



■ SALE & PURCHASE REPORT

Εβδομάδα

21 έως 27 Νοεμβρίου 2016

Ημερομηνία

30 Νοεμβρίου 2016

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

Νέα πρόσθετα μέτρα, κόκκινες γραμμές, συμμετοχή ή μη του ΔΝΤ στο πρόγραμμα, είναι, για άλλη μία φορά, τα τρέχοντα θέματα που απασχολούν τις διαπραγματεύσεις της Ελλάδας με τους Θεσμούς με στόχο το κλείσιμο της 2^{ης} αξιολόγησης στο Eurogroup της 5^{ης} Δεκεμβρίου, όπου ο απώτερος στόχος φυσικά είναι η έναρξη των συζητήσεων για την διευθέτηση του χρέους, δηλαδή για επιμήκυνση και ρύθμιση των επιτοκίων. Η συμφωνία μπορεί να επιτευχθεί με την προϋπόθεση ότι η Ελλάδα θα υιοθετήσει τις υποχρεώσεις που θα προκύπτουν από αυτή και οι οποίες συνδέονται με την λήψη μέτρων που θα διασφαλίζουν για μία τετραετία την επίτευξη του στόχου πρωτογενών πλεονασμάτων της τάξης του 3% - 3,5% του ΑΕΠ.

Την ίδια στιγμή οι προκριματικές εκλογές στη Γαλλία ανέδειξαν ως νικητή τον ιδιαίτερα «συντηρητικό» Francois Fillon, ο οποίος προσέλυσε προσωπικότητες της ακροδεξιάς καθώς και στελέχη ακροδεξιών ομάδων, βασιζόμενος σε ένα πρόγραμμα το οποίο χαρακτηρίζεται σαν ριζοσπαστικά φιλελεύθερο και που σε αρκετά σημεία ταυτίζεται με αυτό της Marine Le Pen ή ακόμη και με του Trump. Οι πρώτες εκτιμήσεις μετά την εκλογή του Fillon, είναι ότι θα καταφέρει τελικά να κερδίσει και τις Προεδρικές εκλογές τον Απρίλιο του 2017 ενάντια στην Marine Le Pen.

Φυσικά η επόμενη κρίσιμη ημερομηνία για την Ευρωζώνη είναι η 4^η Δεκεμβρίου, όπου θα λάβουν χώρα δύο γεγονότα, το Δημοψήφισμα για την Συνταγματική αναθεώρηση στην Ιταλία και οι Προεδρικές εκλογές στην Αυστρία, με το πρώτο να μονοπωλεί το ενδιαφέρον, καθώς ο Πρωθυπουργός Matteo Renzi σε περίπτωση ήττας έχει αφήσει να εννοηθεί ότι θα παραιτηθεί, γεγονός που θα δημιουργήσει πολιτική και κατ' επέκταση οικονομική κρίση.

Αναφορικά με την οικονομία της Ιταλίας, η οποία είναι η 3^η μεγαλύτερη οικονομία στην Ευρωζώνη, αντιμετωπίζει προβλήματα λόγω χαμηλής παραγωγικότητας, νεποτισμού και διαφθοράς, ενώ η ανάπτυξη βρίσκεται σε υπερβολικά χαμηλά επίπεδα και το 2017 αναμένεται να φθάσει μόλις στο 0,9%. Το σημαντικότερο πρόβλημα είναι ωστόσο το δημόσιο χρέος της χώρας, το οποίο είναι 133% του ΑΕΠ, το δεύτερο σε ύψος μετά το ελληνικό, ενώ παράλληλα τα κόκκινα δάνεια στην κατοχή των ιταλικών τραπεζών φθάνουν τα 300 δισεκατομμύρια. Εκ των πραγμάτων λοιπόν, τυχόν κλυδωνισμοί στην Ιταλία σίγουρα θα επιφέρουν αρνητικές επιπτώσεις σε όλη στην Ευρωζώνη με ειδοποιό διαφορά ότι στην περίπτωση της, λόγω μεγέθους της οικονομίας, δεν θα μπορούσε να εφαρμοστεί ένα πακέτο στήριξης όπως στην περίπτωση της Ελλάδας, της Ιρλανδίας ή της Πορτογαλίας.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον είχε η πρόσφατη ανακοίνωση του ΟΟΣΑ, η οποία συμπίπτει με την άποψη που έχουμε εκφράσει εδώ και αρκετούς μήνες, δηλαδή ότι η νομισματική χαλάρωση ενώ είναι αναγκαία δεν είναι ικανή συνθήκη για επανεκκίνηση της οικονομίας και το επόμενο συνδυαστικό «μέτρο» θα πρέπει να είναι η αύξηση των κρατικών δαπανών. Συγκεκριμένα ο ΟΟΣΑ αναφέρει πως οι κυβερνήσεις θα πρέπει να επωφεληθούν από το ιδιαίτερα χαμηλό κόστος δανεισμού, να αυξήσουν τις επενδυτικές δαπάνες και να μειώσουν την φορολογία. Χαρακτηριστικά αναφέρει πως οι περισσότερες κυβερνήσεις έχουν περιθώριο να αυξήσουν τις δαπάνες κατά μισή ποσοστιαία μονάδα του ΑΕΠ για 3-4 χρόνια, χωρίς να διακινδυνεύσουν τα ήδη υψηλά χρέη τους. Σαν παράδειγμα χρησιμοποιεί τις ΗΠΑ, επισημαίνοντας πως η πιθανή στροφή προς μία επεκτατική δημοσιονομική πολιτική, δηλαδή η πολιτική Trump, θα παράσχει στήριξη στην οικονομική ανάπτυξη, όπου η τόνωση θα μπορούσε να είναι αρκετά μεγάλη και να οδηγήσει σε πτώση του κρατικού χρέους σε σχέση με το ΑΕΠ!

Την Παρασκευή 25 Νοεμβρίου 2016, ο BDI έκλεισε στις 1,181 μονάδες, ενώ οι επιμέρους δείκτες και ο μέσος όρος των ημερησίων εσόδων κυμάνθηκαν ως εξής: BCI στις 2,263 μονάδες με \$ 14,882 την ημέρα, BPI στις 1,389 μονάδες στα \$ 11,083 την ημέρα, BSI στις 908 μονάδες στα \$ 9,498 την ημέρα.





και BHSI στις 520 μονάδες, στα \$ 7,363 την ημέρα.

Οριακή πτώση του Δείκτη έλαβε χώρα την προηγούμενη εβδομάδα, χάνοντας 78 μονάδες, αποκλειστικά και μόνο από την πτώση των Capes (BCI), καθώς τα Panamax (BPI), τα Supramax (BSI) και τα Handysize (BHSI) κινήθηκαν θετικά.

Αν εστιάσουμε στα τρέχοντα επίπεδα του μέσου όρου ημερησίων εσόδων, διαπιστώνουμε ότι τα έσοδα των πλοίων δύναται να καλύψουν τα λειτουργικά έξοδα των πλοίων και χρηματοδοτικό κόστος, γεγονός που αποτιμάται θετικά αλλά δεν αναιρεί τα προβλήματα του κλάδου τα οποία έχουν συσσωρευθεί από την υπό-απόδοση της αγοράς εδώ και αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα, κυρίως σε εταιρείες οι οποίες είναι εκτεθειμένες σε τραπεζικό δανεισμό (σχεδόν όλες δηλαδή) ή για να είμαστε πιο ακριβής το μέγεθος της έκθεσης σε τραπεζικό δανεισμό.

Όπως έχουμε προαναφέρει, αν και αρχικά υπήρχε η διάθεση από τις τράπεζες να στηρίζουν τις εταιρείες, η παρατεταμένη κρίση στην ναυλαγορά σε συνδυασμό με τα ενδογενή τραπεζικά προβλήματα, σκλήρυνε την στάση των τραπεζών, έχοντας σαν αποτέλεσμα την εφαρμογή των covenants, την δυσκολία σε αναδιαρθρώσεις και φυσικά τον περιορισμό στην έκδοση νέων δανείων.

Η κρίσιμη ερώτηση λοιπόν και το μεγάλο ζητούμενο είναι αν τα χειρότερα πέρασαν και η αγορά από εδώ και στο εξής, δεδομένης και της θετικής της πορείας τον τελευταίο μήνα, θα συνεχίσει να κινείται με θετικό πρόσημο. Όπως πάντα συμβαίνει και ιδιαίτερα στην ναυτιλία οι απόψεις δίστανται και αυτή η διάσταση είναι άλλωστε που σε αρκετές περιπτώσεις καθορίζει και την στρατηγική μιας εταιρείας και κατ' επέκταση, εκ του αποτελέσματος, την επιτυχία της στρατηγικής.

Στην παρούσα φάση τα θετικά στοιχεία της αγοράς, τα οποία κυρίως προέρχονται από τα θεμελιώδη που αφορούν αποκλειστικά τον κλάδο και «ελέγχονται» από τους συμμετέχοντες, είναι η ουσιαστική αποχή στον τομέα των νέων παραγγελιών (τουλάχιστον ακόμη), η χαμηλή αύξηση τονάζ συγκριτικά με το 2015 (έως τώρα βρίσκεται στο 1,9% περίπου) και η θετική πορεία των διαλύσεων, η οποία όμως όπως όλα δείχνουν δεν θα πιάσει τον αρχικά εκτιμώμενο στόχο των 40 εκ. DWT περίπου, δεδομένου ότι έως τώρα έχουν διαλυθεί 27.6 εκ. DWT και για το υπόλοιπο του έτους εκτιμάται ότι η πορεία θα είναι πτωτική. Παράλληλα, να επισημάνουμε για πολλοστή φορά, την θετική επιρροή της Κίνας το τελευταίο διάστημα λόγω της αύξηση των εισαγωγών σε πρώτες ύλες, γεγονός που εκτενώς έχουμε τεκμηριώσει στις τελευταίες ανασκοπήσεις.

Στον αντίποδα, τα θεμελιώδη της Παγκόσμιας οικονομίας και του Παγκόσμιου εμπορίου από τα οποία άμεσα εξαρτάται και η πορεία της ναυτιλίας, προμηνύουν αν όχι αρνητικές εξελίξεις τουλάχιστον στασιμότητα με κύριο χαρακτηριστικό την έντονη μεταβλητότητα χαρακτηριζόμενη από καθοδικές τάσεις. Μέχρι στιγμής οι προβλέψεις για το Παγκόσμιο εμπόριο είναι ιδιαίτερα μετριοπαθείς και αν υλοποιηθούν οι πολιτικές προστατευτισμού, οι οποίες ήδη έχουν αυξητική τάση, τότε τα αποτελέσματα θα είναι αρνητικά.

Όπως έχουμε επισημάνει στο παρελθόν, η ναυτιλία είναι ένας ιδιαίτερα παγκοσμιοποιημένος, πολύ-παραγοντικός κλάδος, και εκτός από τα εγγενή στοιχεία που πρέπει να εξετάζονται, ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται και στους «εξωγενείς» παράγοντες που προαναφέραμε.

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

Στα πλοία ξηρού φορτίου έγιναν οι ακόλουθες πράξεις:

⇒ Στα Supramax, το 'TENKI MARU' 58.693 DWT (2009 – Tsuneishi Zhousan), πουλήθηκε στα \$ 12 εκ. περίπου, το 'K. AMBER' και το 'K. CORAL' 58.015 DWT (2010 – Sinopacific) πουλήθηκαν Enbloc στα υψηλά \$ 17 εκ., το 'NEMTAS-4' 56.023 DWT (2005 – Mitsui) πουλήθηκε στα \$ 8,75 εκ. και το 'RHL CATALINA' 53,553 DWT (2002 – Iwagi Zosen) αγοράστηκε στα \$ 4,8 εκ.

⇒ Στα Handymax και στα Handysize, το 'MARIANTHI' 48.104 DWT (2003 – Oshima) πουλήθηκε





στα \$ 5,5 εκ., το ‘MAPLE FORTITUDE’ 32.491 DWT πουλήθηκε στα \$ 5,8 εκ., το ‘SANTA PACIFIC’ 28.520 DWT (2000 – Imabari) αγοράστηκε σε auction στα \$ 3,2 εκ. και το ‘LAKE ARAFURA’ πουλήθηκε στα χαμηλά \$ 4 εκ.

Στον τομέα των tankers έγιναν οι ακόλουθες πράξεις:

⇒ Στα AFRAMAX, το ‘BRITISH CURLEW’ 114.809 DWT (2004 – Samsung) και το ‘BRITISH MERLIN’ 114.761 DWT (2003 – Samsung) πουλήθηκαν en bloc σε Έλληνες στα \$ 29,3 εκ.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

«Προβληματική» ήταν η προηγούμενη εβδομάδα, καθώς η Ινδία, λόγω της απόσυρσης των μεγάλων χαρτονομισμάτων και το Πακιστάν, λόγω του ατυχήματος, συνεχίζουν να απέχουν από την αγορά, αφήνοντας ουσιαστικά το Μπαγκλαντές σαν την μόνη επιλογή, το οποίο εκμεταλλεζόμενο την κατάσταση επιδεικνύει ιδιαίτερα επιλεκτική αγοραστική διάθεση κυρίως σε πλοία που γεωγραφικά πρόσκεινται σε αυτό. Παράλληλα να επισημάνουμε την συνεχιζόμενη υπέρ-προσφορά Containers, όλο και πιο νέων σε ηλικία, καθώς την τελευταία εβδομάδα καταγράφηκε η πώληση ενός 7 ετών Container και συγκεκριμένα του “India Rickmers” 50.574 DWT, ενώ παράλληλα η προσφορά των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου έχει μειωθεί σημαντικά, λόγω της βελτίωσης της ναυλαγοράς.

Η Ινδία, όπως προαναφέραμε, θα χρειαστεί κάποιο διάστημα για να επανέλθει στην αγορά λόγω της αναστάτωσης που προκάλεσε το μέτρο της απόσυρσης των «μεγάλων» χαρτονομισμάτων σε μία προσπάθεια καταπολέμησης της μαύρης αγοράς.

Το Μπαγκλαντές, είναι η μόνη ανοικτή αγορά στην παρούσα φάση και εκμεταλλεύεται την κατάσταση προσφέροντας σε πλοία της επιλογής του τόσο σε τύπο πλοίων και τονάζ, κυρίως για πλοία που γεωγραφικά βρίσκονται στην περιοχή του.

Στο Πακιστάν, η απαγόρευση των δραστηριοτήτων λόγω του ατυχήματος συνεχίζει και υφίσταται τη στιγμή, όπως αναφέραμε και την προηγούμενη εβδομάδα, υπάρχουν μερικοί End Buyers διατεθειμένοι να αγοράσουν και μάλιστα σε αρκετά ανταγωνιστικές τιμές, καθώς παρατηρείται έλλειψη πρώτων υλών στην εγχώρια χαλυβουργία με αποτέλεσμα την αύξηση των τιμών των Steel Plates.

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 415,301 DWT περίπου, εκ των οποίων το 59% (243,919 DWT) ήτανε πλοία ξηρού φορτίου, το 0% (0 DWT) δεξαμενόπλοια, και το 41% (171,382 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 \$ 280 - \$ 310 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.
- ⇒ Κίνα: Από \$ 210 - \$ 220 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.
TENKI MARU	58,693 2009 Thuneishi Zhoushan	MAN-B&W	4x30	- -	-	Kambara	region 12
K. AMBER	58,015 2010 Sinopacific Dayang	MAN-B&W	4x36	- -	-	SK Shipping	en bloc high 17
K. CORAL				- -			
NEMTAS-4	56,023 2005 Mitsui (Tamano)	MAN-B&W	4x30	- -	-	Mitsui 56	region 8,75
RHL CATALINA	53,553 2002 Iwagi Zosen	MAN-B&W	4x30	05/2017 01/2017	-	-	4,8
MARIANTHI	48,104 2003 Oshima	MAN-B&W	4x30	05/2018 05/2018	-	-	5,5
MAPLE FORTITUDE	32,491 2011 Taizhou Maple	MAN-B&W	4x30	- -	Eitzen	Chinese	5,8
SANTA PACIFIC	28,520 2000 Imabari	B&W	4x30	- -	-	Auction	3,2
LAKE ARAFURA	28,471 2001 Kandia Zosensho	B&W	4x30	11/2017 11/2017	-	-	low 4

TANKERS							
Vessels Name	Dwt YoB Yard	Main Engine	Tanks	S/S D/D	Buyer	Seller- Remarks	Price US\$ mil.





BRITISH CURLEW	114,809 2004 Samsung	B&W	12	01/2019 02/2017	Greek	BP	en bloc 29,3
BRITISH MERLIN	114,761 2003 Samsung			07/2018 06/2018			

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.

