



SALE & PURCHASE REPORT

Εβδομάδα

12 έως 18 Δεκεμβρίου 2016

Ημερομηνία

21 Δεκεμβρίου 2016

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

«Συνηθισμένα τα βουνά στα χιόνια», καθώς για άλλη μία φορά οι διαπραγματεύσεις της Ελλάδας με τους Θεσμούς για το κλείσιμο της 2^{ης} αξιολόγησης έχουν αρχίσει και περιπλέκονται με αποτέλεσμα την αβεβαιότητα για το πότε θα ολοκληρωθεί η αξιολόγηση και φυσικά με τι επιπλέον κόστος-μέτρα για την Ελλάδα. Όσο απομακρύνεται η συμφωνία τόσο καθυστερεί και η ένταξη των Ελληνικών ομολόγων στο πρόγραμμα ποσοτικής χαλάρωσης της ΕΚΤ, γεγονός το οποίο από μόνο του δεν αποτελεί ικανή συνθήκη για έξοδο από την κρίση, αλλά είναι αναγκαία συνθήκη για την επιστροφή της εμπιστοσύνης από τις αγορές. Να υπενθυμίσουμε ότι η Ελληνική πλευρά είχε εκτιμήσει ότι η ένταξη των Ελληνικών ομολόγων στο QE θα λάμβανε χώρα τον Ιούλιο του 2016 ενώ τώρα το αισιόδοξο σενάριο κάνει λόγο για τον Μάρτιο του 2017.

Στην συνολική εικόνα της Ευρωζώνης, όπου οι πολιτικές εξελίξεις είναι αυτές που θα καθορίσουν την οικονομική της πορεία, έχουν αρχίσει ήδη και ανακοινώνονται οι πρώτες επίσημες εκτιμήσεις για την οικονομική της ανάπτυξη. Συγκεκριμένα η Fitch εκτιμά ότι η ανάπτυξη στην Ευρωζώνη για φέτος θα κλείσει στο 1,6% μετά από ανάπτυξη 2,1% το 2015. Για το 2017 προβλέπει επιβράδυνση της οικονομίας σχετικά με το 2016, τοποθετώντας την ανάπτυξη στο 1,4% ενώ στην έκθεση της τονίζει ότι το πολιτικό ρίσκο είναι αυτό που επηρεάζει το outlook των Ευρωπαϊκών χωρών.

Στην ίδια λογική αλλά με μία μικρή απόκλιση στο ποσοστό ανάπτυξης κινείται και η εκτίμηση της Moody's για την Ευρωζώνη, επιβεβαιώνοντας ουσιαστικά την έκφραση «κάθε πέρυσι και καλύτερα». Στην έκθεση της η Moody's επισημαίνει την ανομοιογενή ανάπτυξη μεταξύ των χωρών της Ευρωζώνης ενώ προβλέπει περαιτέρω επιβράδυνση στην ανάπτυξη. Ειδικότερα αναμένει την ανάπτυξη του ΑΕΠ να διαμορφωθεί στο 1,5% το 2016, από 2% το 2015 και στο 1,3% το 2017.

Στην άλλη άκρη του Ατλαντικού, στις ΗΠΑ, η FED προχώρησε σε αύξηση των επιτοκίων κατά 25 μονάδες βάσης, κίνηση η οποία είχε προεξοφληθεί και εκτιμάται ότι εντός του 2017 η FED θα προβεί σε 2 ή 3 ακόμη αυξήσεις. Γεγονός είναι πως ο αντίκτυπος από την πρόσφατη αύξηση δεν θα είναι και τόσο σημαντικός για τις ΗΠΑ αλλά στον αντίποδα, οι αναδύμενες οικονομίες που χρήζουν μεγάλη ανάγκη εξωτερικής χρηματοδότησης, ενδεχομένως να αντιμετωπίσουν πρόβλημα εκροής κεφαλαίων, το οποίο όμως μπορεί να αντισταθμιστεί από τα έμμεσα οφέλη από την υψηλότερη ανάπτυξη της Αμερικανικής οικονομίας.

Σχετικά με τον πληθωρισμό, ως απόρροια του QE από την FED, οι τιμές του καταναλωτή αυξήθηκαν κατά 0,2% τον Νοέμβριο, σε μηνιαία βάση, καταγράφοντας τη μεγαλύτερη μηνιαία άνοδο από τον Αύγουστο και συμπληρώνοντας 4 διαδοχικούς μήνες άνοδου. Σε ετήσια βάση ο πληθωρισμός αυξήθηκε 1,7% τον Νοέμβριο, την ισχυρότερη άνοδο από τον Οκτώβριο του 2014.

Το αξιοσημείωτο όμως γεγονός για τις ΗΠΑ, είναι ότι όσο περνάει ο καιρός, μετά την εκλογή του Trump, τόσο πιο θετικά γίνονται τα μηνύματα και οι προβλέψεις των επενδυτών και των διάφορων Οργανισμών για την Αμερικανική οικονομία. Οι δεσμεύσεις του Trump για αναθέρμανση της οικονομίας μέσω περικοπών στην φορολογία, αύξηση των δαπανών και χαλάρωση του ρυθμιστικού πλαισίου σε συνδυασμό με την επιλογή στελεχών από την «αγορά» έχουν επιδράσει θετικά στις αγορές, γεγονός που αποδεικνύεται και από την πορεία των μετοχών και των ομολόγων. Στην αγορά επικρατεί η άποψη ότι κάθε καλό που έχει πει ο Trump θα το πετύχει και οτιδήποτε κακό δεν θα το εφαρμόσει.

Την Παρασκευή 16 Δεκεμβρίου 2016, ο BDI έκλεισε στις 946 μονάδες, ενώ οι επιμέρους δείκτες και ο μέσος όρος των ημερησίων εσόδων κυμάνθηκαν ως εξής: BCI στις 1,048 μονάδες με \$ 6,729 την ημέρα, BPI στις 1,126 μονάδες στα \$ 8,994 την ημέρα, BSI στις 960 μονάδες στα \$ 10,034 την ημέρα





και BHSI στις 600 μονάδες, στα \$ 8,537 την ημέρα.

Στην τελευταία μας ανασκόπηση είχαμε αναφέρει: «**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.**»

Πολλές φορές έχουμε διατυπώσει τις επιφυλάξεις μας για την πορεία της αγοράς, παρά το θετικό πρόσημο που παρουσίασε το τελευταίο διάστημα, ενώ ταυτόχρονα έχουμε αναφέρει πως το τελευταίο τρίμηνο κάθε έτους η αγορά εισέρχεται σε πρωτική πορεία η οποία συνεχίζεται και στις αρχές του επόμενου έτους. Ακριβώς αυτό είναι το μοτίβο που βιώνουμε στην παρούσα φάση, καθώς ο BDI από τις 21 Νοεμβρίου βρίσκεται σε καθοδική πορεία, με τα Capes και τα Panamax να υπό-αποδίδουν και τα Supramax και Handysize να βρίσκονται σε θετική πορεία.

Η οποιαδήποτε πρόβλεψη για την πορεία της αγοράς το 2017, ιδιαίτερα μετά την ολοκλήρωση των εορταστικών αργιών στην Κίνα, η οποία τοποθετείται μετά την 1^η εβδομάδα του Φεβρουαρίου, θεωρείται παρακινδυνευμένη αν και γενικότερα επικρατεί η πεποίθηση ότι στο σύνολο της η αγορά θα εισέλθει σε τροχιά ανάκαμψης.

Οφείλουμε να επισημάνουμε ότι ο άγνωστος X στην «εξίσωση» για την πορεία της αγοράς το 2017 είναι η πορεία της Παγκόσμιας οικονομίας και κατ' επέκταση του Παγκόσμιου Εμπορίου (Demand) καθώς ο παράγοντας προσφορά πλοίων (Supply), στην παρούσα φάση, είναι σε γενικές γραμμές μετρήσιμος και προβλέψιμος. Όπως έχουμε προαναφέρει, για το 2016 η αύξηση του στόλου εκτιμάται στο +1,9%, ποσοστό που θεωρείται ιδιαίτερα χαμηλό συγκριτικά με τα προηγούμενα χρόνια, και το θετικό στοιχείο είναι πως το μοτίβο αυτό θα συνεχιστεί και για τα επόμενα 2 χρόνια, όπου οι εκτιμήσεις κάνουν λόγο για αύξηση του στόλου κατά +1,7% για το 2017 και +0,7% για το 2018.

Φυσικά, ακόμα και αυτά τα ποσοστά υπόκεινται σε μεταβολές, καθώς εξαρτώνται πρωτίστως από την πορεία των διαλύσεων όπως επίσης και από το ποσοστό μετακυλίσεων (Slippage Rate) και ακυρώσεων (Cancellations). Χαρακτηριστικό είναι ότι κατά τη διάρκεια του 2016 και ιδιαίτερα στις αρχές, οι εκτιμήσεις για τις διαλύσεις ήταν ότι θα φτάσουν σε επίπεδα ρεκόρ, κοντά στους 40 εκ. τόνους DWT. Έως και τις 16 Δεκεμβρίου, ο συνολικός αριθμός των διαλύσεων ήταν στους 28,4 εκ. τόνους DWT, μειωμένος κατά -5% από το σύνολο του έτους το 2015 όπου έκλεισε στους 30,5 εκ. τόνους DWT. Την ίδια στιγμή, η εφαρμογή του BWT από τον Σεπτέμβριο του 2017 εκτιμάται, τουλάχιστον για την επόμενη χρονιά, ότι δεν θα αποτελέσει καθοριστικό παράγοντα στην αύξηση των διαλύσεων για πλοία έως και 15 ετών.

Ταυτόχρονα η πορεία της ζήτησης (Demand) με «έμμεσο» τρόπο θα επηρεάσει και την προσφορά. Για παράδειγμα, αν υπάρξει βελτίωση του Εμπορίου εν γένει ή ειδικότερα για συγκεκριμένα φορτία αυτό θα επηρεάσει «τεχνητά» και την προσφορά των πλοίων λόγω της αύξησης της ταχύτητας τους. Συγκεκριμένα, το τελευταίο διάστημα, η μέση ταχύτητα των Panamax είναι στους 11,4 Knots. Αν υποθέσουμε ότι υπάρχει βελτίωση της αγοράς και οι τιμές των Bunkers είναι χαμηλές, τότε και η ταχύτητα των Panamax θα αυξηθεί. Μία αύξηση της ταχύτητας των Panamax κατά 2 Knots περίπου, δηλαδή στους 13,5 Knots, αυτομάτως προκαλεί και μία τεχνητή αύξηση της προσφοράς της τάξης του 15% και δημιουργεί ανάχωμα στην βελτίωση της αγοράς.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Βελτίωση των προσφερόμενων τιμών σε απρόσμενα επίπεδα έλαβε χώρα την προηγούμενη εβδομάδα, δίνοντας έτσι την ευκαιρία στους Cash Buyers να «ξεφορτωθούν» τονάζ που είχαν αγοράσει το προηγούμενο διάστημα σε τιμές σπέκουλας, δηλαδή σε υψηλά επίπεδα. Στην παρούσα φάση το ενδιαφέρον είναι επικεντρωμένο στα μεγαλύτερου τονάζ πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου,





όπως τα Capes, γεγονός που οφείλεται και στην μεγάλη διόρθωση των ναύλων τις τελευταίες εβδομάδες, ενώ αντιθέτως η προσφορά των Containers, κυρίως από την Γερμανία, έχει αρχίσει και μειώνεται, γεγονός που οφείλεται και στην επερχόμενη εορταστική περίοδο των Χριστουγέννων.

Στην Ινδία, η κατάσταση λόγω της απόσυρσης των μεγάλων χαρτονομισμάτων έχει αρχίσει και εξομαλύνεται, με την ρουπία να κερδίζει έδαφος και να διαπραγματεύεται στις 67,5 προς το δολάριο, ενώ παράλληλα οι εγχώριες τιμές του σιδήρου έχουν αρχίσει και αυξάνονται, έχοντας σαν αποτέλεσμα την επιστροφή του αγοραστικού ενδιαφέροντος από τους End Buyers κυρίως για πλοία μικρότερου τονάζ.

Στο Μπαγκλαντές, παρά το γεγονός ότι οι εγχώριες τιμές του σιδήρου σε γενικές γραμμές παραμένουν σταθερές, το ενδιαφέρον από τους End Buyers για μεγαλύτερου τονάζ πλοία, όπως Capes, είναι αρκετά έντονο, έχοντας σαν αποτέλεσμα το κλείσιμο 2 Capes σε αρκετά υψηλά επίπεδα. Είναι χαρακτηριστικό το κλείσιμο αυτών των 2 Capes στα \$ 338 - \$ 339 /LDT τιμές που είναι περίπου \$ 15 - \$ 20/LDT υψηλότερα από τα τρέχοντα επίπεδα της αγοράς.

Στο Πακιστάν, δόθηκε και επίσημα η άδεια από την Κυβέρνηση για την επαναλειτουργία των διαλυτηρίων, αλλά θα χρειαστεί λίγο διάστημα έως ότου οι End Buyers προσαρμοστούν στην πραγματικότητα των αυξημένων προσφερόμενων τιμών από τους ανταγωνιστές.

Στην Κίνα, ενώ το προηγούμενο διάστημα οι προσφερόμενες τιμές είχαν αρχίσει να πλησιάζουν αυτές των υπόλοιπων χωρών, η πρόσφατη αύξηση των τιμών από τις ανταγωνίστριες χώρες, δεν της επέτρεψε να μπει στην αγορά και συνεχίζει να ασχολείται με το γνωστό πρόγραμμα των επιδοτούμενων από το κράτος εταιρειών.

Ο συνολικός αριθμός των διαλύσεων την τελευταία εβδομάδα ήταν 631,373 DWT περίπου, εκ των οποίων το 39% (245,109 DWT) ήταν πλοία ξηρού φορτίου, το 55% (346,715 DWT) δεξαμενόπλοια, και το 6% (39,549 DWT) Containers.

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

- ⇒ Ινδία: Από \$ 270 - \$ 300 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.
- ⇒ Πακιστάν: Από \$ 280 - \$ 310 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.
- ⇒ Μπαγκλαντές: Από \$ 290 - \$ 320 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.
- ⇒ Κίνα: Από \$ 230 - \$ 240 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.
BULK HONG KONG	180,230 2006 Imabari (Saijo)	MAN-B&W	-	03/2021 09/2018	Greek	Japanese	close to 14,25
SILVER FREEDOM	76,453 2004 Tsuneishi Zosen	MAN-B&W	-	01/2019 11/2017			7,5





MARICHRISTINA	74,540 2001 Daewoo	B&W	-	-	-	-	5,1
PORTOROZ	56,632 2011 Jiangsu Hantong	MAN-B&W	4x35	-	-	German "Dolphin 57" Off-Market sale	9,5
INDIGO SPERA	56,121 2011 Mitsui (Chiba)	MAN-B&W	4x30	-	BW Dry Cargo	Off-Market sale	Undisclosed
ANASSA IOANNA	53,125 2002 Imabari	MAN-B&W	4x30	-	-	-	6,6
MARDI GRAS	28,399 2006 Shimanami	MAN-B&W	4x30	-	Vietnamese	-	6,4

TANKERS

Vessels Name	Dwt YoB Yard	Main Engine	Tanks	S/S D/D	Buyer	Seller- Remarks	Price US\$ mil.
HANGZHOU	319,611 2016 Jinhai	MAN-B&W	15	-	New Shipping	HNA Group	60
BW ULAN	299,325 2000 Daewoo	MAN-B&W	15	-	Seven Islands	BW Maritime	23,5
TINTOMARA	46,764 2003 Brod. Trogir.	MaK	14	02/2018 -	-	Laurin IMO II Clean Trading	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.





GEORGE MOUNDREAS & CO. S.A.
SHIPBROKERS



**ΚΑΛΕΣ ΓΙΟΡΤΕΣ ΜΕ ΥΓΕΙΑ
ΕΥΤΥΧΙΣΜΕΝΟ ΤΟ ΝΕΟ ΕΤΟΣ !!!**



GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A

Αλκιβιάδου 167, 185 35 Πειραιάς

Τηλ. + 30 210 41 47 000

Email: snp@gmoundreas.gr

<http://www.gmoundreas.gr>