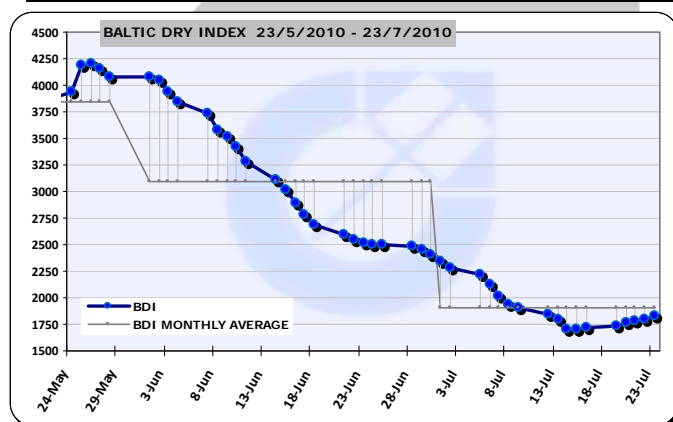


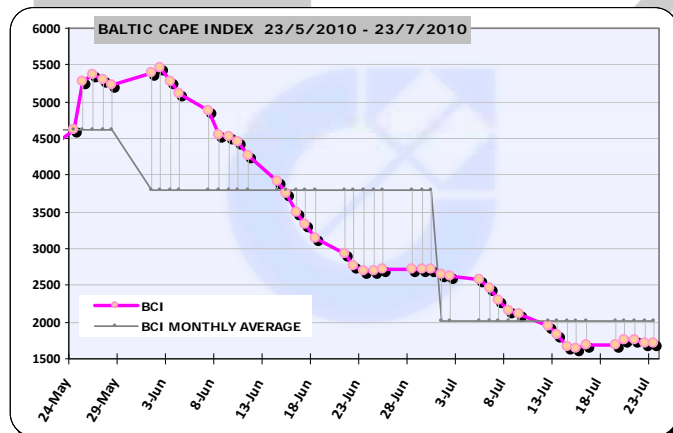
ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ - 29, 2010 (Περίοδος 16 Ιουλίου – 23 Ιουλίου)

Περάσαμε τα δύσκολα? Ίσως και να τα περάσαμε και όλα δείχνουν τουλάχιστον για τώρα μια τάση σταθεροποίησης. Η εβδομάδα που διανύουμε είναι καλή, και σε σύγκριση με τις περασμένες που ήταν κατακόκκινες και με υπερβολή στην πτώση του, μας δίνει τουλάχιστον το πράσινο θετικό χρώμα, και κάποιες σεβαστές ανοδικές ποσοστιαίες μεταβολές. Τα Panamax που υπέφεραν τα πλείστα ήταν αυτά που άρχισαν την ανάκαμψη από 2 εβδομάδες πριν και είναι αυτά που φαίνεται να φρέναραν αποτελεσματικά την πτώση σε όλα τα άλλα μεγαλύτερα και μικρότερα μεγέθη.

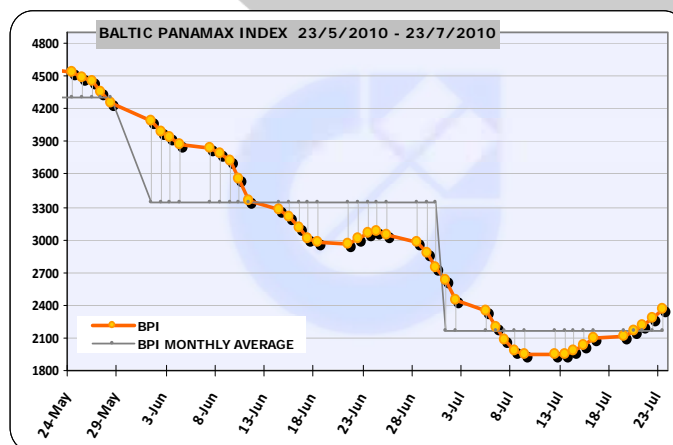
INDEX	THIS WEEK	LAST WEEK	% CHANGE	POINT DIFF	TREND	L/G
BDI	1826	1720	6.16%	106	▲	gain
BCI	1708	1676	1.91%	32	▲	gain
BPI	2362	2092	12.91%	270	▲	gain
BSI	1745	1669	4.55%	76	▲	gain
BHI	978	944	3.60%	34	▲	gain



Ο δείκτης BDI αυτή την εβδομάδα μας δίνει από την περασμένη Παρασκευή σημάδια ανάκαμψης και κλείνει στις 23/07 με μικρή άνοδο στις 1826 μονάδες με μια ικανοποιητική εβδομαδιαία άνοδο 6.16%. Η τιμή κλεισίματος της Πέμπτης 15 Ιουλίου 2010 (1700) είναι και η χαμηλότερη του έτους. Ο μηνιαίος μέσος όρος βρίσκεται πολύ χαμηλά και είναι κάτω ακόμα και από τις 2000 μονάδες και τον υπολογίζουμε να είναι στις 1911 μονάδες. Ο μηνιαίος μέσος όρος του Ιουνίου ως μέτρο σύγκρισης της ραγδαίας πτώσης ήταν στις 3089 μονάδες.

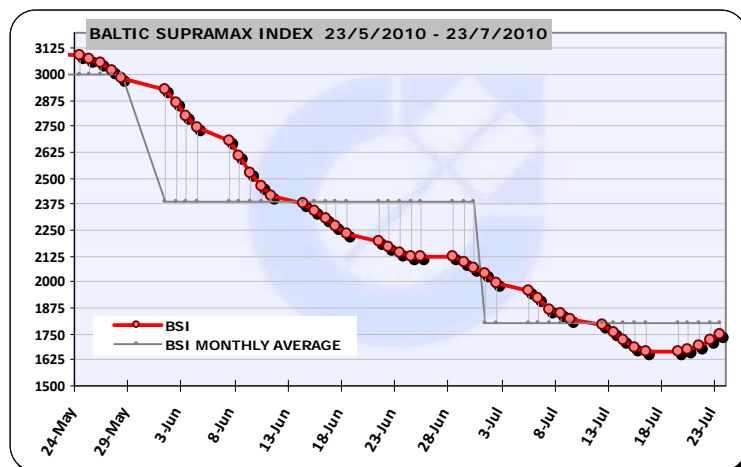


Πολύ πεσμένος είναι και ο δείκτης BCI των CAPES, συγκριτικά με το reak που έφτασε στις 2/6 όταν ακούμπησε τις 5445 μονάδες και βρίσκεται σήμερα Παρασκευή 23 Ιουλίου στις 1708 μονάδες σημειώνοντας μια μικρή εβδομαδιαία ανοδική μεταβολή μόλις 1.91%. Είναι σημαντικό να πούμε ότι από τις από το υψηλότερο του έτους που είχαμε στις 2/6 (5445) έως την Πέμπτη 15 Ιουλίου 2010 που έφτασε χαμηλότερο της χρονιάς και ήταν στις 1640 μονάδες ο BCI είχε χάσει το -70% της αξίας του.

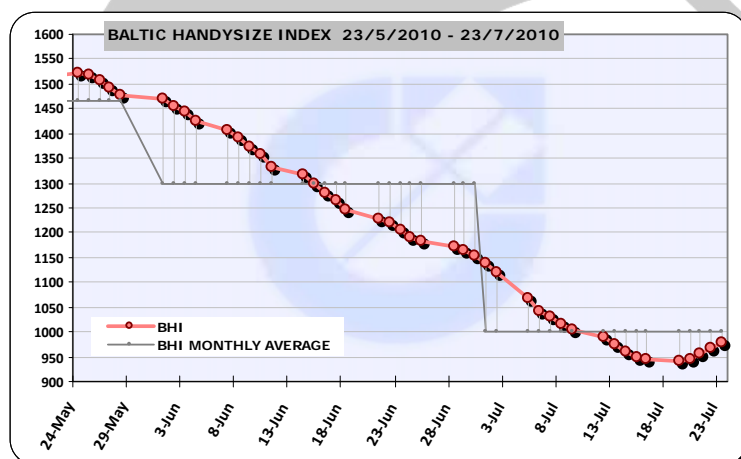


Ο δείκτης των Panamax πέτυχε την αντιστροφή της πτωτικής του πορείας, και από ότι φαίνεται ηγήθηκε της αντιστροφής όλων. Το σημερινό κλείσιμο βρίσκει τον δείκτη μέσα στην εβδομάδα που κλείσαμε να είναι στις 2362 μονάδες με μια πολύ ικανοποιητική εβδομαδιαία άνοδο 12.91%. Πρέπει να πούμε ότι το χαμηλότερο του BPI για το 2001 το συναντήσαμε στις 12 Ιουλίου όταν πατήσαμε τις 1941 μονάδες, από εκεί και μετά για 10 μέρες έχει υπάρξει μια ουσιαστική αναστροφή

της πτωτικής τάσης που ακολουθήθηκε και από τα capes και ευτυχώς όπως είχαμε προβλέψει ότι θα συνέβαινε «μεταδόθηκε» και στα άλλα μικρότερα μεγέθη πλοίων.



η χαμηλότερη της χρονιάς και παρόμοια επίπεδα τιμών είχαμε μόνο δει ξανά στα μέσα Μαΐου 2009.



BHI για το έτος 2010 και από την συγκεκριμένη ημερομηνία μέχρι και την 19/7 όπου πάτωσε στις 940 μονάδες η απώλεια του BHI είναι μετρήσιμη με απώλειες που αγγίζουν το -39%.

Ο δείκτης των Supramax μετά από 43 συνεχόμενες πτωτικές συνεδρίες αντιδρά και αυτός θετικά για όλη την εβδομάδα που διανύσαμε και έχοντας φτάσει την Τετάρτη 19/5 στις 3111 μονάδες που ήταν και το υψηλότερο επίπεδο του 2010 τον βλέπουμε στις 23/07 να κλείνει στις 1745 μονάδες με μια εβδομαδιαία άνοδο 4.55% δείχνοντας ότι όχι μόνο σταθεροποιείται αλλά πιθανά θα αρχίσει και να ανακάμπτει μέρος της «χασούρας» του. Είναι χαρακτηριστικό ότι η τιμή κλεισίματος της 19/7 στα 1664 ήταν και

Ο μικρότερος των δεικτών ο BHI για τα Handymax βρίσκεται και αυτός μετά από 40 πτωτικές συνεδρίες (κάτι που και εδώ δεν είχαμε ξανά αντιμετωπίσει) να είναι και αυτός ανοδικός για όλη την εβδομάδα. Με το κλείσιμο αυτή της εβδομάδας τον βλέπουμε να είναι με άνοδο 3.60% ακόμα όμως λίγο κάτω από τις 1000 μονάδες και να κλείνει στις 23/07, στις 978 μονάδες. Σημειώνουμε ότι το κλείσιμο της Παρασκευής 21/5 στις 1516 μονάδες ήταν και το υψηλότερο της χρονιάς για τον δείκτη

ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΝΑΥΛΑ

Ημερήσιες αποδόσεις Capes, \$18,017/ημέρα (-), Panamax \$18,704/ημέρα (-), Supramax \$20,214/ημέρα (-), Handymax \$16,081/ημέρα (-), και τα μικρότερα Handies \$12,300/ημέρα (-)

VSL TYPE	DRY BULK TIME CHARTER EARNING OUTLOOK				TREND
	THIS WEEK	LAST WEEK	% CHANGE	DIFF	
CAPE	\$18,017	\$18,000	0.09%	\$17	▲
PANAMAX	\$18,704	\$18,100	3.33%	\$604	▲
SUPRAMAX	\$20,214	\$20,100	0.57%	\$114	▲
HANDYMAX	\$16,081	\$15,200	5.80%	\$881	▲

Ο Πάτος είναι εδώ? Θα μπορούσαμε εύκολα να πούμε Ναι. Όμως είναι πολύ πιθανό να έχουμε ένα double dip σενάριο και να μην έχουμε φτάσει ακόμα στο χαμηλότερο της χρονιάς. Όμως προς το παρόν παρότι η πτώση στους δείκτες δείχνει να έχει φρενάρι και να έχουμε μια εβδομάδα σταθερότητας και μικρής μεν αλλά ευπρόσδεκτης δε ανοδικής πορείας τόσο στους δείκτες όσο και στο πρακτικό της υπόθεσης που είναι τα πραγματικά ημερήσια ναύλα, όμως τα market fundamentals που μας δίνει η Κίνα πρωτίστως δεν είναι και τόσο διαφοροποιημένα από τα σινιάλα που

αποκωδικοποιούσαμε τις περασμένες εβδομάδες. Ακόμα έχουμε χαμηλές τιμές των commodities και το βασικότερο στασιμότητα στις εισαγωγές σιδηρομεταλλευμάτων από την Κίνα. Από την άλλη μην αμελούμε την συνεχιζόμενη και με αυξημένο ρυθμό παραλαβή νέων πλοίων που οφείλουμε να κρούσουμε τον κώδωνα του κινδύνου καθώς ο ρυθμός παράδοσης των για το δεύτερο εξάμηνο του 2010 που έχει παρέλθει σχεδόν ένας μήνας είναι διαρκώς αυξανόμενος. Ο συνολικός στόλος των Capes για τον Ιούλιο 2010 αυξήθηκε κατά 58 πλοία και αριθμεί τώρα 23/7 **1581** πλοία συνολικής χωρητικότητας **282** εκ τόνων, ενώ τον περασμένο μήνα 28/6, ο στόλος των Capes αριθμούσε **1523** πλοία συνολικής χωρητικότητας 270 εκ τόνων. Τα ενεργά Capes σήμερα 23/7 είναι 991 συνολικού dwt **173.4** εκ τόνων, ενώ τον Ιούνιο ήταν **944** πλοία συνολικού dwt **165** εκ τόνων. Αυτό τον μήνα έχουμε 12 νέες παραγγελίες για Capes και 28 νεότευκτα πλοία που παραδόθηκαν και ενσωματώθηκαν στον ενεργό στόλο.

Όπως φαίνεται καθαρά από τα νούμερα με ένα νέο πλοίο να παραδίδεται κάθε μέρα η κατάσταση της υπερπροσφοράς πλοίων τύπου Capesize είναι ένα ανησυχητικός πονοκέφαλος που από ότι βλέπουμε όσο και αν τον πολεμάμε με «ασπιρίνες» τελικά η γιαιτρεία του ακόμα δεν είναι ορατή. 470 πλοία περιμένουν την σειρά τους να κατασκευαστούν από τα οποία τα **94** είναι για παράδοση μέσα στην χρονιά που διανύουμε (2010), **254** την χρονιά που μας έρχεται (2011), **87** το 2012 και **35** το 2013-2014. Έτσι σύμφωνα με τα στοιχεία που η NCSC αναλύει κάθε μήνα, ο ενεργός στόλος των capes θα αυξηθεί κατά 96 εκατομμύρια τόνους και αυτό το έξτρα τονάζ που είναι περίπου το 58% της υπάρχουσας χωρητικότητας θα έπρεπε να προβληματίσει όλους μας για το «τι μέλλει γενέσθαι» καθώς η υπερπροσφορά πλοίων θα οδηγήσει την αγορά σύντομα σε ένα στάδιο όπου 2 πλοία θα κυνηγάνε την 1 δουλειά.

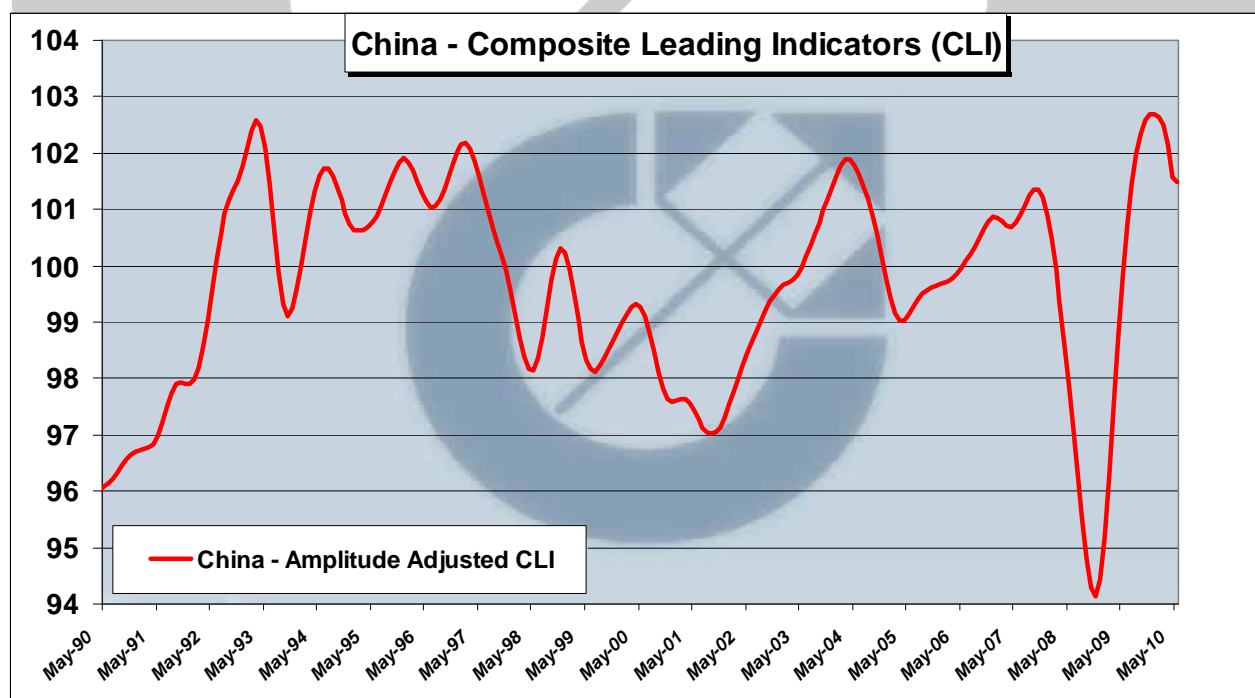
Η Κίνα συνεχίζει να εξαντλεί τις ποσότητες των σιδηρομεταλλευμάτων που έχει σε στοκ. Ταυτόχρονα οι τιμές του Iron/ore που μπήκαν σε ισχύ από 1/7 και κάθε τρίμηνο θα αναθεωρούνται πιθανά θα οδηγηθούν σε τιμές κάτω ακόμα και του spot price καθώς η πίεση από την Κινέζικη «απραξία» θα οδηγήσει τις τιμές ανά τόνο σε ακόμα χαμηλότερα επίπεδα από τα σημερινά που σημ. είναι κατά 30% χαμηλότερα από τις τιμές Απριλίου 2010. Αυτό το «φάγωμα» των «ετοιμών» πιθανά να διαρκέσει και όλο τον Αύγουστο του 2010 και έτσι δεν μπορούμε να πούμε με σαφήνεια ότι η αγορά των Capes έχει ορατά σημάδια ανάκαμψης για το επόμενο σύντομο χρονικό ορίζοντα.

Έτσι εκτίμηση μας είναι ότι όποια ανάκαμψη δούμε στην αγορά των μεγάλων πλοίων (capes) αυτή θα έχει δυστυχώς σημαντικά μεγαλύτερη περιοδικότητα από την μικρή σχετικά διάρκεια που είχε η πρόσφατη πτώση. Άλλωστε για να φτάσουμε πίσω στα επίπεδα Μαΐου 2010 έχουμε να ανακτήσουμε ένα χαμένο 70% για τα Capes και ο δρόμος είναι ανηφορικός καθώς πάντα η καλοκαιρινή περίοδος έχει μια εποχική πτώση και αυτό το καλοκαίρι η πτώση σίγουρα είναι πολύπλευρη. Οι εισαγωγές iron/ore της Κίνας για τον μήνα Ιούνιο 2010 ήταν κάτω κατά 14.7% σε σχέση με τις εισαγωγές του Μαΐου 2010 και αν συνυπολογίσουμε ότι η οικονομική ανάπτυξη της Κίνας είναι σε κατάσταση «cooling-off» μετά την κυβερνητική παρέμβαση για μείωση της δανειοδότησης και νέων επενδύσεων προσπαθώντας να ανακόψουν την ανησυχητικά επιταχυνόμενη πληθωριστική τάση που θα οδηγούνταν η Κινεζική οικονομία από την υπερθέρμανση της αγοράς ακινήτων, τότε βλέπουμε ότι ακόμα δεν υπάρχει ένα βασικό Market fundamental (θεμελιώδη αγοράς), που να μας δίνει κάποιο σημάδι για άμεση ανάκαμψη της αγοράς των capes. Αυτό που όλοι παρατηρούν στην Κίνα είναι ένα τεράστιο «drastic inventory correction» (δραστική διόρθωση υπάρχοντος στοκ), στην αγορά του σιδήρου καθώς η Κίνα έχει προβεί σε μια ολοκληρωτική συγκράτηση δαπανών υποδομής.

Το σύστημα Composite Leading Indicators (CLIs) του είναι σχεδιασμένο να παρέχει έγκαιρα σήματα των σημείων καμπής των επιχειρηματικών κύκλων – μεταφράζοντας τις διακυμάνσεις στα κενά παραγωγής, και τις πιθανές διακυμάνσεις της οικονομικής δραστηριότητας γύρω από το μακροπρόθεσμο πιθανό επίπεδο. Η προσέγγιση αυτή, εστιάζει βασικά σε σημεία καμπής (σκαμπανεβάσματα), και έτσι βγαίνει ο δείκτης CLI που παρέχει περισσότερο ποιοτικές παρά ποσοτικές πληροφορίες σχετικά με τις βραχυπρόθεσμες οικονομικές κινήσεις.

Τέσσερις ποιοτικά διαφορετικές φάσεις κυκλικών διακυμάνσεων μπορούν να αναγνωριστούν: 1) **επέκτασης** - CLI να αυξάνεται και να είναι πάνω από την βάση των 100 πόντων, 2) **ύφεσης** – ο CLI να υποχωρεί αλλά να είναι ακόμα πάνω από τις 100 μονάδες, 3) **επιβράδυνση** – ο CLI σε φθίνουσα κατάσταση και να παραμένει κάτω από τις 100 μονάδες, 4) **ανάκτηση** – διατήρηση του CLI κάτω από τις 100 μονάδες αλλά με συνεχιζόμενη άνοδο.

Τις φάσεις και τα μοτίβα που δείχνουν τα CLI's είναι πολύ πιθανό να ακολουθηθούν από τους μελλοντικούς οικονομικούς κύκλους της κάθε χώρας. Στο επόμενο γράφημα βλέπουμε τον Composite Leading Indicators (CLI) και το εκτιμώμενο οικονομικού κύκλου για την Κίνα. Το Γράφημα δείχνει ισχυρή co-movements, με τα σημεία καμπής το CLI σταθερά να προηγούνται εκείνων των του οικονομικού κύκλου, χρόνος ποικίλει, αλλά περίπου τα σημάδια μας δίνουν μια εικόνα τι θα ακολουθήσει σε μια περίοδο 6-9 μηνών από την ημερομηνία που δείχνει το γράφημα. Κατά τον ΟΟΣΑ (OECD) και τα στοιχεία του δείκτη, η οικονομία της Κίνας τώρα αντιμετωπίζει την προδιαγραμμένη ύφεση (slowdown) που είχε προβλεφθεί τον Ιαν 2010 όταν ο CLI της Κίνας ήταν στις 102.6261 μονάδες και παρουσιάζονταν πάνω από τις 100 μονάδες βάσης αλλά με πτώση σε σχέση με τα στοιχεία Δεκ 2009 (102.6952). Σήμερα με τα νούμερα Μαΐου 2010 έχουμε τον CLI στις 101.4984 να συνεχίζει την πτώση του αλλά να είναι ακόμα πάνω από τις 100 μονάδες, οπότε πάλι είμαστε στο σενάριο της οικονομικής ύφεσης αλλά με μια αλλαγή στην πτωτική δυναμική του που δείχνει ότι μάλλον αλλάζει τροχιά και πάμε για μια αλλαγή σε ανάκτηση (recovery) που όμως θα μας γίνει αντιληπτή περίπου στα τέλη της χρονιάς και στην αρχή του 2011.



Για περισσότερα για την ακρίβεια των OECD Composite Leading Indicators ακολουθήστε τον σύνδεσμο αυτό:

<http://www.oecd.org/dataoecd/35/38/40182804.pdf>

CAPESIZE MARKET



Τα ναύλα στα Capes έχουν καταρρακωθεί στην κυριολεξία σε πολύ χαμηλά επίπεδα που δεν έχουμε δει από τον Απρίλιο του 2009. Είμαστε σε επίπεδα 18,000 την ημέρα και αν αναλογιστεί κανείς ότι είχαμε δει 55 και 60 χιλιάδες δολάρια πριν 45 ημέρες τότε καταλαβαίνει κανείς ότι μια τόσο δραματική πτώση στα έσοδα των πλοίων δεν θα μπορούσε παρά να ακολουθηθεί με μια μικρή σχετικά χρόνο-καθυστερήση και στις τιμές και αξίες των πλοίων.

Δεν γίνονται πράξεις αγοραπωλησιών γιατί μέσα στην περιρρέουσα ψυχολογικά διαταραγμένη αγορά, όπου κυριαρχεί έντονη η αβεβαιότητα η ανασφάλεια και φυσικά η ανησυχία και η σκέψη γιατί να αγοράσω σήμερα κάποιο πλοίο που πιθανά σε λίγες εβδομάδες θα κοστίζει σημαντικά λιγότερο. Αυτό και μόνο είναι ένα σημαντικό εμπόδιο για την αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων και φυσικά έχει φρενάρει την αγοραστική διάθεση των εφοπλιστών και των επενδυτών που επιζητούν πλέον το λεγόμενο "value for money". Είναι φυσιολογικό να πέσουν οι αξίες των πλοίων... αφού σχεδόν πάντα οι αξίες είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με το «τόσα βγάζει» οπότε τώρα που δεν βγάζει ίσως παρουσιαστεί σύντομα ένα «ξεφούσκωμα» των σχετικά υπερτιμημένων αξιών των πλοίων. (σε σχέση με τις αξίες τις περσινής περιόδου ενδεικτικά να σας πούμε ότι ένα Cape 5ετίας πέρσι κόστιζε \$50 εκ δολάρια των Ιουνίου 2009 και σήμερα Ιούνιος 2010 άνω των \$60 εκ δολαρίων. Αντίστοιχα ένα Cape 10ετίας τον Ιουν 2009 κόστιζε \$39 εκ και σήμερα με τιμές Ιουνίου 2010 \$46 εκ. (15-20% αυξημένες τιμές από πριν ένα χρόνο)

Αυτή την εβδομάδα είχαμε λίγες ναυλώσεις capes σε period T/C's και οι μόνες που έχουν ενδιαφέρον είναι οι εξής: το M/V "**Sparta**", 178032 dwt, built 2010, παράδοση China 30 July/2 Αυγούστου, επαναπαράδοση παγκόσμια, \$20000, Ναυλωμένο από την Trafigura, για ex Horta – για περίοδο 10/14 μήνες διάρκεια καθώς και το M/V "**Athens**", 177000 dwt, built 2009, παράδοση Rizhao 23/25 Ιουλίου, επαναπαράδοση παγκόσμια, \$20000, Ναυλωμένο και αυτό από την Trafigura, για περίοδο 10/14 μήνες διάρκεια **(σε χθεσινή όμως ανακοίνωση οι δύο παραπάνω ναυλώσεις φαίνεται ή ότι απέτυχαν ή ότι δεν έχουν παρουσιαστεί/reported με ακριβή στοιχεία)**

Ακόλουθα στα capes είχαμε την ναύλωση του M/V "**Graceful Madonna**", 180000 dwt, built 2010, παράδοση Immingham in d/c 8/10 Αυγούστου, επαναπαράδοση Skaw-Cape Passero, \$12500, Ναυλωμένο από την Oldendorff, για ταξίδι Ατλαντικού με επιστροφή, του M/V "**Anangel Sailor**", 171681 dwt, built 2006, παράδοση Hunterston 3/5 Aug, επαναπαράδοση China, \$29000, Ναυλωμένο από την Minmetals, για για ταξίδι μέσω Nouadhibou, του M/V "**C.Triumph**", 169883 dwt, built 1999, παράδοση Immingham 28/30 July, επαναπαράδοση Cape Passero, \$14000, Ναυλωμένο από την Swiss Marine, για ταξίδι μέσω Narvik και του M/V "**Cape Kestrel**", 161475 dwt, built 1993, παράδοση Singapore spot, επαναπαράδοση Singapore-Japan rge, \$12000, Ναυλωμένο από την Bocimar, για 340000 gbb - για ταξίδι μέσω Brazil.

Υπάρχει μια διακύμανση στους προσφερόμενους ναύλους και η πλειονότητα τους κυμάνθηκαν στα 12-14 χιλιάδες δολάρια την ημέρα.



Η αγορά των Panamax ευχάριστα δείχνει να ξεφεύγει από την υποτονικότητα του περασμένου μήνα. Ευτυχώς η ανάκαμψη της αγοράς αυτής έχει επέλθει ουσιαστικά στον ημερήσιο ναύλο και όχι μόνο στον δείκτη BPI. ΣΕ ένα μήνα το αργότερο το Us Grain Season θα δώσει και άλλα φορτία στην αγορά και πιθανολογούμε ότι η αγορά των capes δεν θα υποφέρει τόσο πολύ όσο προβλέπουμε για την δύσκολη και δυσκίνητη αγορά των Post Panamaxes/Baby Capes και των μεγάλων Capes. Στην αγορά του Ατλαντικού νέα φορτία κάρβουνου αύξησαν λίγο τις ημερήσιες αποδόσεις και είδαμε διατλαντικά ταξίδια επιστροφής να κλείνουν λίγο ανεβασμένα σε σχέση με την περασμένη εβδομάδα και να είναι στα 18 χιλιάδες δολάρια την ημέρα, ενώ ταξίδια προς Άπω Ανατολή στα 25 και 27 χιλιάδες δολάρια την ημέρα.

Οι ναυλωτές επωφελούμενοι των χαμηλών αποδόσεων είχαν αυτή την εβδομάδα ένα μπαράζ από αριθμό ρεκόρ με 17 κλεισίματα περιόδου 4-6 μηνών και λίγο μικρότερης διάρκειας 3-5 μηνών. Με ενδεικτικότερες αυτές των: M/V **"Grand Challenger"**, 82992 dwt, built 2006, παράδοση PMO 5/15 Aug, επαναπαράδοση worldwide, \$22000, European chtr, για 4/6 μήνες διάρκεια, του M/V **"Sea Empire"**, 79800 dwt, built 2010, παράδοση Kobe 22/24 July, επαναπαράδοση παγκόσμια, \$19000, Ναυλωμένο από την Sinchart, για 3/5 μήνες διάρκεια, του M/V **"Nikolaos"**, 75500 dwt, built 2009, παράδοση Jaigad 1/8 Aug, επαναπαράδοση παγκόσμια, \$23000, Ναυλωμένο από την Bunge, για 4/6 μήνες διάρκεια, του M/V **"Bariloche"**, 75395 dwt, built 2007, παράδοση Mundra 28/31 July, επαναπαράδοση παγκόσμια\$, \$23500, Ναυλωμένο από αγνώστους, για 4/6 μήνες διάρκεια, του M/V **"Yong Huan"**, 74837 dwt, built 2000, παράδοση Qinhunagdao 30 July/5 Aug, επαναπαράδοση παγκόσμια, \$22500, Ναυλωμένο από την Bunge, για 3/5 μήνες διάρκεια, του M/V **"Clio"**, 73691 dwt, built 2009, παράδοση CJK 23/25 July, επαναπαράδοση παγκόσμια, \$20500, Ναυλωμένο από την Cargill, για 3/5 μήνες διάρκεια, του M/V **"Oriental Sun"**, 72651 dwt, built 1998, παράδοση Tomokomai rpt, επαναπαράδοση παγκόσμια, \$20500, Ναυλωμένο από την Swiss Marine, για 3/5 μήνες διάρκεια, του M/V **"Themis P"**, 70165 dwt, built 1994, παράδοση Fangcheng 3/10 Aug, επαναπαράδοση παγκόσμια, \$19000, Ναυλωμένο από την Bunge, για 4/6 μήνες διάρκεια.

Άλλες ενδεικτικές ναυλώσεις για τα Panamax αυτή την εβδομάδα είναι: M/V **"Bahia"**, 76801 dwt, built 2004, παράδοση China Ιούλιος, επαναπαράδοση Brazil, \$6500, Ναυλωμένο από GMI, για ταξίδι μέσω Gladstone - Bunge relet, το

M/V **"Million Trader II"**, 76466 dwt, built 2004, παράδοση Taiwan 25/27 July, επαναπαράδοση Italy, \$11250, Ναυλωμένο από την Daeyang, για ταξίδι μέσω Indonesia, το

M/V **"Agios Emilianos"**, 69400 dwt, built 1989, παράδοση Gibraltar rpt, επαναπαράδοση Full Med, \$13500, Ναυλωμένο από την Cargill, για ταξίδι μέσω US Gulf, το

M/V **"Navios Orion"**, 76602 dwt, built 2005, παράδοση USEC 8/18 Aug, επαναπαράδοση Med, \$17000, Ναυλωμένο από την CTP, με \$330,000 bb – για ένα ταξίδι, το

M/V **"Archon"**, 75121 dwt, built 2001, παράδοση Cape Passero 20/25 July, επαναπαράδοση Cape Passero, \$17000, Ναυλωμένο από την Marubeni, για ταξίδι μέσω US Gulf & Egypt το

M/V **"Sea Venus"**, 68849 dwt, built 1990, παράδοση Surabaya 25/27 July, επαναπαράδοση China, \$20000, Ναυλωμένο από την Sino East, για ταξίδι μέσω West Australia, το

M/V **"Carola"**, 73740 dwt, built 1997, παράδοση Lumut 25/29 July, επαναπαράδοση Singapore-Japan, \$21000, Ναυλωμένο από την Glencore, για ταξίδι μέσω EC South America και το M/V **"Aspendos"**, 73975 dwt, built 2003, παράδοση Cape Passero Ιούλιος 2010, επαναπαράδοση Singapore-Japan, \$28250, Ναυλωμένο από την Bunge, για ταξίδι μέσω ECS America - United relet

Στις αγοραπωλησίες αυτής της εβδομάδας είδαμε μονάχα το M/V **"Ocean Prelude"**, 68541 dwt, built 1995 να πωλείται σε Ινδούς αγοραστές για \$22εκ δολάρια όταν ένα αντίστοιχο Panamax πλοίο πωλήθηκε πριν 25 μέρες για \$26.1 εκ.

SUPRAMAX MARKET



Είχαμε αρκετά σημαντικές ναυλώσεις περιόδου για διάρκεια 12 και 18 μηνών σε επίπεδα \$19 χιλιάδων και \$18 χιλιάδων δολαρίων την ημέρα καθώς και αρκετές για χρονική διάρκεια 4/6 μηνών αλλά και 3 μηνών σε λίγο καλύτερα επίπεδα αλλά και αυτά δεν ξεπεράσανε τα 20 χιλιάδες δολάρια την ημέρα. Ενδεικτικά είχαμε τις ναυλώσεις των: M/V **"Bulk Pegasus"**, 58500 dwt, built 2009, παράδοση Far East July/August, επαναπαράδοση παγκόσμια, \$18250, Ναυλωμένο από την AMN Bulkcarriers, για 18 μήνες διάρκεια, το

M/V **"Vinalines Queen"**, 56040 dwt, built 2005, παράδοση North China τέλος Ιουλ, επαναπαράδοση, \$18000, Ναυλωμένο από αγνώστους, για 3 μήνες διάρκεια, το

M/V **"Anna Maria"**, 55473 dwt, built 2007, παράδοση Kakinada τέλος Ιουλ, επαναπαράδοση παγκόσμια, \$19000, Ναυλωμένο από την Chart Not Rep, για 4/6 μήνες διάρκεια, το

M/V **"Mairouli"**, 53350 dwt, built 2005, παράδοση Yokkaichi 3/6 August, επαναπαράδοση παγκόσμια, \$20000, Ναυλωμένο από την Cargill, για about 3/about 5 μήνες διάρκεια, το

M/V **"Rui Ning 3"**, 53300 dwt, built 2009, παράδοση India end July/early August, επαναπαράδοση παγκόσμια, \$19000, Ναυλωμένο από την SS&T Group, για 12 μήνες διάρκεια, το

M/V **"Spar Taurus"**, 53000 dwt, built 2005, παράδοση Singapore spot, επαναπαράδοση παγκόσμια, \$20000, Ναυλωμένο από την BHP Billiton, για 4/6 μήνες διάρκεια.

Ακόμα είχαμε την ναύλωση του M/V **"Prisco Abakan"**, 57334 dwt, built 2009, παράδοση Gibraltar spot, επαναπαράδοση EC Mexico, \$9500, Ναυλωμένο από την IMC, για ταξίδι μέσω Morocco, το M/V **"Slettnes"**, 58000 dwt, built 2010, παράδοση CJK 20/22 July, επαναπαράδοση Continent, \$12500, Ναυλωμένο από αγνώστους, για ταξίδι μέσω Norac, το

M/V **"Toxotis"**, 57000 dwt, built 2010, παράδοση Visakhapatnam 24/30 July, επαναπαράδοση China, \$14500, Ναυλωμένο από την SS&T Group, για ταξίδι μέσω India, το

M/V **"Port Moresby"**, 53553 dwt, built 2002, παράδοση Haldia 24/30 July, επαναπαράδοση China, \$16000, Ναυλωμένο από την Ocean Fortune, για ταξίδι μέσω India - SS&T Group relet, το

M/V **"Consolidator"**, 58811 dwt, built 2007, παράδοση Paradip spot, επαναπαράδοση China, \$16500, Ναυλωμένο από την Noble, για ταξίδι, το

M/V **"Maritime Newanda"**, 55820 dwt, built 2005, παράδοση Fangcheng 22/24 July, επαναπαράδοση India, \$18700, Ναυλωμένο από την Oldendorff, για ταξίδι μέσω Indonesia, το

M/V **"Christos Theo"**, 57000 dwt, built 2010, παράδοση Villanueva 18/22 July, επαναπαράδοση China intention coal, \$23000, Ναυλωμένο από την Wylex, για ταξίδι μέσω Indonesia, το

M/V **"Jalma Topic"**, 51966 dwt, built 2006, παράδοση S.Brazil 25/30 July, επαναπαράδοση Cont-Med, \$25000, Ναυλωμένο από την Oldendorff, για ταξίδι



Δυστυχώς έχουμε ακόμα αρκετά παραπάνω προσφερόμενα πλοία από αυτά που μπορούν να απορροφηθούν σύμφωνα με τι επιβάλει η προσφορά φορτίων. Όμως βλέπουμε και εδώ μια μικρή ανάκαμψη καθώς κάποια παραπάνω φορτία έχουν αρχίσει να κάνουν την εμφάνιση τους και στα δύο ημισφαίρια. Ο κόλπος του Μεξικού είναι ακόμα υποτονικός και δεν έχει την ζήτηση που θα δώσει καλύτερευση των ναύλων, ενώ ακόμα κάποια κινητικότητα στην Βόρεια Ευρώπη και φυσικά στην Μαύρη Θάλασσα μας δίνουν μια νότα αισιοδοξίας ότι «αν μη τι άλλο» η ναυλαγορά μπορεί να κάνει ένα “leveling-out” και να μην υποχωρήσει ακόμα πιο κάτω από τα σημερινά επίπεδα, κάτι που αν συμβεί θα θέσει σε προ-οριακό στάδιο τα ημερήσια ναύλα και θα τα φέρει κοντά σε επίπεδα “break-even levels” κάλυψης των βασικών λειτουργικών εξόδων + τοκοχρεολυσίων κάποιο μέσου δανεισμού. Κάρβουνο από Ινδονησία εξακολουθεί να δίνει κάποια ελαφρά ώθηση στα μικρότερα μεγέθη.

Αυτή την εβδομάδα είχαμε τις παρακάτω ναυλώσεις που δείχνουν και την τάση της αγοράς:

M/V **"Pacific Mercury"**, 49016 dwt, built 1996, παράδοση Tianjin 19/21 Ιουλίου, επαναπαράδοση

China intention Nickel ore, \$15000, Ναυλωμένο από την Wylex, για ταξίδι μέσω Indonesia, το

M/V **"Energy Ranger"**, 45956 dwt, built 1996, παράδοση Gijon 24/26 Ιουλίου, επαναπαράδοση

Atlantic, \$17750, Ναυλωμένο από την Oldendorff, για ταξίδι 2 laden legs, το

M/V **"Ing Hai"**, 45593 dwt, built 1996, παράδοση Huangpu spot, επαναπαράδοση China, \$13600,

Ναυλωμένο από την Wylex, για ταξίδι μέσω EC Australia, το

M/V **"Teen"**, 43670 dwt, built 1995, παράδοση Paradip 24/28 Ιουλίου, επαναπαράδοση Singapore-

Japan intention China, \$10750, Ναυλωμένο από Ray Metals, για ταξίδι μέσω Haldia & Gangavaram, το

M/V **"Sattar"**, 43419 dwt, built 1992, παράδοση Visakhapatnam 28 July/8 Αυγούστου,

επαναπαράδοση China intention Iron Ore, \$10500, Ναυλωμένο από την Ray Metals, για ταξίδι μέσω

EC India, το

M/V **"Glorious Morning"**, 41796 dwt, built 1983, παράδοση EC India 20/27 Ιουλίου, επαναπαράδοση

China, \$8500, Ναυλωμένο από την Hengda, για ταξίδι μέσω Indonesia, το

M/V **"Mega Ace"**, 41216 dwt, built 1982, παράδοση Mina Saqr spot, επαναπαράδοση China intention

Sulphur, \$12500, Ναυλωμένο από Κινέζους ναυλωτές, για ταξίδι μέσω Περσικού Κόλπου (PG), το

M/V **"Provider"**, 38590 dwt, built 1985, παράδοση Stade prompt, επαναπαράδοση east

Mediterranean, \$15000, Ναυλωμένο από αγνώστους, για ταξίδι μέσω UK/Continent

Στις αγοραπωλησίες αυτής της εβδομάδας είδαμε μετά από 3 εβδομάδες κυριολεκτικής απραξίας πωλήσεων Handymax, να πωλούνται 2, και αυτά είναι το M/V “Clean Seas” 46640 dwt, built 1995 Ιαπωνία, να πωλείται σε αγοραστές από την Άπω Ανατολή έναντι \$23εκ δολ, μια τιμή αρκετά υψηλή αν κρίνουμε ότι όμοιο πλοίο αγοράστηκε πριν 1 ½ μήνα προς 21.5εκ δολ και η ναυλαγορά τότε ήταν στα φόρτε της... (Βέβαια έχει χρονοναύλωση στα \$17250 ημέρα για 6-8 μήνες αλλά και αυτό δεν είναι και κανένα συγκλονιστικό Plus ίσα-ίσα μπορεί να είναι και handycap)! Συγκρίνοντας την πώληση αυτή με την προ 2 ημερών ανακοινωθείσα του κατά 5 χρόνων νεότερου M/V “Tamarugal” 46709 dwt, built 2000 σε Έλληνες αγοραστές για \$25εκ δολάρια βλέπουμε ότι οι τιμές είναι «εντελώς εκτός κάθε στατιστικής μελέτης»!!!