



■ SALE & PURCHASE REPORT

Εβδομάδα

27 Ιουνίου έως 03 Ιουλίου 2016

Ημερομηνία

06 Ιουλίου 2016

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

Δεδομένων των περιστάσεων, δηλαδή του **Brexit**, ηρεμία επικρατεί σε γενικές γραμμές, με το **Ηνωμένο Βασίλειο** να δείχνει, **αν όχι μετανοιωμένο** για την απόφαση εξόδου, **τουλάχιστον μπερδεμένο**, ενώ παράλληλα έχουν αρχίσει και **ακούγονται διάφορα σενάρια** όπως για το **αν τελικά θα υπάρξει Brexit**, **αν πρέπει να κατοχυρωθεί** η απόφαση από το **Βρετανικό Κοινοβούλιο**, **πότε θα ενεργοποιηθεί το άρθρο 50** της συνθήκης της Λισσαβόνας κλπ.

Φυσικά το **σοκ** από το **αποτέλεσμα του δημοψηφίσματος** δεν πέρασε ανώδυνα από τις αγορές καθώς οι **επενδυτές** σε κατάσταση πανικού **αποσύρθηκαν** από **μετοχές και ομόλογα αναζητώντας** πιο **ασφαλείς επενδύσεις**, κυρίως σε **περιουσιακά στοιχεία**. Εκτιμάται ότι οι **απώλειες στις αγορές** μετά το δημοψήφισμα **ξεπέρασαν τα \$ 3 τρις.** με τα **Equity Funds** να έχουν υποστεί **εκροές άνω των \$ 20 δισ.**, δηλαδή την **μεγαλύτερη εβδομαδιαία εκροή από τον Αύγουστο του 2015** όπου οι ανησυχίες για την οικονομία της Κίνας συγκλόνισαν τις αγορές. Την ίδια στιγμή, τα **Funds ομολόγων** ήρθαν αντιμέτωπα με **εκροές της τάξης του \$ 1,4 δισ.** Τα **Money Market Funds των ΗΠΑ**, είχαν **εκροές \$ 15 δισ.** περίπου, ενώ **αντίθετα εισροές** είχαν οι **τοποθετήσεις σε Funds χρυσού, κατά \$ 2,5 δισ.** όπως επίσης **αυξημένο ενδιαφέρον** παρουσίασαν οι **επενδύσεις σε εταιρείες Κοινής ωφέλειας, ενυπόθηκα δάνεια και χρεόγραφα** προστατευόμενα από τον πληθωρισμό, καθώς τα **ανωτέρω σε περιόδους κρίσης θεωρούνται ασφαλή καταφύγια.**

Σε **πρόσφατη εκτίμηση** της η **ABN AMRO**, θεωρεί ότι ο **αντίκτυπος του Brexit στο ΑΕΠ του Ηνωμένου Βασιλείου για το 2016** θα είναι **οριακά αρνητικός μειώνοντας την πρόβλεψη στο 1,5% από 1,6%** προηγουμένως **αλλά για το 2017** οι εκτιμήσεις είναι **ιδιαίτερα αρνητικές**. Χαρακτηριστικά, **μείωσε την ανάπτυξη του ΑΕΠ από 2,5%** που εκτιμούσε πριν το Brexit, **στο 0,5%, μετά το Brexit**, καθώς θεωρεί ότι στις **αρχές του 2017**, όπου θα **ξεκινήσουν και οι επίσημες διαπραγματεύσεις, η Βρετανία** θα βρεθεί **αντιμέτωπη με ήπια ύφεση**. Κλείνοντας την ανάλυση της η Τράπεζα, **υποβάθμισε και την εκτίμηση της για το ΑΕΠ της Ευρωζώνης το 2017 στο 1% από 1,6%** προηγουμένως.

Αντίθετα, το **basικό σενάριο της Moody's** αναφορικά με το **Brexit**, κάνει λόγο για **επίτευξη συμφωνίας** αλλά και **διατήρηση του ισχύοντος καθεστώτος** σχετικά με τις **συμφωνίες του Ελεύθερου Εμπορίου** με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Συνεχίζοντας αναφέρει πως **δεν αλλάζει την αξιολόγηση της Βρετανίας από το Aa1**, αλλά το **outlook** ενδεχομένως να είναι **αρνητικό, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα**. Η **εκτίμηση για την ανάπτυξη του ΑΕΠ** τοποθετείται στο **1,5% φέτος και στο 1% το 2017**, **αποκλείοντας την πιθανότητα ύφεσης**, αλλά αφήνοντας ένα **παράθυρο για χαμηλότερη ανάπτυξη μεσοπρόθεσμα αν δεν υπάρξουν οι απαραίτητες συμφωνίες**. Πάντως η **άποψη της Moody's** έρχεται σε **αντίθεση με την άποψη της Goldman Sachs** η οποία **προειδοποίησε** ότι η Βρετανία πιθανόν να εισέλθει σε **ύφεση ως τις αρχές του έτους**.

Υπάρχει βέβαια και η **άποψη** που θεωρεί ότι το **Brexit** λειτούργησε και σαν **«Βαλβίδα Ασφαλείας»** και ότι ήταν μία **καλή αφορμή** για να **διορθώσουν τα Διεθνή χρηματιστήρια**, καθώς πολλοί **πίστευαν και πιστεύουν**, ότι λόγω της **νομισματικής πολιτικής** πολλά κεφάλαια είχαν **τοποθετηθεί σε μετοχές, ιδιαίτερα στις ΗΠΑ**, δημιουργώντας αυτό που πολλές φορές έχουμε επισημάνει σαν τη **φούσκα των μετοχών**, ενώ ταυτόχρονα, στην **Ευρωζώνη** η **νομισματική χαλάρωση** από την ΕΚΤ δημιούργησε **στρέβλωση στην αγορά τόσο των Κρατικών αλλά και των Εταιρικών ομολόγων**. Οπότε το **Brexit** προσέφερε την **απαραίτητη διόρθωση** στις **«πλασματικές» αγορές** και την δυνατότητα **επαναξιολόγησης των κινδύνων**.

Την Παρασκευή 01 Ιουλίου 2016, ο **BDI** έκλεισε στις **677 μονάδες**, ενώ οι επιμέρους δείκτες και ο **μέσος όρος των ημερησίων εσόδων** κυμάνθηκαν ως εξής: **BCI** στις **1030 μονάδες με \$ 7,353** την ημέρα, **BPI** στις **691 μονάδες στα \$ 5,528** την ημέρα, **BSI** στις **627 μονάδες στα \$ 6,555** την ημέρα και





BHSI στις 344 μονάδες, στα \$ 5,092 την ημέρα.

Συγκρίνοντας την έως τώρα πορεία - τάση της αγοράς το 2016 με την ίδια περίοδο του 2015 και ιδιαίτερα το 2^ο τρίμηνο, διαπιστώνουμε μία παρόμοια συμπεριφορά η οποία χαρακτηρίζεται από ανοδική τάση. Την 1^η Ιουλίου του 2015 ο BDI ήταν στις 589 μονάδες και για ένα διάστημα περίπου 40 ημερών επιδόθηκε σε ένα ράλι ανόδου, όπου στις 5 Αυγούστου έκλεισε σε υψηλό έτους, στις 1,222 μονάδες και έπειτα ακολούθησε η γνωστή πτώση όπου τον Φεβρουάριο του 2016 έφτασε στο ιστορικό χαμηλό των 290 μονάδων, ενώ το 1^ο τρίμηνο του 2016 χαρακτηρίστηκε σαν ένα από τα χειρότερα, αν όχι το χειρότερο, όλων των εποχών.

Όπως όλα δείχνουν η ιστορία – εποχικότητα θα επαναληφθεί, αλλά αυτό σημαίνει ότι η επανάληψη αυτή δεν θα έχει μόνο τα στοιχεία της ανόδου αλλά και της καθοδικής τάσης.

Στην ανασκόπηση μας στις 22 Ιουνίου 2016, είχαμε αναφέρει ότι το να βιώσουμε επίπεδα του δείκτη της τάξης των 1,000 μονάδων για λίγο χρονικό διάστημα και μετά την επιστροφή του σε πτωτική πορεία, δεν αποτελεί ουσιαστική βελτίωση της αγοράς. Εν ολίγοις, θα προτιμούσαμε μία σταθεροποίηση του δείκτη σε χαμηλότερα επίπεδα, για παράδειγμα στις 800 μονάδες, αλλά για σημαντικό διάστημα, από την έντονη μεταβλητότητα που παρουσιάζει στην παρούσα φάση και που έχει σαν αποτέλεσμα ο μέσος όρος της αγοράς σε εξαμηνιαία ή ετήσια βάση να είναι ιδιαίτερα χαμηλός. Μέχρι στιγμής πάντως οι εκτιμήσεις κάνουν λόγο για ένα 2016 όπου ο ετήσιος μέσος όρος του BDI θα είναι χαμηλότερος από αυτόν του 2015.

Σε μία πρόσφατη έρευνα που έκανε το Singapore Exchange (SGX) σχετικά με την πορεία της ναυλαγοράς, οι πλειοψηφία των ερωτηθέντων εξέφρασε την ανησυχία της για το πότε θα επέλθει ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης ώστε η ναυλαγορά να αρχίσει να κυμαίνεται σε υγιή αλλά και συντηρήσιμα επίπεδα. Αναφέρει πως τον Ιούνιο ο BDI αυξήθηκε κατά 8% με την αγορά των Capes το ίδιο διάστημα να παρουσιάζει αύξηση 17% και τα Panamax 15%. Παρά την αύξηση αυτή όμως, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων εμφανίστηκαν πιο επιφυλακτικοί από πριν, αναφορικά με το ισοζύγιο προσφοράς και ζήτησης, δηλώνοντας ότι οι επόμενοι 18 μήνες θα είναι ιδιαίτερα «επίπονοι» μεταθέτοντας την ανάκαμψη μετά το τέλος του 2017. Ελάχιστοι δήλωσαν ότι η ανάκαμψη θα λάβει χώρα πριν το 2018, ενώ ένα 25% περίπου εξέφρασε την άποψη ότι η ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης θα επέλθει μετά το 2020.

Αντίστοιχη άποψη εξέφρασε και η Moody's Japan K.K αναφέροντας ότι το outlook για την Παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία τους επόμενους 12 – 18 μήνες είναι αρνητικό, έχοντας σαν αποτέλεσμα την πτωτική πορεία των εσόδων λόγω της υπέρ-προσφοράς των πλοίων. Αναφέρει χαρακτηριστικά ότι το EBITDA (Earnings Before Interest Taxes Depreciation and Amortization) για τις Moody's Rated ναυτιλιακές εταιρείες θα μειωθεί κατά 7 – 10% το 2016. Επισημαίνει δε ότι οι ναύλοι για τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου παραμένουν χαμηλοί παρά το υψηλό ποσοστό των ακυρώσεων των παραγγελιών και το ρεκόρ των διαλύσεων, ενώ εκτιμά πως η ζήτηση θα παραμείνει στα ίδια χαμηλά επίπεδα με αυτά του 2015 καθώς η ζήτηση από την επιβραδυνόμενη Κίνα είναι μειωμένη ενώ την ίδια στιγμή αρκετές παραδόσεις είναι προγραμματισμένες για το 2016.

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

Στα πλοία ξηρού φορτίου έγιναν οι ακόλουθες πράξεις:

- ☞ Στα Capes, το 'CAPE ALTHEA' 179.250 DWT (2011 – Hyundai Ulsan) πουλήθηκε στα \$ 24 εκ.
- ☞ Στα Supramax, το 'JIN RONG' 50.236 DWT (2010 – Mitsui Tamano) με Special Survey περασμένο τον Οκτώβριο του 2015, πουλήθηκε στα \$ 3,4 εκ.
- ☞ Στα Tweendecker, το 'FERNANDO' 30.320 DWT (2003 – Dalian), αγοράστηκε στα \$ 5 εκ.





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

⇒ Στα **AFRAMAX**, το **‘TH SONATA’** 107.510 DWT (2008 – Tsuneishi Zosen) αγοράστηκε από την New Shipping Group στα \$ 25 - \$ 26 εκ.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Με αρκετά μειωμένο αγοραστικό ενδιαφέρον έκλεισε η προηγούμενη εβδομάδα λόγω των μουσώνων, των αργιών του Eid, από την 1^η Ιουλίου έως και την 9^η Ιουλίου στο Μπαγκλαντές και στο Πακιστάν, αλλά και λόγω της μεγάλης πληρότητας των διαλυτηρίων από αγορές που έλαβαν χώρα το προηγούμενο διάστημα. Οι **Cash Buyers**, οι οποίοι βρίσκονται με πλοία στα χέρια τους τα οποία αγόρασαν σε υψηλές τιμές το προηγούμενο διάστημα, αλλά και οι πλοιοκτήτες που έχουν πάρει την απόφαση της διάλυσης, απλά περιμένουν το τελευταίο τρίμηνο του έτους που παραδοσιακά η ζήτηση είναι αυξημένη και οι προσφερόμενες τιμές έχουν ανοδική τάση.

Στην **Ινδία**, οι προσφερόμενες τιμές δέχονται καθοδικές πιέσεις, παρά το γεγονός ότι η αγορά της έχει κατακλυσθεί από μεγάλη προσφορά **Containers**, καθώς κατά την διάρκεια του Ιουνίου η ρουπία έφτασε να διαπραγματεύεται στις 68 προς το δολάριο, οι εγχώριες τιμές του σιδήρου υποχώρησαν κατά \$ 50/LDT, ενώ ταυτόχρονα οι τράπεζες έχουν σκληρύνει την στάση τους στο άνοιγμα των LCs.

Το **Μπαγκλαντές**, ουσιαστικά είναι κλειστό λόγω των αργιών του Eid, αλλά εκτός αυτού οι **End Buyers** δεν δείχνουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον λόγω της πληρότητας των διαλυτηρίων τους, από αγορές που έκαναν τους προηγούμενους μήνες.

Το **Πακιστάν**, όπως και το Μπαγκλαντές, είναι εκτός αγοράς λόγω των αργιών του Eid, ενώ ταυτόχρονα οι **End Buyers**, αναμένουν να δουν τις πραγματικές επιπτώσεις από την αύξηση της φορολογίας μετά την κατάθεση του νέου προϋπολογισμού πριν βγουν και πάλι στην αγορά, τη στιγμή μάλιστα που η πληρότητα των διαλυτηρίων είναι σε υψηλά επίπεδα.

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 625,111 DWT περίπου, εκ των οποίων το 24% (151,126 DWT) ήταν πλοία ξηρού φορτίου, το 37% (230,869 DWT) δεξαμενόπλοια, και το 39% (243,116 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 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΕΩΝ

BULK CARRIERS							
Vessels Name	Dwt YoB Yard	Main Engine	Gear	S/S D/D	Buyer	Seller- Remarks	Price US\$ mil.
CAPE ALTHEA	179,250 2011 Hyundai (Ulsan)	MAN-B&W	-	S/S recently Passed	Indian	-	24
JIN RONG	50,236 2000 Mitsui (Tamano)	B&W	4x30	09/2020 10/2018	He Sheng	Jinhui Shipping S/S passed in October 2015	3,4
FERNANDO	30,320 2003 Dalian	B&W	2x100 2x50	- -	-	-	5

TANKERS							
Vessels Name	Dwt YoB Yard	Main Engine	Tanks	S/S D/D	Buyer	Seller- Remarks	Price US\$ mil.
TH SONATA	107,510 2008 Thuneishi Zosen	MAN-B&W	12	10/2018 10/2016	Nissen Kaiun	New Shipping Group	region 25 - 26





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.

