



■ SALE & PURCHASE REPORT

Εβδομάδα

12 έως 18 Σεπτεμβρίου 2016

Ημερομηνία

21 Σεπτεμβρίου 2016

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

Συνέδρια επί συνεδρίων, τόσο σε τοπικό αλλά και Διεθνές επίπεδο μέσα σε διάστημα λίγων ημερών, (G 20, ΔΕΘ, Μεσογειακή Σύνοδος, Σύνοδος ηγετών Κρατών-Μελών της Ε.Ε στην Μπρατισλάβα και Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ στη Νέα Υόρκη), με διαπιστώσεις επί των διαπιστώσεων αλλά επί της ουσίας καμία συγκεκριμένη απόφαση για σχεδιασμό και υλοποίηση κοινής στρατηγικής με στόχο την αποφυγή τόσο της υποβόσκουσας πολιτικής κρίσης Παγκοσμίως αλλά και της κοινώς αποδεκτής κρίσης που βιώνει η Παγκόσμια οικονομία η οποία χαρακτηρίζεται από μία ιδιαίτερα έντονη βραχεία ανάπτυξη με στοιχεία στασιμότητας και με το outlook να παραμένει αρνητικό.

Αναφορικά με τις οικονομικές εξελίξεις, σε «τοπικό» επίπεδο, η Ελλάδα δεσμεύτηκε ότι θα υλοποιήσει όλα τα προαπαιτούμενα, εντός των προθεσμιών, για την εκταμίευση της υπό-δότης το οποίο σημαίνει ότι θα ικανοποιήσει τα 15 προαπαιτούμενα μέχρι τέλος του μήνα, ώστε να συνταχθεί η έκθεση προόδου, να δοθεί η πρώτη έγκριση στο EuroWorking στις 29 Σεπτεμβρίου και τέλος με πολιτική απόφαση το Eurogroup στις 10 Οκτωβρίου να εγκρίνει την εκταμίευση των € 2,8 δισ. Φυσικά το «έργο» έχει και συνέχεια, καθώς στις 17 Οκτωβρίου ξεκινά η 2^η αξιολόγηση η οποία περιλαμβάνει 43 προαπαιτούμενα για την εκταμίευση δόσης ύψους € 6,1 δισ.

Στη μεγάλη εικόνα της Παγκόσμιας οικονομίας, η Morgan Stanley, βασιζόμενη στο μοντέλο του δείκτη Morgan Stanley Cycle Indicators, συμπεραίνει πως ο δείκτης δείχνει στροφή προς την εσωστρέφεια όπως το 1965, το 1984 και το 1994. Σύμφωνα με την ανάλυση της, οι πιθανότητες του να εισέλθει σε ύφεση η Παγκόσμια οικονομία τους επόμενους 12 μήνες, μειώθηκαν από το 40 στο 30% αλλά από την άλλη οι αγορές των αναπτυγμένων οικονομιών έχουν αρχίσει και εισέρχονται σε κύκλο υπό-απόδοσης και πιθανώς θα αρχίσει η φάση της διόρθωσης. Αν η εκτίμηση αυτή επαληθευθεί, τότε θα βιώσουμε το φαινόμενο όπου οι αποδόσεις των περιουσιακών στοιχείων θα έχουν πτωτική τάση ακόμη και σε ένα πλαίσιο με περισσότερη ανάπτυξη.

Όσο περνάει ο καιρός τόσο και πληθαίνουν οι φωνές από την ευρύτερη επενδυτική κοινότητα για αυτό που εδώ και αρκετό διάστημα έχουμε επισημάνει, δηλαδή όχι μόνο για την ανεπάρκεια των προγράμματος ποσοτικής χαλάρωσης και των αρνητικών επιτοκίων να αναζωογονήσουν την πραγματική οικονομία, αλλά και για τους σοβαρούς κινδύνους που δημιουργεί για την πορεία της Παγκόσμιας οικονομίας.

Μεταξύ πολλών άλλων, πρόσφατα ο επικεφαλής του μεγαλύτερου Hedge Fund παγκοσμίως, ο Ray Dalio του Bridgewater, προειδοποίησε την επενδυτική κοινότητα πως το Διεθνές σύστημα είναι σαν να έχει επιστρέψει στην περίοδο 1935 με 1945, με άλλα λόγια έχει εξαντληθεί και έχει φτάσει στα όρια του. Συγκεκριμένα επισήμανε ότι το σύστημα έχει εγκλωβιστεί καθώς οι Κεντρικές Τράπεζες δεν μπορούν να αναθερμάνουν τις οικονομίες και να αυξήσουν περαιτέρω τις Παγκόσμιες τιμές των μετοχών και ομολόγων. Οι αποδόσεις των ομολόγων και οι περισσότερες κατηγορίες περιουσιακών στοιχείων, είναι σχετικά χαμηλές σε σχέση με τις αναμενόμενες αποδόσεις των μετρητών.

Παράλληλα θεωρεί ότι δεν μπορούν να υπάρξουν χαμηλότερα επιτόκια, να προσθέσουμε εμείς ότι μπορεί να υπάρξουν αλλά θα δημιουργήσουν περισσότερα προβλήματα και επίσης θεωρεί ότι τα προγράμματα ποσοτικής χαλάρωσης έχουν φθάσει στα όρια τους. Συμπερασματικά καταλήγει ότι οι τιμές των μετοχών και των ομολόγων είναι πιο εύκολο να υποχωρήσουν από το να ανακάμψουν, ενώ τονίζει πως οι Διεθνείς οικονομίες εισέρχονται σε μία φάση όπου θα κυριαρχούν οι χαμηλοί ρυθμοί ανάπτυξης.

Την Παρασκευή 16 Σεπτεμβρίου 2016, ο BDI έκλεισε στις 800 μονάδες, ενώ οι επιμέρους δείκτες και ο μέσος όρος των ημερησίων εσόδων κυμάνθηκαν ως εξής: BCI στις 1,680 μονάδες με \$ 10,929 την





ημέρα, BPI στις 646 μονάδες στα \$ 5,182 την ημέρα, BSI στις 660 μονάδες στα \$ 6,903 την ημέρα και BHSI στις 415 μονάδες, στα \$ 5,595 την ημέρα.

Η **πορεία του Δείκτη** συνεχίζει το ίδιο **μοτίβο** με αυτό που αναφέραμε στην προηγούμενη μας ανασκόπηση, δηλαδή μια **πλαγιολίσθηση με ελαφριές διακυμάνσεις** και με **οποιαδήποτε αυξητική τάση** ουσιαστικά να **οφείλεται στα Capes**.

Όπως πολλές φορές έχουμε αναφέρει η αγορά, όπως όλες οι αγορές, σε πολύ **μεγάλο βαθμό καθορίζεται από την ψυχολογία** που έως ένα **βαθμό βασίζεται σε προσδοκίες, όχι απαραίτητα τεκμηριωμένες**, γεγονός που φυσικά επηρεάζει και τις **τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων** και κατ' επέκταση και την **αγοραστική συμπεριφορά των εταιρειών**.

Σε **ετήσια βάση**, οι **τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων 5ετίας**, κατά μέσο όρο, έχουν **μειωθεί κατά 26,5%** καθώς τα **Capes είναι στο -31%**, τα **Panamax στο -25%**, τα **Supramax στο -19%** και τα **Handysize στο -31%**. Σε **εξαμηνιαία βάση** όμως οι **τιμές των πλοίων 5ετίας** έχουν **γυρίσει σε θετικό έδαφος**, καθώς στο σύνολο τους, **κατά μέσο όρο**, οι **τιμές έχουν παρουσιάσει αύξηση της τάξης του +12%**. Συγκεκριμένα σε **εξαμηνιαία βάση** οι **τιμές των Capes έχουν αυξηθεί κατά +4%**, των **Panamax κατά +17%**, των **Supramax κατά +14%** και των **Handysize κατά +13%**.

Σε **επίπεδα αγοράς πλοίων**, έως και τα **τέλη Αυγούστου** του τρέχοντος έτους, έχουν **αλλάξει χέρια** περίπου **450 πλοία** μεταφοράς ξηρού φορτίου, **συνολικής αξίας \$ 3,8 δις** περίπου. Να σημειώσουμε ότι από το σύνολο των **450 πλοίων**, οι **μισές περίπου πράξεις** σε **αγορές και πωλήσεις**, έγιναν από **Έλληνες**. Στο σύνολο του έτους για το **2015** τα **πλοία που άλλαξαν χέρια** τυχαίνει να είναι σε **αριθμό σχεδόν τα ίδια** με του φετινού 8μήνου, δηλαδή περίπου **455**, αλλά σε **συνολική αξία** το **2015 επενδύθηκαν \$ 5,6 δις**. Διαπιστώνουμε λοιπόν ότι το **πρώτο οκτάμηνο του 2016** **πουλήθηκε ο ίδιος αριθμός πλοίων με το σύνολο του 2015** αλλά το **2016 η μείωση στη συνολική αξία ήταν της τάξης του -30%**.

Εξ' απαλών ονύχων στο **παρελθόν** είχαμε αναφέρει πως, **τουλάχιστον μέχρι στιγμής**, σε γενικές γραμμές, το **τραπεζικό σύστημα** δεν έχει «**τραβήξει το χαλί**» ακόμη από τον **ευρύτερο κλάδο της ναυτιλίας**, αλλά είναι πλέον **οφθαλμοφανής η προσπάθεια των τραπεζών**, κυρίως των **Ευρωπαϊκών και ιδιαίτερα των Γερμανικών** να «**ξεφορτωθούν**» ή να **μειώσουν την έκθεση τους** σε υπάρχοντα δανεισμό. Στην παρούσα φάση **εκτιμάται** ότι τα **Outstanding Loans** σε **Παγκόσμιο επίπεδο** στην **ναυτιλία** **ανέρχονται περίπου στα \$ 400 δις.**, εκ των οποίων **το 25% ή \$ 100 δις.**, αφορά **Γερμανικές τράπεζες**. Δεν υπάρχει **αμφιβολία** ότι **αρκετά από αυτά τα δάνεια** δεν θα είναι **δυνατόν να εξυπηρετηθούν με αποτέλεσμα** οι **τράπεζες** είτε να **αναγκαστούν να τα πουλήσουν με discount** ή να τα **εγγράψουν σαν ζημίες**. **Καθοριστικό ρόλο** στην στρατηγική των τραπεζών, ιδιαίτερα των **Γερμανικών**, σχετικά με το **δανειακό τους πορτφόλιο** θα έχει και η **πίεση που τους ασκείται από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα**, η οποία τον **Ιούνιο** άρχισε να **συγκεντρώνει στοιχεία** για τα **ναυτιλιακά δάνεια** και τα οποία **εξετάζει αυτή τη στιγμή**, καθώς **θεωρεί** ότι **αρκετές τράπεζες χορηγούσαν δάνεια βασιζόμενες σε ιδιαίτερα αισιόδοξα σενάρια** σχετικά με την **αγορά** και τις **τιμές των πλοίων** και το **ενδεχόμενο να τους επιβληθεί να αυξήσουν τα κεφαλαιακά τους αποθέματα** είναι στο **τραπέζι**, γεγονός που **αν υλοποιηθεί δεν θα αφήσει την αγορά ανεπηρέαστη!**

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

Στα **πλοία ξηρού φορτίου** έγιναν οι **ακόλουθες πράξεις**:

⇒ Στα **Capes** και στα **Mini-Capes**, το **'HANJIN MATSUYAMA'** 179.166 DWT (2011 – Sungdong) πουλήθηκε στην **Winning Shipping** στα \$ 22,75 εκ. περίπου και το **'EMMA SCHULTE'** 115.156 DWT (2012 – Jiangnan Changxing) αγοράστηκε από την **Oldendorff** στα \$ 12,6 εκ.

⇒ Στα **Panamax** και **Post-Panamax**, το **'TOND SEA'** και το **'TANA SEA'** και τα δύο 93,246 DWT (2011 – Zhejiang Yangfan) μαζί με τα **'TANGO SEA'** 93.028 DWT (2011 – Taizhou Catic) και το





‘TONIC SEA’ 93.005 DWT (2012 – Taizhou Catic) αγοράστηκε en bloc από την Oldendorff, στα \$ 40 εκ. περίπου. Το ‘PRIMROSE’ 74.716 DWT (2001 – Hudong Zhonghua) πουλήθηκε στα \$ 3,2 εκ.

⇒ Στα **Handysize**, το ‘KARINE BULKER’ 32.271 DWT (2008 – Kanda Zosensho) πουλήθηκε στα \$7,7 εκ. αντίστοιχα.

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

⇒ Στα **Handysize**, το ‘ARDMORE CENTURION’ 28.987 DWT (2005 – STX-Jinhae), IMO II, πουλήθηκε στα \$ 15,7 εκ.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Οι αργίες του Eid στο Πακιστάν και στο Μπαγκλαντές δεν στάθηκαν εμπόδιο στην αύξηση της προσφοράς πλοίων προς διάλυση, κυρίως σε Containers από την Γερμανική αγορά, με αποτέλεσμα να γίνουν αρκετά κλεισίματα και μάλιστα σε αρκετά υψηλές τιμές. Να σημειώσουμε ότι την προηγούμενη εβδομάδα σημειώθηκε και η πώληση του νεότερου πλοίου σε όλο το 2016, το Panamax Container “Viktoria Wulff” του 2006, κτισμένο στην Πολωνία. Η αγοραστική διάθεση των End Buyers μετά και το τέλος των μουσώνων, δείχνει ξαφνικά να είναι αρκετά έντονη, καθώς σε αρκετά πλέον διαλυτήρια τα αποθέματα πλοίων από προηγούμενες αγορές έχουν αρχίσει και μειώνονται.

Στην Ινδία, παρά το γεγονός ότι οι εγχώριες τιμές του σιδήρου βελτιώθηκαν κατά \$ 10/LDT και η ρουπία βρίσκεται στα ικανοποιητικά επίπεδα των περίπου 66,5 προς το δολάριο, οι End Buyers δεν δείχνουν ιδιαίτερη διάθεση να ανεβάσουν τις τιμές καθώς εκτιμούν ότι η προσφορά των πλοίων προς τα τέλη του έτους θα παρουσιάσει αύξηση.

Στο Μπαγκλαντές, παρά τις αργίες του Eid, το αγοραστικό ενδιαφέρον παρέμεινε αρκετά υψηλό και όπως όλα δείχνουν θα συνεχίσει με αυτή την διάθεση και τις επόμενες εβδομάδες με τις προσφερόμενες τιμές να είναι οι υψηλότερες στην αγορά.

Το Πακιστάν, βλέποντας ότι είχε αρχίσει να μένει εκτός αγοράς, βελτίωσε τις προσφερόμενες τιμές, ενώ παράλληλα έχει αρχίσει και δείχνει ενδιαφέρον και για άλλα πλοία, δηλαδή εκτός από μεγάλα bulkers και Gas Free for Man Entry Tankers τα οποία συνήθως προτιμούσε, στα οποία στην παρούσα φάση η προσφορά τους όμως είναι μειωμένη.

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 ήτανε 447,798 DWT περίπου, εκ των οποίων το 44% (196,338 DWT) ήτανε πλοία ξηρού φορτίου, το 0% (0 DWT) δεξαμενόπλοια, και το 56% (251,460 DWT) Containers.

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

- ⇒ Ινδία: Από \$ 270 - \$ 295 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.
- ⇒ Πακιστάν: Από \$ 275 - \$ 300 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.
- ⇒ Μπαγκλαντές: Από \$ 280 - \$ 305 για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα.
- ⇒ Κίνα: Από \$ 190 - \$ 200 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.
HANJIN MATSUYAMA	179,166 2011 Sungdong	MAN-B&W	-	- -	Winning Shipping	Japanese	region 22,75
EMMA SCHULTE	115,156 2012 Jiangnan Changxing	MAN-B&W	-	- -	Oldendorff	Thomas Schulte	12,6
TONDA SEA	93,246 2011 Zhejiang Yangfan	MAN-B&W	-	04/2021 04/2018	Oldendorff	NSC Schiffahrt	en bloc region 40
TANA SEA			-	- -			
TANGO SEA	93,028 2011 Taizhou Catic		-				
TONIC SEA	93,005 2012 Taizhou Catic		-				
PRIMROSE	74,716 2001 Hudong Zhonghua	MAN-B&W	-	- -	-	-	3,2
KARINE BULKER	32,271 2008 Kanda Zosensho	Mitsubishi	4x30	10/2020 11/2017	-	-	7,7

TANKERS							
Vessels Name	Dwt YoB Yard	Main Engine	Tanks	S/S D/D	Buyer	Seller- Remarks	Price US\$ mil.
ARDMORE CENTURION	28,987 2005 STX (Jinhae)	B&W	14	- -	-	Ardmore IMO II	15,7





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.

