16 Οκτωβρίου 2016

Ημερομηνία

19 Οκτωβρίου 2016

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

Και ενώ άλλη μία μάχη είναι έτοιμη να ξεκινήσει στην Αθήνα με στόχο την ολοκλήρωση της 2^{ης} αξιολόγησης έως το τέλος Νοεμβρίου, ήδη έχουν αρχίσει και ακούγονται οι πρώτες εκτιμήσεις ότι η Πορτογαλία, 2 μόλις χρόνια μετά από την έξοδο της από το μνημόνιο, ενδεχομένως θα χρειαστεί ένα δεύτερο πρόγραμμα διάσωσης, δηλαδή ένα 2^ο μνημόνιο.

Την ίδια στιγμή, σιγά-σιγά έχουν αρχίσει και ξανά-βγαίνουν στην επιφάνεια, απόψεις και αναλύσεις που θεωρούν πως είναι πλέον θέμα χρόνου η Ιταλία να εγκαταλείψει την Ευρωζώνη. Πριν μόλις λίγες ημέρες, ο γνωστός οικονομολόγος Hans – Werner Sinn, του γνωστού Γερμανικού Ινστιτούτου Ifo, δήλωσε πως η κατάσταση της οικονομίας της Ιταλίας είναι τόσο απελπιστική με αποτέλεσμα η έξοδος της από την Ευρωζώνη να είναι απλά θέμα χρόνου. Επισήμανε το γεγονός πως η Ιταλική οικονομία συνεχίζει να παράγει 22% λιγότερο από ότι πριν την κρίση ενώ οι πτωχεύσεις αυξάνονται και η ανεργία των νέων είναι στο 40%. Στις εκρηκτικές αυτές συνθήκες να υπενθυμίσουμε με τη σειρά μας ότι οι μισοί από τους Ιταλούς επιθυμούν να βγουν από το Ευρώ, το μεγαλύτερο ποσοστό από όλες τις Ευρωπαϊκές χώρες όπου έχει τεθεί το συγκεκριμένο ερώτημα.

Αναφορικά με τις προσπάθειες της ΕΚΤ για αναθέρμανση της οικονομίας και αύξηση του πληθωρισμού, τα πραγματικά στοιχεία επιβεβαιώνουν αυτό που από την αρχή έχουμε επισημάνει, ότι δηλαδή η ποσοτική χαλάρωση είναι αναγκαία αλλά όχι ικανή συνθήκη για την αντιμετώπιση της κρίσης. Εν ολίγοις το QE από μόνο του, χωρίς διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις και συνεργασία με τις πολιτικές εξουσίες-κυβερνήσεις τόσο σε επίπεδο της κάθε χώρας ξεχωριστά αλλά και συλλογικά, δεν θα έχει τα αναμενόμενα αποτελέσματα ενώ παράλληλα θα θέτει τις βάσεις για την δημιουργία μίας χρηματοπιστωτικής φούσκας.

Άξια προσοχής είναι τα στοιχεία της ΕΚΤ που αναφέρουν ότι για να δημιουργηθεί 1 Ευρώ αύξησης του ΑΕΠ απαιτούνται 18,5 Ευρώ ποσοτικής χαλάρωσης, που σημαίνει ότι περίπου € 80 δισ. κάθε μήνα πάνε χαμένα. Συγκεκριμένα, το 2016 η ΕΚΤ δαπάνησε σχεδόν € 600 δισ. στο πλαίσιο του προγράμματος αγοράς περιουσιακών στοιχείων ύστερα από άλλα € 600 δισ. το 2015 με το τελικό αποτέλεσμα στο ΑΕΠ της Ευρωζώνης να ανέρχεται στα € 31 δισ. Δηλαδή η ΕΚΤ δαπάνησε € 1,25 τρισ. για να πετύχει αύξηση € 31 δισ. του ΑΕΠ!!!

Οι ΗΠΑ, σύμφωνα με την Fitch, βρίσκονται σε καλό δρόμο για να πετύχουν το χαμηλότερο ετήσιο ποσοστό ανάπτυξης από το 2009, υποβαθμίζοντας την πρόβλεψη για την ανάπτυξη το 2016 στο 1,4% από 1,8% που ήταν η προηγούμενη πρόβλεψη, λόγω των προσαρμογών στον πετρελαϊκό τομέα (μείωση των επενδύσεων λόγω της πτώσης των τιμών), την ισχνή εξωτερική ζήτηση και την ανατίμηση του δολαρίου που θα επηρεάσουν αρνητικά την βιομηχανική ζήτηση. Γενικά θεωρεί πως η άνοδος του λαϊκισμού σε πολλές ανεπτυγμένες οικονομίες, αποτελεί τον πρόδρομο για την αύξηση του Εμπορικού Προστατευτισμού ενώ η δυνατότητα των Κεντρικών Τραπεζών να αντιμετωπίσουν τις δυσμενείς για την ανάπτυξη αναταράξεις είναι περιορισμένη. Οι επιπτώσεις των χαμηλών και αρνητικών επιτοκίων στην κερδοφορία των τραπεζών, οι μειώσεις στα έσοδα από τόκους για τους αποταμιευτές και οι στρεβλώσεις στις χρηματοπιστωτικές αγορές, δημιουργούν πολλά ερωτήματα σχετικά με την δυνατότητα των Κεντρικών Τραπεζών να αντιμετωπίσουν τις δυσμενείς για την ανάπτυξη συνθήκες. Η προοπτική για τις ανεπτυγμένες οικονομίες, στην καλύτερη περίπτωση μπορεί να περιγραφεί σαν ένα δρόμο χαμηλής ανάπτυξης. Η ανάπτυξη των ανεπτυγμένων οικονομιών για το διάστημα 2016 – 2018 θα κυμανθεί περί του 1,5% με τα πτωτικά ρίσκα όμως να είναι αυξημένα.

Την Παρασκευή 14 Οκτωβρίου 2016, ο BDI έκλεισε στις 892 μονάδες, ενώ οι επιμέρους δείκτες και ο μέσος όρος των ημερησίων εσόδων κυμάνθηκαν ως εξής: BCI στις 2,018 μονάδες με \$ 12,744 την ημέρα, BPI στις 819 μονάδες στα \$ 6,559 την ημέρα, BSI στις 674 μονάδες στα \$ 7,049 την ημέρα και





BHSI στις 411 μονάδες, στα \$ 5,966 την ημέρα.

Το “Cape Coaster” που αναφέραμε στην τελευταία μας ανασκόπηση, την προηγούμενη εβδομάδα βρέθηκε στην καθοδική του πορεία, όχι όμως σε σημείο που να προκαλεί τον γνωστό ίλιγγο που βιώνουμε κατά την κάθοδο. Η διόρθωση αυτή των Capes, κατά 227 μονάδες ή \$ 1,878 στον μέσο όρο ημερησίων εσόδων εν μέρει αντισταθμίστηκε από την άνοδο των Panamax, καθώς στο διάστημα της εβδομάδας ο υπό-δείκτης BPI αυξήθηκε κατά 102 μονάδες ή \$ 816 σε επίπεδα μέσου όρου ημερησίων εσόδων. Αναφορικά με την πορεία των Supramax και των Handysize για άλλη μία φορά δεν υπήρξε ουσιαστική μεταβολή, με το ύψος των ημερησίων εσόδων να επαρκεί για να καλύψει τα λειτουργικά τους έξοδα αλλά όχι το χρηματοδοτικό κόστος, αν αυτό υπάρχει.

Όσο και αν ακούγεται πλέον τετριμμένο, η διατήρηση του δείκτη περί των 900 μονάδων, συνεχίζει και οφείλεται στην θετική πορεία των εισαγωγών πρώτων υλών από την Κίνα, κυρίως σε Iron Ore και Coal.

Συγκεκριμένα, τον Σεπτέμβριο, οι εισαγωγές Iron Ore από την Κίνα έκλεισαν στο 2^ο ιστορικό ρεκόρ, στους 92,99 εκ. τόνους (το ιστορικό ρεκόρ ήταν τον Δεκέμβριο του 2015 στους 96,27 εκ. τόνους) παρουσιάζοντας αύξηση 6% συγκριτικά με τις συνολικές εισαγωγές του Αυγούστου. Παράλληλα να σημειώσουμε ότι την περίοδο Ιανουαρίου – Σεπτεμβρίου του τρέχοντος έτους, οι εισαγωγές Iron Ore έκλεισαν στους 763 εκ. τόνους σημειώνοντας αύξηση 9,1% σε ετήσια βάση. Στον αντίποδα οι εξαγωγές χάλυβα από την Κίνα τον Σεπτέμβριο μειώθηκαν κατά -2,3% σε μηνιαία βάση, κλείνοντας στους 8,8 εκ. τόνους, αλλά στους πρώτους εννέα μήνες οι εξαγωγές, σε ετήσια βάση, αυξήθηκαν κατά 2,4% φτάνοντας τους 85,12 εκ. τόνους. Οφείλουμε να επιστημονοποιήσουμε ότι ένα από τα βασικά κίνητρα για την αύξηση των εισαγωγών ήταν και η πτώση της τιμής του σιδηρομεταλλεύματος τον Σεπτέμβριο συγκριτικά με τον Αύγουστο, πτώση που υπολογίζεται περίπου στο 6%. Εικάζεται όμως ότι οδεύοντας προς το τέλος του χρόνου, η ζήτηση για Iron Ore θα αρχίσει να φθίνει, λόγω και της πτώσης της δραστηριότητας στον κατασκευαστικό κλάδο, καθώς ο χειμώνας θα κάνει την εμφάνισή του.

Θετική πορεία όμως είχαν και οι εισαγωγές Coal από την Κίνα, παρά την γενικότερη πολιτική της Κίνας για μεταστροφή σε καθαρότερες πηγές ενέργειας. Οι εισαγωγές Coal τον Σεπτέμβριο έκλεισαν στους 24,26 εκ. τόνους, περίπου 33% αυξημένες από τον αντίστοιχο μήνα του 2015 λόγω ότι η Κυβέρνηση έκλεισε αρκετά εγχώρια ορυχεία, αναγκάζοντας με αυτό τον τρόπο τους παραγωγούς ενέργειας και σιδηρομεταλλεύματος να απευθυνθούν στις εξωτερικές αγορές. Να σημειώσουμε ότι τον Αύγουστο οι εισαγωγές ήταν υψηλότερες του Σεπτεμβρίου, στους 26 εκ. τόνους, σημειώνοντας το υψηλότερο ρεκόρ των 2 περίπου τελευταίων ετών. Αναφορικά με το outlook της πορείας των εισαγωγών σε Coal από την Κίνα, οι πρώτες εκτιμήσεις κάνουν λόγο για πτώση κατά τη διάρκεια του Οκτωβρίου, γεγονός που οφείλεται και πάλι σε Κυβερνητική παρέμβαση καθώς το Πεκίνο έχει αρχίσει και επιτρέπει και πάλι την αύξηση της εγχώριας παραγωγής λόγω ότι τα αποθέματα έχουν φτάσει σε ιδιαίτερα χαμηλά σημεία ενώ οι τιμές του εμπορεύματος έχουν αρχίσει και έχουν ανοδικές τάσεις.

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

Στα πλοία ξηρού φορτίου έγιναν οι ακόλουθες πράξεις:

⇒ Στα Capes, το ‘OCEAN CRESCENT’ 174.222 DWT (2007 – Shanghai Waigaoqiao), πουλήθηκε σε Έλληνες στα \$ 12 εκ.

⇒ Στα Kamsarmax και Panamax, το ‘UNITED SERENITY’ 82.533 DWT (2009 – Oshima) πουλήθηκε σε Έλληνες στα \$ 12,3 εκ., το ‘GODAVARI’ 74.456 DWT (2007 – Hudong) πουλήθηκε στα \$ 6,2 εκ. και το ‘EVER LEADER’ 73.965 DWT (1999 – Tsuneishi) πουλήθηκε σε Κινέζους στα \$ 4,1 εκ.





⇒ Στα **Supramax** και **Handysize**, το ‘**CLEMENTINE**’ 50.238 DWT (2004 – Mitsui) πουλήθηκε στα \$ 6,7 εκ., το ‘**DUBAI FAITH**’ 45,681 DWT (1996 – Hashihama Zosen) πουλήθηκε στα \$ 2,1 εκ. και το ‘**KARSIYAKA**’ 45.547 DWT (1999 – Tsuneishi Zosen) πουλήθηκε στα \$ 3,05 εκ.

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

⇒ Στα **Panamax**, το ‘**JACQUES JACOB**’ 71.345 DWT (2000 – 3. Maj Brod.) πουλήθηκε στα \$ 7.25 εκ.

⇒ Στα **MRs**, το ‘**HUGLI SPIRIT**’ 46.889 DWT (2005 – Hyundai Mipo) IMO III, πουλήθηκε στα χαμηλά \$ 13 εκ.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Αβεβαιότητα έχει αρχίσει και επικρατεί στην αγορά αναφορικά με τα επίπεδα των τιμών, με αποτέλεσμα το χάσμα των προσφερόμενων τιμών μεταξύ των **Cash Buyers** και των **End Buyers** να μεγαλώνει. Στην παρούσα φάση, οι **End Buyers** δυσκολεύονται να βρουν ανταπόκριση στις τιμές που ζητάνε, για αγορές που έκαναν σε υψηλότερα επίπεδα και όπως όλα δείχνουν, λίαν συντόμως, θα αναγκαστούν να πουλήσουν σε χαμηλότερα επίπεδα από αυτά που αγόρασαν ή στην καλύτερη περίπτωση σε επίπεδα **Break Even**. Αυτό φυσικά θα έχει σαν αποτέλεσμα την περαιτέρω πτώση των τιμών το επόμενο διάστημα.

Η **Ινδία**, παρά την μεγάλη μεταβλητότητα στις εγχώριες τιμές του σιδήρου, συνεχίζει να πρωταγωνιστεί στην αγορά ιδιαίτερα σε **Containers**, αλλά όπως προαναφέραμε η προοπτική για τις προσφερόμενες τιμές από τους **End Users** είναι μάλλον αρνητική δεδομένης της υπέρ-προσφοράς τονάζ, την μεταβλητότητα των τιμών του σιδήρου αλλά και τις επερχόμενες αργίες του **Diwali**.

Το **Μπαγκλαντές**, δείχνει ενδιαφέρον μόνο για **Capes**, καθώς στα **Containers** δεν μπορεί να ανταγωνιστεί τις τιμές της **Ινδίας**, αλλά γενικά το ενδιαφέρον του είναι περιορισμένο καθώς αρκετά διαλυτήρια συνεχίζουν να έχουν υψηλό αριθμό αποθεμάτων από αγορές που έλαβαν χώρα ακόμη και πριν ή και κατά την διάρκεια των μουσώνων.

Το **Πακιστάν**, έχοντας χάσει την αγορά το τελευταίο διάστημα λόγω των μη ανταγωνιστικών προσφερόμενων τιμών, ενδεχομένως με την αβεβαιότητα και μεταβλητότητα που επικρατεί στην **Ινδία** να προσπαθήσει να καλύψει το κενό, ακόμη και σε **Containers**, αλλά φυσικά σε χαμηλότερα επίπεδα τιμών.

Η **Κίνα**, συνεχίζει να απέχει από την αγορά παρά το γεγονός ότι οι τιμές είχαν ανοδική τάση, καθώς μέχρι το τέλος του 2017 θα υφίσταται το πρόγραμμα των επιδοτήσεων για τις κρατικές εταιρείες.

Ο συνολικός αριθμός των διαλύσεων την τελευταία εβδομάδα ήταν 1,006,746 DWT περίπου, εκ των οποίων το 64% (645,339 DWT) ήταν πλοία ξηρού φορτίου, το 5% (47,076 DWT) δεξαμενόπλοια, και το 31% (314,331 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 \$ 180 - \$ 185 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.
OCEAN CRESCENT	174,222 2007 Shanghai Waigaoqiao	MAN-B&W	-	- -	Greek	Japanese	12
UNITED SERENITY	82,533 2009 Oshima	MAN-B&W	-	- -	Greek	United Ocean	12,3
GODAVARI	74,456 2007 Hudong Zhonghua	MAN-B&W	-	07/2017 -	-	-	6,2
EVER LEADER	73,965 1999 Tsuneishi	B&W	-	03/2019 03/2017	Chinese	-	4,1
CLEMENTINE	50,238 2004 Mitsui	B&W	4x30	06/2019 06/2017	-	-	6,7
DUBAI FAITH	45,681 1996 Hashihama Zosen	B&W	4x30	- -	Indonesian	-	2,1
KARSIYAKA	45,547 1999 Tsuneishi Zosen	B&W	4x30	12/2008 12/2006	U.A.E	-	3,05

TANKERS							
Vessels Name	Dwt YoB Yard	Main Engine	Tanks	S/S D/D	Buyer	Seller- Remarks	Price US\$ mil.
JACQUES JACOB	71,345 2000 3. Maj Brod.	Sulzer	10	03/2020 10/2018	Far East	Ernst Jacob Coated	7,25
HUGLI SPIRIT	46,889 2005 Hyundai Mipo	B&W	12	05/2020 05/2020	Champion Tankers	Teekay IMO III	Low Mid 13





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.

