



■ SALE & PURCHASE REPORT

Εβδομάδα

17 έως 23 Οκτωβρίου 2016

Ημερομηνία

26 Οκτωβρίου 2016

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

Το Ελληνικό ζήτημα βρίσκεται εν εξελίξει, με την 2^η αξιολόγηση να έχει ήδη ξεκινήσει και το θέμα της ρύθμισης του Χρέους να βρίσκεται μεν πάνω στο τραπέζι, τραπέζι όμως που αποδεικνύεται να είναι αρκετά υψηλό και περιστρεφόμενο, δυσκολεύοντας με αυτόν τον τρόπο την οποιαδήποτε απόφαση εν μέσω των αντικρουόμενων απόψεων μεταξύ των κυρίων παικτών, δηλαδή της Γερμανίας, του ΔΝΤ αλλά και της ΕΚΤ.

Αναφορικά με την ΕΚΤ, στην τελευταία της έρευνα σχετικά με τον πληθωρισμό και την ανάπτυξη στην Ευρωζώνη, επισημαίνει πως οι πολιτικές εξελίξεις στην Ευρώπη και το αποτέλεσμα του Βρετανικού δημοψηφίσματος για την αποχώρηση της Βρετανίας από την Ε.Ε θεωρούνται ως καθοδικοί κίνδυνοι, καθώς θα επηρεάσουν αρνητικά την αναμενόμενη ανάπτυξη. Συνολικά η ΕΚΤ, μειώνει τις προβλέψεις για τον πληθωρισμό για το 2016 και για το 2018, αλλά «αναβαθμίζει» τις εκτιμήσεις της για την ανάπτυξη. Συγκεκριμένα προβλέπει πως ο πληθωρισμός στην Ευρωζώνη θα φτάσει στο 0,2% φέτος, στο 1,2% το 2017 και στο 1,4% το 2018. Σχετικά με την ανάπτυξη, την τοποθετεί στο 1,6% φέτος, 1,4% για το 2017 και 1,5% για το 2018.

Εν ολίγοις, τα στοιχεία από την ΕΚΤ δεν μπορούμε να τα χαρακτηρίσουμε και ιδιαίτερα ενθαρρυντικά, δεδομένου και του εύθραυστου outlook που οφείλεται στην αβεβαιότητα των πολιτικών εξελίξεων που αντίστοιχα θα επηρεάσουν και την οικονομική πολιτική. Υπό αυτό το πρίσμα, η χρονική επέκταση του προγράμματος ποσοτικής χαλάρωσης από την ΕΚΤ, μάλλον μοιάζει με μονόδρομο και οι πληροφορίες αναφέρουν πως στην κρίσιμη συνεδρίαση της Τράπεζας στις 8 Δεκεμβρίου είναι σίγουρο ότι θα αποφασισθεί η επέκταση του προγράμματος και κάποιοι εικάζουν ότι η επέκταση θα συνεχισθεί για ακόμη 15 μήνες, δηλαδή έως τον Ιούνιο του 2018. Να υπενθυμίσουμε πως με τα υφιστάμενα δεδομένα η λήξη του προγράμματος είναι προγραμματισμένη για τα τέλη Μαρτίου του 2017.

Στα της Ασίας, η οικονομία της Κίνας το 3^ο τρίμηνο του έτους αναπτύχθηκε με ρυθμό 6,7%, αλλά να επισημάνουμε πως ο ρυθμός αυτός επιτεύχθηκε χάρη στις γνωστές κρατικές παρεμβάσεις όπως για παράδειγμα την διευκολυντική πιστωτική πολιτική, την αύξηση των κυβερνητικών δαπανών για υποδομές και την αύξηση των πωλήσεων κατοικιών, παρεμβάσεις όμως που ναι μεν συντηρούν την οικονομία αλλά λειτουργούν σε βάρος των αναγκαίων μεταρρυθμίσεων για την εξυγίανση της οικονομίας. Το γεγονός πάντως είναι ότι όπως όλα δείχνουν η Κίνα θα καταφέρει να πετύχει τον στόχο για ανάπτυξη 6,5% ή και λίγο υψηλότερα χωρίς όμως αυτό να σημαίνει πως το θέμα του χρέους - εταιρικού, των δήμων και περιφερειών - ή το σκιώδες τραπεζικό σύστημα δεν παραμένουν να αποτελούν ένα δισεπίλυτο παζλ που κάποια στιγμή θα δημιουργήσει τριγμούς. Στα πρόσφατα αρνητικά της Κίνας, οι εξαγωγές σημείωσαν κατακόρυφη πτώση τον Σεπτέμβριο σε ετήσια βάση, σημειώνοντας πτώση -10% ύστερα από πτώση -2,8% τον Αύγουστο, σηματοδοτώντας τον 6^ο συνεχόμενα πτωτικό μήνα, γεγονός που σε μεγάλο βαθμό οφείλεται στην ασθενή Παγκόσμια ζήτηση. Παράλληλα, οι εισαγωγές τον Σεπτέμβριο μειώθηκαν -1,9% σε ετήσια βάση ενώ οι εκτιμήσεις έκαναν λόγο για αύξηση 1%.

Αντίστοιχη πορεία είχαν και οι εξαγωγές της Ιαπωνίας οι οποίες μειώθηκαν για 12^ο συνεχόμενο μήνα τον Σεπτέμβριο κατά -6,9% σε ετήσια βάση, ύστερα από μείωση -9,6% τον Αύγουστο λόγω του ισχυρού Yen. Την ίδια στιγμή, οι εισαγωγές μειώθηκαν -16,3% σε σχέση με το προηγούμενο έτος, σημειώνοντας 21 μήνες συνεχόμενης πτώσης.

Την Παρασκευή 21 Οκτωβρίου 2016, ο BDI έκλεισε στις 842 μονάδες, ενώ οι επιμέρους δείκτες και ο μέσος όρος των ημερησίων εσόδων κυμάνθηκαν ως εξής: BCI στις 1,575 μονάδες με \$ 9,659 την





ημέρα, BPI στις 915 μονάδες στα \$ 7,324 την ημέρα, BSI στις 700 μονάδες στα \$ 7,320 την ημέρα και BHSI στις 427 μονάδες, στα \$ 6,221 την ημέρα.

Αντιστροφή των δεδομένων στην πορεία του Δείκτη βιώσαμε την τελευταία εβδομάδα, καθώς τα Capes βρέθηκαν σε διορθωτική πορεία ενώ οι υπόλοιποι κλάδοι/υποδείκτες κινήθηκαν σε θετικά επίπεδα, με το καθαρό αποτέλεσμα όμως για τον συνολικό Δείκτη BDI να είναι αρνητικό.

Ανατρέχοντας στα πρόσφατα ιστορικά στοιχεία και συγκεκριμένα στην ίδια ακριβώς ημερομηνία το 2015, διαπιστώνουμε ότι τότε ήταν που ξεκίνησε η πρωτική πορεία του BDI η οποία μας οδήγησε στο ιστορικό χαμηλό των 290 μονάδων στις 10 Φεβρουαρίου του 2015.

Σε καμία περίπτωση δεν αναμένουμε να δούμε και πάλι τον Δείκτη να «φλερτάρει» με το ιστορικό χαμηλό, αλλά το να γυρίσει σε μία διορθωτική πορεία το θεωρούμε πολύ πιθανό. Όπως πολλές φορές έχουμε επισημάνει, παραθέτοντας τα επίσημα στοιχεία από τους Διεθνείς οργανισμούς, η ανάπτυξη του Παγκόσμιου Εμπορίου τουλάχιστον για το 2017 θα είναι για άλλη μία χρονιά «προβληματική». Αναφορικά με την ανάπτυξη του World Seaborne Trade για τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου το 2016, η αύξηση θα είναι της τάξης του 1%, από τους 4,819 εκ. τόνους το 2015 στους 4,861 εκ. τόνους.

Από πλευράς προσφοράς, στις αρχές του 2015 το Orderbook ήταν στους 170,4 εκ. DWT και η χρονιά έκλεισε με αύξηση τονάζ της τάξης του 2,4%. Αντίστοιχα, στις αρχές του 2016 το Orderbook ήταν στους 126,6 εκ. DWT με τις εκτιμώμενες παραδόσεις για το έτος στους 92,7 εκ. DWT. Σήμερα το Orderbook στέκεται στους 100,8 εκ. DWT με τις εκτιμώμενες παραδόσεις για το υπόλοιπο του έτους στους 37 εκ. DWT. Η προβλεπόμενη ανάπτυξη τονάζ για το σύνολο του έτους υπολογίζεται στο 1,8% περίπου ενώ αξίζει να σημειώσουμε ότι για το 2017 οι προγραμματισμένες παραδόσεις υπολογίζονται στους 38,2 εκ DWT δηλαδή το 1/3 από το σύνολο των προγραμματισμένων παραδόσεων του 2016.

Καθοριστικός παράγοντας για την πορεία της ναυλαγοράς το 2017 θα είναι η πορεία της προσφοράς. Αξίζει να επισημάνουμε ότι το 2016 θα χαρακτηριστεί σαν η χρονιά με το ιστορικό ρεκόρ στις μη παραδόσεις (Non-Delivery) σε όλους των κλάδους των πλοίων. Αν εξετάσουμε την διαφορά μεταξύ του Orderbook και των αναγνωρισμένων παραδόσεων για όλους τους κλάδους των πλοίων, από τις αρχές του έτους έως σήμερα, το ποσοστό των μη εκτελεσμένων παραδόσεων ανέρχεται στο 41% όταν πριν την κρίση, το 2007, ήταν στο 7% και αμέσως μετά την κρίση, το 2009, στο 33%. Όσον αφορά τον κλάδο των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, οι μη εκτελεσμένες παραδόσεις το 2015 έφτασαν στο 42%, ενώ για το 2016, από τις αρχές του έτους έως σήμερα το ποσοστό είναι στο 50%.

Παράλληλα, το θετικό στοιχείο στην αγορά είναι ο ιδιαίτερα μικρός όγκος των νέων παραγγελιών, καθώς το 2016, έως σήμερα, το σύνολο των παραγγελιών σε αριθμό πλοίων ανέρχεται στα 38 όταν το 2015 οι συνολικές παραγγελίες έκλεισαν στα 354 πλοία.

Αντίθετα με τον αμελητέο αριθμό παραγγελιών, ιδιαίτερα αυξημένο είναι το ενδιαφέρον για τις αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων, καθώς σύμφωνα με τα έως τώρα στοιχεία ο αριθμός των πράξεων φέτος είναι ήδη μεγαλύτερος από αυτόν για το σύνολο του έτους το 2015. Συγκεκριμένα το 2015 άλλαξαν χέρια 456 (35,123,000 DWT) πλοία συνολικής αξίας \$ 6.2 δισ., όταν μέχρι σήμερα το 2016 έχουν γίνει 485 πράξεις (34,852,000 DWT) αξίας \$ 3,9 δισ., γεγονός που αντικατοπτρίζει και την πτώση των τιμών οι οποίες στην παρούσα φάση βρίσκονται στα ίδια επίπεδα σχεδόν με αυτά του τέλους του 2015.

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

Στα πλοία ξηρού φορτίου έγιναν οι ακόλουθες πράξεις:

☞ Στα Panamax, το 'FUTURE' 72.893 DWT (1999 – Samsung), πουλήθηκε σε Κινέζους στα \$ 3,9 εκ. και το 'RED QUEEN' 76.572 DWT (2005 – Sasebo) πουλήθηκε σε Έλληνες στα χαμηλά \$ 6 εκ.





⇒ Στα **Supramax**, το 'STAR MANX' 58.133 DWT (2009 – Tsuneishi) πουλήθηκε στα \$ 12 εκ. περίπου, το 'FLAG MERSINIDI' 56.754 DWT (2012 – Cosco Cuangdong), Dolphin 57, πουλήθηκε στα \$ 8,5 εκ. και το 'FALCON TRADER' 54.924 DWT (2009 – Oshima) πουλήθηκε στα υψηλά \$ 11 εκ.

⇒ Στα **Handysize**, το 'IS TRINITY' 28.306 DWT (2009 – Imabari) πουλήθηκε στα \$ 6,5 εκ.,

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

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Το μειωμένο αγοραστικό ενδιαφέρον από τους **End Buyers** ήταν το κύριο χαρακτηριστικό της εβδομάδας που μας πέρασε, παρά το γεγονός ότι τα αποθέματα των διαλυτηρίων έχουν αρχίσει και παρουσιάζουν πτώση, ενώ παράλληλα η προσφορά των πλοίων έχει αρχίσει και φθίνει με εξαίρεση τα **Containers**. Βρισκόμαστε δηλαδή στο ίδιο σημείο που έχουμε ξαναζήσει και στο παρελθόν, όπου οι αγορές των **Cash Buyers** το τελευταίο διάστημα βασίστηκαν αν όχι σε σπέκουλα τουλάχιστον σε προσδοκίες για βελτίωση της αγοράς και στην παρούσα φάση οι **End Buyers** δεν ανταποκρίνονται σε αυτά τα επίπεδα των τιμών.

Στην **Ινδία**, η πτώση των τιμών του σιδήρου σε συνδυασμό με τις επερχόμενες αργίες του **Diwali** οι οποίες θα ολοκληρωθούν στο τέλος της πρώτης εβδομάδας του **Νοεμβρίου** δεν άφησαν κανένα περιθώριο για ένδειξη αγοραστικού ενδιαφέροντος από τους **End Buyers**.

Στο **Μπαγκλαντές**, οι **End Users** βρίσκονται σε στάση αναμονής καθώς και εδώ οι εγχώριες τιμές του σιδήρου παρουσίασαν πτωτικές τάσεις, ενώ παράλληλα το ενδιαφέρον για **Containers** τα οποία κυριαρχούν στην αγορά είναι αρκετά περιορισμένο λόγω του βυθίσματος των πλοίων.

Το **Πακιστάν**, ήταν η πιο δραστήρια αγορά την προηγούμενη εβδομάδα, ύστερα από μεγάλο διάστημα μειωμένης ζήτησης και αναμένουμε να δούμε αν αυτή η τάση θα συνεχιστεί δεδομένου ότι η τάση στις προσφερόμενες τιμές από τους ανταγωνιστές **End Buyers** της **Ινδίας** είναι πτωτική.

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 ήτανε **905,054 DWT** περίπου, εκ των οποίων το **46%** (**415,682 DWT**) ήτανε πλοία ξηρού φορτίου, το **38%** (**346,083 DWT**) δεξαμενόπλοια, και το **16%** (**143,289 DWT**) **Containers**.

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

- ⇒ **Ινδία:** Από \$ 260 - \$ 290 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.
- ⇒ **Πακιστάν:** Από \$ 275 - \$ 305 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.
- ⇒ **Μπαγκλαντές:** Από \$ 270 - \$ 300 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.
- ⇒ **Κίνα:** Από \$ 190 - \$ 195 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.
FUTURE	72,893 1999 Samsung	B&W	-	- -	Chinese	-	3,9
RED QUEEN	76,572 2005 Sasebo	B&W	-	01/2020 12/2017	Greek	Japanese	Low 6
STAR MANX	58,133 2009 Tsuneishi	MAN-B&W	4x30	- -	-	-	region 12
FLAG MERSINIDI	56,754 2012 Cosco Guangdong	MAN-B&W	4x30	- -	Tomini Shipping	Dolphin 57	8,5
FALCON TRADER	54,924 2009 Oshima	MAN-B&W	4x30	01/2019 01/2017	-	Nisshin Shipping	high 11
IS TRINITY	28,306 2009 Imabari	MAN-B&W	4x30	- -	-	-	6,5

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.

