



SALE & PURCHASE REPORT

Εβδομάδα

05 έως 11 Σεπτεμβρίου 2016

Ημερομηνία

14 Σεπτεμβρίου 2016

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

Θερμό διαφαίνεται το **επόμενο διάστημα** για την **Ελλάδα**, καθώς οι Θεσμοί, κοινώς η **Τρόικα**, έχει ήδη **εγκατασταθεί** στο γνωστό κεντρικό ξενοδοχείο των Αθηνών με στόχο τον **έλεγχο** για την **υλοποίηση των 15 προαπαιτούμενων**, καθώς η εφαρμογή τους είναι **απαραίτητη προϋπόθεση** για την **εκταμίευση των € 2,8 δισ.** **Αν όλα πάνε καλά**, τότε η **απόφαση** για την **πληρωμή της δόσης** θα ληφθεί στο **EuroWorking Group** της **29^{ης} Σεπτεμβρίου**. **Διαφορετικά**, όπως άλλωστε έχει προειδοποιήσει ο ένας εκ των τριών Θεσμών, ο **ESM**, **αν δεν εφαρμοστούν όλα τα προαπαιτούμενα μέχρι τις 31 Οκτωβρίου**, τότε **η δόση θα χαθεί** και θα πρέπει να αρχίσει **εκ νέου η διαδικασία** για την έγκριση της, η οποία σε αυτή την περίπτωση θα γίνει σε **αρκετά μεταγενέστερη ημερομηνία**. Πληροφοριακά να αναφέρουμε πως **έως του παρόντος, από τα 15 προαπαιτούμενα, η Ελληνική πλευρά έχει εφαρμόσει τα δύο (2)!!!**

Στην μεγάλη εικόνα της **Παγκόσμιας Πολιτικής και Οικονομίας** σχετικά ήρεμα κύλησε και η προηγούμενη εβδομάδα με **κύριο χαρακτηριστικό** όμως την **δήλωση του Mario Draghi**, όπου λίγο πολύ ανακοίνωσε ότι το **πρόγραμμα ποσοτικής χαλάρωσης** θα **συνεχιστεί**, όπως αρχικά είχε σχεδιαστεί, **μέχρι τον Μάρτιο του 2017**, αλλά **δίστασε να ανακοινώσει περαιτέρω διεύρυνση** του προγράμματος, μετά τη λήξη του. Γεγονός είναι πως με τα **έως τώρα δεδομένα/στοιχεία**, το **πρόγραμμα αγοράς ομολόγων δεν μπορεί να χαρακτηριστεί πετυχημένο**, καθώς **απέχουμε κατά πολύ** από τον **στόχο της ΕΚΤ για πληθωρισμό 2%**, ενώ την ίδια στιγμή η **Τράπεζα** είναι **αντιμέτωπη με νομικούς περιορισμούς** αναφορικά με **μελλοντική επέκταση** του προγράμματος εκτός κι αν **χαλαρώσει τα κριτήρια** για την **επιλογή των περιουσιακών στοιχείων**.

Ο **όγκος των ομολόγων που μπορεί να αγοράσει η ΕΚΤ** είναι **συγκεκριμένος**, γιατί οι **κανονισμοί της** δεν της **επιτρέπουν να διακρατεί πάνω από το 1/3 μιας συγκεκριμένης έκδοσης ομολόγου**, ή **πάνω από το ένα τρίτο του χρέους οποιασδήποτε χώρας**. Οι **κανονισμοί αυτοί αναγκάζουν την ΕΚΤ να αγοράζει ομόλογα σε συσχέτιση με το μέγεθος της οικονομίας μιας χώρας**, κάτι που σημαίνει ότι **πρέπει να αγοράσει πολύ μεγαλύτερη ποσότητα γερμανικών ομολόγων** σε σχέση με τίτλους άλλων κρατών!!!

Από την **άλλη πλευρά**, η **FED** **αμφιταλαντεύεται** για το **πότε θα προχωρήσει σε αύξηση των επιτοκίων** και όπως όλα δείχνουν **δεν αναμένεται να προβεί σε μία τέτοια κίνηση πριν τον Δεκέμβριο** του τρέχοντος έτους, δηλαδή ένα μήνα μετά τις Προεδρικές εκλογές. Τελευταία έχει αρχίσει και **συζητείται** ότι το **«κρυφό» μήνυμα πίσω από τον δισταγμό της FED** για αύξηση των επιτοκίων είναι τελικά **η μη ουσιαστική και πραγματική βελτίωση της Αμερικανικής οικονομίας**, ή τουλάχιστον το ότι είναι σε **επίπεδα αρκετά κατώτερα των προσδοκιών**, ύστερα δε και από τα **τελευταία «απογοητευτικά» στοιχεία** για την **αγορά εργασίας και τις λιανικές πωλήσεις**.

Δεν είναι τυχαίο ότι **σύμφωνα με την J P Morgan η πιθανότητα ύφεσης στις ΗΠΑ τους επόμενους 12 μήνες έχει αυξηθεί κατά 37%**. Σύμφωνα με την **τράπεζα** έχει αρχίσει και γίνεται **όλο και πιο έντονη η αποσύνδεση της οικονομίας και των χρηματοπιστωτικών αγορών**, αυτό που πολλές φορές έχουμε **επισημάνει σαν «φούσκα»** ή με άλλα λόγια την **μη αντιστοίχιση των τιμών των μετοχών σε συνδυασμό με τα εταιρικά τους κέρδη**. Να υπενθυμίσουμε ότι στις 8 Ιουλίου η **J P Morgan** έδινε ποσοστό ύφεσης στο 30% για τις ΗΠΑ, αλλά μετά τα τελευταία στοιχεία και την στρατηγική της **FED**, αύξησε τις πιθανότητες στο 37%. Αντίστοιχα η **Deutsche Bank**, όπου τελευταία στις αναλύσεις της, αν εξαιρέσουμε το ίδιο συμφέρον της τράπεζας αλλά και της Γερμανίας, λέει και αρκετές αλήθειες, υποστηρίζει ότι η **πιθανότητα ύφεσης στην Αμερικανική οικονομία έχει αυξηθεί κατά 60%**.

Την **Παρασκευή 09 Σεπτεμβρίου 2016**, ο **BDI** έκλεισε στις **804** μονάδες, ενώ οι επιμέρους δείκτες και





ο μέσος όρος των ημερησίων εσόδων κυμάνθηκαν ως εξής: **BCI** στις **1,566 μονάδες** με **\$ 10,649 την ημέρα**, **BPI** στις **658 μονάδες** στα **\$ 5,280 την ημέρα**, **BSI** στις **688 μονάδες** στα **\$ 7,198 την ημέρα** και **BHSI** στις **419 μονάδες**, στα **\$ 6,025 την ημέρα**.

Στην προηγούμενη μας ανασκόπηση είχαμε αναφέρει ότι ο δείκτης βρίσκεται σε **πλαγιολίσθηση**, την οποία συνέχισε και την προηγούμενη εβδομάδα, με μία **ελαφριά τάση ανόδου**, η οποία συνεχίζει και οφείλεται στις εισαγωγές **Iron Ore** και **Coal** από την **Κίνα**, γεγονός που αποτυπώνεται και από την θετική πορεία των εσόδων των **Capes**.

Την Παρασκευή 19 Αυγούστου ο **BDI** είχε κλείσει στις **682 μονάδες**, μειωμένος κατά **122 μονάδες ή 15%** περίπου από τα τρέχοντα επίπεδα των **804** μονάδων. Την ίδια ημέρα ο δείκτης των **Capes**, **BCI** είχε κλείσει στις **843 μονάδες** με τον μέσο όρο ημερησίων εσόδων στα **\$ 5,846**. Στην παρούσα φάση, ο υποδείκτης των **Capes** βρίσκεται στις **1,566 μονάδες** και ο μέσος όρος ημερησίων εσόδων στα **\$ 10,649**, σηματοδοτώντας μία αύξηση της τάξης του **95%** σε επίπεδα μονάδων και **82%** σε επίπεδα μέσου όρου ημερησίων εσόδων.

Αντίστοιχα, την ίδια περίοδο ο υποδείκτης των **Panamax** (**BPI**) έχει μειωθεί κατά **-9,5%** ενώ των **Supramax** (**BSI**) και των **Handysize** (**BHSI**) έχουν παραμείνει **grosso modo** στα ίδια επίπεδα. Σε επίπεδα ημερησίων εσόδων, τα έσοδα των **Panamax** έχουν μειωθεί κατά **-9,1%** ενώ στα **Supramax** και στα **Handysize** σε γενικές γραμμές έχουν παραμείνει στα ίδια επίπεδα.

Να επιστημόνουμε βέβαια πως αναφορικά με τους **2 μικρότερους τύπους πλοίων**, δηλαδή τα **Supramax** και τα **Handysize**, η **ανοδική τους τάση**, με τις γνωστές ενδιάμεσες διακυμάνσεις, είχε ξεκινήσει εδώ και περίπου **3 μήνες**, αλλά από τις αρχές Σεπτεμβρίου έχουν εισέλθει σε διορθωτικά πτωτική πορεία.

Αναφορικά με την **αύξηση των εισαγωγών Iron Ore** από την **Κίνα** που συντέλεσε και στην **αύξηση** του υποδείκτη των **Capes** και κατ' επέκταση του **BDI**, να σημειώσουμε ότι σύμφωνα με στοιχεία των Κινεζικών τελωνειακών αρχών, τον **Αύγουστο** σε **ετήσια βάση** οι εισαγωγές παρουσίασαν **αύξηση 18%**, κλείνοντας συνολικά στους **87,7 εκ. τόνους**. Η **αύξηση** αυτή οφείλεται στη **μείωση της εγχώριας παραγωγής** και στην **στρατηγική κτισίματος αποθεμάτων**, σε μία χρονιά που η **τιμή του σιδηρομεταλλεύματος έχει παρουσιάσει αύξηση 40%** από τις αρχές του χρόνου.

Σύμφωνα με **τελευταίες εκτιμήσεις** από την **Citigroup**, το **απροσδόκητο ράλι** στις τιμές του **Iron Ore**, το οποίο χαρακτηρίζει σαν ένα από τα πιο καυτά εμπορεύματα του 2016, **οδεύει προς πτωτική πορεία**, προβλέποντας μάλιστα ότι το **τελευταίο τρίμηνο** του έτους η **τιμή του** θα κυμανθεί στα **\$ 51 τον τόνο** και για το **2017** στα **\$ 45** κυρίως λόγω της **αυξανόμενης προσφοράς** και της **αποδυνάμωσης της ζήτησης**. Την **ίδια άποψη** για την πτώση της τιμής του σιδηρομεταλλεύματος δείχνουν να **μοιράζονται και άλλες τράπεζες**, όπως η **Morgan Stanley** και η **UBS**, οι οποίες σε αναλύσεις τους αναφέρουν και αυτές πως **αναμένουν την πτώση της τιμής του εμπορεύματος από τα τέλη του 2016**.

Χωρίς αμφιβολία, **αν οι ανωτέρω προβλέψεις επαληθευθούν**, τότε μαζί με την **πτώση των τιμών του Iron Ore** θα επέλθει και **διόρθωση στην πορεία των εσόδων των Capes** και των **Panamax** και κατ' επέκταση στην **γενικότερη πορεία του Δείκτη**.

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

Στα πλοία ξηρού φορτίου έγιναν οι ακόλουθες πράξεις:

⇒ Στα **Panamax**, το **'DARYA SHREE'** 74.823 DWT (2004 – Hudong Zhonghua) πουλήθηκε πάνω από τα **\$ 5 εκ.**

⇒ Στα **Ultramax**, το **'JIN HAN'** 61.414 DWT (2011 – Oshima) και το **'JIN MING'** 61.414 DWT (2010 – Oshima) αγοράστηκαν en bloc από την **Tufton Oceanic** στα **\$ 28,5 εκ.**





⇒ Στα **Handysize**, το 'HANJIN LIVERPOOL' 36.851DWT (2012 – Hyundai Vinashin) και το 'HANJIN ISABEL' 36.798 DWT (Hyundai Vinashin) και τα 2 με SS due, πουλήθηκαν σε 2 διαφορετικούς Έλληνες στα \$ 8 εκ. και \$ 8,3 εκ. αντίστοιχα.

Στον τομέα των **tankers** δεν έγιναν πράξεις την προηγούμενη εβδομάδα.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Η αύξηση του αγοραστικού ενδιαφέροντος και των τιμών το προηγούμενο διάστημα, κυρίως από τους **Cash Buyers**, τελικά δεν βρήκε ανταπόκριση από τους **End Buyers**, καθώς την προηγούμενη εβδομάδα η πτωτική διόρθωση των τιμών του εγχώριου σιδήρου απέτρεψε τους **End Buyers** από το να συμμετέχουν σε αυτό το «παιχνίδι» των υψηλών τιμών. Αυτό φυσικά, για άλλη μια φορά, είχε σαν αποτέλεσμα το να μείνουν εκτεθειμένοι οι **Cash Buyers**, μην μπορώντας να πουλήσουν τα πλοία και να έχουν αρχίσει να υπάρχουν φήμες για ακυρώσεις και επαναδιαπραγματεύσεις.

Στην **Ινδία**, η πτώση των εγχώριων τιμών του σιδήρου κατά \$ 10/LDT, «φόβισε» τους **End Buyers**, με αποτέλεσμα οι προσφερόμενες τιμές να είναι σε χαμηλότερα επίπεδα από αυτά του **Μπαγκλαντές** και του **Πακιστάν**, έχοντας σαν αποτέλεσμα να μην μπορεί η **Ινδία** να καταφέρει να επιστρέψει στην αγορά.

Το **Μπαγκλαντές**, έχοντας καταφέρει να κλείσει τον μεγαλύτερο αριθμό πλοίων το προηγούμενο διάστημα, κυρίως μεγαλύτερου τόνάζ, την προηγούμενη εβδομάδα μείωσε το αγοραστικό του ενδιαφέρον αλλά δείχνει ότι θα επανέλθει και θα συνεχίσει να είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικό με μόνη εξαίρεση την περίοδο των επερχόμενων αργιών του **Eid**.

Στο **Πακιστάν**, το ενδιαφέρον για αγορές είναι αρκετά έντονο, αλλά η μη «διαλεύκανση» για το ποια θα είναι τελικά η φορολογική επιβάρυνση από τον νέο προϋπολογισμό λειτουργεί ανασταλτικά στους **End Buyers**, παρά το γεγονός ότι έχουν συνειδητοποιήσει πως αν δεν αυξήσουν τις προσφερόμενες τιμές θα μείνουν εκτός αγοράς.

Η **Κίνα**, συνεχίζει να 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 651,024 DWT περίπου, εκ των οποίων το 66% (426,964 DWT) ήταν πλοία ξηρού φορτίου, το 0% (0 DWT) δεξαμενόπλοια, και το 34% (224,060 DWT) Containers.

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

- ⇒ **Ινδία:** Από \$ 265 - \$ 290 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.
- ⇒ **Πακιστάν:** Από \$ 270 - \$ 295 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.
- ⇒ **Μπαγκλαντές:** Από \$ 275 - \$ 300 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.
- ⇒ **Κίνα:** Από \$ 200 - \$ 210 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.





ΠΙΝΑΚΕΣ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΕΩΝ

BULK CARRIERS							
Vessels Name	Dwt YoB Yard	Main Engine	Gear	S/S D/D	Buyer	Seller- Remarks	Price US\$ mil.
DARYA SHREE	74,823 2004 Hudong Zhonghua	MAN-B&W	-	06/2019 -	-	KC MARITIME	excess 5
JIN HAN	61,414 2011 Oshima	MAN-B&W	4x30	- -	Tufton Oceanic	Jinhui Shipping & Trans	en bloc 28,5
JIN MING	61,414 2010 Oshima			- -			
WESTERN SINGAPORE	52,433 2003 Tsuneishi Cebu	B&W	4x30	09/2017 -	PT Salam Pacific (Indonesian)	Nishin	4,7
HANJIN LIVERPOOL	36,851 2012 Hyundai Vinashin	MAN-B&W	4x30	Due Due	Greek	Korean	8
HANJIN ISABEL	36,798 2012 Hyundai Vinashin				Greek		8,3





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.

