



■ SALE & PURCHASE REPORT

Εβδομάδα

28 Νοεμβρίου έως 04 Δεκεμβρίου 2016

Ημερομηνία

07 Δεκεμβρίου 2016

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

Κατά σειρά προτεραιότητας, τα ανοιχτά μέτωπα της Ευρώπης μετά και τις εξελίξεις του Σαββατοκύριακου είναι οι πολιτικές εξελίξεις στην Ιταλία, μετά και την επικράτηση του «Όχι» στο δημοψήφισμα, οι οποίες θα έχουν τεράστιο αντίκτυπο στις οικονομικές εξελίξεις και ιδιαίτερα στον Τραπεζικό κλάδο, ο οποίος είναι σε διαδικασία ανεύρεσης κεφαλαίων για την διάσωση του καθώς έρχονται στο προσκήνιο οι αδυναμίες των τραπεζών που αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα λόγω του ύψους των μη εξυπηρετούμενων δανείων και της χαμηλής τους κερδοφορίας.

Το αμέσως επόμενο θέμα είναι η συνέχιση των διαπραγματεύσεων της Ελλάδας με τους Θεσμούς, όπου όπως όλα δείχνουν θα χρειαστεί και ένα έκτακτο Eurogroup κατά τη διάρκεια του Δεκεμβρίου για να ολοκληρωθεί η αξιολόγηση, χωρίς όμως να αποκλείεται και το ενδεχόμενο να φτάσουμε έως και τον Ιανουάριο του Νέου Έτους καθώς η διευθέτηση - επιμήκυνση του χρέους αποτελεί σημείο τριβής μεταξύ του ΔΝΤ και των Θεσμών.

Το τελευταίο θέμα που απασχόλησε την Ευρώπη ήταν οι εκλογές στην Αυστρία, όπου όλοι αξιολόγησαν θετικά την ήττα του Εθνικιστικού κόμματος και την νίκη του κόμματος των Πρασίνων, «εκπροσωπούμενο» από τον Alexander Van der Bellen. Διαβάζοντας όμως προσεκτικά τα αποτελέσματα των εκλογών, παρά την ήττα του ακροδεξιού Norbert Hofer, η ερμηνεία είναι ότι οι Εθνικιστές έλαβαν το ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό του 46-47% και χρειάστηκε η συσπείρωση όλων των συστημικών κομμάτων για να επιτευχθεί αυτή η νίκη. Εν ολίγοις, το δεδομένο ότι στην Αυστρία πρώτο κόμμα είναι αυτό των Εθνικιστών συνεχίζει και είναι γεγονός, όπως γεγονός είναι ότι αυτό πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη από την πολιτική ελίτ της Ευρώπης, όπου η αντίθεση στην ευρύτερη πολιτική που ακολουθεί εκφράζεται πλέον ανοιχτά και δυναμικά με αντισυστημικό τρόπο.

Προς το παρόν όμως το φλέγον ζήτημα, στον απόηχο του Ιταλικού δημοψηφίσματος, είναι οι εξελίξεις στον εύθραυστο τραπεζικό κλάδο της Ιταλίας. Το κουβάρι των εξελίξεων θα ξετυλιχτεί από την 3^η μεγαλύτερη τράπεζα, την Monte dei Paschi di Siena, η οποία κατέχει πολύ μεγάλο αριθμό κόκκινων δανείων και έχει στόχο έως το τέλος του έτους την ανεύρεση € 5 δις. για να μην καταρρεύσει. Δεδομένων των εξελίξεων, αναμένουμε να δούμε κατά πόσο θα κλονιστεί η εμπιστοσύνη των επενδυτών που ενδεχομένως να συμμετείχαν στην «ανακεφαλαιοποίηση» της τράπεζας, καθώς ακόμη 7 Ιταλικές τράπεζες είναι ένα βήμα πριν την κατάρρευση εκ των οποίων οι 4 από αυτές ήδη είναι σε πρόγραμμα διάσωσης αλλά συνεχίζουν να αντιμετωπίζουν μεγάλα προβλήματα.

Σύμφωνα με την ΕΚΤ, οι Ιταλικές τράπεζες συνολικά έχουν τον μεγαλύτερο αριθμό κόκκινων δανείων, € 360 δις., αριθμός ο οποίος αντιστοιχεί στο ένα τρίτο των 990 δις. κόκκινων δανείων των 124 μεγάλων τραπεζών της Ευρωζώνης. Το πρόβλημα δε γίνεται πιο περίπλοκο αν λάβουμε υπόψη ότι τα Ιταλικά νοικοκυριά έχουν στην κατοχή τους τραπεζικά ομόλογα ύψους € 170 δις. οπότε σε περίπτωση κατάρρευσης Ιταλικής τράπεζας, το ενδεχόμενο της λογικής του Bail In θα πλανάται πάνω από τα κεφάλια τους, καθώς η κρατική παρέμβαση για διάσωση των προβληματικών τραπεζών δεν αποτελεί εύκολη λύση, καθώς θα αύξανε το Δημόσιο χρέος το οποίο ήδη βρίσκεται στο δυσθεώρητο ποσοστό του 133% του ΑΕΠ.

Τα προβλήματα των Ιταλικών τραπεζών θα αυξήσουν την μεταβλητότητα των αγορών, επηρεάζοντας και άλλες Ευρωπαϊκές τράπεζες, και δεν αποκλείεται το ενδεχόμενο να βρεθούν πάλι στο προσκήνιο η Deutsche Bank, η Commerzbank, η RBS και η UBS που ήδη είναι σε δύσκολη θέση. Την Παρασκευή 02 Δεκεμβρίου 2016, ο BDI έκλεισε στις 1,198 μονάδες, ενώ οι επιμέρους δείκτες και ο μέσος όρος των ημερησίων εσόδων κυμάνθηκαν ως εξής: BCI στις 2,193 μονάδες με \$ 14,061 την ημέρα, BPI στις 1,508 μονάδες στα \$ 12,029 την ημέρα, BSI στις 921 μονάδες στα \$ 9,634 την ημέρα.





και BHSI στις 543 μονάδες, στα \$ 7,691 την ημέρα.

Στασιμότητα του Δείκτη περί των **1,200 μονάδων** και **αντιστροφή** της «απόδοσης των υποδεικτών» είναι το κύριο χαρακτηριστικό της αγοράς τις τελευταίες ημέρες, καθώς τα **Capes (BCI)** έχουν μπει σε μία **πρωτική διορθωτική πορεία**, ενώ οι **υπόλοιποι τύποι πλοίων**, δηλαδή τα **Panamax, Supramax και Handysize** κινούνται με **θετικό πρόσημο**. Ανεξαρτήτως της «κατανομής» των υποδεικτών, το γεγονός είναι πως ο **BDI** δείχνει να **παρουσιάζει**, στην παρούσα φάση, **ισχυρά σημεία αντίστασης**, τόσο **καθοδικά όσο και ανοδικά**, περί των **1,200 μονάδων**.

Γεγονός είναι πως σε **διάστημα 10 μηνών**, από τις 10 Φεβρουαρίου που έκλεισε σε ιστορικό χαμηλό στις 290 μονάδες έως σήμερα, ο **BDI** έχει **παρουσιάσει άνοδο 300% περίπου**. Η **θετική μεταβολή** του δείκτη κατά τη διάρκεια του έτους και κυρίως το τελευταίο διάστημα έχει **δημιουργήσει μία θετική ψυχολογία** στην αγορά, γεγονός που **αντικατοπτρίζεται** και από το **αγοραστικό ενδιαφέρον** για πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, αλλά και από την **αύξηση των τιμών**.

Σε **πρόσφατο άρθρο** που δημοσιεύθηκε στο **Reuters** αναφέρει ότι οι **πωλήσεις μεταχειρισμένων πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου**, σε αριθμό, το **2016** έφτασαν σε **υψηλό δευτέρω**, με τους **Κινέζους** να επιδεικνύουν **μεγάλο αγοραστικό ενδιαφέρον** κυρίως για **πλοία άνω των 10 ετών**. Αναφέρει πως στην παρούσα φάση είναι **προτιμότερη και πιο συμφέρουσα η αγορά ενός μεταχειρισμένου πλοίου συγκριτικά με την παραγγελία ενός νεότευκτου**, λόγω των χαμηλών τιμών των μεταχειρισμένων και γι' αυτό το λόγο τους **πρώτους 8 μήνες** του έτους οι **παραγγελίες νεότευκτων πλοίων** έκλεισαν σε **ιστορικό χαμηλό ρεκόρ της τελευταίας 35ετίας**. Αναφορικά με την αγορά, εστιάζει στο γεγονός των **μειωμένων-ελάχιστων παραγγελιών** σε **συνδυασμό** με τον **υψηλό αριθμό διαλύσεων** όπου το **1^ο εξάμηνο** του έτους έκλεισαν σε **ιστορικό ρεκόρ** και τα οποία αξιολογεί σαν **θετικά σημεία** για την **ανάκαμψη της αγοράς**. Χωρίς αμφιβολία τα **στοιχεία** αυτά **όντως** είναι **θετικά** αλλά **οφείλουμε να επισημάνουμε την φθίνουσα πορεία των διαλύσεων** τους **τελευταίους μήνες** που **διέψευσε** τις **εκτιμήσεις** για **ιστορικό ρεκόρ** του 2016. Σύμφωνα με τα **στοιχεία** μας, το **2015** **διαλύθηκαν 30,5 εκ. DWT** συγκριτικά με **27,8 εκ. DWT** για τους **11 μήνες** του 2016.

Με **αφορμή το άρθρο** και αναφορικά με τις **αγοραπωλησίες**, να **επισημάνουμε** πως ο **αριθμός των μεταχειρισμένων πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου** που **άλλαξε χέρια** έως την **τελευταία εβδομάδα** του **Νοεμβρίου**, **ανέρχεται στα 589 πλοία**, **συνολικής αξίας περίπου \$ 5,35 δισ.** με τους **Έλληνες πλοιοκτήτες** να είναι αυτοί που για άλλη μία φορά έχουν **την πρωτιά** στις αγορές μεταχειρισμένων πλοίων. Συγκεκριμένα έως και τις **25 Νοεμβρίου**, **εταιρείες Ελληνικών συμφερόντων αγόρασαν 198 πλοία**, **αξίας \$ 2,2 δισ. περίπου**, όταν οι **Κινέζοι** που βρίσκονται στη **2^η θέση** αγόρασαν **97 πλοία αξίας 610 εκ. περίπου**. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω στοιχεία, ο **μέσος όρος τιμής** για την **αγορά πλοίων** από τους **Έλληνες** είναι **\$ 11,1 εκ.** ενώ για τους **Κινέζους** στα **\$ 6,3 εκ.** Συμπερασματικά, καταλήγουμε ότι οι **Έλληνες πλοιοκτήτες**, εκτός ότι **αγόρασαν υπέρ-διπλάσιο αριθμό πλοίων από τους Κινέζους** που βρίσκονται στη **2η θέση**, **επικεντρώθηκαν σε αγορές νεότερων πλοίων**

Σχετικά με την αγορά, αν και το τελευταίο διάστημα έχει **βελτιωθεί**, οι **κίνδυνοι παραμένουν**, καθώς για το **2016** η **αύξηση του τονάζ** θα είναι στο **2% περίπου**, **διπλάσια από την αύξηση των φορτίων (Seaborne Trade)** που θα **κλείσει στο 1%**. Εν ολίγοις **χρειάζεται περαιτέρω αύξηση των διαλύσεων**, **συνεχιζόμενη αποχή από τις παραγγελίες** και **αύξηση του Παγκόσμιου Εμπορίου** για να μιλάμε με **σιγουριά για βιώσιμη ανάκαμψη του κλάδου**.

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

Στα πλοία ξηρού φορτίου έγιναν οι ακόλουθες πράξεις:

➤ Στα **Kamsarmax**, το **'EPSON TRADER'** 82.656 DWT (2007 – Tsuneishi Zosen) με early charter free delivery, Surveys due και Class Recommendations, πουλήθηκε στα **\$ 10,8 εκ. περίπου** και το **'ANTONIS'** 81.510 DWT (2013 – SPP Sacheon) πουλήθηκε «μέσω τραπεζής» στα **\$ 16 εκ.**





⇒ Στα **Supramax**, το 'THELISIS' 58.814 DWT (2010 – SPP) πουλήθηκε «μέσω τραπέζης» στην Hellenic Carriers στα \$ 11,2 εκ., το 'AGIA FILOTHEI' 58.502 DWT (2010 – SPP) πουλήθηκε «μέσω τραπέζης» στην Trade Fortune στα 11,2 εκ., το 'EQUINOX GLORY' 58.680 DWT (2012 – Nantong) με Surveys due πουλήθηκε στα \$ 14,85 εκ., το 'INGWAR SELMER' 55.733 DWT (2011 – Mitsui) αγοράστηκε από την Almi Marine στα \$ 13,5 εκ. και το 'JUPITER' 56.788 DWT (2008 – Jiangsu Hantong), Dolphin 57, πουλήθηκε στα \$ 6,7 εκ.

⇒ Στα **Supramax**, το 'CIELO DI LIVORNO' 37.277 DWT (2008 – Saiki) πουλήθηκε στα \$ 9 εκ.

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

⇒ Στα **Vlcc**, το 'GENER8 ULUSSES' 318.695 DWT (2003 – Samho) πουλήθηκε στα \$ 31 εκ.

⇒ Στα **Handysize**, το 'NORD PRINCESS' 38.554 DWT (2006 – Guangzhou) πουλήθηκε στα \$ 13,5 εκ.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ελαφρά βελτιωμένη ήταν η προηγούμενη εβδομάδα, με τους **End Buyers** να έχουν αρχίσει να εκδηλώνουν κάποιο ενδιαφέρον, χωρίς όμως οι τιμές να αντικατοπτρίζουν την αύξηση του αγοραστικού ενδιαφέροντος, τη στιγμή που η προσφορά πλοίων δείχνει σε γενικές γραμμές είναι περιορισμένη. Το ενδιαφέρον γεγονός είναι πως η συγκράτηση των τιμών στην **Ινδία**, το **Πακιστάν** και το **Μπαγκλαντές** σε συνδυασμό με την αύξηση των τιμών στην **Κίνα**, όπου στην παρούσα φάση η μεταξύ τους διαφορά είναι στα \$ 50/LDT, ενδεχομένως να επαναφέρει την **Κίνα** στο «παιχνίδι» του ανταγωνισμού.

Στην **Ινδία**, η σταθεροποίηση της ρουπίας στις 68 προς το δολάριο, ή αύξηση των εγχώριων τιμών του σιδήρου κατά \$ 10/LDT και η σταδιακή σταθεροποίηση της οικονομίας μετά το μέτρο της απόσυρσης των μεγάλων χαρτονομισμάτων, δημιούργησε θετικό περιβάλλον αφήνοντας περιθώρια για αύξηση του αγοραστικού ενδιαφέροντος και βελτίωση των τιμών από τον καινούριο χρόνο.

Το **Μπαγκλαντές**, για άλλη μία εβδομάδα ήταν η μόνη ενεργή αγορά, δίνοντας του την ευκαιρία να επικεντρωθεί στα μεγαλύτερα τονάζ πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, όπως τα **Capex**.

Το **Πακιστάν**, συνεχίζει και παραμένει κλειστό με τους **End Buyers** να δίνουν μάχη με τις αρχές ώστε να ανοίξουν τα διαλυτήρια τη στιγμή που η έλλειψη χάλυβα στην εγχώρια αγορά συνεχίζει και γίνεται πιο έντονη.

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 709,162 DWT περίπου, εκ των οποίων το 49% (347,311 DWT) ήτανε πλοία ξηρού φορτίου, το 21% (149,849 DWT) δεξαμενόπλοια, και το 30% (212,002 DWT) Containers.

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

- ⇒ **Ινδία:** Από \$ 265 - \$ 295 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 \$ 220 - \$ 230 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.
EPSON TRADER	82,656 2007 Tsuneishi Zosen	MAN-B&W	-	- -	-	Nisshin Early charter free delivery - Surveys due 2017 - Class Recommendations	region 10,8
ANTONIS	81,510 2013 SPP Sacheon	MAN-B&W	-	- -	-	Bank-driven sale	16
THELISIS	58,814 2010 SPP	MAN-B&W	4x36	- -	Hellenic Carriers	Bank-driven sale	11,2
AGIA FILOTHEI	58,502 2010 SPP	MAN-B&W	4x36	- -	Trade Fortune	Bank-driven sale	11,2
EQUINOX GLORY	58,680 2012 Nantong COSCO KHI	MAN-B&W	4x30	- -	Songa Bulk A/S	Equinox Maritime Surveys Due	14,85
INGWAR SELMER	55,733 2011 Mitsui	MAN-B&W	4x30	- -	Almi Marine	-	13,5
JUPITER	56,788 2008 Jiangsu Hantong	MAN-B&W	4x36	- -	-	"Dolphin57" Turkish	6,7
CIELO DI LIVORNO	37,277 2008 Saiki	Mitsubishi	4x30	09/2018 -	-	-	9

TANKERS							
Vessels Name	Dwt YoB Yard	Main Engine	Tanks	S/S D/D	Buyer	Seller- Remarks	Price US\$ mil.
GENER8 ULYSSES	318,695 2003 Hyundai Samho	B&W	15	- -	SBM Offshore	Gener8 Maritime on subjects	31
NORD PRINCESS	38,554 2006 Guangzhou	MAN-B&W	10	- -	Ancora	Norden	13,5





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.

