

Institute of Chartered Shipbrokers

Eugenides Foundation

2nd December 2009

The day after...

What lies ahead for ship finance?

Η επόμενη μέρα

Τί μέλλον για τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση;

presented by

Ted Petropoulos

MD

PETROFIN S.A.

Οδηγός παρουσίασης

Presentation Outline

1. The status of global and Greek ship finance

Η κατάσταση της παγκόσμιας και ελληνικής ναυτιλιακής χρηματοδότησης

2. Is there sufficient ship finance available for Greek shipping going forwards and on what terms

Υπάρχει επάρκεια ναυτιλιακής χρηματοδότησης για την ελληνική ναυτιλία, και με τί όρους;

3. Does shipping represent a golden opportunity for Greek banks to win higher market penetration, higher profits?

Αποτελεί η ναυτιλία μία χρυσή ευκαιρία για τις ελληνικές τράπεζες για μεγαλύτερα κέρδη και για να διεισδύσουν βαθύτερα στην αγορά;

4. Summary and conclusions

Περίληψη και συμπεράσματα

1. The status of global and Greek ship finance



PETROFIN S.A.
www.petrofin.gr

Η κατάσταση της παγκόσμιας και ελληνικής ναυτιλιακής χρηματοδότησης

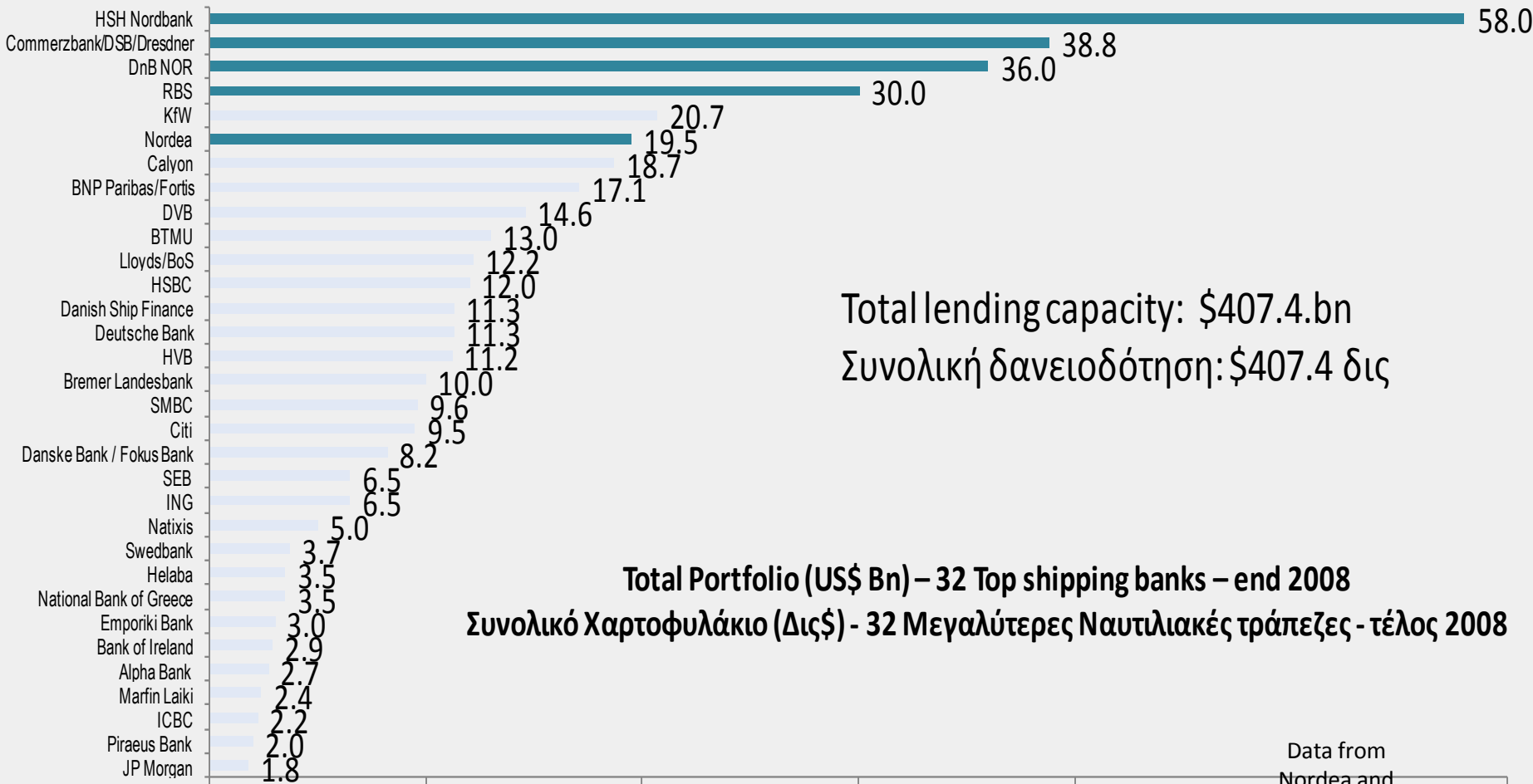
- Global ship lending figures (drawn and committed) at the end of 2008 are estimated at \$450bn (excluding the offshore sector).

-Το παγκόσμιο ναυτιλιακό χαρτοφυλάκιο (εκταμιευμένο και μη) στο τέλος του 2008 υπολογίζονται σε περίπου \$450 δις (εξαιρεμένου του υπεράκτιου κλάδου)

- The top 32 shipping banks at the end of 2008 had a total loan portfolio of \$407.4bn or 90.5% of the total (see Table 1)

-Οι μεγαλύτερες 32 ναυτιλιακές τράπεζες στο τέλος του 2008 είχαν συνολικό χαρτοφυλάκιο \$407.4δισ ή 90.5% του συνόλου (Πίνακας 1)

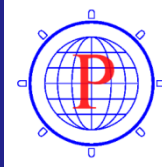
Table 1 – Πίνακας 1



Total lending capacity: \$407.4.bn
 Συνολική δανειοδότηση: \$407.4 δις

Total Portfolio (US\$ Bn) – 32 Top shipping banks – end 2008
Συνολικό Χαρτοφυλάκιο (Δις\$) - 32 Μεγαλύτερες Ναυτιλιακές τράπεζες - τέλος 2008

Data from
 Nordea and
 Petrofin Bank Research©



- The above totals may underestimate the contribution of Far Eastern and Middle Eastern banks which do not make their figures available.

-Τα ανωτέρω σύνολα δεν λαμβάνουν υπ' όψι τους τις τράπεζες της Άπω Ανατολής και της Μέσης Ανατολής, οι οποίες δεν δημοσιοποιούν τα στοιχεία τους

-2009 witnessed a severe drop in fresh lending as well as a significant reduction of loan commitments.

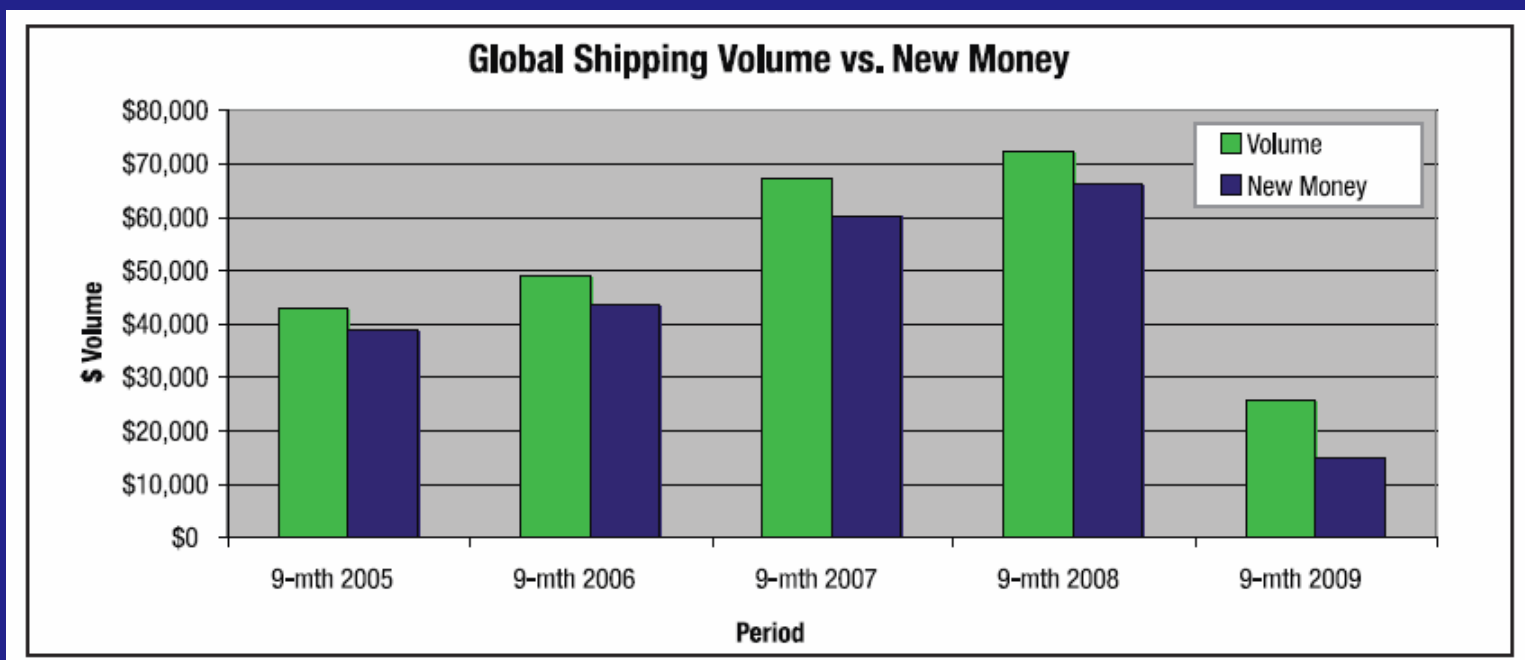
-Το 2009 παρακολουθήσαμε μία σοβαρή πτώση σε κανούργια δάνεια, καθώς και μία ελάττωση σε δεσμεύσεις δανειοδότησης.



-Global shipping volumes for syndicated loans in the first 9 months of 2009 fell from \$72.2bn in the corresponding figures for 2008 to \$25.6bn (Table 2)

-Ο όγκος των παγκόσμιων κοινοπρακτικών ναυτιλιακών δανείων τους πρώτους 9 μήνες του 2009 έπεσε από \$72.2 δις την αντίστοιχη περίοδο του 2008 στα \$25.6 δις (Πίνακας 2)

Table 2 – Πίνακας 2



Source: Marine Money Freshly Minted – October 8th 2009

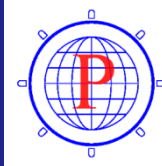


- Of the top 32 shipping banks, 7 banks, representing \$171.1bn or 42%, are expected to significantly downscale their loan portfolios.

-Από τις μεγαλύτερες 32 τράπεζες, οι 7 που αντιπροσωπεύουν \$171.1 δις ή 42%, αναμένεται να μειώσουν σημαντικά τα χαρτοφυλάκιά τους.

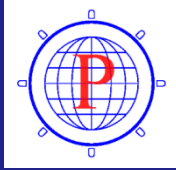
-Furthermore, 12 banks, representing \$90.5bn or 22.2%, appear to note a neutral / unclear policy towards ship finance

-Επιπλέον, 12 τράπεζες που αντιπροσωπεύουν \$90.5 δις ή 22.2%, φαίνεται να κρατούν μία ουδέτερη / μη ξεκαθαρισμένη πολιτική προς τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση



- 13 banks, representing \$145.8bn or 35.8% have credit capacity and / or the commitment to increase their lending (subject to market conditions)

-13 τράπεζες, που αντιπροσωπεύουν \$145.8 δις ή 35.8% έχουν δανειοδοτική δύναμη και/ή τη διάθεση να αυξήσουν τα δάνειά τους (ανάλογα με τις συνθήκες της αγοράς)



-It is projected that at the end of 2009, global lending shall have been reduced to approx. \$410 to \$420bn, mainly as a result of:

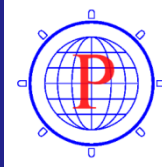
-Αναμένεται ότι στο τέλος του 2009, τα δάνεια παγκοσμίως θα έχουν ελαττωθεί στα περίπου \$410-420 δις, κυρίως για τους εξής λόγους:

a. newbuilding cancellations eliminating bank commitments

ακυρώσεις μερικών νεότευκτων με συνέπεια την εξάλειψη των δανειακών υποχρεώσεων των τραπεζών

a. reductions of committed facilities for newbuildings

μείωση των προβλεπομένων δανείων για νεότευκτα που θα παραδοθούν



c. utilisation of the natural run off of the loan book via repayments, vessel sales, pre-payments.

μη επαρκή επαναδανειοδότηση των ποσών που προκύπτουν από τη φυσική μείωση των δανείων μέσω αποπληρωμών, πωλήσεων των πλοίων, προ-πληρωμών.

d. marked slowdown in fresh lending

σημαντική επιβράδυνση σε καινούργιες δανειοδοτήσεις



-Greek ship lending (drawn and committed) at the end of 2008 was \$73.2bn (Petrofin Bank research ©).

-Η ελληνική ναυτιλιακή χρηματοδότηση (εκταμιευμένη και μη) στο τέλος του 2008 ήταν \$73.2 δις (Petrofin Bank research ©).

-Due to mergers and acquisitions the number of banks reduced from 40 to 35.

-Λόγω συγχωνεύσεων και εξαγορών ο αριθμός των τραπεζών έχει ήδη μειωθεί από 40 στις 35.

1	RBS / ABN	\$14.74
2	HSH Nordbank	\$5.67
3	Commerzbank (with Dresdner and Deutsche Schiffs)	\$7.60
4	Credit Suisse*	\$4.90
5	National Bank of Greece	\$3.55
6	DNB	\$3.04
7	Emporiki Bank of Greece	\$2.97
8	Calyon*	\$2.75
9	Alpha Bank	\$2.65
10	Marfin-Laiki	\$2.44
11	HVB	\$2.18
12	Piraeus	\$2.08
13	DVB Nedship	\$1.85
14	DB/SHL Shipping	\$1.59
15	Lloyds Bank/Bank of Scotland	\$1.59
16	HSBC	\$1.34
17	Eurobank	\$1.30

**Total Greek
lending:
\$73.2bn**

**Σύνολο
ελληνικού
χαρτοφυλακίου
\$73.2 δις**

18	BNP PARIBAS / Fortis Belgium	\$3.04
19	Citibank	\$1.15
20	Nordea	\$1.04
21	First Business Bank	\$0.88
22	Bremer Landesbank	\$0.85
23	Nord LB	\$0.67
24	Natixis	\$0.62
25	KFW	\$0.59
26	Bank of Cyprus	\$0.45
27	Aegean Baltic	\$0.32
28	ING	\$0.26
29	Fortis Bank NL	\$0.24
30	Bank of Ireland	\$0.23
31	Deka	\$0.22
32	Proton Bank	\$0.14
33	Alliance and Leicester/Santander	\$0.12
34	Agricultural Bank of Greece	\$0.09
35	Aspis Bank	\$0.09



-2009 witnessed a severe drop in fresh lending as well as a significant reduction of loan commitments.

-Το 2009 υπήρξε μία σοβαρή πτώση στις νέες χρηματοδοτήσεις, όπως και μία σημαντική μείωση σε συμβόλαια δανειακών δεσμεύσεων.

-It is estimated that Greek ship lending (draw and undrawn) by the end of 2009 shall have fallen to approx. \$65bn for the same reasons identified earlier.

-Υπολογίζεται ότι η ελληνική ναυτιλιακή χρηματοδότηση (εκταμιευμένη και μη) μέχρι το τέλος του 2009 θα έχει πέσει περίπου στα \$65 δις για του λόγους που έχουν ήδη αναφερθεί.



- Banks have exploited client asset cover breaches and / or restructures and / or limited fresh lending to increase their loan portfolio yields.

-Οι τράπεζες έχουν εκμεταλλευθεί την παραβίαση του όρου της δανειακής σύμβασης περί σχέσης αξίας πλοίου με δάνειο και/ή τις αναδιαρθρώσεις δανείων και/ή τα περιορισμένα καινούργια δάνεια, για να αυξήσουν τις αποδόσεις των χαρτοφυλακίων τους.

-Bank losses and to a lesser extent loan provisions, have been minimised. Thus far, this conciliatory approach has been a winning strategy, but is still too early in the shipping cycle.

-Οι απώλειες των τραπεζών, και σε μικρότερη έκταση οι 'προβλέψεις' για τις μη πληρωμές των δανείων, έχουν ελαχιστοποιηθεί. Μέχρι τώρα, αυτή η πολιτική συνεργασίας ήταν μία επιτυχημένη στρατηγική, αλλά ακόμα είναι νωρίς στο ναυτιλιακό κύκλο για το τελικό συμπέρασμα.



-Banks are keeping a weary eye on the newbuilding order book, the rate of newbuilding deliveries and the level of scrapping.

-Οι τράπεζες παρακολουθούν με ανήσυχο μάτι το βιβλίο παραγγελιών νεότευκτων, τις παραδόσεις των νεότευκτων και τον όγκο διάλυσης των πλοίων.

-Banks have been primarily occupied with their own capital adequacy and liquidity problems. Emphasis, thus far, has been to monitor shipping loan performance and assess loan provisions.

-Η βασική ενασχόληση των τραπεζών ήταν η ίδια τους η κεφαλαιακή επάρκεια και τα προβλήματα ρευστότητας. Η έμφαση, μέχρι τώρα, ήταν στο να παρακολουθούν την πορεία των ναυτιλιακών δανείων και να εκτιμούν το μέγεθος των 'προβλέψεων' στα προβληματικά δάνεια.



-The drybulk recovery in 2009 has supported banks' conciliatory approach. However, the large fall in tanker vessel values and earnings is of growing concern. Greek bank exposure to the container market is limited.

-Η ανάκαμψη της ναυτιλίας ξηρού φορτίου το 2009 έχει δικαιώσει την πολιτική συνεργασίας των τραπεζών με τους πελάτες. Όμως, η μεγάλη πτώση στις αξίες και τα έσοδα των δεξαμενόπλοιων προκαλούν αυξανόμενη ανησυχία. Η έκθεση των ελληνικών τραπεζών στα containers είναι περιορισμένη.

-Widespread belief in the shipping industry that banks' attitude to waivers, restructures and non-performing loans shall harden in 2010.

-Υπάρχει ευρέως διαδεδομένη στην ναυτιλιακή αγορά η άποψη του ναυτιλιακού κλάδου ότι η συμπεριφορά των τραπεζών απέναντι στις αναβολές, αναδιαρθρώσεις και στα προβληματικά δάνεια θα σκληρύνει το 2010.



PETROFIN S.A.
www.petrofin.gr

2. Is there sufficient ship finance available for Greek shipping going forward and on what terms?

Υπάρχει επάρκεια ναυτιλιακής χρηματοδότησης για την ελληνική ναυτιλία, και με τί όρους;

-What is the lending appetite of banks lending to shipping?

-Ποιά είναι η διάθεση δανειοδότησης της ναυτιλίας των τραπεζών;

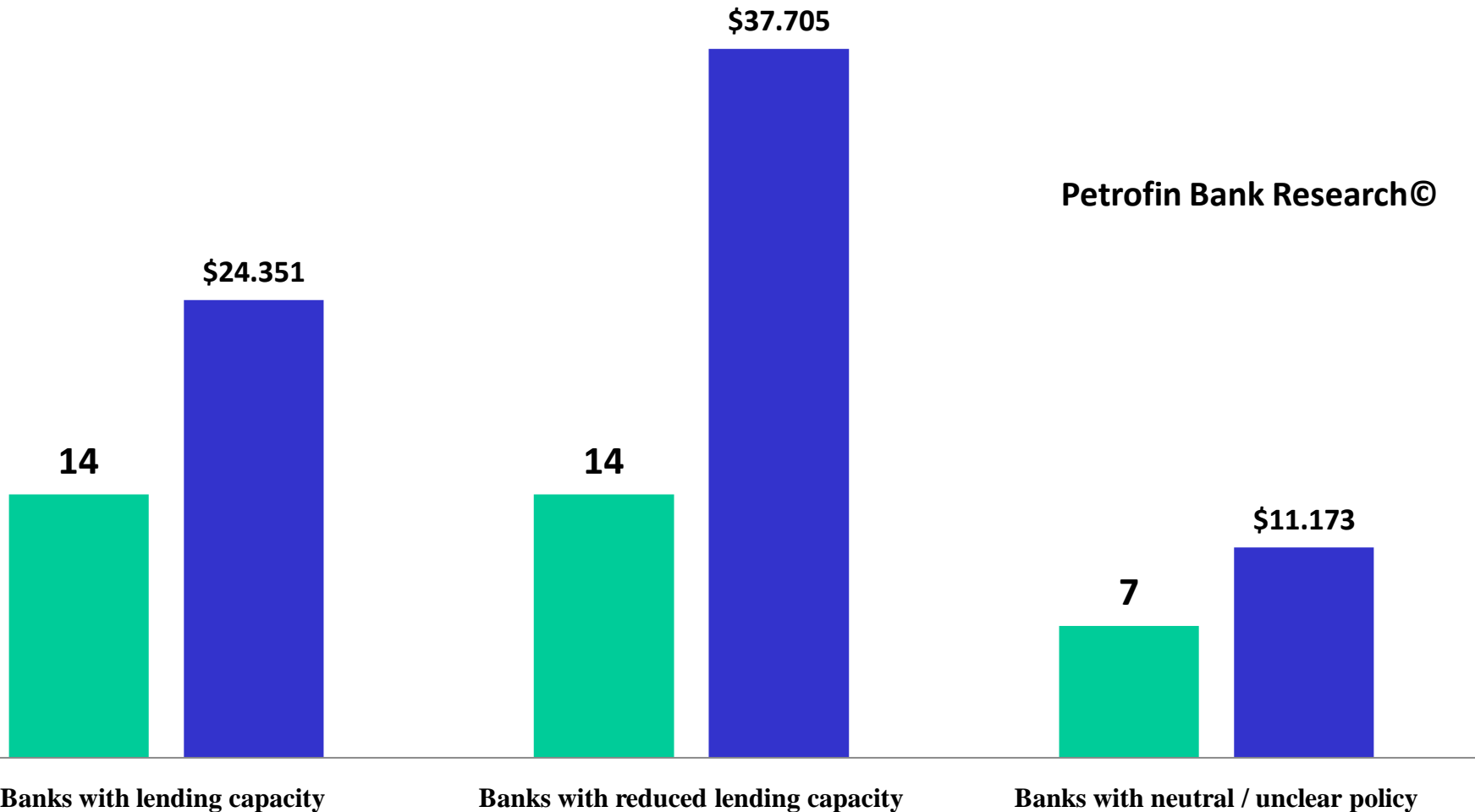
Banks lending to Greek shipping and the impact of the global crisis on them.

Total number of banks merged to 35 (reduced from 40)

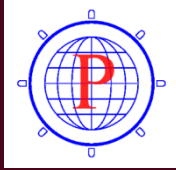
Is their lending capacity affected?

■ Number of Banks with Greek Portfolios

■ Size of Bank Greek Portfolios



Petrofin Bank Research©



-In the short term (1-2 years) and despite high loan margins, market affected by:

-Βραχυπρόθεσμα (για 1-2 χρόνια) και παρ' όλο τα ψηλά περιθώρια κέρδους, η αγορά θα επηρεαστεί από:

-Low values and poor earnings

Χαμηλές αξίες και χαμηλά εισόδημα πλοίων

-Loan provisions

‘Προβλέψεις’ στα προβληματικά δάνεια

-Loan demand exceeds supply

Η ζήτηση για δάνεια υπερβαίνει την προσφορά

-Banks still recovering from banking crisis

Οι τράπεζες ακόμα ανακάμπτουν από την τραπεζική κρίση

-Poor prospects of new entrants (other than Far East)

Χαμηλές προσδοκίες για νέες ναυτιλιακές τράπεζες (εκτός Άπω Ανατολής)

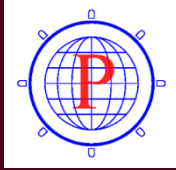


-In the medium term (3-5 years):
-Μεσοπρόθεσμα (για 3-5 χρόνια):

-Improved values and earnings
Βελτιωμένες αξίες και εισοδήματα πλοίων

-Reduction of order book
Ελάττωση του βιβλίου παραγγελιών

-Healthier loan book
Υγιέστερο δανειακό χαρτοφυλάκιο



(continued - συνέχεια)

-In the medium term (3-5 years):
-Μεσοπρόθεσμα (για 3-5 χρόνια):

-Reducing loan provisions
Μειωμένες 'προβλέψεις'

-Stronger banking sector – healthier prospects
Ενδυναμωμένος τραπεζικός τομέας – καλύτερες προοπτικές

-Influx of new lenders
Μαζική είσοδος νέων τραπεζών

-Shipfinance risk / reward attractive again compared to other types of lending

-Η αναλογία ρίσκου / κέρδους της ναυτιλιακής χρηματοδότησης ξανα-γίνεται ενδιαφέρουσα συγκρινόμενη με άλλους δανειοδοτικούς τομείς



-Consequently, credit crunch conditions are expected to ease significantly within the next 2-3 years with the recovery process commencing approx one year earlier

-Συνεπώς, οι συνθήκες έλλειψης χρηματοδότησης αναμένεται να χαλαρώσουν σημαντικά εντός των επόμενων 2-3 ετών, με την διαδικασία ανάκαμψης να αρχίζει περίπου ένα χρόνο νωρίτερα.



-Are the changes in terms and margins a permanent or transient feature?

-Οι αλλαγές σε όρους και περιθώρια κέρδους είναι μόνιμες ή προσωρινές;

PRE-CRISIS – ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ

-Pricing levels far too low to cover inherent risk involved

-Η τιμολόγηση των δανείων ήταν εξαιρετικά χαμηλή ώστε να καλύπτει το εγγενές ρίσκο

-Banks used over-leverage to over-lend

-Οι τράπεζες χρησιμοποίησαν την υπερ-μόχλευση για υπερ-δανεισμό

-Bank competition fierce for top clients

-Ο τραπεζικός ανταγωνισμός ήταν άγριος για τους μεγάλους πελάτες



-Are the changes in terms and margins a permanent or transient feature?

-Οι αλλαγές σε όρους και περιθώρια κέρδους είναι μόνιμες ή προσωρινές;

POST-CRISIS – ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΡΙΣΗ

-Above conditions need considerable time to reoccur

-Όλες οι προηγούμενες συνθήκες θα χρειαστούν σημαντικό χρόνο για να επανέλθουν



-Banks need to de-leverage

-Οι τράπεζες χρειάζεται να προχωρήσουν σε απομόχλευση

-Banks need time to clean up loan portfolios and re-consider ship lending in a positive light

-Οι τράπεζες χρειάζονται χρόνο για να εκκαθαρίσουν τα χαρτοφυλάκιά τους και να ξαναδούν θετικά την ναυτιλιακή χρηματοδότηση.



-Very unlikely for pricing levels within the next 3-5 years to revert to near pre-crisis low levels.

-Είναι απίθανο η τιμολόγηση εντός των επόμενων 3-5 ετών να επανέλθει κοντά στα επίπεδα τα πριν της κρίσης

-New lending capacity to remain relatively scarce for at least 2-3 years depending on market conditions and prospects

-Η ικανότητα δανειοδότησης θα παραμείνει σχετικά μικρή για τουλάχιστον 2-3 χρόνια, ανάλογα με τις συνθήκες και τις προοπτικές τη αγοράς.



-Credit pricing models will need to reflect loan losses and provisions. Loan pricing may soften but expected to remain well above pre-crisis levels. Therefore, a permanent change.

-Τα μοντέλα πιστωτικής τιμολόγησης θα χρειαστεί να αντικαθρεφτίζουν τις δανειακές ζημίες και 'προβλέψεις'. Η τιμολόγηση των δανείων μπορεί να χαλαρώσει, αλλά αναμένεται να παραμείνει πολύ παραπάνω από τα πρό της κρίσης επίπεδα. Άρα, εννοούμε μόνιμη αλλαγή.

-As lending capacity and competition shall increase in the medium term, margins shall soften further and strict lending parameters shall once again be relaxed.

-Καθώς η δανειοδοτική ικανότητα και ο ανταγωνισμός θα αυξηθούν μεσοπρόθεσμα, τα περιθώρια κέρδους θα χαμηλώσουν περαιτέρω και οι αυστηρές χρηματοδοτικές παράμετροι θα χαλαρώσουν εκ νέου.



-However, in the short term, high bank margins adversely affect the (net cash flow of loans and) ability of owners to maximise loan repayments utilising their cash flow

-Όμως, βραχυπρόθεσμα, τα υψηλά περιθώρια κέρδους των τραπεζών θα επηρεάσουν αρνητικά την ικανότητα των πλοιοκτητών να βελτιστοποιήσουν τις αποπληρωμές των δανείων χρησιμοποιώντας τα έσοδα των πλοίων.

3. Does shipping represent a golden opportunity for Greek banks to win higher market penetration, higher profits?



Αποτελεί η ναυτιλία μία χρυσή ευκαιρία για τις ελληνικές τράπεζες για μεγαλύτερα κέρδη και για να διεισδύσουν βαθύτερα στην αγορά;

-Greek banks currently account for 23.14% of Greek ship lending

-Οι ελληνικές τράπεζες μετέχουν κατά 23,14% στην ελληνική ναυτιλιακή χρηματοδότηση

-Loan demand shall exceed loan supply for at least 1-2 years

-Η ζήτηση για δάνεια θα υπερβεί την προσφορά για τουλάχιστον 1-2 χρόνια.

-Terms are at their highest ever

-Οι όροι θα είναι πιο απαιτητικοί από ποτέ



-Loan conditions are stringent and are also more secure due to low values.

-Οι όροι δανεισμού είναι δυσχερείς και τα καινούργια δάνεια είναι πιο ασφαλή λόγω των χαμηλών αξιών.

-Rare combinations of high returns / low risk

-Σπάνιοι συνδυασμοί υψηλών αποδόσεων και χαμηλού ρίσκου

-Ability to lock in this win / win opportunity for a number of years.

Δυνατότητα εκμετάλλευσης μοναδικής κερδοφόρας ευκαιρίας για αρκετά χρόνια



-Absence of alternative lending opportunities to other industries in Greece.

-Απουσία εναλλακτικών χρηματοδοτικών ευκαιριών σε άλλους τομείς στην Ελλάδα

-However, above opportunity requires sufficient bank liquidity and capital adequacy.

-Πάντως, η ανωτέρω ευκαιρία θα απαιτήσει επίσης ικανή τραπεζική ρευστότητα και κεφαλαιακή επάρκεια.

-To the winner the spoils!

-Τω κρατίστω τα κέρδη!



4. Summary and conclusions

Περίληψη και συμπεράσματα