



## # SALE & PURCHASE REPORT

Εβδομάδα

31 Οκτωβρίου έως 06 Νοεμβρίου 2016

Ημερομηνία

09 Νοεμβρίου 2016

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

Όσο περνάει ο καιρός τόσο και πιο φανερό γίνεται ότι την περίοδο που διανύουμε και για το επόμενο χρονικό διάστημα, ίσως και χρόνια, οι οικονομίες των χωρών και κατ' επέκταση της Παγκόσμιας οικονομίας θα καθορίζονται πρωτίστως από τις πολιτικές εξελίξεις. Στα των δικών μας, οι τελευταίες πολιτικές εξελίξεις, δηλαδή ο ανασχηματισμός, εκτός από την εσωτερική κατανάλωση, είναι αυτές που θα καθορίσουν και την διαπραγματεύση με τους Θεσμούς που ήδη βρίσκεται σε εξέλιξη. Γεγονός πάντως είναι ότι το Ελληνικό ζήτημα έχει αποκτήσει πλέον αρκετά στοιχεία γραφικότητας, τολμώντας μάλιστα να πούμε ότι στην παρούσα φάση αποτελεί τον μικρότερο πονοκέφαλο για την Ευρωζώνη.

Την ίδια στιγμή, όσο πλησιάζουμε στην κρίσιμη ημερομηνία της 4<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου όπου θα εξαχθεί το σημαντικό δημοψήφισμα στην Ιταλία για την αναθεώρηση του Συντάγματος τόσο και πιο έντονες γίνονται οι εικασίες για το ενδεχόμενο εξόδου της Ιταλίας από την Ευρωζώνη, το λεγόμενο Italexit. Το Ινστιτούτο Έρευνας της Αγοράς Sentix που καταγράφει πόσο πιθανό θεωρούν οι χρηματαγορές το ενδεχόμενο να εγκαταλείψει ένα κράτος-μέλος της Ευρωζώνης το κοινό νόμισμα σε διάστημα ενός έτους, τον Οκτώβριο και για πρώτη φορά κατέγραψε ότι η έξοδος της Ιταλίας, της 3<sup>ης</sup> μεγαλύτερης οικονομίας της Ευρωζώνης, είναι πιο πιθανή από αυτή της Ελλάδας. Συγκεκριμένα οι επενδυτές τοποθετούν τον κίνδυνο του Italexit στο 9,9% και του Grexit στο 8,5%.

Παράλληλα, να επισημάνουμε και την αύξηση της αβεβαιότητας που επικρατεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση σχετικά με το Brexit μετά και την απόφαση του Ανώτατου Δικαστηρίου, το οποίο έκρινε ότι μόνο το κοινοβούλιο έχει την εξουσία να δώσει το έναυσμα για την έναρξη της διαδικασίας του Brexit, φέρνοντας σε δύσκολη θέση την Βρετανή Πρωθυπουργό που συνεχίζει να επιμένει ότι η εξουσία της κυβέρνησης νομιμοποιείται να εφαρμόσει τη βούληση του λαού.

Φυσικά το άμεσο ενδιαφέρον επικεντρώνεται στην ήδη τρέχουσα εκλογική διαδικασία στις Ηνωμένες Πολιτείες, όπου παρά το γεγονός ότι οι δημοσκοπήσεις δίνουν προβάδισμα στην Clinton, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η αναμέτρηση θα κριθεί στο «νήμα».

Σε επίπεδο Ευρωζώνης, θετικά ακούμε τα αποτελέσματα του Οκτωβρίου για τον δείκτη μεταποίησης ο οποίος έκλεισε στις 53,5 μονάδες, καταγράφοντας υψηλό 33 μηνών. Ταυτόχρονα ο υπό-δείκτης για την παραγωγή ενισχύθηκε στο 54,6 φτάνοντας στο υψηλότερο σημείο από τον Απρίλιο του 2014. Όπως προαναφέραμε, θετικά εκλαμβάνουμε τις ανωτέρω επιδόσεις, αλλά αναμένουμε να διαπιστώσουμε αν θα υπάρξει συνέχεια ή τουλάχιστον σταθεροποίηση σε αυτά τα επίπεδα, καθώς όπως όλοι επισημαίνουν το οικονομικό περιβάλλον στην Ευρωζώνη είναι εύθραυστο και ευμετάβλητο.

Στον αντίποδα, στην Γερμανία, η ασθενής ζήτηση τόσο στην εγχώρια όσο και στην αγορά από το εξωτερικό, είχε σαν αποτέλεσμα την όχι αναμενόμενη πτώση των βιομηχανικών παραγγελιών τον Σεπτέμβριο. Συγκεκριμένα οι βιομηχανικές παραγγελίες μειώθηκαν κατά -0,6% σε μηνιαία βάση, έναντι της αναμενόμενης αύξησης του 0,3%, από τους αναλυτές. Η εγχώρια ζήτηση μειώθηκε κατά -1.1% και η ζήτηση από το εξωτερικό κατά -0,3%. Από τις χώρες της Ευρωζώνης, η ζήτηση για τα Γερμανικά προϊόντα μειώθηκε κατά -4,5%.

Στην Κίνα, ο PMI υπηρεσιών τον Οκτώβριο έκλεισε σε υψηλό 4 μηνών, στις 52,4 μονάδες και οι εταιρείες παροχής υπηρεσιών ανακοίνωσαν ταχύτερη αύξηση των νέων παραγγελιών και αύξησαν τις θέσεις εργασίας για 2<sup>ο</sup> συνεχόμενο μήνα.

Την Παρασκευή 04 Νοεμβρίου 2016, ο BDI έκλεισε στις 855 μονάδες, ενώ οι επιμέρους δείκτες και ο μέσος όρος των ημερησίων εσόδων κυμάνθηκαν ως εξής: BCI στις 1,593 μονάδες με \$ 10,141 την





ημέρα, BPI στις 885 μονάδες στα \$ 7,078 την ημέρα, BSI στις 716 μονάδες στα \$ 7,490 την ημέρα και BHSI στις 433 μονάδες, στα \$ 6,282 την ημέρα.

Όπως είχαμε επισημάνει την προηγούμενη εβδομάδα, η σταθεροποίηση της ναυλαγοράς σε μετριοπαθή επίπεδα με κύριο παράγοντα για οποιαδήποτε αυξομείωση του BDI την πορεία των Capes, δηλαδή την «όρεξη» της Κίνας για εισαγωγές, είναι το χαρακτηριστικό των τελευταίων τουλάχιστον 2 μηνών. Δεδομένων των θεμελιωδών μεγεθών, όπου το Outlook της Παγκόσμιας Οικονομίας και άρα και του Παγκόσμιου Εμπορίου τείνει προς το αρνητικό και σε συνδυασμό με την προσφορά τονάζ η οποία μειώνεται με φθίνουσα πορεία - οι νέες παραγγελίες είναι «αμελητέες» αλλά από την άλλη οι διαλύσεις το τελευταίο διάστημα επιδεικνύουν πτωτικές τάσεις – επιβεβαιώνουν ότι η ουσιαστική ανάκαμψη θα χρειαστεί αρκετό διάστημα για να συντελεστεί. Να υπενθυμίσουμε ότι υπάρχουν αναλύσεις από μεγάλους οίκους που τοποθετούν την πραγματική βελτίωση της αγοράς σε περίπου 2 χρόνια, αλλά θεωρούμε ότι είναι πρόωμο ακόμη να προβούμε σε τόσο μακροπρόθεσμες προβλέψεις.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις, οι εισαγωγές Iron Ore από την Κίνα για το 2016, όπως όλα δείχνουν θα ξεπεράσουν το ένα δισεκατομμύριο τόνους, σηματοδοτώντας ιστορικό ρεκόρ, καθώς η ιδιαίτερα αυξημένη ζήτηση για χάλυβα δημιούργησε την αύξηση της ζήτησης για καλύτερης ποιότητας σιδηρομεταλλεύματος που μόνο από εισαγωγές μπορεί να καλυφθεί.

Τον Σεπτέμβριο οι εισαγωγές Iron Ore της Κίνας αυξήθηκαν κατά 8% σε ετήσια βάση, στους 92,99 εκατομμύρια τόνους, σημειώνοντας το υψηλότερο επίπεδο του 2016 και το 2<sup>ο</sup> ιστορικό επίπεδο. Οι συνολικές εισαγωγές του τελευταίου 12μήνου (Σεπτέμβριος του 2015 με Σεπτέμβριο του 2016) έφτασαν στους 1,017 δις. τόνους παρουσιάζοντας αύξηση 10% με το αντίστοιχο προηγούμενο 12μηνο. Όπως όλα δείχνουν το μοτίβο αυτό μάλλον θα συνεχιστεί και τους υπόλοιπους μήνες του έτους, όπου εκτιμάται ότι στο σύνολο του έτους οι εισαγωγές θα υπερβούν τους 1 δις. τόνους, λαμβάνοντας υπόψη ότι τους πρώτους 9 μήνες του έτους οι συνολικές εισαγωγές έκλεισαν στους 763 εκ. τόνους.

Υπάρχουν βέβαια και κάποιοι ενδοιασμοί για την επαλήθευση των ανωτέρω εκτιμήσεων οι οποίοι βασίζονται στο γεγονός ότι τα αποθέματα Iron Ore στα λιμάνια είναι αυξημένα κατά 20% σε ετήσια βάση και ενδεχομένως το επόμενο διάστημα να υπάρξει πτώση της ζήτησης.

Σύμφωνα με την J.P Morgan Securities, η ζήτηση ξηρού φορτίου σε τονομίλια (Dry Bulk Ton-Mile Demand) από την Κίνα είναι αυξημένη κατά 10% σε ετήσια βάση τους τελευταίους 12 μήνες. Ο όγκος των εισαγωγών Iron Ore είναι αυτός που έχει τον πρωταρχικό ρόλο στην αύξηση της ζήτησης καθώς περίπου το 88% των Κινεζικών τονομιλίων ξηρού φορτίου προέρχεται από αυτό. Παράλληλα επισημαίνεται ότι οι εισαγωγές σε Coal έχουν αρχίσει και δείχνουν σημάδια βελτίωσης ενώ ταυτόχρονα και οι εισαγωγές σε Bauxite και Soybeans είναι σε θετικά επίπεδα. Εν ολίγοις επιβεβαιώνει αυτό που προαναφέραμε, δηλαδή ότι η Κίνα ουσιαστικά είναι αυτή που συντηρεί τον Δείκτη και κυρίως τα Capes, καθώς και η J.P Morgan αναφέρει πως η όποια άνοδος του Δείκτη κυρίως οφείλεται στα Capes τα οποία έχουν την μεγαλύτερη «έκθεση» στην μεταφορά του Iron Ore.

Τέλος η Drewry, εκτιμά ότι τα ναύλα για Βραζιλία – Κίνα και Αυστραλία – Κίνα θα δείξουν τάσεις βελτίωσης το επόμενο διάστημα, αλλά η επιστροφή των δεμένων (Laid-up) πλοίων στην αγορά θα «φρενάρει» την αναμενόμενη βελτίωση.

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

Στα πλοία ξηρού φορτίου έγιναν οι ακόλουθες πράξεις:

⇒ Στα Capes, το 'GRAIN TRADER' 179.332 DWT (2012 – Sundong), πουλήθηκε σε Έλληνες στα \$ 23 εκ.

⇒ Στα Panamax, το 'PAN UNO' 75.955 DWT (2001 – Kanasashi) πουλήθηκε στα \$ 4.65 εκ.





⇒ Στα **Supramax**, το 'CS AZALEA', το 'CS DAISY' το 'CS CHAMP' και το 'CS BRAVE' 57.000 DWT (2010 – Zhejiang Zhenghe) πουλήθηκαν στα χαμηλά \$ 7 εκ. το κάθε ένα.

⇒ Στα **Handysize**, τα 'RAINBOW HARMONY' 35.105 DWT (2009 – Hexing) και το 'RAINBOW LUCKY' 33.478 DWT (2010 – Qidong Daoda), πουλήθηκαν enbloc σε Έλληνες στα \$ 10 εκ. περίπου.

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

⇒ Στα **VLCC**, το 'DHT CHRIS' 309.285 DWT (2001 – Hyundai), πουλήθηκε στα \$ 23,7 εκ. και το 'FRONT CENTURY' 299.998 DWT (1998 – Hyundai) πουλήθηκε στα \$ 20,6 εκ.

⇒ Στα **Suezmax**, τα 'GANGES SPIRIT' και το 'YAMUNA SPIRIT' 159.453 DWT (2002 – Hyundai) πουλήθηκαν στην New Shipping, κάτω από \$ 17 εκ. το κάθε ένα.

⇒ Στα **LR1**, το 'ICE BASE' 63.605 DWT (2008 – STX Jinhae) πουλήθηκε στα \$ 17 εκ.

⇒ Στα **Products**, το 'PACIFIC MARCHIONESS' και το 'PACIFIC DUCHESS' 46.697 DWT (2009 – Hyundai Mipo) αγοράστηκαν enbloc, πάνω από τα \$ 38 εκ.

## ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Με υποτονικούς ρυθμούς κινήθηκε το αγοραστικό ενδιαφέρον την προηγούμενη εβδομάδα σε όλες τις περιοχές και το ατύχημα στο Πακιστάν που στοίχισε την ζωή τουλάχιστον 18 ανθρώπων, επιδείνωσε περαιτέρω την κατάσταση. Ανεξαρτήτως όμως του συμβάντος στο Πακιστάν, το κύριο χαρακτηριστικό ήταν το μειωμένο ενδιαφέρον από τους **End Buyers** ενώ αντιθέτως υπάρχουν **Cash Buyers** οι οποίοι δεν πτοούνται και συνεχίζουν να προβαίνουν σε αγορές, ιδιαίτερα για **Containers** και συγκεκριμένα **Panamax Containers**, σε τιμές όμως που δεν συμβαδίζουν με αυτές των **End Buyers**.

Η **Ινδία**, παρά το γεγονός ότι βρίσκεται εν μέσω αργιών για τις εκδηλώσεις του **Diwali** και παράλληλα συνεχίζει να αντιμετωπίζει τα γνωστά προβλήματα μεταβλητότητας στις εγχώριες τιμές του σιδήρου, ουσιαστικά είναι η μόνη αγορά που εκδηλώνει κάποιο αγοραστικό ενδιαφέρον.

Το **Μπαγκλαντές**, απείχε από την αγορά την προηγούμενη εβδομάδα, γεγονός που οφείλεται όχι μόνο στο ατύχημα στο Πακιστάν και στις αργίες στην **Ινδία** αλλά και στην μείωση της προσφοράς πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου στα οποία δείχνει προτίμηση.

Το **Πακιστάν**, ύστερα από το ατύχημα ουσιαστικά σταμάτησε την οποιαδήποτε δραστηριότητα μέχρι να γίνει η έρευνα, να βρεθούν οι αιτίες για την πρόκληση του ατυχήματος και ενδεχομένως να ληφθούν κάποια νέα μέτρα.

Η **Κίνα**, συνεχίζει το πρόγραμμα των επιδοτήσεων για τις κρατικές εταιρείες, αλλά όσο μικραίνει η διαφορά στις προσφερόμενες τιμές με τις ανταγωνίστριες χώρες, αυξάνονται οι πιθανότητες να τη δούμε να επιστρέφει στην αγορά.

Ο συνολικός αριθμός των διαλύσεων την τελευταία εβδομάδα ήτανε 377,312 DWT περίπου, εκ των οποίων το 19% (73,210 DWT) ήτανε πλοία ξηρού φορτίου, το 0% (0 DWT) δεξαμενόπλοια, και το 81% (304,102 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 \$ ? - \$ ? για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.





- ⇒ **Μπαγκλαντές:** Από \$ 270 - \$ 300 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.
- ⇒ **Κίνα:** Από \$ 200 - \$ 210 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.

## ΠΙΝΑΚΕΣ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ

<b>BULK CARRIERS</b>							
Vessels Name	Dwt YoB Yard	Main Engine	Gear	S/S D/D	Buyer	Seller- Remarks	Price US\$ mil.
<b>GRAIN TRADER</b>	179,322 2012 Sundong	B&W	-	S/S passed	Greek	<b>Nishin Shipping</b>	<b>23</b>
<b>PAN UNO</b>	75,955 2001 Kanasashi	MAN-B&W	-	- -	Chinese	-	<b>4,65</b>
<b>CS AZALEA</b>	57,000 2010 Zhejiang Zhenghe	MAN-B&W	4x36	-	-	<b>Chang Myung</b>	<b>low 7 per vessel</b>
<b>CS DAISY</b>							
<b>CS CHAMP</b>							
<b>CS BRAVE</b>							
<b>RAINBOW HARMONY</b>	35,105 2009 Hexing	MAN-B&W	4x30	09/2019 08/2017	Greek	-	<b>enbloc region 10</b>
<b>RAINBOW LUCKY</b>	33,478 2010 Qidong Daoda	Wartsila		02/2020 02/2017			

<b>TANKERS</b>							
Vessels Name	Dwt YoB Yard	Main Engine	Tanks	S/S D/D	Buyer	Seller- Remarks	Price US\$ mil.
<b>DHT CHRIS</b>	309,285 2001 Hyundai (Ulsan)	B&W	15	- -	Chinese Storage Buyers. Agritrade Resources	<b>DHT Holdings</b>	<b>23,7</b>
<b>FRONT CENTURY</b>	299,998 1998 Hyundai	MAN-B&W	15	07/2018	Chinese Storage Buyers. Kunlun Holdings	<b>Ship Finance International</b>	<b>20,6</b>
<b>GANGES SPIRIT</b>	159,453 2002 Hyundai	B&W	12	04/2017 04/2017	New Shipping	<b>Teekay</b>	<b>Below 17 each</b>





<b>YAMUNA SPIRIT</b>				06/2017 06/2017			
<b>ICE BASE</b>	63,605 2008 STX (Jinhae)		MAN-B&W	04/2018 05/2018	-	<b>European Buyers Class 1A</b>	<b>17</b>
<b>PACIFIC MARCHIONESS</b>	46,697 2009	MAN-B&W	12	-	-	<b>Japanese Class III</b>	<b>enbloc excess 38</b>
<b>PACIFIC DUCHESS</b>	Hyundai Mipo			-			

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.

