



■ SALE & PURCHASE REPORT

Εβδομάδα

30 Μαΐου έως 05 Ιουνίου 2016

Ημερομηνία

08 Ιουνίου 2016

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

Εδώ και αρκετό διάστημα έχουμε επισημάνει την αδυναμία της Παγκόσμιας οικονομίας να βρει τον βηματισμό της, αλλά και τους κινδύνους που ελλοχεύουν στο να ξαναγυρίσει σε υφεσιακή τροχιά. Μέχρι στιγμής, βιώνουμε μία πραγματικότητα η οποία χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερα επίμονη μετριοπαθή ανάπτυξη, από την οποία η οικονομία δεν μπορεί να απεγκλωβιστεί, παρά τις «προσπάθειες» των Κεντρικών Τραπεζών. Οι προσπάθειες αυτές, αν δεν συντονιστούν με τις Κυβερνήσεις των κρατών δύσκολα θα έχουν αποτέλεσμα – όπως έχει αποδειχθεί έως τώρα – αλλά και θα συνεχίσουν να δημιουργούν κινδύνους για την δημιουργία μίας επικίνδυνης «φούσκας».

Ο ΟΟΣΑ στην εξαμηνιαία του έκθεση κρούει τον κώδωνα του κινδύνου ακριβώς για αυτό που ανωτέρω περιγράφουμε, επισημαίνοντας ότι η Παγκόσμια οικονομία έχει παγιδευτεί στην αδύναμη ανάπτυξη και ταυτόχρονα προειδοποιεί για τους κινδύνους επιστροφής σε ακόμη μία βαθιά ύφεση αν οι Κυβερνήσεις δεν λάβουν επείγοντα μέτρα. Συγκεκριμένα, καλεί τις Κυβερνήσεις να λάβουν μέτρα για τόνωση των οικονομιών τους, όπως την επέκταση των επενδύσεων, την εφαρμογή μεταρρυθμίσεων που ενισχύουν τον ανταγωνισμό, αυξάνουν την κινητικότητα του εργατικού δυναμικού και ενισχύουν την οικονομική σταθερότητα. Στην έκθεση του σημειώνει ότι το outlook για την Παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη έχει υποχωρήσει κατά 0,3% μέσα σε έξι μήνες. Συγκεκριμένα ο ΟΟΣΑ περιέκοψε τις εκτιμήσεις του για την ανάπτυξη των 34 χωρών μελών στο 1,8% φέτος και 2,1% το 2017 από 2,2% και 2,3% αντίστοιχα το Νοέμβριο.

Αντίστοιχες απόψεις και ανησυχίες, εκφράζει και η Morgan Stanley, προειδοποιώντας το επενδυτικό κοινό πως μία νέα ύφεση είναι προ των πυλών, καθώς το σοκ από την οικονομική κρίση έχει αφήσει σημάδια τόσο στον ιδιωτικό όσο και στον χρηματοπιστωτικό τομέα, τονίζοντας πως η πιθανότητα μιας Παγκόσμιας ύφεσης αρχίζει πάλι να αποτελεί βασικό κίνδυνο. Σύμφωνα με την τράπεζα, ο τρέχον οικονομικός κύκλος έχει τεράστιες διαφορές από τους προηγούμενους (στο παρελθόν έχουμε επισημάνει τις δομικές αλλαγές στην Παγκόσμια οικονομία που θα επιφέρει η κρίση) ενώ η Παγκόσμια ανάπτυξη είναι πιθανό να παραμείνει υποτονική και το Παγκόσμιο σύστημα να εγκλωβιστεί σε χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης. Εστιάζοντας δε στον ιδιωτικό τομέα, αναφέρει πως η συμπεριφορά και οι τάσεις του ιδιωτικού τομέα είναι η μοναδικότητα του τρέχοντος οικονομικού κύκλου, καθώς μεταξύ των κορυφαίων οικονομιών το ιδιωτικό χρέος σε 12 από τις 20 οικονομίες είναι πάνω από 200% του ΑΕΠ, ενώ ο ιδιωτικός τομέας δεν έχει συνεισφέρει ουσιαστικά στην νομισματική τόνωση που λαμβάνει χώρα μέσω των προγραμμάτων ποσοτικής χαλάρωσης. Επιπλέον, οι νομισματικές και δημοσιονομικές πολιτικές δεν έχουν χρησιμοποιηθεί συνδυαστικά τα τελευταία 5 χρόνια και το αποτέλεσμα είναι μία Παγκόσμια οικονομία που συνεχίζει να επηρεάζεται από το πρόβλημα της πολύ χαμηλής ζήτησης και των κινδύνων αποπληθωρισμού.

Σε πρόσφατη συνέντευξη του, ο πρώην Πρόεδρος της FED, Alan Greenspan, συμπεριέχει τις ανωτέρω απόψεις λέγοντας ότι το σύστημα αγωνίζεται να αποτρέψει την καταστροφή. Θεωρεί ότι το Διεθνές σύστημα βρίσκεται σε δύσκολη θέση, διότι η παραγωγικότητα έχει μειωθεί και οι επενδύσεις κινούνται κάτω του μέσου όρου, επειδή οι επιχειρήσεις αισθάνονται ανασφάλεια για το μέλλον. Χαρακτηριστικά αναφέρει πως αυτή τη στιγμή, το Παγκόσμιο πρόβλημα είναι η χαμηλή παραγωγικότητα και δεν αφορά μόνο τις ΗΠΑ, αλλά όλο τον πλανήτη. Η ανησυχία του δε, δεν εντοπίζεται στον πιθανό κίνδυνο μίας ύφεσης αλλά στην χαμηλή οικονομική ανάπτυξη για πολλά χρόνια. Όπως επισημαίνει, η ύφεση είναι ένα βραχυπρόθεσμο οικονομικό πρόβλημα και το βαθύτερο πρόβλημα ονομάζεται χαμηλή ανάπτυξη όπου το Δυτικό σύστημα δεν έχει προσαρμοστεί και δεν έχει προετοιμαστεί για ένα περιβάλλον χαμηλής οικονομικής ανάπτυξης για πολλά χρόνια.

Την Παρασκευή 03 Ιουνίου 2016, ο BDI έκλεισε στις 610 μονάδες, ενώ οι επιμέρους δείκτες και





ο μέσος όρος των ημερησίων εσόδων κυμάνθηκαν ως εξής: BCI στις 913 μονάδες με \$ 6,754 την ημέρα, BPI στις 550 μονάδες στα \$ 4,393 την ημέρα, BSI στις 574 μονάδες στα \$ 5,998 την ημέρα και BHSI στις 349 μονάδες, στα \$ 4,975 την ημέρα.

Το κύριο χαρακτηριστικό της ναυλαγοράς το τελευταίο διάστημα είναι η «πλαγιολίσθηση» του Δείκτη περί των 600 μονάδων, ύστερα από ένα πολύ άσχημο 1^ο τρίμηνο, έχοντας σαν αποτέλεσμα η μεγαλύτερη «γιορτή» της ναυτιλίας, τα Ποσειδώνια, να λαμβάνει χώρα σε κλίμα χαρμολύπης. Χαράς, γιατί είναι πάντα θεμιτό και ωραίο η να πραγματοποιείται η συνάντηση όλων των παραγόντων της Παγκόσμιας ναυτιλίας κάθε 2 χρόνια, ειδικά στη χώρα μας και «λύπης», μαζί με προβληματισμό, για τους γνωστούς λόγους της πορείας της αγοράς όλο αυτό το διάστημα σε συνδυασμό με τις αρνητικές προοπτικές της.

Επί της ευκαιρίας των Ποσειδωνίων, ο Πρόεδρος της BIMCO, Philippe Louis-Dreyfus, χαρακτήρισε την αγορά των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου δραματική και βασιζόμενος σε ένα νέο μοντέλο ανάλυσης της αγοράς, σχεδιασμένο να εντοπίζει τα προβλήματα και να εξάγει προτάσεις προς εφαρμογή, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, υπό προϋποθέσεις, η αγορά θα ξαναγυρίσει σε κερδοφόρα επίπεδα το 2019.

Χαρακτηριστικά ανέφερε ότι οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να λάβουν μία σειρά σκληρών και μακροχρόνιων μέτρων ώστε να βελτιωθεί η αγορά, καθώς δεν αναμένεται να υπάρξει βελτίωση από την πλευρά της ζήτησης, οπότε η λύση και οι απαντήσεις εναπόκεινται αποκλειστικά στα χέρια των πλοιοκτητών. Βάσει του νέου αναλυτικού μοντέλου της BIMCO, στην έκθεση με τίτλο “The Road to Recovery”, ο Πρόεδρος της, επισημαίνει ότι για τα επόμενα χρόνια η προσφορά (Supply) θα πρέπει να είναι μηδενική, γεγονός που αυτόματα σημαίνει ότι οι νέες παραγγελίες θα πρέπει να περιοριστούν δραματικά και οι διαλύσεις θα πρέπει να κινηθούν σε υψηλά επίπεδα. Αναφέρει δε ότι αναγνωρίζει πως το να επιτευχθεί μηδενική αύξηση δεν είναι ιδιαίτερα εύκολο και υπενθυμίζει πως κάτι τέτοιο έχει συμβεί μόνο 3 φορές στο παρελθόν, στην δεκαετία του 1980 και του 1990. Κλείνοντας, τόνισε ότι η αύξηση των διαλύσεων δεν θα δώσει λύση μόνο στην βελτίωση της αγοράς αλλά παράλληλα θα βοηθήσει στην προστασία τος περιβάλλοντος και στην ασφάλεια των εργαζομένων στα πλοία.

Σε πόσο χαμηλά επίπεδα έχει βρεθεί η αγορά πολλάκις το έχουμε επισημάνει, απλά να αναφέρουμε προς επιβεβαίωση, ότι το 1^ο τρίμηνο του 2016 τα έσοδα των πλοίων δεν κάλυπταν καν τα OPEX, ενώ ιστορικά το 1^ο τρίμηνο σηματοδοτήθηκε σαν το χειρότερο τρίμηνο από πλευράς εσόδων, των τελευταίων 30 ετών. Αναφορικά με το βιβλίο παραγγελιών και τις παραδόσεις, τα μέχρι τώρα στοιχεία δείχνουν ότι γίνεται μία προσπάθεια για καθυστέρηση των παραδόσεων η οποία μέχρι στιγμής «αποδίδει». Στις αρχές του έτους το βιβλίο παραγγελιών (Orderbook) ήταν στους 85,4 εκ. DWT και οι παραδόσεις του 1^{ου} τριμήνου έκλεισαν στους 18,1 εκ. DWT ή 21% επί του Orderbook. Το 2015 το Orderbook ήταν 79,9 εκ. DWT και το πρώτο τρίμηνο παραδόθηκαν 19,3 εκ. DWT ή 24% επί του βιβλίου παραγγελιών. Στο σύνολο του 2015 παραδόθηκαν 48,6 εκ. DWT, που σημαίνει ότι το Delivery Ratio έκλεισε στο 60%. Βάσει των έως τώρα δεδομένων, για το 2016 το Slippage Rate εκτιμάται στο 45% περίπου γεγονός που σημαίνει ότι οι παραδόσεις των πλοίων για το έτος θα κλείσουν κάτω των 50 εκ. DWT.

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

Στα πλοία ξηρού φορτίου έγιναν οι ακόλουθες πράξεις:

⇒ Στα Post-Panamax, το ‘KONTI JAPSIS’ 93.266 DWT (2012 – Jiangsu New YZJ) και το αδερφό του ‘CONTI JADE’ 93.253 DWT (2012 – Jiangsu New YZJ), πουλήθηκαν \$ 11 εκ. και \$ 11,35 εκ. αντίστοιχα.





⇒ Στα **Kamsarmax**, το **‘SUIREI MARU’** 88.736 DWT (1996 – Kawasaki HI Sakaide) πουλήθηκε στα \$ 4 εκ. και το **‘UNITED TREASURE’** 82.926 DWT (2006 – Tsuneishi Zosen) με S/S και D/D τον Ιούλιο, αγοράστηκε από Έλληνες στα \$ 8,3 εκ.

⇒ Στα **Supramax**, το **‘TENKO MARU’** 58.732 DWT (2008 - Tsuneishi Zhoushan), Tess '58 αγοράστηκε στα \$ 8,5 εκ. και το **‘SANTA ELENA’** 56.011 DWT (2005 – Mitsui) πουλήθηκε στα \$ 7 εκ.

⇒ Στα **Handysize**, το **‘SEA HARVEST’** 28.294 DWT (2000 – Naikai Zosen Setoda) πουλήθηκε στα \$ 3,8 εκ.

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

⇒ Στα **VLCC**, το **‘NIPPON’** 298.399 DWT (2002 – Hitachi Zosen) αγοράστηκε από Έλληνες στα \$ 29 εκ. περίπου.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Στάση αναμονής επικρατεί στην αγορά καθώς όλοι περιμένουν να «καθαρογραφτούν» οι νέοι **προϋπολογισμοί** στο **Μπαγκλαντές** και στο **Πακιστάν**, ώστε να είναι πλέον **απόλυτα ξεκάθαρο** ποιες θα είναι οι **επιβαρύνσεις** στον τομέα των διαλύσεων, καθώς η **όποια πρόσθετη φορολογία** θα επιφέρει **μειώσεις στις προσφερόμενες τιμές**. Παράλληλα, εκτός από το θέμα των προϋπολογισμών, η **πτώση της αγοράς** αυτή την περίοδο είναι **αναμενόμενη, λόγω των μουσώνων**, οπότε το επόμενο διάστημα η **δραστηριότητα** αναμένεται σε γενικές γραμμές **να είναι υποτονική**.

Στην **Ινδία**, παρά το γεγονός ότι θεωρείται η **μεγαλύτερη αγορά** με **120 διαλυτήρια** να βρίσκονται σε λειτουργία, **από 20 – 25 στα τέλη του 2015**, η **πτώση της ρουπίας** σε συνδυασμό με την **πτώση των τιμών του σιδήρου** αλλά και την **άρνηση/δυσκολία των τραπεζών** στο να εκδώσουν **LC's** έχει **σταματήσει** κάθε αγοραστικό ενδιαφέρον από τους **End Buyers**.

Στο **Μπαγκλαντές**, ο **προϋπολογισμός κατατέθηκε** και από ότι φαίνεται **δεν θα υπάρξει πρόσθετη φορολογία** αλλά στην παρούσα φάση **λόγω των μουσώνων** **δεν πρόκειται να υπάρξει αγοραστικό ενδιαφέρον** για τους επόμενους 2 μήνες περίπου, παρά την **επιβολή φόρου 15%** στις εισαγωγές **σιδήρου από την Κίνα**.

Στο **Πακιστάν**, ή αύξηση της φορολογίας από τον νέο προϋπολογισμό εκτιμάται ότι θα μειώσει τις προσφερόμενες τιμές κατά **\$ 15 - \$ 20/LDT** και σε συνδυασμό με τις φθηνές εισαγωγές σιδήρου από την **Κίνα** δημιουργεί **μεγάλα ερωτηματικά** για την **αγοραστική διάθεση** των **End Buyers** τους επόμενους μήνες.

Η **Κίνα**, **συνεχίζει και απέχει από την αγορά**, 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 **532,357 DWT** περίπου, εκ των οποίων το **72% (383,451 DWT)** ήτανε πλοία **ξηρού φορτίου**, το **0% (0 DWT)** **δεξαμενόπλοια**, και το **28% (148,906 DWT)** **Containers**.

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

- ⇒ **Ινδία:** Από \$ 240 - \$ 270 για πλοία **ξηρού φορτίου** και **δεξαμενόπλοια** αντίστοιχα.
- ⇒ **Πακιστάν:** Από \$ 245 - \$ 275 για πλοία **ξηρού φορτίου** και **δεξαμενόπλοια** αντίστοιχα.
- ⇒ **Μπαγκλαντές:** Από \$ 250 - \$ 280 για πλοία **ξηρού φορτίου** και **δεξαμενόπλοια** αντίστοιχα
- ⇒ **Κίνα:** Από \$ 150 - \$ 160 για πλοία **ξηρού φορτίου** και **δεξαμενόπλοια**





ΠΙΝΑΚΕΣ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ

BULK CARRIERS							
Vessels Name	Dwt YoB Yard	Main Engine	Gear	S/S D/D	Buyer	Seller- Remarks	Price US\$ mil.
CONTI JAPISIS	93,266 2012 Jiangsu New YZJ	MAN-B&W	-	- -	-	Conti Reederei	11
CONTI JADE	93,253 2012 Jiangsu New YZJ	MAN-B&W	-	- -	-	Conti Reederei	11,35
SUIREI MARU	88,736 1996 Kawasaki HI Sakaide	B&W	-	05/2020 11/2017	-	-	4
UNITED TREASURE	82,926 2006 Tsuneishi Zosen	MAN-B&W	-	- -	Greek	Due S/S and D/D in July	region 8,3
TENKO MARU	58,732 2008 Tsuneishi Zhoushan	MAN-B&W	4x30	12/2018 11/2016	-	Japanese Tess '58	8,5
SANTA ELENA	56,011 2005 Mitsui	MAN-B&W	4x30	- -	-	Mitsui	7
SEA HARVEST	28,294 2000 Naikai Zosen Setoda	B&W	4x30	- -	-	-	3,8

TANKERS							
Vessels Name	Dwt YoB Yard	Main Engine	Tanks	S/S D/D	Buyer	Seller- Remarks	Price US\$ mil.
NIPPON	298,399 2002 Hitachi Zosen	B&W	15	01/2017 -	Greek	Nippon Yusen Kaisha	region 29





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.

