



■ SALE & PURCHASE REPORT

Εβδομάδα

04 έως 10 Ιουλίου 2016

Ημερομηνία

13 Ιουλίου 2016

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

Εκτιμήσεις, αναλύσεις, εικασίες, αλλά επί του πρακτέου κανένα ουσιαστικό αποτέλεσμα καθώς η επίσημη απόφαση δεν έχει ληφθεί ακόμη αναφορικά με το Brexit αλλά ούτε και το πώς θα διευθετηθεί η αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Ακόμη και οι αγορές οι οποίες βυθίστηκαν την επόμενη ημέρα του δημοψηφίσματος γρήγορα άρχισαν να κερδίζουν πάλι έδαφος, σαν να μην έχει συμβεί τίποτα και το ζητούμενο στην παρούσα φάση είναι ποιος τελικά θα ενεργοποιήσει το άρθρο 50 της Ευρωπαϊκής Συνθήκης, καθώς ούτε ο David Cameron ούτε κάποιος από τους υποψηφίους διαδόχους δείχνει ιδιαίτερα ένθερμος στο να ενεργοποιήσει την συνθήκη.

Την ίδια στιγμή, σε νέες δοκιμασίες υποβάλλεται η ενότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τόσο πολιτικές όσο και οικονομικές. Στην παρούσα φάση, εκτός από το Brexit, έχουμε και την αδυναμία της Ισπανίας να δημιουργήσει ένα κυβερνητικό σχήμα, μετά και την 2^η εκλογική αναμέτρηση, αφήνοντας ανοιχτό το ενδεχόμενο σε μία 3^η εκλογική αναμέτρηση σε διάστημα 7 μηνών, ενώ τα σημαντικότερα έρχονται τον Οκτώβριο όπου θα λάβουν χώρα και άλλες εκλογικές αναμετρήσεις οι οποίες θα λάβουν χώρα σε ένα έντονο κλίμα αύξησης του Ευρωσκεπτικισμού. Συγκεκριμένα, τον Οκτώβριο θα διεξαχθεί το δημοψήφισμα στην Ουγγαρία για το προσφυγικό, η επανάληψη του 2^{ου} γύρου των Προεδρικών εκλογών στην Αυστρία και το δημοψήφισμα για την αναθεώρηση του Συντάγματος στην Ιταλία, το οποίο οι αναλυτές το θεωρούν σαν τον μεγαλύτερο πολιτικό κίνδυνο για την Ε.Ε μετά το Brexit. Όπως επισημαίνει η Citigroup, το δημοψήφισμα αυξάνει το ρίσκο για μία «έξοδο» του Matteo Renzi, καθώς έχει δεσμευθεί ότι θα παραιτηθεί αν απορριφθεί η πρόταση του για την αναθεώρηση του Συντάγματος, την ώρα που ενισχύεται το Κίνημα 5 Αστέρων, σε μία χώρα με τα υψηλότερα ποσοστά Ευρωσκεπτικισμού.

Η Ιταλία είναι η 4^η μεγαλύτερη οικονομία της Ευρώπης αλλά εμφανίζει τα πιο αδύναμα χαρακτηριστικά. Το δημόσιο χρέος της ανέρχεται στο 135% του ΑΕΠ, αλλά το φλέγον πρόβλημα είναι ο τραπεζικός της κλάδος, καθώς εν μέσω στασιμότητας και αποπληθωρισμού οι τράπεζες της είναι αντιμέτωπες με € 360 δισ. μη εξυπηρετούμενα δάνεια, ποσό που αντιστοιχεί στο 19% του ΑΕΠ της. Ταυτόχρονα υπάρχουν € 200 δισ. τραπεζικά ομολογιακά δάνεια που κατέχουν κυρίως Ιταλοί οι οποίοι ανακεφαλαιοποίησαν μέσω των ομολόγων τις Ιταλικές τράπεζες. Η Ρώμη είναι σε διαπραγματεύσεις με τις Βρυξέλλες για ένα σχέδιο ανακεφαλαιοποίησης των τραπεζών της με στόχο όμως να μην πληγούν οι μέτοχοι και οι ομολογιούχοι. Αυτό όμως προϋποθέτει την «παραβίαση» των κανονισμών της Ε.Ε, όπου από το 2014 έχει συμφωνηθεί και απαιτείται από τους επενδυτές και τους καταθέτες να επωμίζονται τη ζημία. Η Γερμανία είναι ανέκδοτη, τονίζοντας ότι οι κανόνες πρέπει να τηρούνται, ενώ η Ιταλία απαιτεί ευελιξία, καθώς αν βάσει της οδηγίας οι ομολογιούχοι που κατέχουν € 200 δισ. σε τραπεζικά ομολογιακά δάνεια επωμιστούν το βάρος της ανακεφαλαιοποίησης ή έστω μέρος αυτού, τότε ο κίνδυνος για ενδυνάμωση του κινήματος των 5 Αστέρων που ζητάει δημοψήφισμα για την παραμονή της Ιταλίας στην Ευρωζώνη θα είναι ιδιαίτερα μεγάλος.

Η αλήθεια πάντως είναι πως γενικότερα η Ευρωπαϊκή οικονομία και ο τραπεζικός της κλάδος βρίσκονται σε αρκετά δεινή θέση. Το τραπεζικό σύστημα της Ε.Ε έχει μόχλευση 26 προς 1. Να θυμίσουμε ότι η Lehman είχε μόχλευση 30 προς 1 όταν κατέρρευσε. Το ΑΕΠ της συνεχίζει και παραμένει σε χαμηλά επίπεδα, το χρέος προς το ΑΕΠ έχει αυξηθεί στο 90% για το σύνολο της Ένωσης με το χρέος σε χώρες όπως η Ιταλία και η Ισπανία να βρίσκεται σε επίπεδα ρεκόρ. Η Ε.Ε είναι υπερχρεωμένες χώρες με αφερέγγυες τράπεζες με προβληματικά δάνεια και συναλλαγές παραγώγων αξίας τρις. Ευρώ έχουν αρχίσει και ισχυρίζονται κάποιοι!

Την Παρασκευή 08 Ιουλίου 2016, ο BDI έκλεισε στις 703 μονάδες, ενώ οι επιμέρους δείκτες και ο μέσος όρος των ημερησίων εσόδων κυμάνθηκαν ως εξής: BCI στις 1002 μονάδες με \$ 7,149 την





ημέρα, BPI στις 792 μονάδες στα \$ 6,327 την ημέρα, BSI στις 647 μονάδες στα \$ 6,767 την ημέρα και BHSI στις 354 μονάδες, στα \$ 5,232 την ημέρα.

Ουσιαστικά ο δείκτης βρίσκεται στα ίδια ακριβώς επίπεδα με τα τέλη Απριλίου και συγκεκριμένα στις 29 Απριλίου που είχε κλείσει επίσης στις 703 μονάδες. Η διαφοροποίηση μεταξύ των δύο ημερομηνιών είναι στους υποδείκτες, καθώς στα τέλη Απριλίου ο μέσος όρος ημερησίων εσόδων των Capes ήταν υψηλότερος κατά \$ 1,742 αλλά ο μέσος όρος ημερησίων εσόδων των Panamax ήταν χαμηλότερος κατά \$ 1,000, των Supramax ήταν χαμηλότερος κατά \$ 683 ενώ των Handysize είναι στα ίδια επίπεδα με τα σημερινά.

Από τις αρχές του 2^{ου} τριμήνου, η αγορά των Capes άρχισε να εκδηλώνει ανοδική τάση έχοντας σαν αποτέλεσμα στις 8 Ιουνίου ένα Cape 170.000 DWT από Key Port Hedland, Western Australia για Qingdao, China να έχει φτάσει στο ετήσιο υψηλό των \$ 4.95/wmt από \$ 4.30/wmt την 1^η Ιουνίου. Αντίστοιχα, από Tubarao, Brazil, προς Qingdao, ο μέσος όρος του Ιουνίου έκλεισε στα \$ 9.09/wmt όταν στις 11 Μαΐου η τιμή ήταν στα \$ 7.30/wmt.

Η βελτίωση της αγοράς των Capes, οφείλεται στην αύξηση της ζήτησης για Iron Ore καθώς τα αποθέματα παρουσίασαν μείωση λόγω της αύξησης της ζήτησης από τις χαλυβουργίες. Την τελευταία εβδομάδα του Ιουνίου τα αποθέματα μειώθηκαν κατά 800,000 mt, σηματοδοτώντας την μεγαλύτερη εβδομαδιαία μείωση από τα τέλη Φεβρουαρίου, όπου είχε φτάσει στους 1.88 εκ. τόνους. Εικάζεται ότι η Κυβέρνηση θα αρχίσει να δίνει κίνητρα ώστε να ενισχυθεί η εγχώρια παραγωγή σιδήρου, όπως για παράδειγμα η μείωση των επιτοκίων και η πιστωτική χαλάρωση, η οποία λογικά θα ενισχύσει το ενδιαφέρον για αγορές σε Iron Ore. Στον αντίποδα, ο μόνος προβληματισμός είναι η επαναδραστηριοποίηση των Capes τα οποία ήταν idle, καθώς έως τις αρχές Ιουλίου περίπου 27 Capes ήταν idle, εκ των οποίων περίπου 20 σε Cold Lay-up ενώ 7 ακούγεται ότι έχουν δέσει προσωρινά.

Αντίστοιχα, η αύξηση της ζήτησης για Thermal Coal, από την Κίνα και την Ινδία, κατά τη διάρκεια του 2^{ου} τριμήνου, ωφέλησε τον κλάδο των Panamax, για φορτία προς Κίνα και των Supramaxes προς Ινδία. Παράλληλα, η αύξηση φορτίων σε Grains από South & North Atlantic, έχει επίσης βελτιώσει την αγορά των προαναφερόμενων πλοίων, ενώ η αύξηση της ζήτησης και της τιμής του Iron Ore έχει αυξήσει και την ζήτηση για Metallurgical Coal από East Coast Australia προς Κίνα.

Οι αρνητικές εξελίξεις για τα Panamax και τα Supramax είναι οι εξαγωγές Nickel Ore από τις Φιλιππίνες. Στο σύνολο τους οι εξαγωγές Nickel Ore βρίσκονται σε καθοδική πορεία από τις αρχές του χρόνου έως τώρα και σε ετήσια βάση έχουν παρουσιάσει μείωση της τάξης του 27%. Αντίστοιχα, αρνητική εξέλιξη, περισσότερο για τα Supramax και λιγότερο για τα Panamax είναι και η ανακοίνωση για την συνέχιση της απαγόρευσης εξόρυξης Βωξίτη στην Μαλαισία και συγκεκριμένα στην περιοχή της Kuantan.

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

Στα πλοία ξηρού φορτίου έγιναν οι ακόλουθες πράξεις:

☞ Στα Capes, το 'SEA PULL' 177.533 DWT (2006 – Mitsui) πουλήθηκε στην Pacific International Lines στα \$ 13.75 εκ.

☞ Στα Kamsarmax, το 'OCEAN LORD' 82.134 DWT (2014 – Tsuneishi Zosen) χωρίς Electronically Controlled Fuel Injection System στην κύρια μηχανή, πουλήθηκε σε Έλληνες στα χαμηλά \$ 18 εκ., το 'KAIYO' 81.800 DWT (2003 – Oshima), Coal Carrier, πουλήθηκε στα \$ 5,1 εκ. και το 'AMS PEGASUS I' 81,598 DWT (2012 – Hyundai Vinashin) αγοράστηκε από Έλληνες στα \$ 13 εκ.

☞ Στα Panamax, το 'ALPHA EFFORT' 72.844 DWT (2005 – Samsung) πουλήθηκε στα \$ 3,5 εκ. και το 'ARGO' 76.728 DWT (2005 – Sasebo) μαζί με το Supramax 'INDIGO' 53.609 DWT (2003 – Iwagi Zosen) αγοράστηκαν en bloc από την Empire Navigation στα \$ 12,25 εκ.





Στον τομέα των tankers έγιναν οι ακόλουθες πράξεις:

⇒ Στα Suezmax, το 'SEATRIUMPH' 149.953 DWT (2002 – Hyundai Samho) πουλήθηκε για Storage σε Ρώσους στα \$ 30,7 εκ.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Αναμενόμενα υποτονική ήταν η αγορά όλη την προηγούμενη εβδομάδα λόγω των αργιών του Eid αλλά και των μουςώνων που βρίσκονται σε εξέλιξη. Ανεξαρτήτως πάντως των αργιών και των καιρικών συνθηκών, γενικά το κλίμα είναι αρνητικό λόγω και των εξελίξεων και της οικονομικής αβεβαιότητας που επικρατεί στην Ευρώπη, αλλά από την άλλη η προσφορά των πλοίων αναμένεται να συνεχιστεί τους επόμενους μήνες και όπως όλα δείχνουν το 2016 θα χαρακτηριστεί σαν μία από τις καλύτερες χρονιές στην ιστορία των διαλύσεων.

Στην Ινδία, παρά το γεγονός ότι η ρουπία βρίσκεται στις 67,5 περίπου προς το δολάριο και οι εγχώριες τιμές του σιδήρου είναι αντιμέτωπες με μεγάλες διακυμάνσεις, οι End Buyers επέδειξαν κάποιο αγοραστικό ενδιαφέρον αλλά σε «ευκαιριακές» τιμές για τα ελάχιστα πλοία που υπήρχαν στην αγορά.

Το Μπαγκλαντές, όπως ήταν αναμενόμενο δεν λειτούργησε καθόλου την προηγούμενη εβδομάδα, λόγω των αργιών του Eid και αναμένουμε να δούμε με τί διάθεση θα επιστρέψει στην αγορά καθώς η ζήτηση σε γενικές γραμμές δείχνει να είναι μάλλον περιορισμένη.

Το Πακιστάν, βρίσκεται σε κατάσταση αναμονής και αβεβαιότητας καθώς προσπαθεί να συγκεκριμενοποιήσει το πραγματικό αποτέλεσμα της επιβάρυνσης από την επιβολή των νέων δασμών, καθώς οι εκτιμήσεις κάνουν λόγω ότι οι τιμές θα επηρεαστούν αρνητικά κατά \$15 - \$20 LDT.

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 409,963 DWT περίπου, εκ των οποίων το 73% (300,718 DWT) ήτανε πλοία ξηρού φορτίου, το 11% (44,640 DWT) δεξαμενόπλοια, και το 16% (64,605 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 \$ 235 - \$ 265 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.
- ⇒ Μπαγκλαντές: Από \$ 245 - \$ 275 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.
- ⇒ Κίνα: Από \$ 150 - \$ 160 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.
SEA PULL	177,533 2006 Mitsui	MAN-B&W	-	10/2016 09/2016	Pacific International Lines	Japanese	13,75
OCEAN LORD	82,134 2014 Tsuneishi Zosen	MAN-B&W	-	- -	Greek	United Ocean Group. Does not have electronically controlled fuel injection system.	Low 18
KAIYO	81,800 2003 Oshima	MAN-B&W	-	- -	-	Japanese. Coal Carrier	5,1
AMS PEGASUS I	81,598 2012 Hyundai Vinashin	MAN-B&W	-	- -	Greek	-	13
ALPHA EFFORT	72,844 1999 Samsung	B&W	-	- -	-	-	3,5
ARGO	76,728 2005 Sasebo	B&W	-	- -	Empire Navigation	-	en bloc 12,25
INDIGO	53,609 2003 Iwagi Zosen	MAN-B&W	4x30	01/2018 -			

TANKERS							
Vessels Name	Dwt YoB Yard	Main Engine	Tanks	S/S D/D	Buyer	Seller- Remarks	Price US\$ mil.
SEATRIUMPH	149,953 2002 Hyundai Samho	B&W	12	- -	Russian	Thenamaris. Sold for Storage, the dal was agreed months ago on subjects.	30,7





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.

