



■ SALE & PURCHASE REPORT

Εβδομάδα

20 έως 26 Ιουνίου 2016

Ημερομηνία

29 Ιουνίου 2016

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

Εξ απήνης πιάστηκε η Παγκόσμια οικονομική κοινότητα με τα αποτελέσματα του Δημοψηφίσματος στο Ηνωμένο Βασίλειο, καθώς όλοι, συμπεριλαμβανομένων και των γραφείων στοιχημάτων, μέχρι και την τελευταία στιγμή ήλπιζαν ότι το αποτέλεσμα θα είναι θετικό, δηλαδή υπέρ της παραμονής του στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Παρά το γεγονός ότι το Brexit δεν ήταν αναμενόμενο, αναμενόμενη ήταν η πτώση στα Διεθνή χρηματιστήρια, την αμέσως επομένη της ανακοίνωσης του Brexit, με αποτέλεσμα την Παρασκευή οι επενδυτές να εκδηλώνουν τάσεις άτακτης εξόδου από τα χρηματιστήρια, αναζητώντας ασφαλή καταφύγια όπως τα Γερμανικά ομόλογα και τον χρυσό. Χαρακτηριστικό είναι ότι στην Ευρώπη οι τραπεζικές μετοχές έκαναν βουτιά άνω του 30%, οδηγώντας πολλές από αυτές να αναστείλουν τη διαπραγμάτευση τους, όπως για παράδειγμα των Ιταλικών τραπεζών, τη στιγμή που η στερλίνα έφτασε στο χαμηλότερο επίπεδο από το 1985.

Παράλληλα, η S&P, αμέσως ανακοίνωσε ότι μετά το αποτέλεσμα του δημοψηφίσματος δεν μπορεί να διατηρηθεί η αξιολόγηση AAA του Ηνωμένου Βασιλείου και η Moody's επισήμανε ότι η ψήφος υπέρ του Brexit χαρακτηρίζεται σαν Credit Negative γεγονός.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η Ευρώπη μπαίνει σε αχαρτογράφητα νερά, καθώς το άρθρο 50 της Ευρωπαϊκής Συνθήκης και μεν προβλέπει την περίπτωση αυτή και περιγράφει την διαδικασία αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι προβλέπει και τις πραγματικές επιπτώσεις οι οποίες όπως όλοι μέχρι στιγμής προβλέπουν θα είναι αρνητικές για την Μεγάλη Βρετανία, την Ευρώπη αλλά και γενικότερα για όλο τον κόσμο.

Εκτιμάται ότι η εγχώρια οικονομία της Μεγάλης Βρετανίας θα επιβραδύνει επικίνδυνα ενώ μεσοπρόθεσμα παραμονεύει και η ύφεση, όπως επίσης εκτιμάται ότι μεγάλες ζημιές θα υποστεί και ο τραπεζικός κλάδος, καθώς το Λονδίνο είναι η Ευρωπαϊκή πρωτεύουσα των χρηματοπιστωτικών συναλλαγών. Από την αντίδραση των αγορών, επιβεβαιώθηκε ότι και η Ε.Ε θα υποστεί σοβαρούς τριγμούς στην οικονομία της με τις πρώτες εκτιμήσεις να κάνουν λόγο για μείωση του Ευρωπαϊκού ΑΕΠ κατά -0,5%.

Παράλληλα, λαμβάνοντας υπόψη τους ιδιαίτερα στενούς εμπορικούς δεσμούς της Βρετανίας με τις ΗΠΑ, Κίνα και Ινδία, από τους μεγαλύτερους εμπορικούς παίκτες παγκοσμίως, δεν υπάρχει αμφιβολία για την αναταραχή που θα προκληθεί σε Παγκόσμιο επίπεδο. Σύμφωνα με τους Financial Times, μερικά από τα μεγαλύτερα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα στο City, αναζητούν τρόπους για να μεταφέρουν τμήματα τους εκτός Βρετανίας. Οι μεγάλες τράπεζες των ΗΠΑ, όπως JP Morgan Chase, Goldman Sachs, BofA, Citigroup και Morgan Stanley, μελετούν το ενδεχόμενο να μεταφέρουν μέρος αυτών των δραστηριοτήτων τους στο Δουβλίνο, το Παρίσι και τη Φρανκφούρτη.

Η Πρόεδρος της FED, Hellen Yelen ανοιχτά δήλωσε ότι το Brexit θα επιφέρει σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις. Όπως υπογράμμισε, ένα Brexit θα έφερνε μια περίοδο έντονης μεταβλητότητας και αστάθειας που θα επηρέαζε τις προοπτικές της αμερικάνικης οικονομίας και την πορεία της πολιτικής αύξησης των επιτοκίων.

Το δεδομένο πάντως είναι ότι οι πολιτικές αποφάσεις στην Ε.Ε, δηλαδή κατά πόσο θα είναι σκληρή η στάση της στις διαπραγματεύσεις με το Ηνωμένο Βασίλειο, όπως επίσης και η διάρκεια αυτών, θα είναι αυτά που θα καθορίσουν το μέγεθος των οικονομικών επιπτώσεων τόσο στην Ε.Ε όσο και στην Παγκόσμια οικονομία.

Την Παρασκευή 24 Ιουνίου 2016, ο BDI έκλεισε στις 609 μονάδες, ενώ οι επιμέρους δείκτες και ο μέσος όρος των ημερησίων εσόδων κυμάνθηκαν ως εξής: BCI στις 913 μονάδες με \$ 6,452 την





ημέρα, BPI στις 585 μονάδες στα \$ 4,681 την ημέρα, BSI στις 583 μονάδες στα \$ 6,101 την ημέρα και BHSI στις 329 μονάδες, στα \$ 4,855 την ημέρα.

Εν μέσω Brexit, ο BDI άρχισε να παρουσιάζει σημεία ανόδου, αλλά φυσικά, τουλάχιστον στην παρούσα φάση δεν υφίσταται κανένας συσχετισμός.

Αναφορικά με το Brexit και την ναυτιλιακή αγορά, είναι ακόμη ιδιαίτερα πρώιμο να εξάγουμε συμπεράσματα, αν και με μία πρώτη ματιά, εκτιμάται ότι το Brexit θα επηρεάσει αρνητικά την ναυτιλιακή αγορά, γεγονός όμως που εξαρτάται από τις πολιτικές διαπραγματεύσεις που θα λάβουν χώρα μεταξύ της Ε.Ε και του Ηνωμένου Βασιλείου και που θα επηρεάσουν όλες τις πτυχές των σχέσεων τους, όπως για παράδειγμα την εν ισχύ ακόμη συμφωνία περί «Ελεύθερου Εμπορίου».

Να επισημάνουμε ότι το Ηνωμένο Βασίλειο κατέχει το 1,5% της Παγκόσμιας Χωρητικότητας σε πλοία τα οποία ανήκουν σε Βρετανικές εταιρείες αλλά σε Management έχει το 3,2% της Παγκόσμιας χωρητικότητας. Ο ευρύτερος κλάδος της ναυτιλίας συνεισφέρει περίπου £ 10 δις. ετησίως στην Βρετανική οικονομία ενώ απασχολεί περίπου 250,000 εργαζομένους.

Οι πρώτες αντιδράσεις αναφέρουν ότι θα παρουσιαστούν αρκετά προβλήματα καθώς θα πρέπει να γίνει μία επαναδιαπραγμάτευση όλων των Εμπορικών συμφωνιών ενώ παράλληλα η αναμενόμενη υποτίμηση της Λίρας θα έχει σαν αποτέλεσμα το υψηλότερο κόστος για όλες τις προσφερόμενες υπηρεσίες.

Σύμφωνα με τον Guy Platten, Chief Executive of the UK Chamber of Shipping Trade Association, οι διαπραγματεύσεις θα είναι επίπονες και μεγάλης διάρκειας ενώ αν επιβληθούν δασμοί (Tariffs) ή άλλα Penalties τότε σαφέστερα τα αποτελέσματα θα είναι ιδιαίτερα αρνητικά, συμπλέοντας απόλυτα με την δήλωση του John Nelson, Chairman of the Lloyd's of London Insurance market.

Ταυτόχρονα, ειδήμονες από τον Νομικό κλάδο εκφράζουν την μεγάλη ανησυχία τους, καθώς εκτιμούν ότι θα υπάρξουν προβλήματα με τα ήδη υπογεγραμμένα συμβόλαια και συμφωνίες, καθώς όταν υλοποιήθηκαν η Βρετανία ήταν μέλος της Ε.Ε, ανεξαρτήτως αν αυτό αναφερόταν στο συμβόλαιο ή όχι, γεγονός που εγείρει σοβαρούς κινδύνους για επερχόμενες «διαμάχες» μεταξύ των συμβαλλομένων.

Όπως προαναφέραμε, αν και είναι ακόμη νωρίς να βγάλουμε συμπεράσματα, όπως όλοι εκτιμούν τα αποτελέσματα μάλλον θα είναι αρνητικά για την Παγκόσμια οικονομία και Εμπόριο αλλά και για την ίδια την Βρετανία. Για παράδειγμα, η Βρετανία κινδυνεύει να χάσει την επήρεια που είχε σε Ευρωπαϊκό επίπεδο σχετικά με την νομοθεσία σε θέματα που αφορούν τον ευρύτερο κλάδο της ναυτιλίας όπως, Maritime Labor Laws, Regulation & Environmental issues κλπ. Ο Κινέζος πρωθυπουργός, Li Keqiang, δήλωσε ότι ο αντίκτυπος του Brexit είναι ήδη εμφανής στις χρηματοπιστωτικές αγορές, εντείνοντας την αβεβαιότητα για την Παγκόσμια οικονομία και δυσκολεύοντας τις προοπτικές για ανάπτυξη. Ανησυχία επικρατεί για ματαιώσεις προγραμματισμένων Κινεζικών επενδύσεων στην Βρετανία οι οποίες προέβλεπαν στην εκμετάλλευση του καθεστώτος, δηλαδή την συμμετοχή στην Ε.Ε. Οι εξαγωγές της Βρετανίας προς την Κίνα ανέρχονται στα \$ 28 δις. περίπου ετησίως, ενώ από το 2011 μέχρι το 2015, παρουσίασαν την υψηλότερη αύξηση, της τάξης του 94,2%, την μεγαλύτερη αύξηση συγκριτικά με όλους τους εμπορικούς εταίρους της Κίνας.

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

Στα πλοία ξηρού φορτίου έγιναν οι ακόλουθες πράξεις:

☞ Στα Kamsarmax, το 'KEY BOUNDARY' 83.369 DWT (2010 – Sanoyas) πουλήθηκε σε Έλληνες στα \$ 13,7 εκ.

☞ Στα Supramax, το 'MOLLY MANX' 57.982 DWT (2010 – Tsuneishi Sebu) πουλήθηκε σε Έλληνες στα \$ 9,75 εκ. και το 'IKAN SUDIP' 56.055 DWT (2008 – Mitsui) πουλήθηκε στα \$ 8,7 εκ.





⇒ Στα **Handysize**, το **‘QUINN J’** 34.399 DWT (2011 – SPP Goseong), αγοράστηκε από την Empire Navigation πάνω από τα \$ 9,5 εκ.

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

⇒ Στα **VLCC**, το **‘SHOSHONE SPIRIT’** 320.327 DWT (2011 – Daewoo) αγοράστηκε την Pantheon Tankers στα \$ 62 εκ.

⇒ Στα **MRs**, το **‘ST. MARIEN’** 51.724 DWT (2007 – STX) και το **‘ST. JOHANNIS’** 51.218 DWT (2007 – STX) πουλήθηκαν στα \$ 20,5 εκ. το κάθε ένα και το **‘DL SUNFLOWER’** 47.204 DWT (1998 – Onomichi) πουλήθηκε στα \$ 8,5 εκ.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Παρά το γεγονός ότι έγιναν μερικές πράξεις την εβδομάδα που μας πέρασε, γενικότερα η αγορά δεν παρουσιάζει ιδιαίτερο αγοραστικό ενδιαφέρον, με τους **End Buyers** είτε να προσφέρουν σε χαμηλά επίπεδα ή να μην προσφέρουν καθόλου. Οι αργίες του Eid την πρώτη εβδομάδα του Ιουλίου σε **Μπαγκλαντές** και **Πακιστάν** θα μειώσουν περαιτέρω το μειωμένο αγοραστικό ενδιαφέρον, ενώ αναμένουμε να διαπιστώσουμε και την επήρεια του **Brexit** στην αγορά των διαλύσεων. Παράλληλα, μείωση εμφανίζει και η προσφορά των πλοίων εδώ και ένα μήνα περίπου ενώ οι προσφερόμενες τιμές το ίδιο διάστημα έχουν πέσει κατά \$ 50 - \$ 60/LDT.

Στην **Ινδία**, σε γενικές γραμμές υπάρχει άρνηση από τους **End Buyers** στο να προσφέρουν εκτιμώντας ότι η πτώση των τιμών μάλλον θα συνεχιστεί, ενώ το άνοιγμα των **LCs** από τις τράπεζες γίνεται όλο και πιο δύσκολο και σε αρκετές περιπτώσεις απαιτείται η πληρωμή των προηγούμενων **LCs** πριν ανοίξουν καινούριο.

Το **Μπαγκλαντές**, είναι αντιμέτωπο με υπέρ- κάλυψη των διαλυτηρίων, με αγορές από το προηγούμενο διάστημα, ενώ λόγω των μουςώνων δεν επιτρέπεται το «κόψιμο» των πλοίων, έχοντας σαν αποτέλεσμα την μείωση του αγοραστικού ενδιαφέροντος.

Στο **Πακιστάν**, ενώ όλοι εκτιμούσαν ότι οι **End Buyers** θα βγουν στην δυναμικά στην αγορά στα τέλη Ιουνίου δηλαδή πριν την επιβολή των νέων δασμών που θα τεθούν σε ισχύ την 1^η Ιουλίου, από την ψήφιση του νέου προϋπολογισμού, τελικά διαψεύστηκαν καθώς τα διαλυτήρια φρόντισαν να χτίσουν ισχυρά αποθέματα (ειδικά σε **Capes**) πριν καν τεθεί το θέμα του προϋπολογισμού.

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 ήταν 732,692 DWT περίπου, εκ των οποίων το 84% (615,416 DWT) ήταν πλοία ξηρού φορτίου, το 0% (0 DWT) δεξαμενόπλοια, και το 16% (117,276 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.
KEY BOUNDARY	83,369 2010 Sanoyas	MAN-B&W	-	06/2020	Greek	Japanese	13,7
MOLLY MANX	57,982 2010 Tsuneishi Sebu	MAN-B&W	4x30	- -	Greek	-	9,75
IKAN SUDIP	56,055 2008 Mitsui	MAN-B&W	4x30	12/2020 12/2018	Akij Group Bangladesh	Pacific Carriers	8,7
QUINN J	34,399 2011 SPP Goseong	MAN-B&W	4x35	10/2016 10/2016	Empire Navigation	-	excess 9,5

TANKERS							
Vessels Name	Dwt YoB Yard	Main Engine	Tanks	S/S D/D	Buyer	Seller- Remarks	Price US\$ mil.
SHOSHONE SPIRIT	320,327 2011 Daewoo	MAN-B&W	15	- -	Pantheon Tankers	-	62
ST. MARIEN	51,724 2007 STX	MAN-B&W	12	- -	-	Parakou	region 20,5 each
ST. JOHANNIS	51,218 2007 STX	MAN-B&W					
DL SUNFLOWER	47,204 1998 Onomichi	MAN-B&W	14	06/2018 06/2018	Taiwan	Daelim	8,5





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.

