

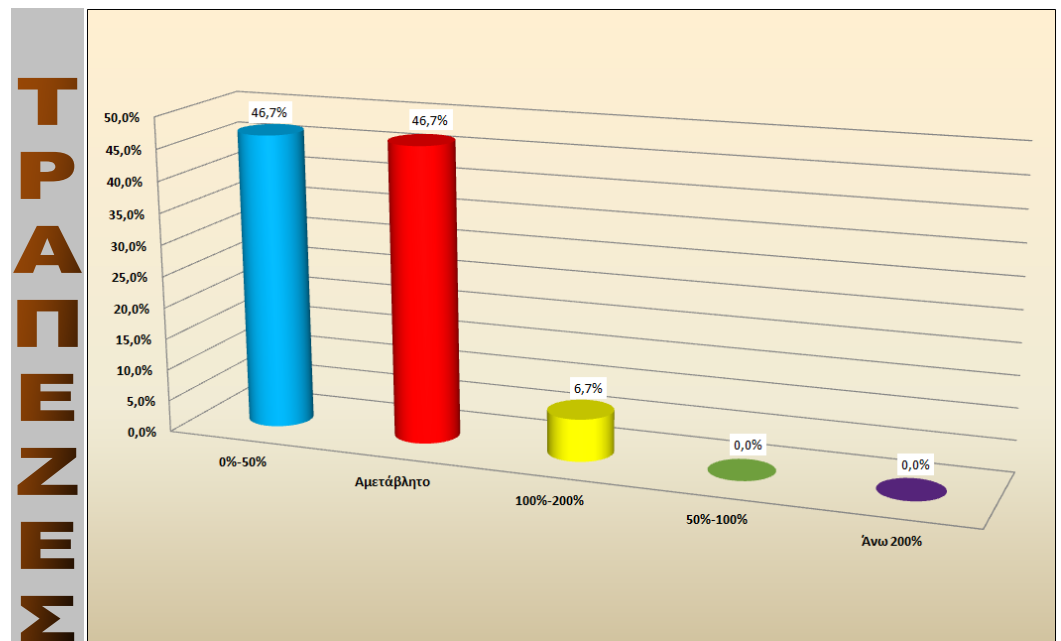
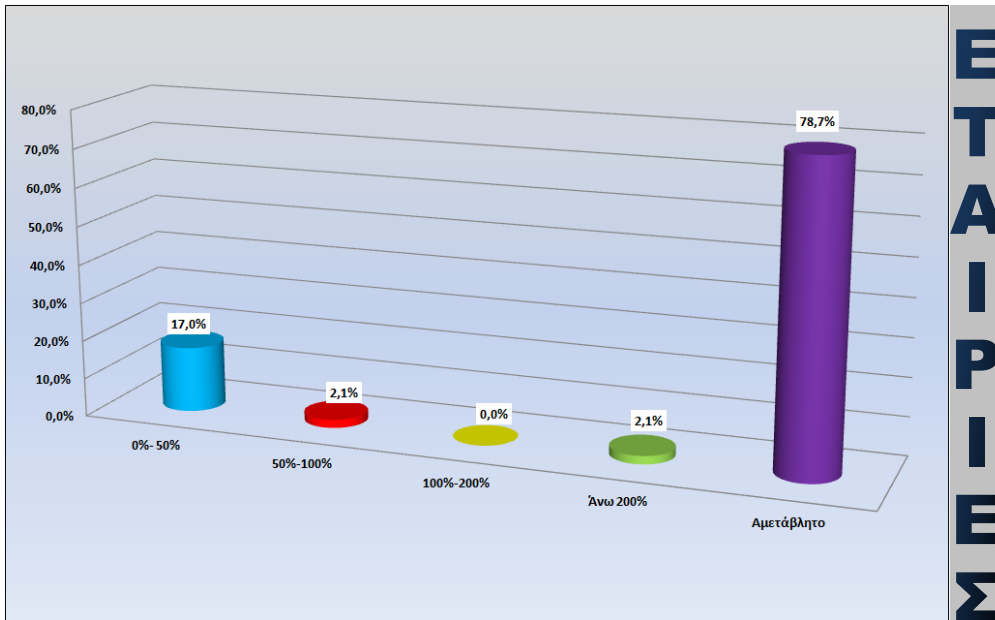


XRTC ΔΗΜΟΣΚΟΠΗΣΗ 2015
ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΡΑΠΕΖΩΝ ΜΕ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

ΜΑΡΤΙΟΣ 2015

ΕΡΩΤΗΣΗ: Ποια είναι η μέση αύξηση του κόστους των ναυτιλιακών δανείων της τράπεζάς σας σε σχέση με το 2013;

(Α.Αμετάβλητη / Β.0%-50% / C.50%-100% / D.100%-200% / E. Άνω του 200%)

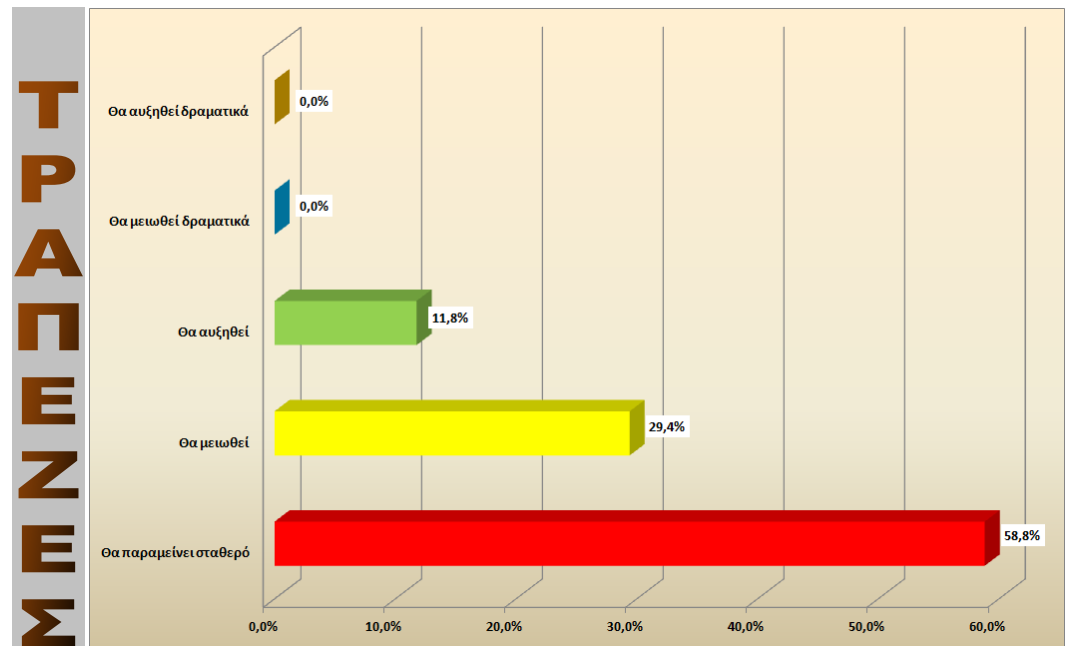
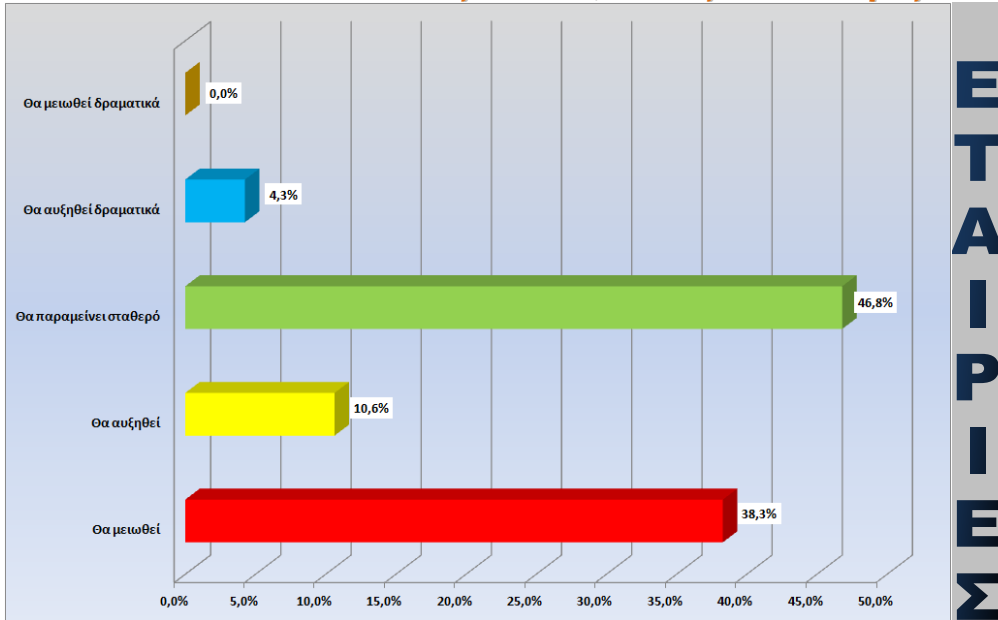


Η συντριπτική πλειοψηφία των εταιριών δηλαδή το 79%, όπως απεικονίζεται στο πρώτο διάγραμμα, απάντησε ότι το κόστος των δανείων τους σε σύγκριση με αυτό του 2013 παρέμεινε αμετάβλητο ενώ το 17% των εταιριών απάντησαν ότι το κόστος αυτό αυξήθηκε σε ποσοστό έως και 50%. Όλες εκτός μιας εισηγμένης εταιρίας ανέφερε ότι το κόστος των δανείων της σε σχέση με το 2013 παρέμεινε αμετάβλητο.

Θέσαμε την ίδια ερώτηση στις τράπεζες. Η εν λόγω ερώτηση έχει άμεση επίδραση στο κόστος των ναυτιλιακών δανείων για τις ναυτιλιακές τράπεζες και τα ευρήματα της Δημοσκόπησης είναι αρκετά ενθαρρυντικά για αυτές. Σχεδόν το 50% των συμμετεχόντων απάντησαν ότι το μέσο κόστος της τραπεζικής χρηματοδότησής τους παρέμεινε το ίδιο με το αντίστοιχο του 2013. Εν τούτοις ένα σημαντικό εύρημα είναι ότι το 94% των συμμετεχόντων τραπεζών απάντησαν ότι το κόστος των ναυτιλιακών δανείων θα παραμείνει το ίδιο ή θα αυξηθεί κατά 50% το μέγιστο.

ΕΡΩΤΗΣΗ: Πού πιστεύετε ότι θα κυμανθεί το κόστος της ναυτιλιακής χρηματοδότησης (περιθώριο κέρδους/προμήθειες) το επόμενο έτος;

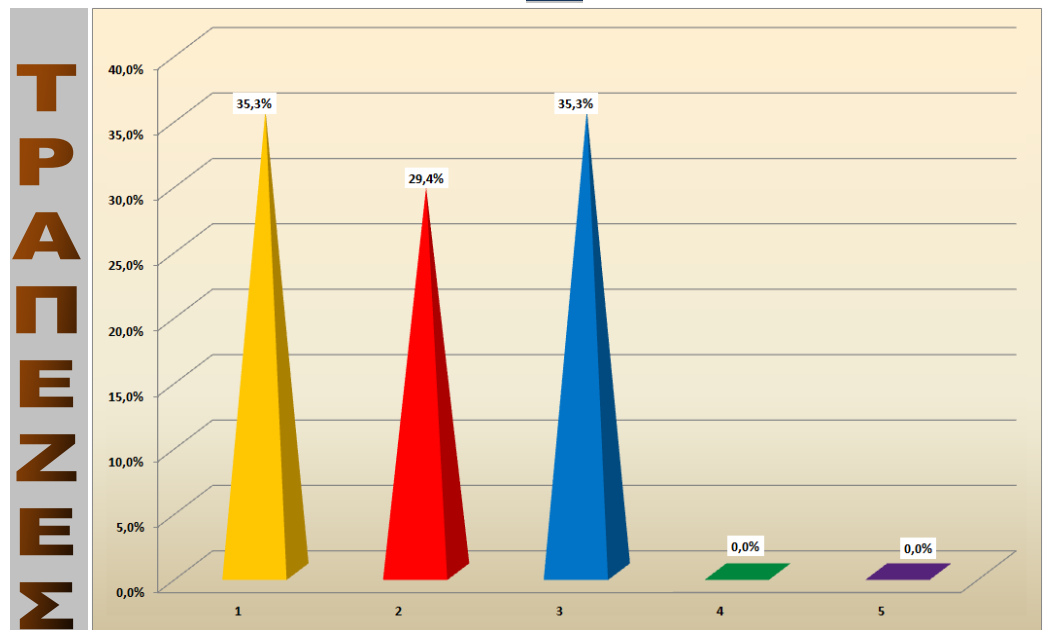
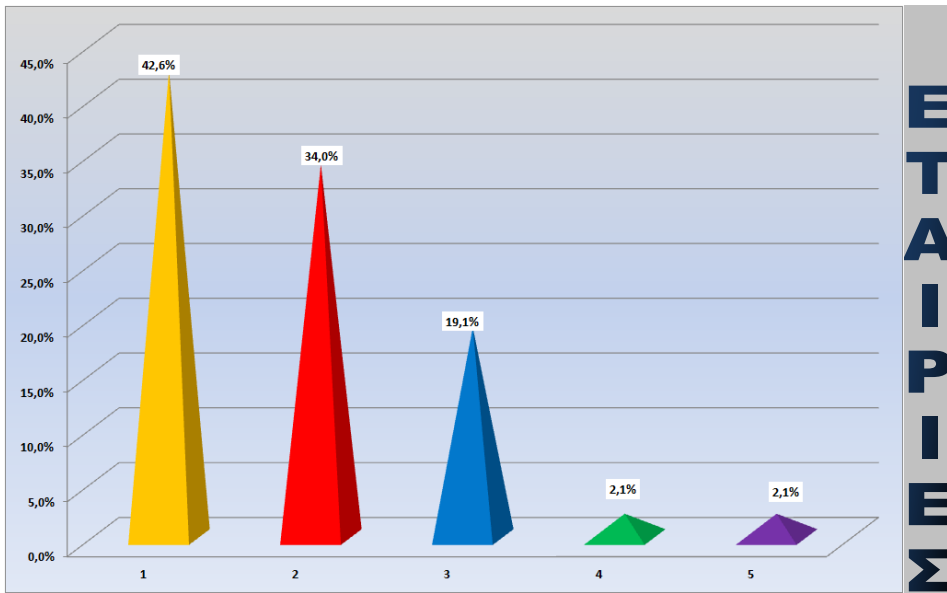
(A. Θα αυξηθεί δραματικά, B. Θα αυξηθεί, C. Θα παραμείνει σταθερό, D. Θα μειωθεί, E. Θα μειωθεί δραματικά)



Αυτή η ερώτηση αφορά τις προσδοκίες των Ελληνόκτητων ναυτιλιακών εταιριών για το κόστος της χρηματοδότησής τους το 2015. Όπως διακρίνουμε στο πρώτο διάγραμμα, σχεδόν το μισό εξ' αυτών δηλαδή το 47% απάντησε ότι θα παραμείνει το ίδιο, ενώ το 38% απάντησε ότι θα μειωθεί και μόνο το 15% είπαν ότι θα αυξηθεί ή θα αυξηθεί δραματικά. Το 64% των εισηγμένων συμμετεχόντων εταιριών είπαν ότι το κόστος το 2015 θα παραμείνει το ίδιο με αυτό του 2014, ενώ το 27% είπε ότι θα μειωθεί και μία μόνο απάντησε ότι θα αυξηθεί δραματικά.

Στην ίδια ερώτηση, η μεγάλη πλειοψηφία των τραπεζών δηλαδή το 59% υποστήριξε το ίδιο με τις εταιρίες ότι δηλαδή το κόστος χρηματοδότησης θα παραμείνει σταθερό ενώ μόλις το 12% είπε ότι θα αυξηθεί. Είναι εξίσου σημαντικό να σημειωθεί ότι το 29% απάντησαν ότι το 2015 προβλέπουν κάποια μείωση στο περιθώριο κέρδους/προμήθειές τους.

ΕΡΩΤΗΣΗ: Η Ελληνική κρίση χρέους επηρεάζει τη δανειοδοτική σας ικανότητα;
(Διαβαθμίστε από το 1 στο 5 : Επίπεδο 1 “καθόλου” Επίπεδο 5 “πάρα πολύ”)

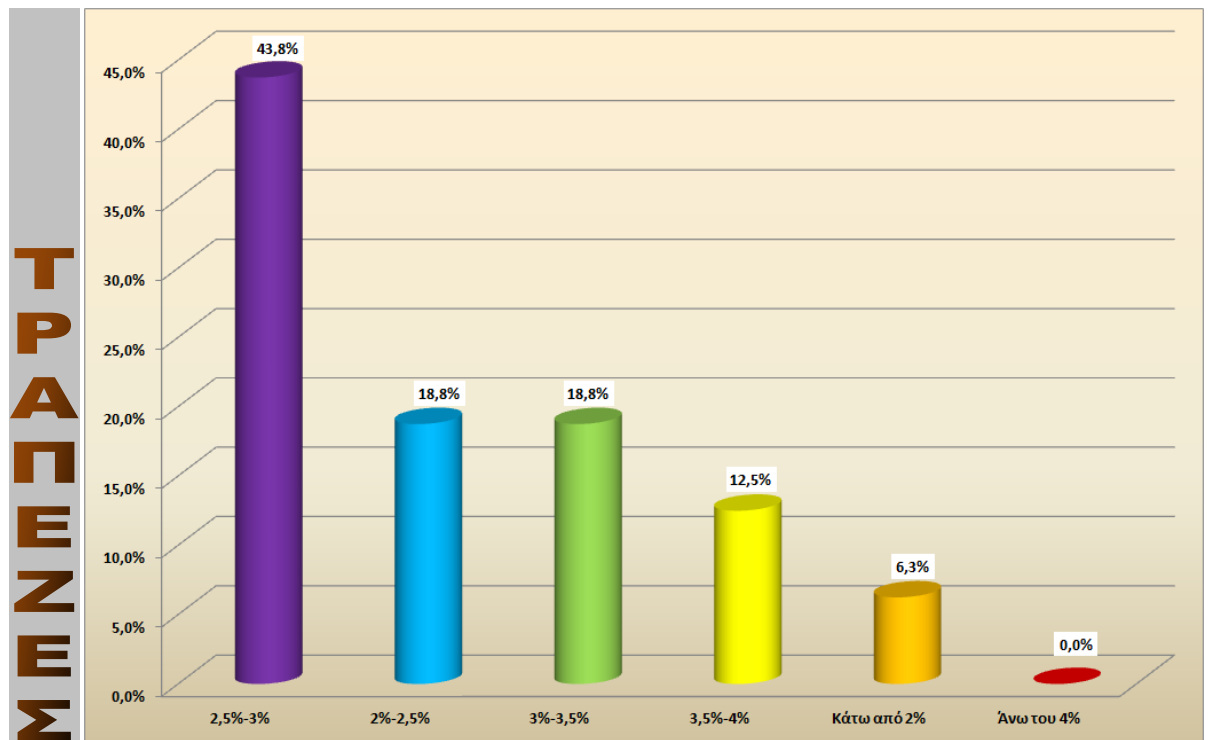
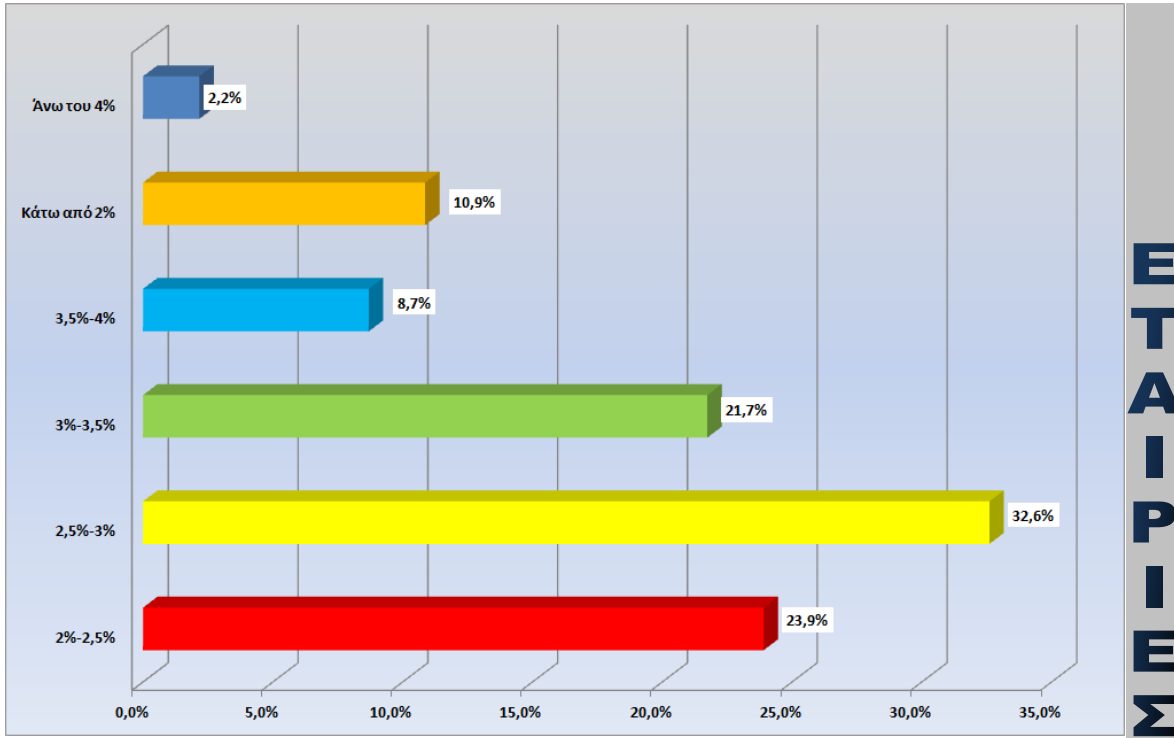


Αυτή η ερώτηση απαιτεί απάντηση σε κλίμακα διαβάθμισης από το 1 (καθόλου) έως το 5 (πάρα πολύ). Ο μέσος όρος διαβάθμισης ήταν το 1,8 κάτι που δείχνει ότι οι εταιρίες θεωρούν ότι η Ελληνική κρίση χρέους έχει πολύ μικρή ανάμειξη στις οικονομικές τους ανάγκες όπως φαίνεται και στο πρώτο διάγραμμα. Αναλύοντας περισσότερο τις απαντήσεις βλέπουμε ότι 43% των συμμετεχόντων εταιριών απάντησαν «καθόλου» και το 40% απάντησαν πολύ λίγο ή λίγο.

Στην ίδια ερώτηση ο μέσος όρος διαβάθμισης για τις τράπεζες ήταν 2 κάτι που επίσης αποδεικνύει ότι η ναυτιλία αντιμετωπίζεται ως μια διεθνής αγορά οι οικονομικές ανάγκες της οποίας ελάχιστα επηρεάζονται από την Ελληνική κρίση χρέους. Το 35% των τραπεζών απάντησαν «καθόλου» ενώ «πολύ λίγο» και «λίγο» απάντησε το 29% και το 35% αντίστοιχα. Αξιοσημείωτο είναι ότι οι τράπεζες από τη Γερμανία, Κίνα και Γαλλία είναι περισσότερο επιφυλακτικοί με την οικονομική κατάσταση της Ελλάδας.

ΕΡΩΤΗΣΗ: Ποιο είναι το αναμενόμενο περιθώριο κέρδους για νέα δάνεια στην Ελληνική Ναυτιλία;

A. Κάτω από 2% / B. 2-2,5% / C. 2,5-3% / D. 3-3,5% / E. 3,5-4% / F. Άνω του 4%



Η πρόθεση της ερώτησης είναι να απεικονίσει τις προσδοκίες των Ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών σχετικά με το περιθώριο κέρδους των τραπεζών για τα νέα τους δάνεια. Σχεδόν το 80% των συμμετεχόντων περιμένουν ότι τα νέα δάνεια θα έχουν περιθώριο κέρδους μεταξύ 2%-3,5% ενώ το 11% των εταιριών αυτών πιστεύουν ότι θα κυμανθεί

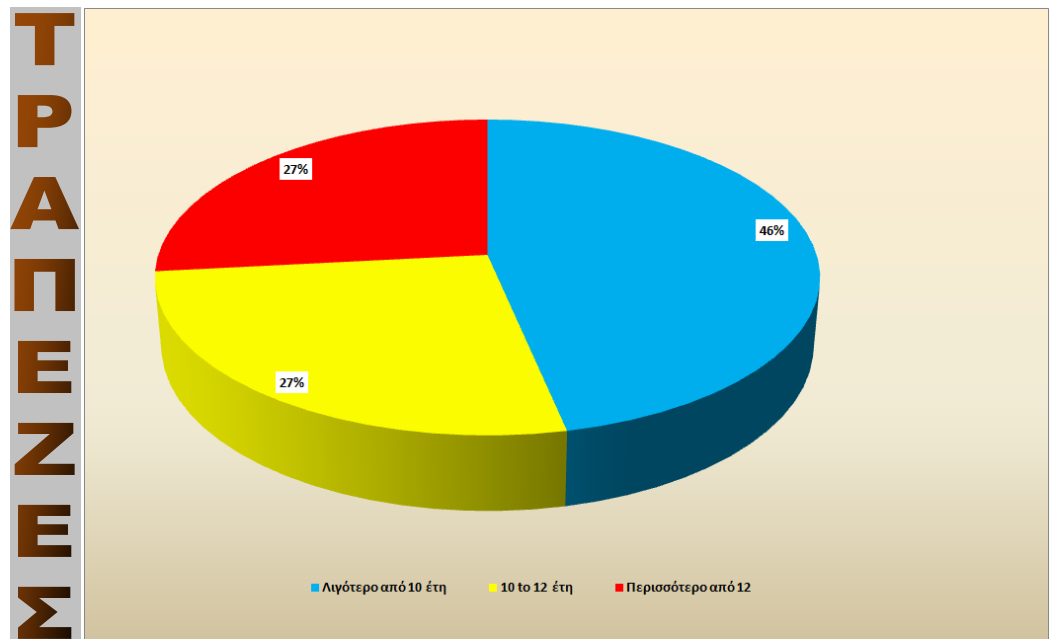
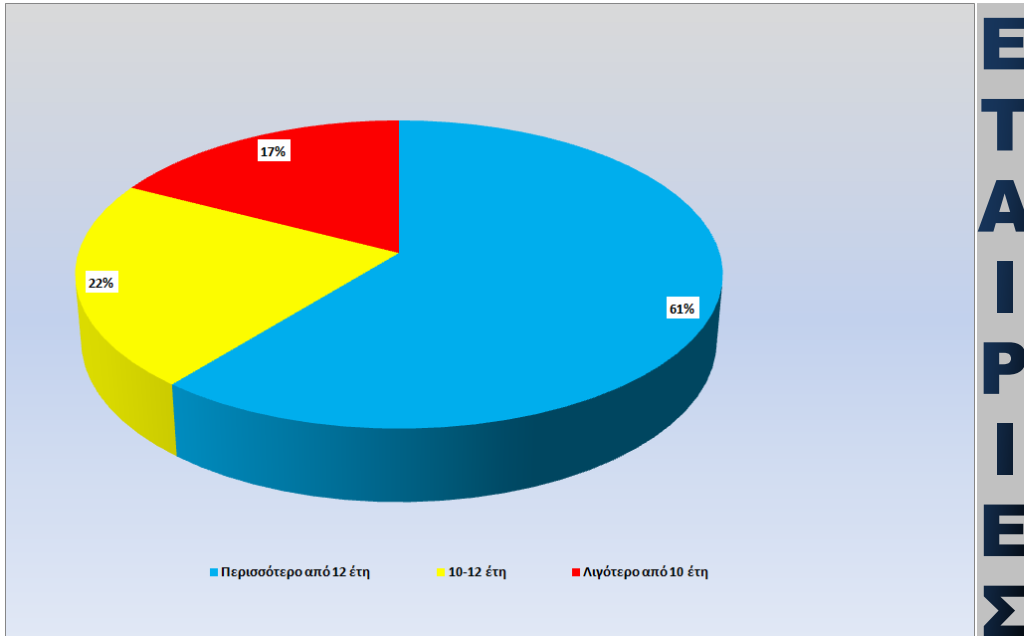
XRTC Greek Ship Finance e-Poll 2015
Comparative Analysis

πάνω από 3,5%. Όλες οι εισηγμένες πλην μίας που συμμετείχαν αναμένουν ότι τα περιθώρια κέρδους θα κυμανθούν στο 2%-3,5% ενώ μία εισηγμένη αναμένει ότι θα πέσουν κάτω από 2%.

Στην ίδια ερώτηση προς τις δανείστριες τράπεζες τα προσφερόμενα περιθώρια κέρδους στα νέα δάνεια θα κυμανθούν στο 2%-3,5% σύμφωνα με το 82% των τραπεζών ενώ το 38% των τραπεζών περιμένουν 2,5%-3,5%. Οι διακυμάνσεις 2%-2,5% και 3%-3,5% έλαβαν αντιστοίχως ποσοστό 19% η καθεμία. Δεν προκαλεί έκπληξη πάντως ότι οι Ελληνικές τράπεζες απάντησαν ότι η διακύμανση των περιθωρίων κερδών τους αναμένεται στο 3,5%-4% που είναι το υψηλότερο ποσοστό των συμμετεχόντων. Φυσικά η τάση αυτή αποτελεί άμεσο αποτέλεσμα της Ελληνικής κρίσης χρέους. Αναφορικά με τις Γερμανικές τράπεζες, οι προσδοκίες τους είναι αντιφατικές αλλά σίγουρα το χαμηλότερο περιθώριο κέρδους που αναμένουν είναι στο 2,5%-3% όπως και οι Γαλλικές και Βρετανικές τράπεζες. Αξιοσημείωτο αποτελεί το γεγονός ότι το 1/3 των Γερμανικών τραπεζών καθώς και οι τράπεζες της Δανίας πιστεύουν ότι το περιθώριο κέρδους θα πέσει κάτω από το 2,5% ενώ μια μόνο Γερμανική τράπεζα ανέφερε ποσοστό κάτω του 2%

ΕΡΩΤΗΣΗ: Ποια είναι η επιθυμητή συνολική διάρκεια νέου δανείου (profile) στην Ελληνική ναυτιλία;

A. Λιγότερο από 10 έτη / B. 10-12 έτη / C. Άνω των 12 ετών

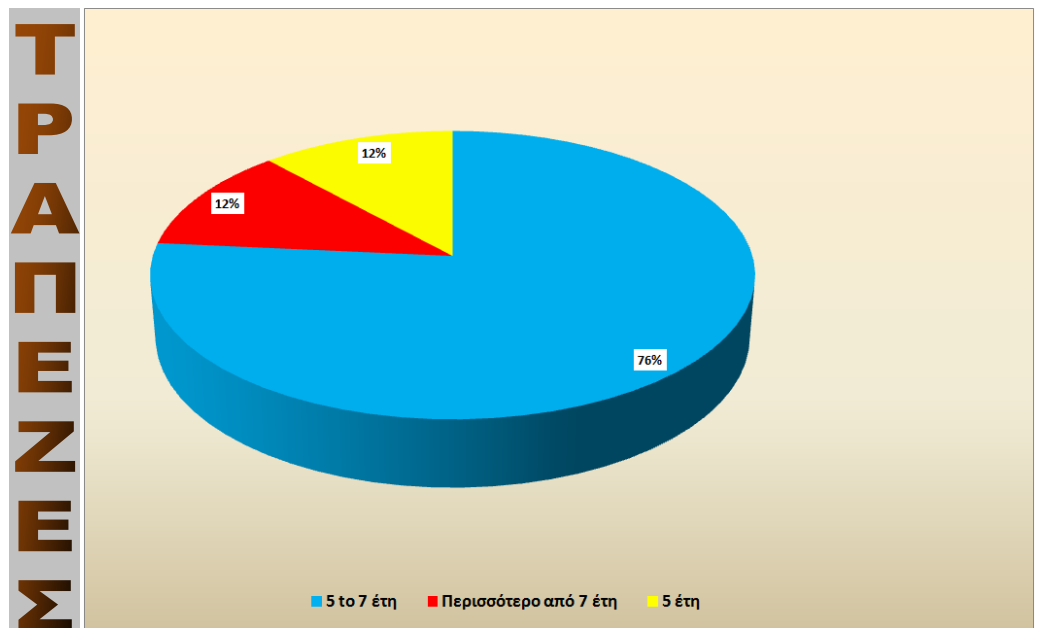
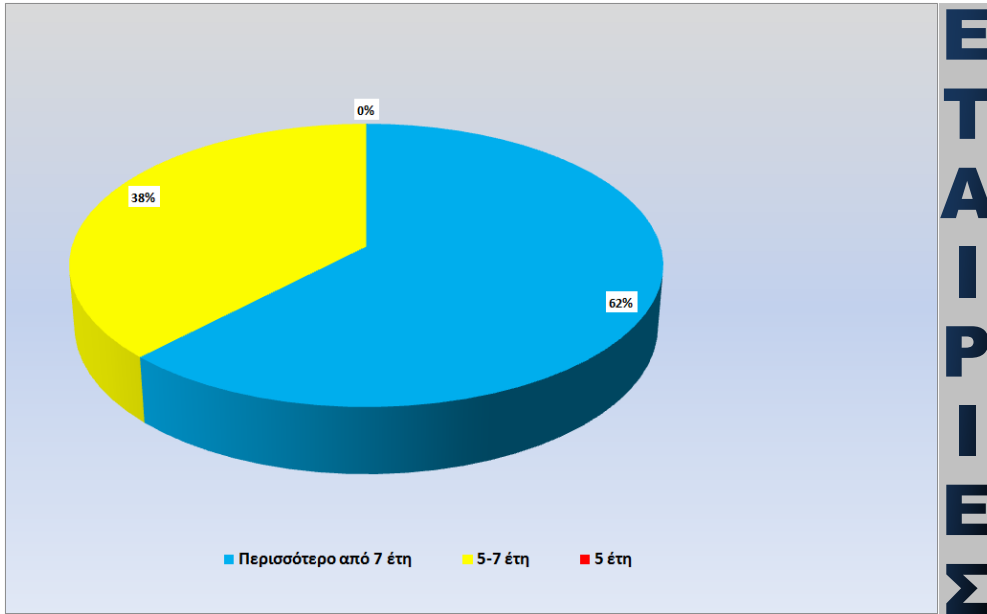


Όπως φαίνεται στο πρώτο διάγραμμα, το 61% των εταιριών απάντησαν ότι η επιθυμητή συνολική διάρκεια νέων δανείων θα ήταν «περισσότερο από 12 έτη». Εξίσου σημαντικό είναι το ποσοστό των 17% των εταιριών οι οποίες απάντησαν «λιγότερο από 10 έτη». Συγκεκριμένα το 73% των εισηγμένων εταιριών απάντησαν «περισσότερο από 12 έτη» ενώ μια εταιρία απάντησε «λιγότερο από 10 έτη».

Από την άλλη πλευρά οι τράπεζες διαφέρουν αφού το 1/3 των τραπεζών απάντησε ότι επιθυμητή συνολική διάρκεια νέων δανείων θα ήταν «περισσότερο από 12 έτη». Οι μισές τράπεζες που συμμετείχαν απάντησαν «λιγότερο από 10 έτη». Είναι κατανοητό ότι οι τράπεζες θέλουν την πλήρη αποπληρωμή των δανείων τους σε λιγότερο από 10 χρόνια εξαιτίας των κεφαλαιακών περιορισμών που τους επιβάλλονται από τους διεθνείς κανονισμούς.

ΕΡΩΤΗΣΗ: Ποια είναι η επιθυμητή περίοδος αποπληρωμής (tenor) νέων δανείων στην Ελληνική Ναυτιλία;

A. 5 έτη / B. 5-7 έτη / C. Περισσότερο από 7 έτη



Οι απαντήσεις αυτής της ερώτησης συνάδουν με τις απαντήσεις της προηγούμενης ερώτησης όπου οι εταιρίες επιθυμούν να έχουν μακρύτερες περιόδους αποπληρωμής ενώ οι τράπεζες επιθυμούν η διάρκεια της αποπληρωμής να κυμαίνεται από 5-7 έτη. Στο πρώτο γράφημα, η απάντηση «περισσότερο από 7 έτη» συγκεντρώνει το 62% των συμμετεχόντων εταιριών ενώ 5-7 έτη απάντησε το 38%. Αναλύοντας τα ευρήματα των απαντήσεων διαπιστώνουμε ότι οι Ελληνικές εταιρίες ακολουθούν τη λογική του «όσο περισσότερα χρόνια το δάνειο τόσο καλύτερα» αφού ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου τους είναι τα 10 έτη. Αυτή η εκδοχή αφορά ακόμα περισσότερο τις εισηγμένες εταιρίες, 73% των οποίων απάντησαν «περισσότερο από 7 έτη» ενώ το υπόλοιπο 27% απάντησε «5-7 έτη».

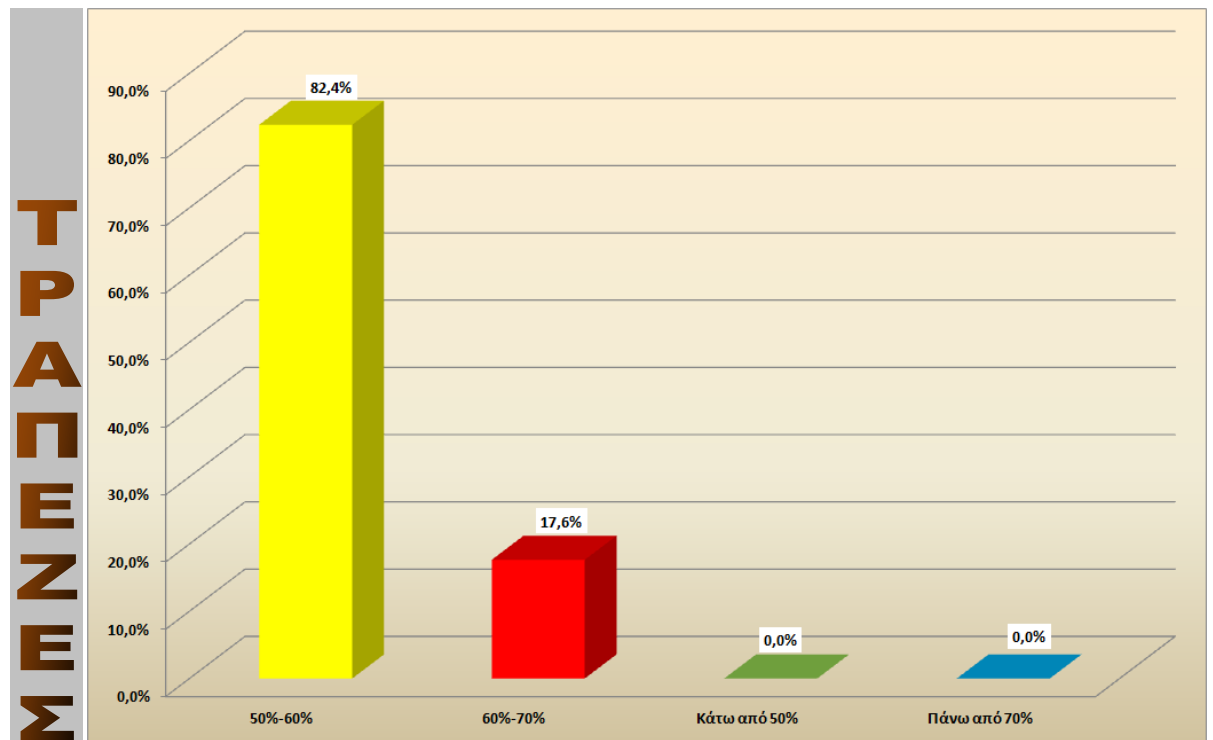
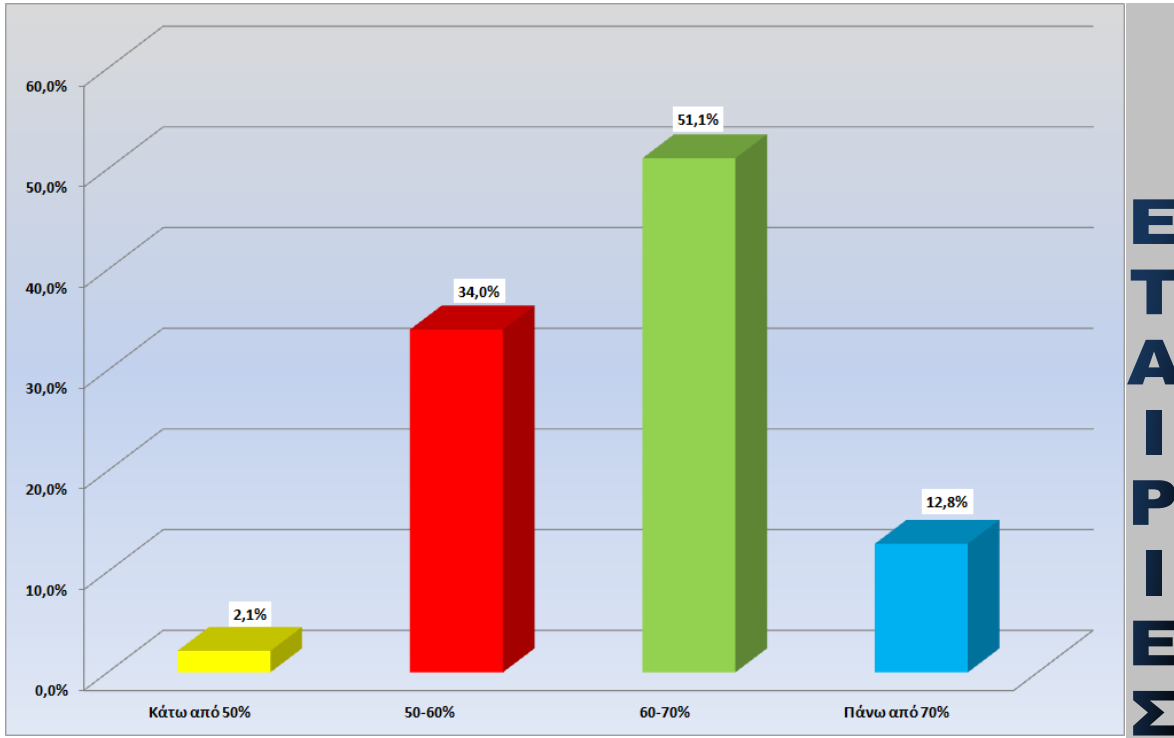
Στο δεύτερο γράφημα όπου αντικατοπτρίζονται οι απαντήσεις των τραπεζών, η κυρίαρχη απάντηση ήταν «5 και άνω» που δόθηκε από το 88% των συμμετεχόντων. Συγκεκριμένα το 76% απάντησε «5-7 έτη» ενώ το 12% «5 και άνω».

XRTC Greek Ship Finance e-Poll 2015
Comparative Analysis

Αναλύοντας τα ευρήματα των απαντήσεων σε σχέση με την προηγούμενη ερώτηση συμπεραίνουμε ότι οι τράπεζες επίσης υποστηρίζουν νεότερης στόλους ηλικίας 5-10 ετών. Είναι πολύ ενδιαφέρον ότι όλοι οι Γερμανοί συμμετέχοντες παρουσίασαν ομογενοποιημένη στάση προφανώς σχετιζόμενη με την κοινή προσέγγιση του τραπεζικού τους συστήματος προς τη ναυτιλία και την εφαρμογή των νέων τραπεζικών κανονισμών οι οποίοι είναι απαιτητικοί σε κεφαλαιακή επάρκεια. Έτσι, όλοι οι Γερμανοί συμμετέχοντες προτιμούν την περίοδο «5-7 έτη» ενώ η ίδια απάντηση δόθηκε από τις υπόλοιπες τράπεζες. Οι Ελληνικές τράπεζες έδωσαν μικτές απαντήσεις με το 1/3 αυτών να συμφωνούν με τους Ευρωπαίους ανταγωνιστές ενώ τα 2/3 απάντησαν «περισσότερο από 7 έτη» και ακριβώς 5 χρόνια. Η απάντηση «περισσότερο από 7 έτη» δόθηκε επίσης και από τις Κινέζικες τράπεζες.

ΕΡΩΤΗΣΗ: Ποιο είναι το επιθυμητό ποσοστό χρηματοδότησης νέων δανείων στην Ελληνική ναυτιλία;

A. Κάτω του 50% / B. 50-60% / C. 60-70% / D Άνω του 70%



Πιστεύουμε ότι η συγκεκριμένη ερώτηση είναι από τις πιο σημαντικές. Απεικονίζεται καθαρά στα ανωτέρω γραφήματα ότι υπάρχει 10% διαφορά στο προσδοκώμενο ποσοστό χρηματοδότησης μεταξύ εταιριών και τραπεζών. Πιο συγκεκριμένα η συντριπτική πλειοψηφία των Ελληνικών εταιριών δηλαδή το 85% απάντησαν ότι το επιθυμητό ποσοστό χρηματοδότησης είναι 50%-70%. Ειδικότερα οι μισοί των συμμετεχόντων εταιριών δηλαδή το 51%

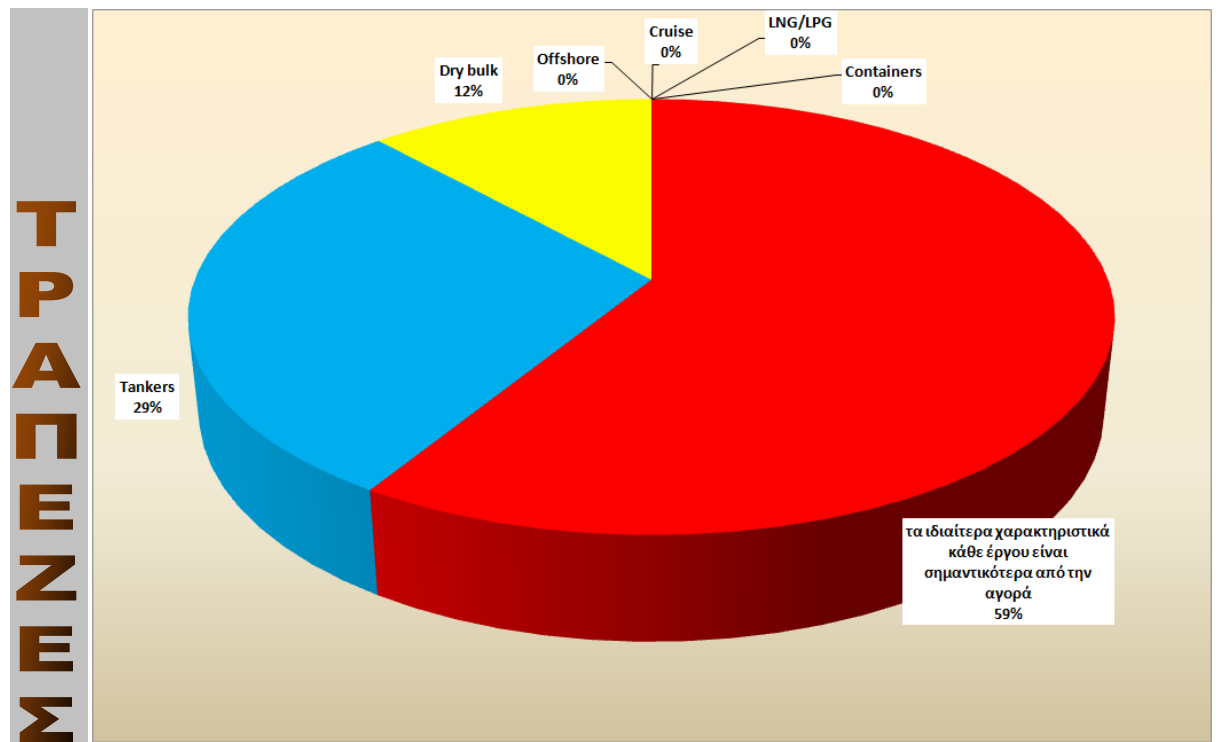
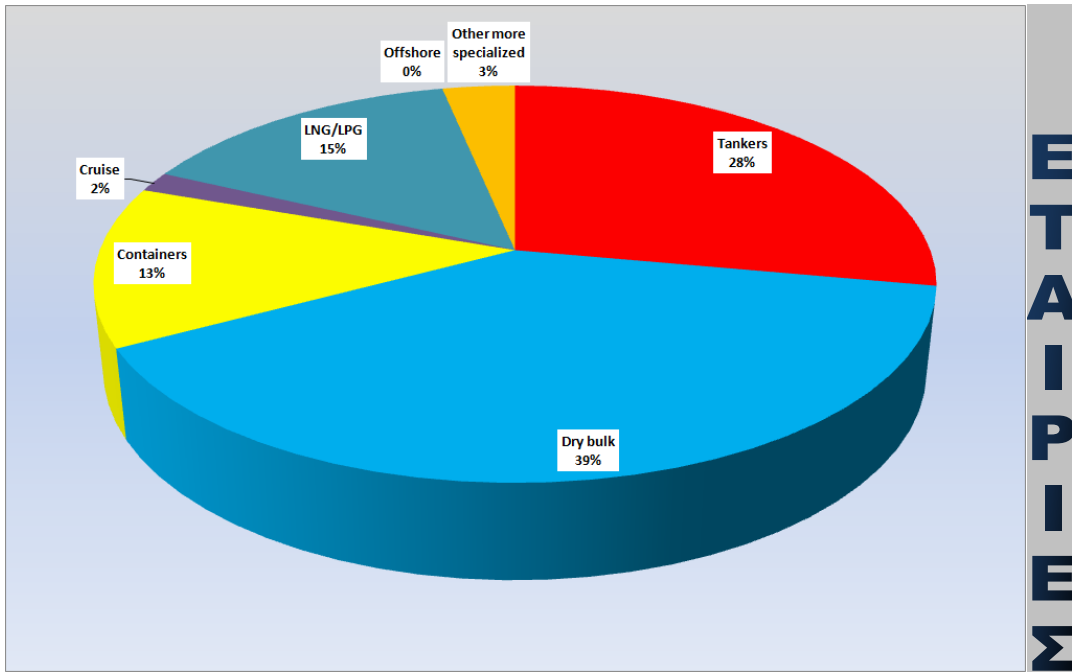
XRTC Greek Ship Finance e-Poll 2015
Comparative Analysis

προτιμούν μια χρηματοδότηση της τάξης του 60%-70% ποσοστό που προτιμούν το 18% των τραπεζών. Σημειώνουμε επίσης ότι το 13% των εταιριών προτίμησαν την απάντηση άνω του 70%.

Αναλύοντας περισσότερο τις απαντήσεις, το 46% των εισηγμένων συμμετεχόντων εταιριών απάντησαν ότι το προσδοκώμενο ποσοστό χρηματοδότηση είναι 60%-70%, ενώ μια εξ' αυτών που δραστηριοποιείται στον τομέα των LNG/LPG επιθυμεί χρηματοδότηση κάτω του 50% καθώς επίσης και άλλη μια εξ' αυτών που δραστηριοποιείται στον τομέα των κοντέινερς επιθυμεί χρηματοδότηση άνω του 70%. Από την άλλη πλευρά το σύνολο των συμμετεχόντων τραπεζών απάντησε ότι το προσδοκώμενο ποσοστό χρηματοδότησης που θα ήθελαν για τις Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες είναι μεταξύ 50%-70%. Συγκεκριμένα η πλειοψηφία των τραπεζών το 82% προτιμούν ένα ποσοστό 50%-60% ενώ οι υπόλοιπες τράπεζες το 18% θέλουν ένα ποσοστό 60%-70%. Αναμφισβήτητο το προσδοκώμενο ποσοστό χρηματοδότησης αντανακλά την επιθυμία των τραπεζών για περισσότερα ίδια κεφάλαια σε κάθε δανειοδότηση προστατεύοντας έτσι τα ναυτιλιακά τους χαρτοφυλάκια. Αναλύοντας επιμέρους τις απαντήσεις ανά προέλευση τράπεζας κατανοούμε τα ακόλουθα. Όλες οι Ελληνικές τράπεζες δείχνουν επιφυλακτικότητα απέναντι στη ναυτιλιακή αγορά προτιμώντας χρηματοδοτήσεις επιπέδου 50%-60%. Το ίδιο συμβαίνει και με τις απαντήσεις όλων σχεδόν των Γερμανικών τραπεζών και των υπολοίπων ευρωπαϊκών. Μόνο μια Γερμανική και μια Κινέζικη τράπεζα απάντησαν ότι θα προτιμούσαν ποσοστό χρηματοδότησης 60%-70% γεγονός που συνδέεται με τις απαντήσεις τους σχετικά με τη χρηματοδότηση νεότευκτων πλοίων.

ΕΡΩΤΗΣΗ: Ποια αγορά προτιμάτε να χρηματοδοτείτε/επενδύετε?

**(Α. Φορτηγά, Β. Δ/Ξ, C. Κοντέινερ, D. Offshore E. Κρουαζιερόπλοια F. LNG/LPG
G. τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε έργου είναι σημαντικότερα από την αγορά)**



Αυτή η ερώτηση είναι πολύ σημαντική αφού αντικατοπτρίζει τη ναυτιλιακή αγορά που οι εταιρίες προτιμούν να επενδύσουν και οι τράπεζες να χρηματοδοτήσουν.

Δεν αποτελεί έκπληξη ότι το 39% των εταιριών προτιμούν την αγορά των φορτηγών ενώ το 28% την αγορά των δεξ/πλοίων. Οι 3 κύριες αγορές συγκεντρώνουν το 80% των προτιμήσεων των συμμετεχόντων εταιριών

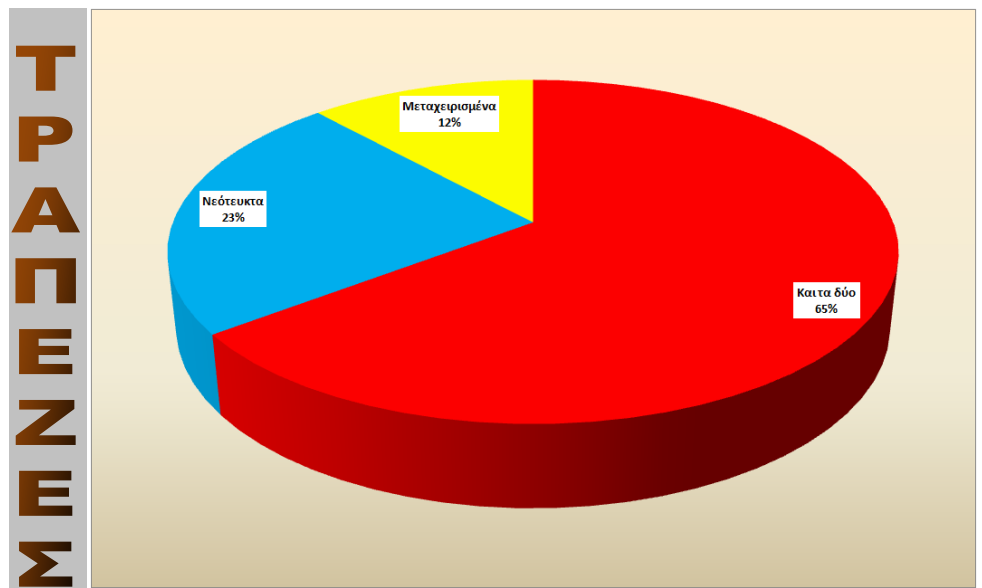
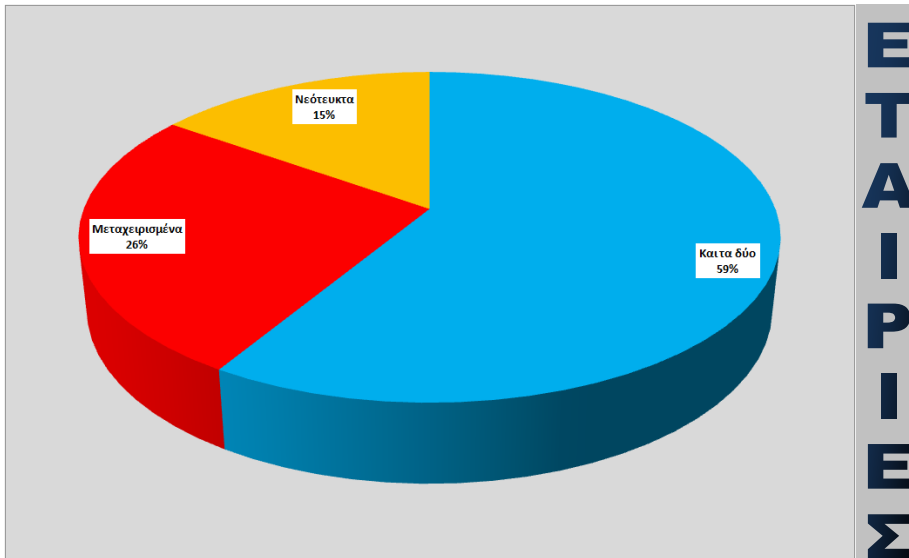
XRTC Greek Ship Finance e-Poll 2015
Comparative Analysis

συμπεριλαμβανομένων και των εισηγμένων. Η αγορά των LNG/LPG κατακτά το 1/5 των προτιμήσεων. Η ερώτηση δεν περιελάμβανε χρονική περίοδο αλλά ήταν γενική.

Οι απαντήσεις των τραπεζών αντανακλούν σε κάποιο βαθμό τις παρούσες βλέψεις τους για κάθε μια από τις αγορές. Η κυρίαρχη απάντηση ήταν «*τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε έργου είναι σημαντικότερα από την αγορά*» συγκεντρώνοντας το 59%. Η επόμενη απάντηση ο τομέας των Δ/Ξ συγκέντρωσε 29% ενώ η αγορά ξηρού φορτίου μόλις 12%. Οι άλλες τέσσερις αγορές *Container, Cruise, LNG/LPG και Offshore* δε αναφέρονται στις προτιμήσεις των τραπεζών. Όλες οι Γερμανικές τράπεζες απάντησαν ότι «*τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε έργου είναι σημαντικότερα από την αγορά*». Τα 2/3 των Ελληνικών τραπεζών απάντησαν των τομέα των Δ/Ξ και το 1/3 την αγορά ξηρού φορτίου. Οι Γαλλικές τράπεζες κινήθηκαν στον ίδιο χώρο με τις Γερμανικές, οι Αγγλικές προτίμησαν την αγορά ξηρού φορτίου και οι τράπεζες της Δανίας τον τομέα των Δ/Ξ.

ΕΡΩΤΗΣΗ: Προτιμάτε να χρηματοδοτήσετε/επενδύσετε νεότευκτα πλοία, μεταχειρισμένα ή και τα δύο;

(A. Νεότευκτα, B. Μεταχειρισμένα, C. Και τα δύο)



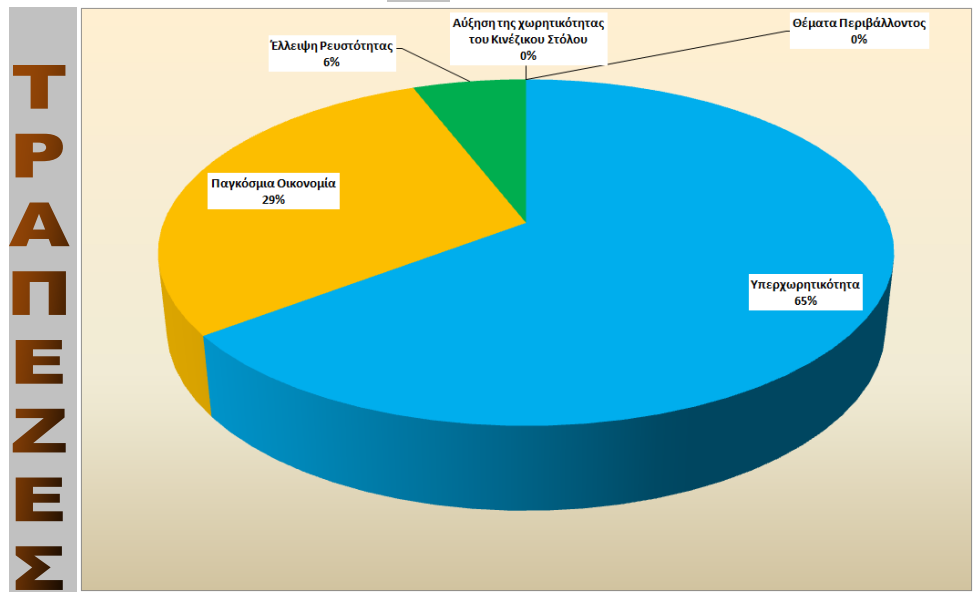
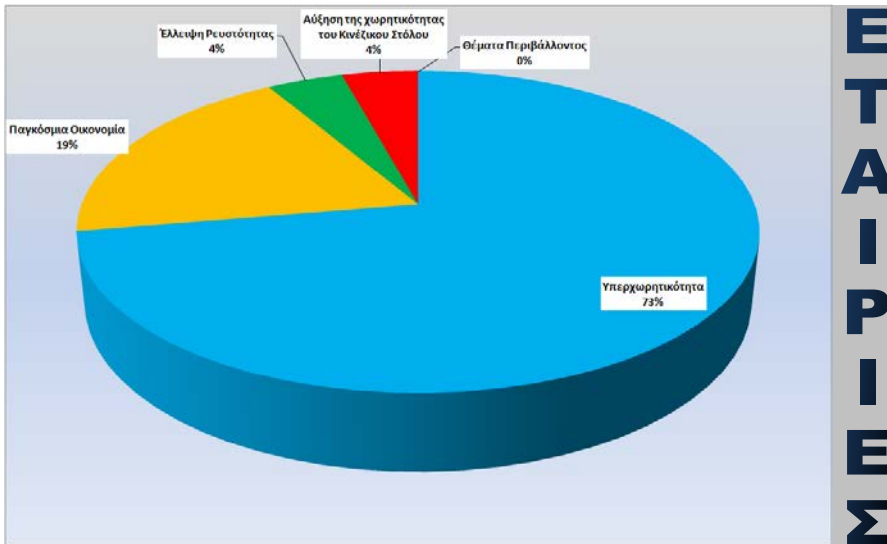
Η ερώτηση αφορά την προτίμηση των εταιριών και των τραπεζών να επενδύσουν/χρηματοδοτήσουν σε νεότευκτα πλοία, μεταχειρισμένα ή και τα δύο.

Οι εταιρίες απάντησαν ότι το 59% προτιμά και τα δύο ενώ 26% μόνο μεταχειρισμένα πλοία. Από τις εισηγμένες συμμετέχοντες εταιρίες οι μισές προτιμούν τα νεότευκτα και οι μισές τα μεταχειρισμένα.

Όσον αφορά τις τράπεζες, η πλειοψηφία δηλαδή το 65% δήλωσε ότι προτιμά και τα δύο. Επίσης το 23% προτιμά τα νεότευκτα. Τα 2/3 των Ελληνικών τραπεζών προτιμούν τα μεταχειρισμένα ενώ το 1/3 και τα δύο. Οι Γερμανικές τράπεζες δήλωσαν ότι τα 2/3 προτιμούν και τα δύο ενώ το 1/3 μόνο νεότευκτα. Όλες οι άλλες Ευρωπαϊκές τράπεζες δήλωσαν και τα δύο.

ΕΡΩΤΗΣΗ: Ποια είναι η μεγαλύτερη απειλή για τη διεθνή ναυτιλία;

A. Παγκόσμια Οικονομία B. Υπερχωρητικότητα C. Αύξηση της χωρητικότητας του Κινέζικου Στόλου D. Θέματα περιβάλλοντος E. Έλλειψη ρευστότητας



Αυτή η ερώτηση επιθυμεί να καταγράψει τη μεγαλύτερη απειλή από τις αναφερθείσες *Παγκόσμια Οικονομία, Υπερχωρητικότητα, Αύξηση της χωρητικότητας του Κινέζικου Στόλου, Θέματα περιβάλλοντος, Έλλειψη ρευστότητας.*

Η συντριπτική πλειοψηφία των εταιριών δηλαδή το 73% επιβεβαίωσε ότι η μεγαλύτερη απειλή για την παγκόσμια ναυτιλία είναι η υπερχωρητικότητα και αποτελεί μεγάλο εμπόδιο για την υγιή βελτίωση τουλάχιστον στις κύριες αγορές. Η επιλογή Παγκόσμια οικονομία συγκέντρωσε το 20% των συμμετεχόντων ενώ οι επιλογές «Έλλειψη ρευστότητας» και «Αύξηση της χωρητικότητας του Κινέζικου Στόλου» συγκέντρωσαν από 4%. Το 73% των εισηγμένων εταιριών επέλεξε επίσης την υπερχωρητικότητα ενώ οι υπόλοιπες εισηγμένες επέλεξαν την «Παγκόσμια οικονομία»

Η πλειοψηφία των τραπεζών δηλαδή το 65% δήλωσαν ότι η υπερχωρητικότητα είναι η μεγαλύτερη απειλή για τη διεθνή ναυτιλία. Η επιλογή Παγκόσμια οικονομία συγκέντρωσε το 30% των συμμετεχόντων ενώ η επιλογή «Έλλειψη ρευστότητας» συγκέντρωσε το 6%.