



MARCHÉS MARITIMES & CONSTRUCTIONS NEUVES

—

PANORAMA ET PERSPECTIVES

23 Février 2017 – Conseil supérieur de la Marine Marchande

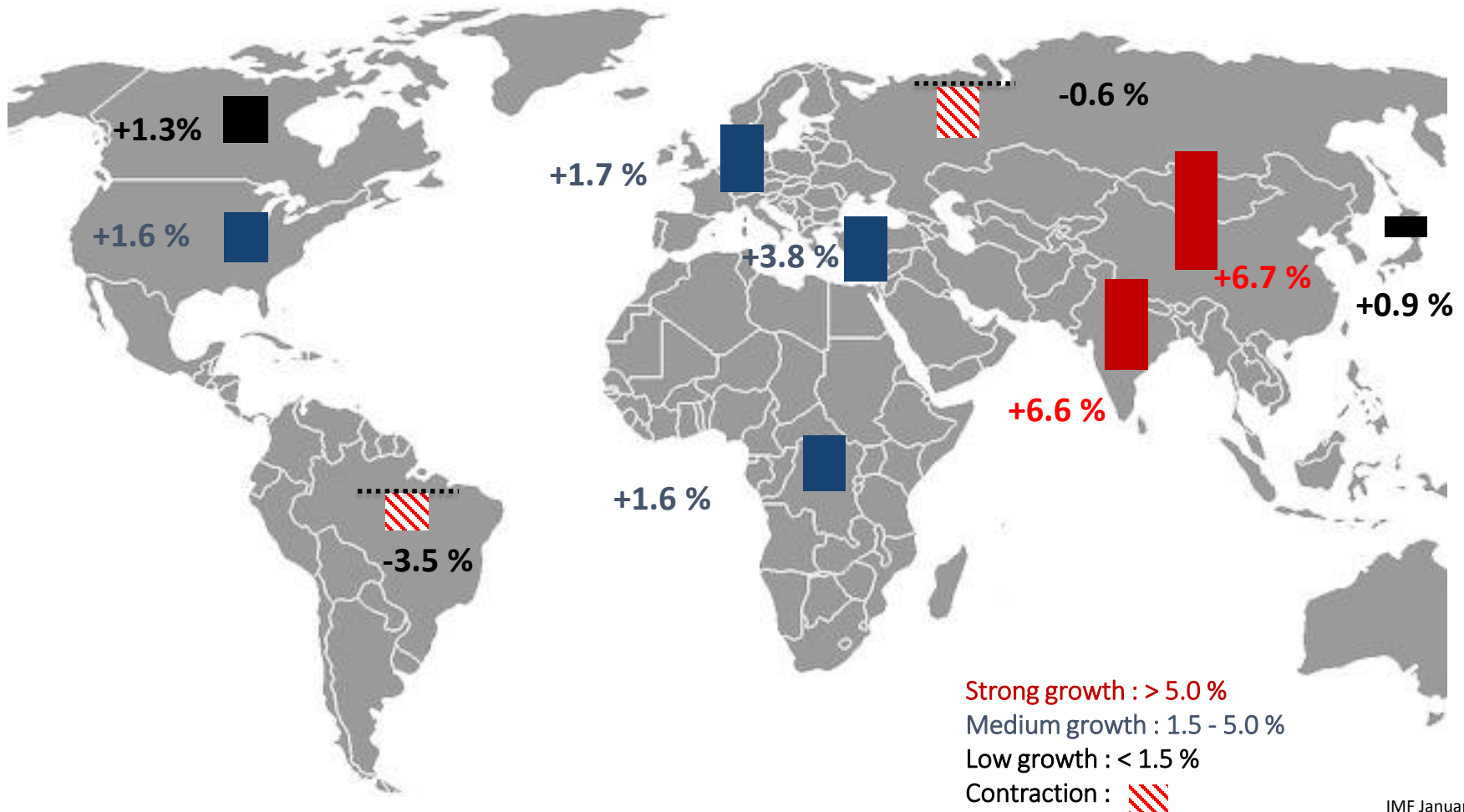


Croissance Mondiale

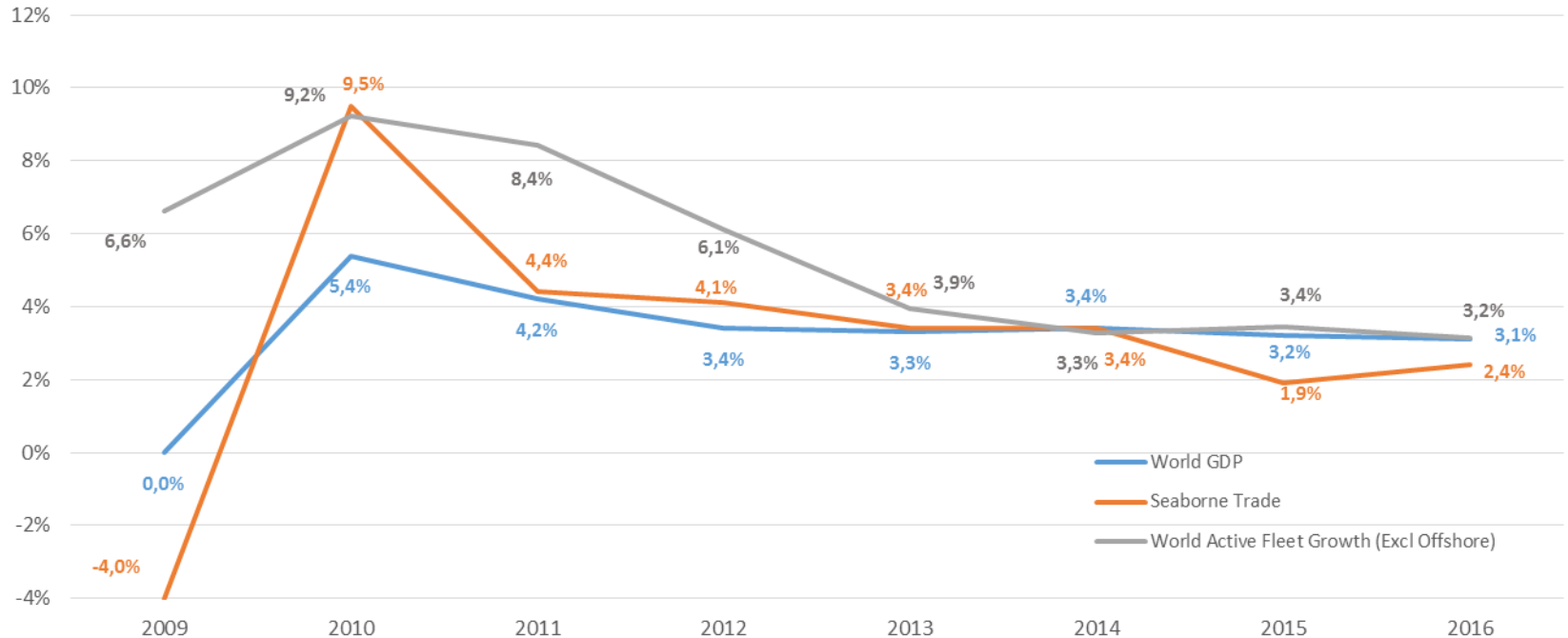
&

Commerce International

Croissance mondiale du PIB de 3,1% en 2016, les marchés émergents accusent une croissance plus faible que celle anticipée



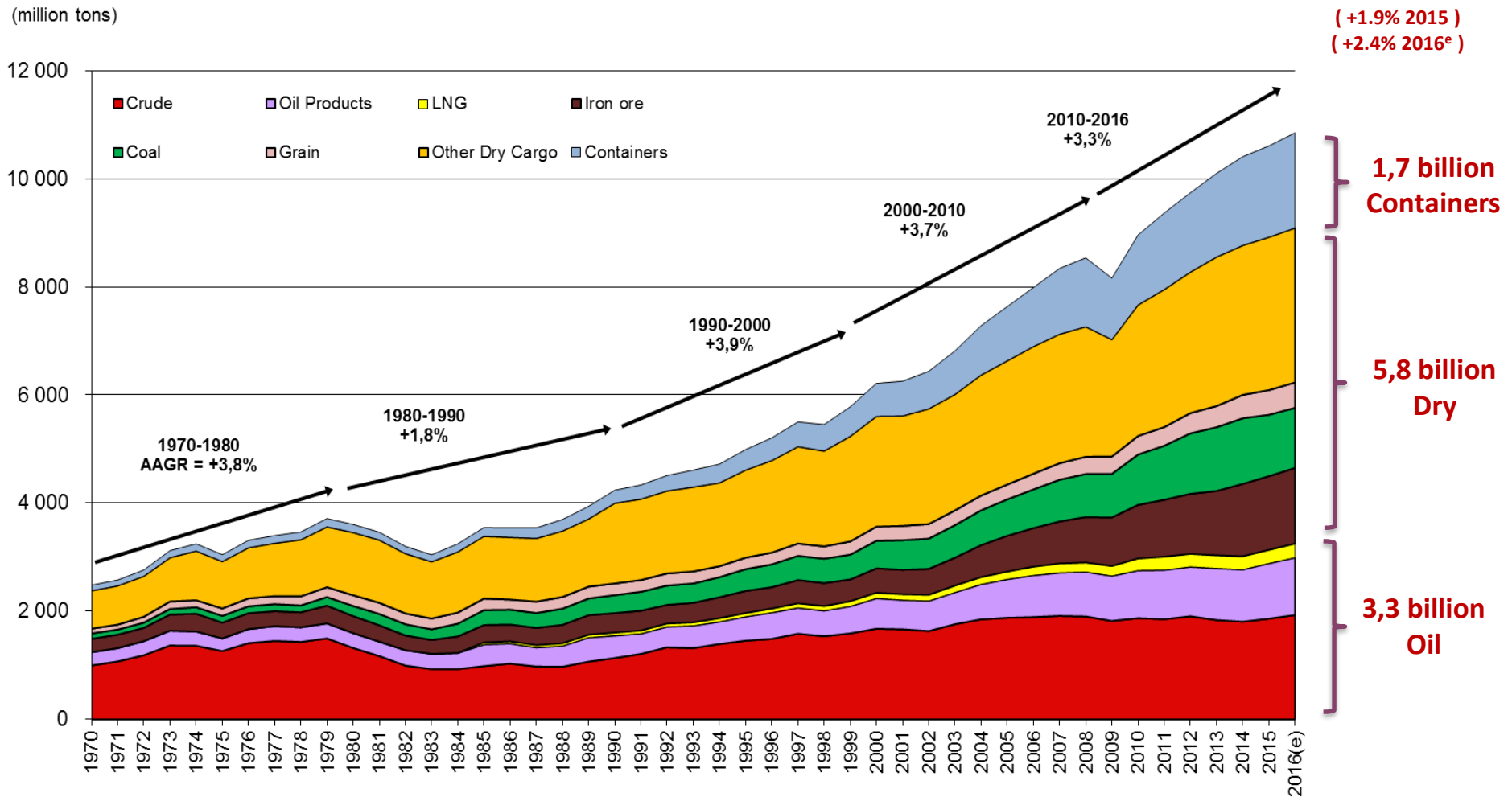
Global Trade and World GDP & Active Fleet Growth



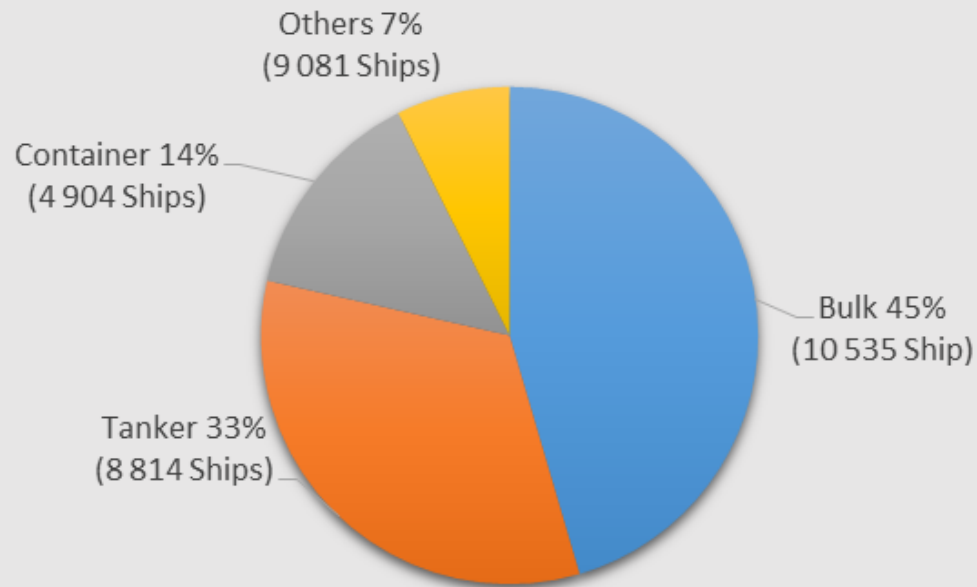
BRS, IMF & Clarksons – January 2017

- ❑ Croissance mondiale du PIB revue à la baisse en 2016 et estimée à 3.1%
- ❑ Petite hausse prévue en 2017 de la croissance du PIB à 3.4%
- ❑ Modeste reprise pour les échanges maritimes mondiaux avec une croissance passant de 1,9% en 2015 à 2,4% en 2016

A partir de 2014, plus de dix milliards de tonnes sont transportées par mer



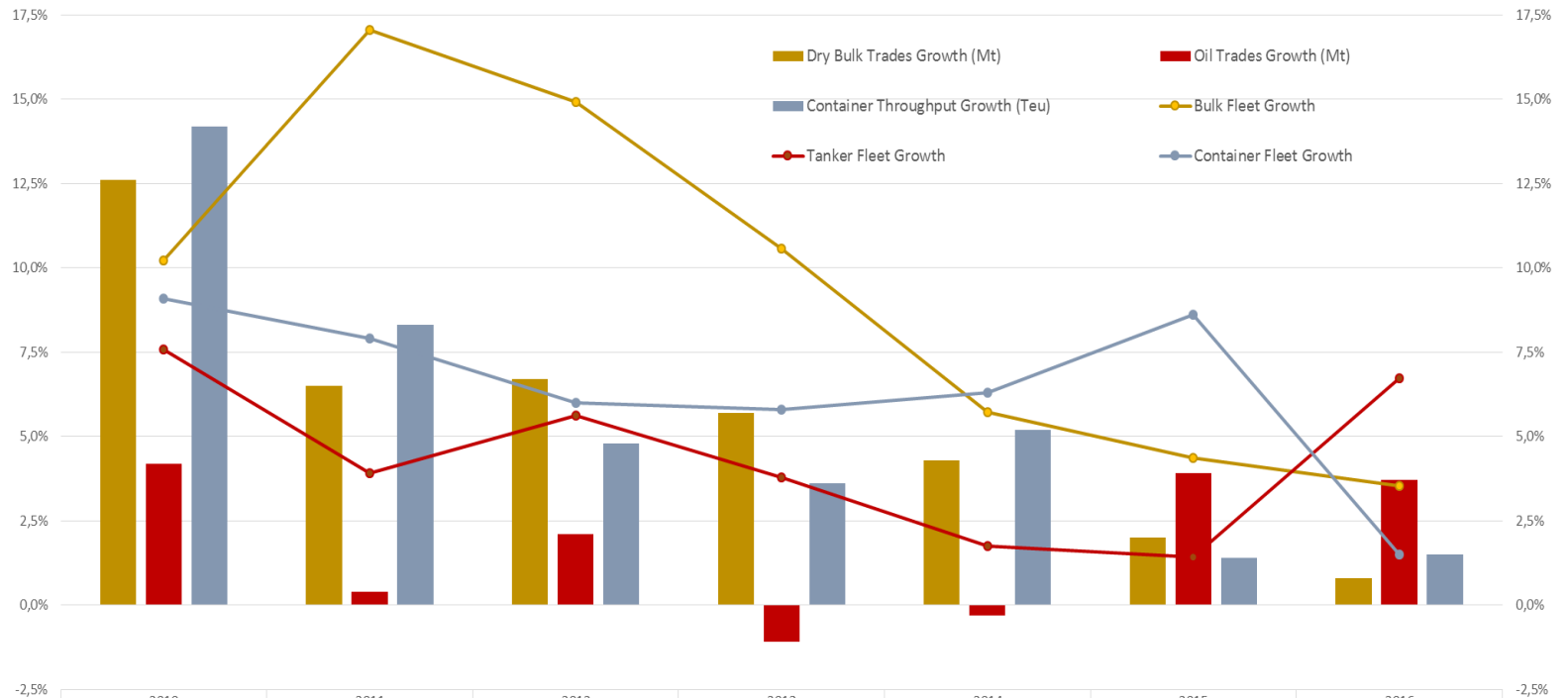
Segmentation de la flotte active mondiale



* Dwt des navires > 3,000 dwt

** Excl les navires offshore

Croissance du commerce international Vs Croissance de la flotte



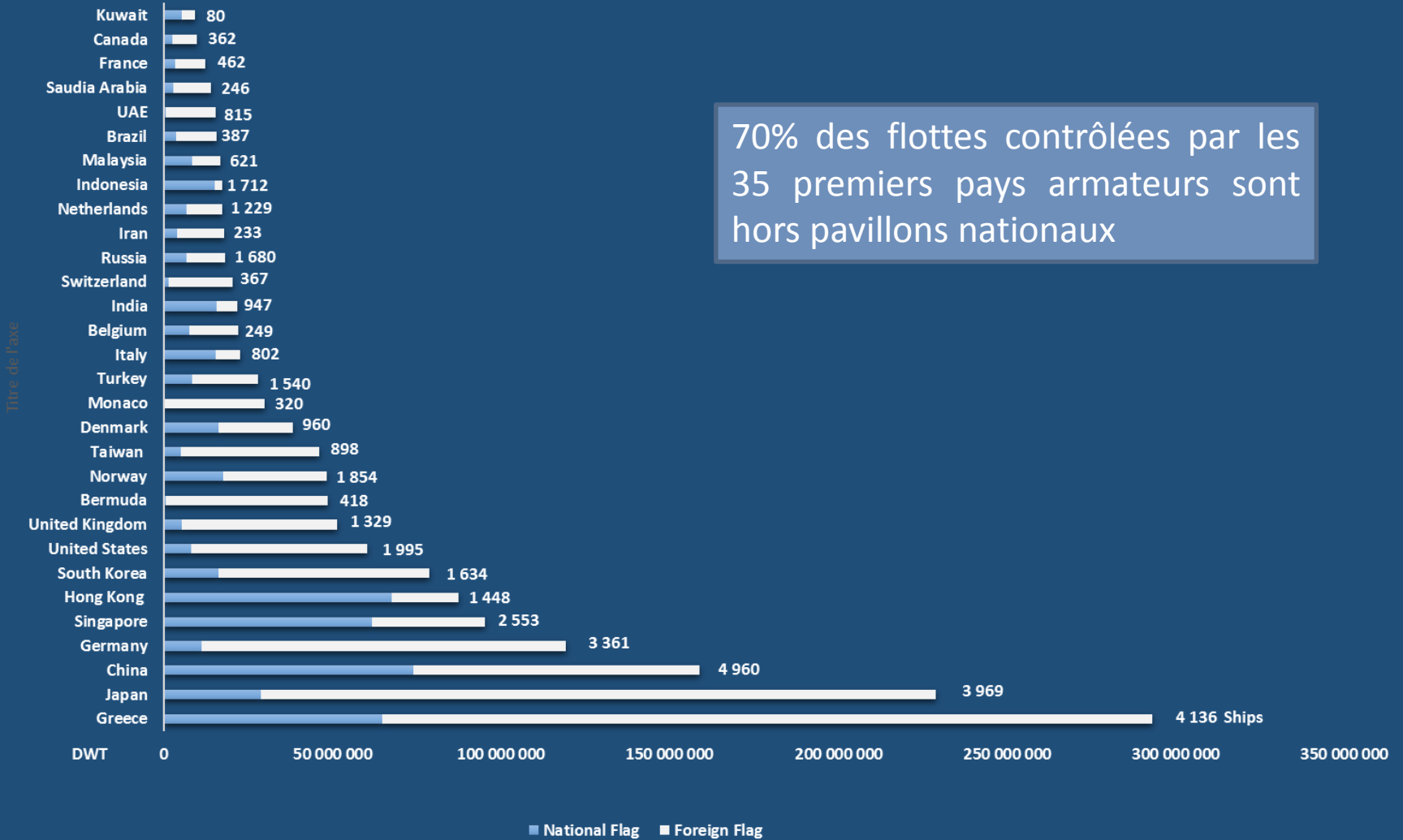
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Dry Bulk Trades Growth (Mt)	12,6%	6,5%	6,7%	5,7%	4,3%	2,0%	0,8%
Oil Trades Growth (Mt)	4,2%	0,4%	2,1%	-1,1%	-0,3%	3,9%	3,7%
Container Throughput Growth (Teu)	14,2%	8,3%	4,8%	3,6%	5,2%	1,4%	1,5%
Bulk Fleet Growth	10,2%	17,0%	14,9%	10,6%	5,7%	4,4%	3,5%
Tanker Fleet Growth	7,6%	3,9%	5,6%	3,8%	1,7%	1,4%	6,7%
Container Fleet Growth	9,1%	7,9%	6,0%	5,8%	6,3%	8,6%	1,5%



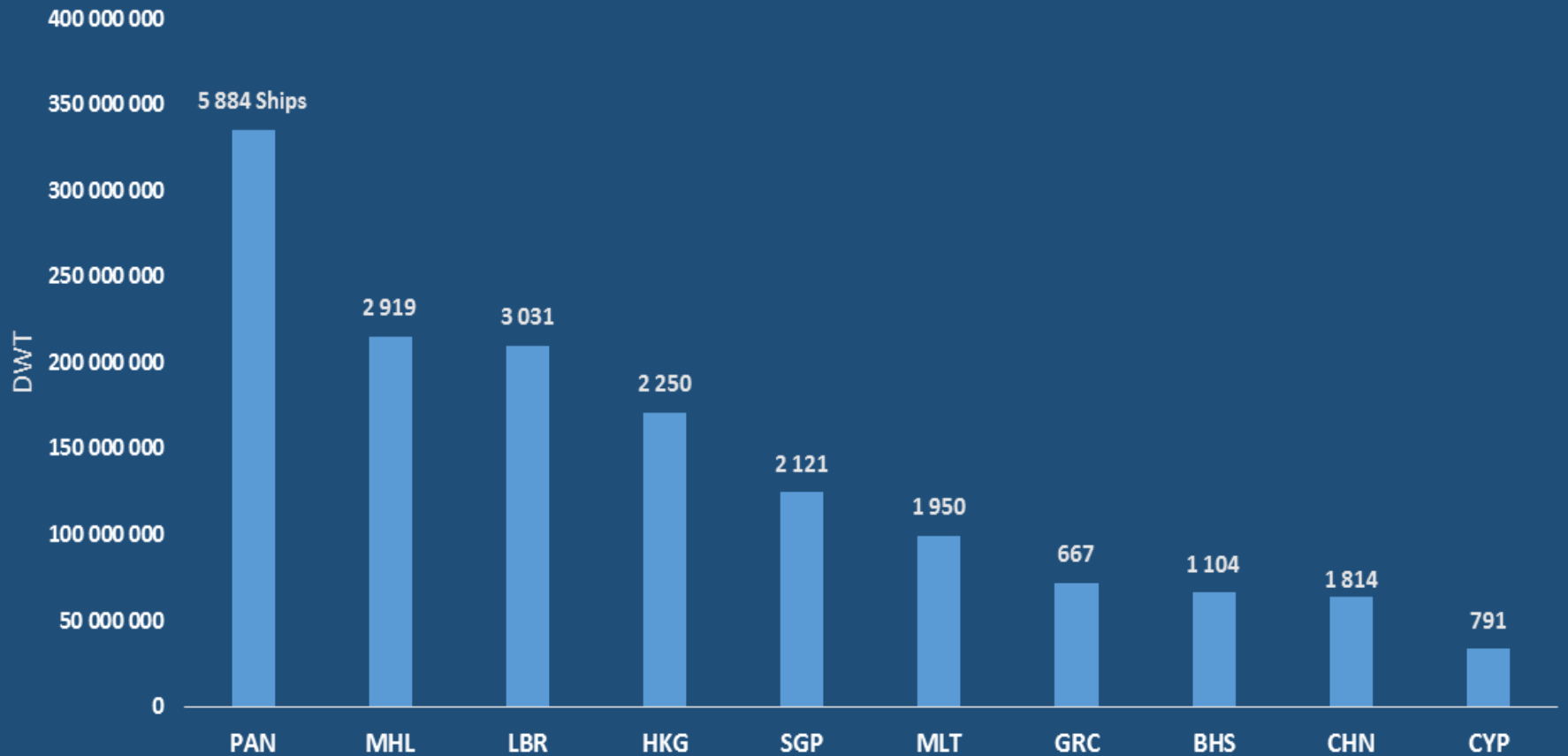
Flotte Mondiale & Construction Navale

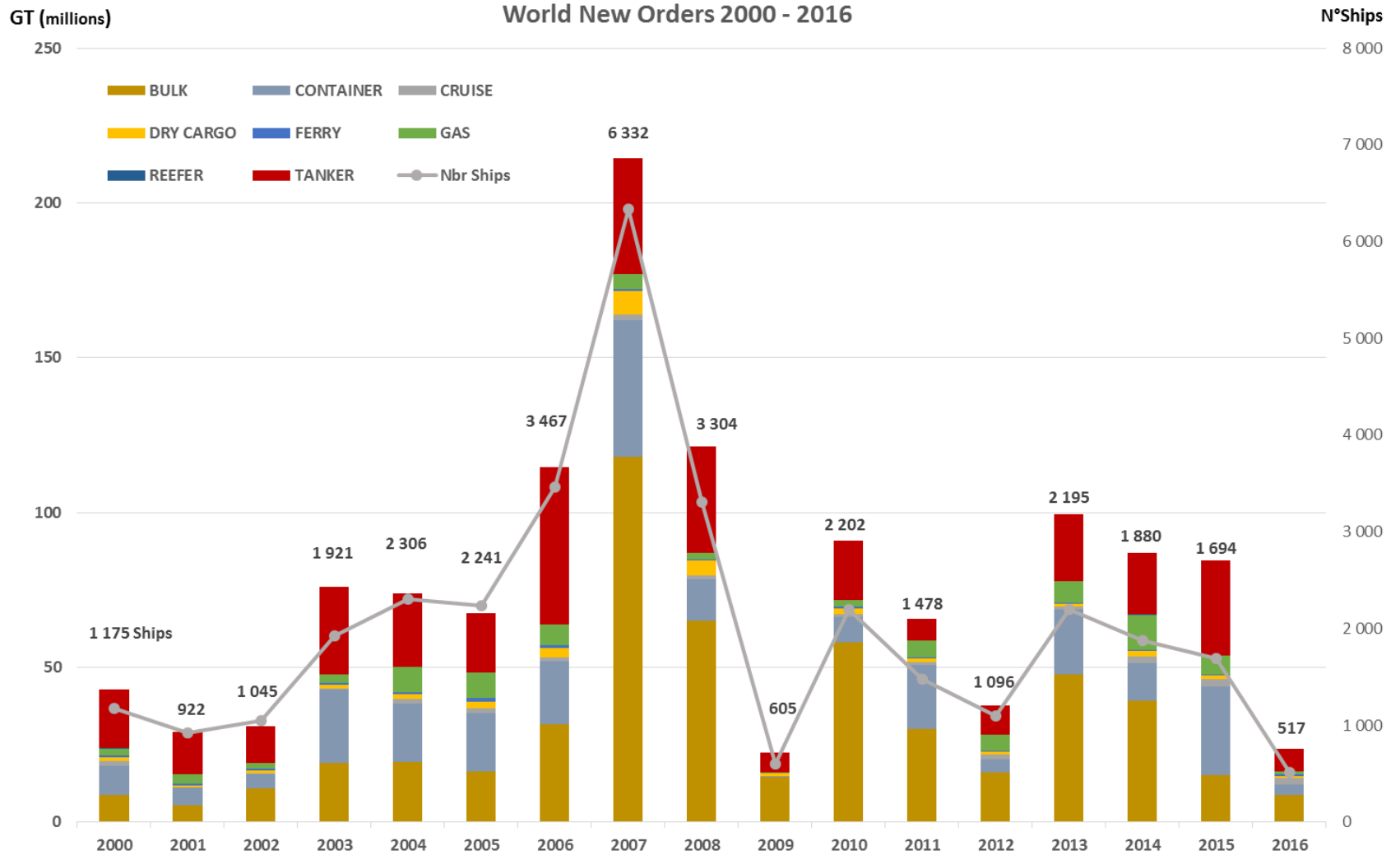
Rank of countries ownership of world fleet

70% des flottes contrôlées par les 35 premiers pays armateurs sont hors pavillons nationaux

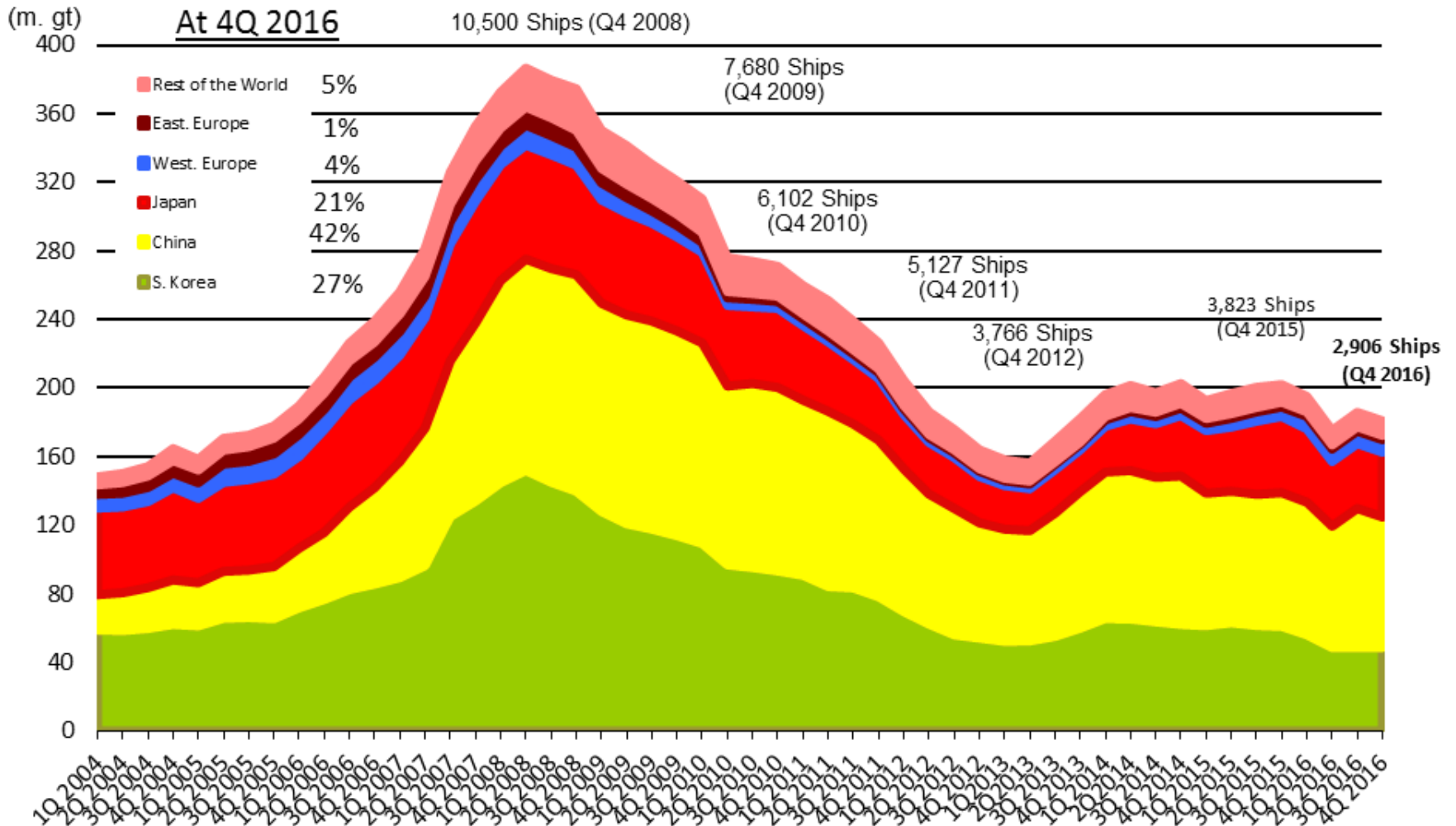


Classement de la flotte mondiale par pavillon

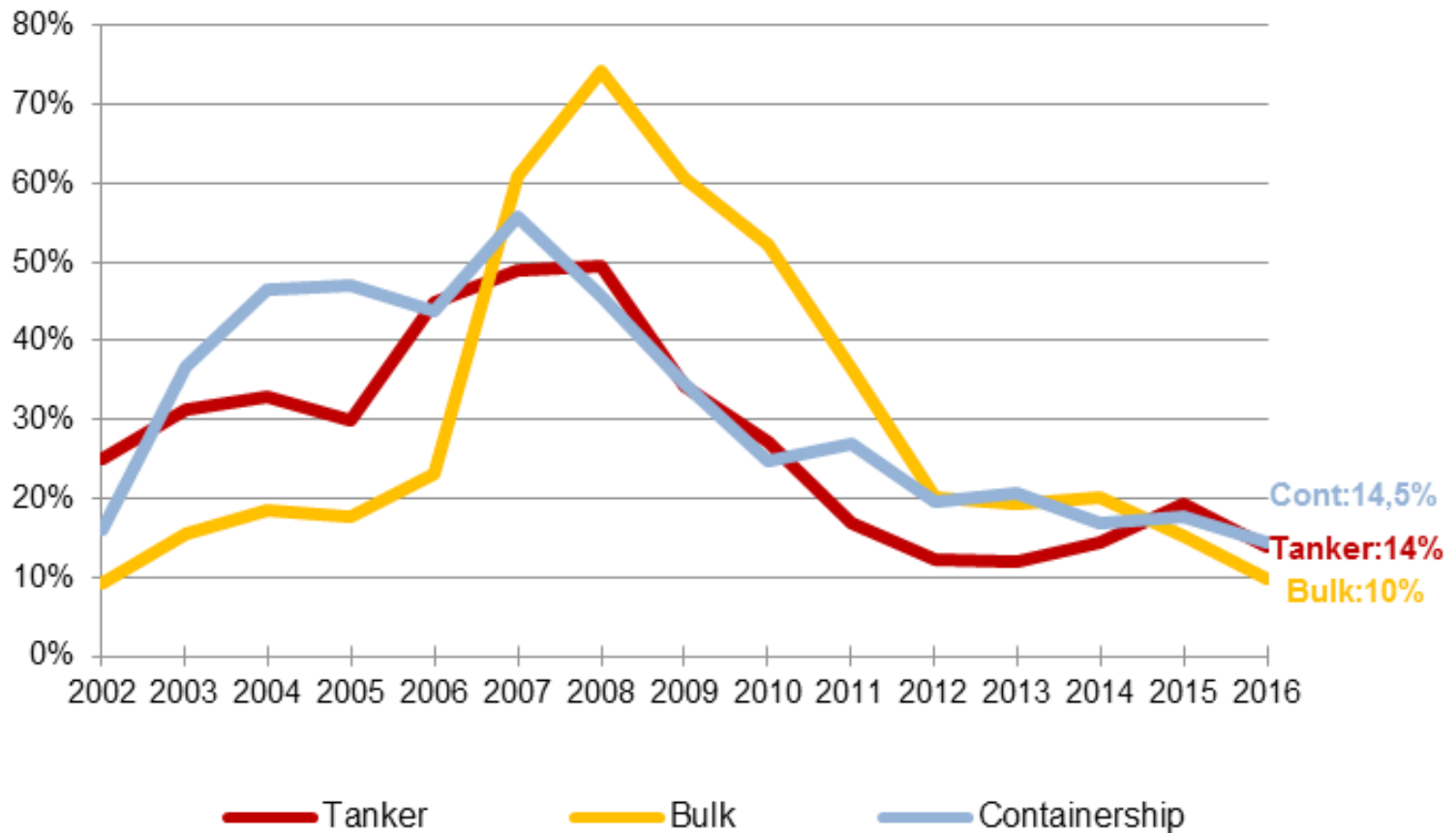




Quarterly Evolution of World Ordebook by Shipbuilding Area

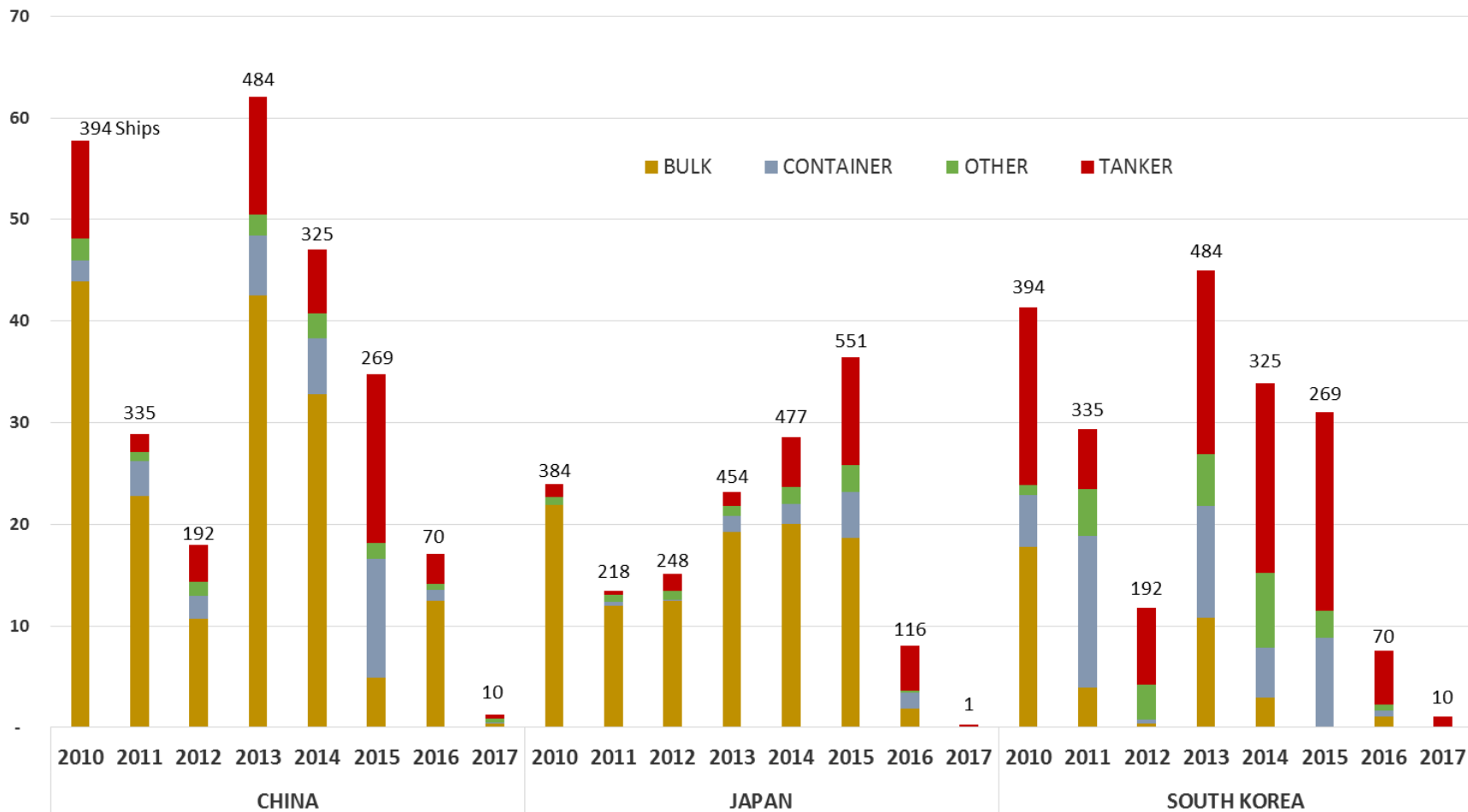


% dwt of fleet on order

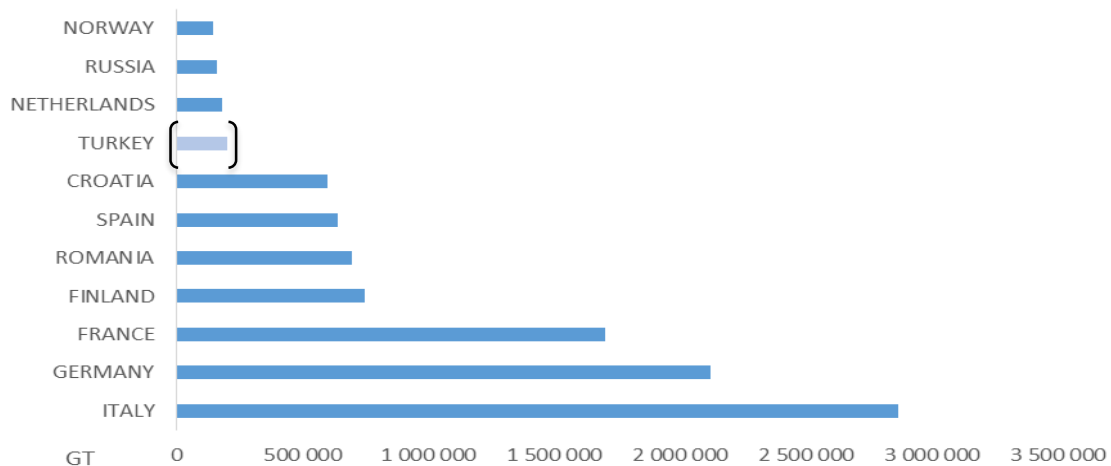


Contracting activity 2010-2017 China - Japan - S.Korea

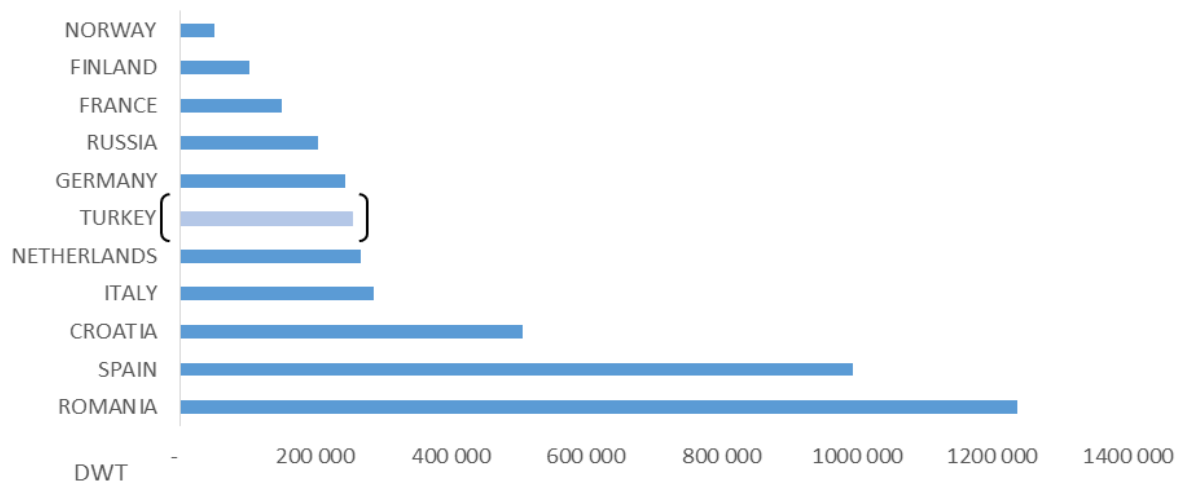
Millions DWT



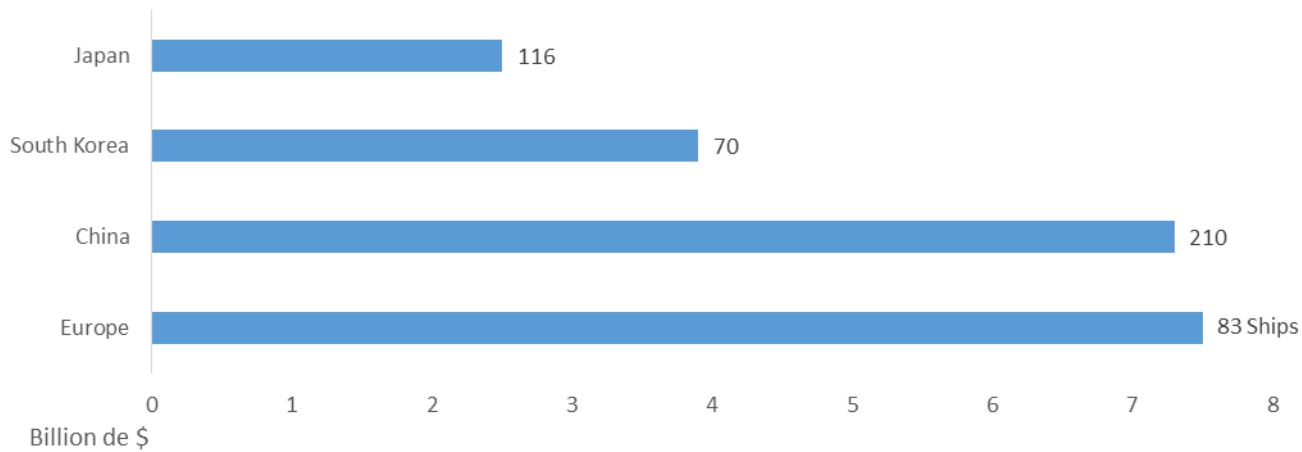
Orderbook of European shipyards 2016



Orderbook of European shipyards 2016

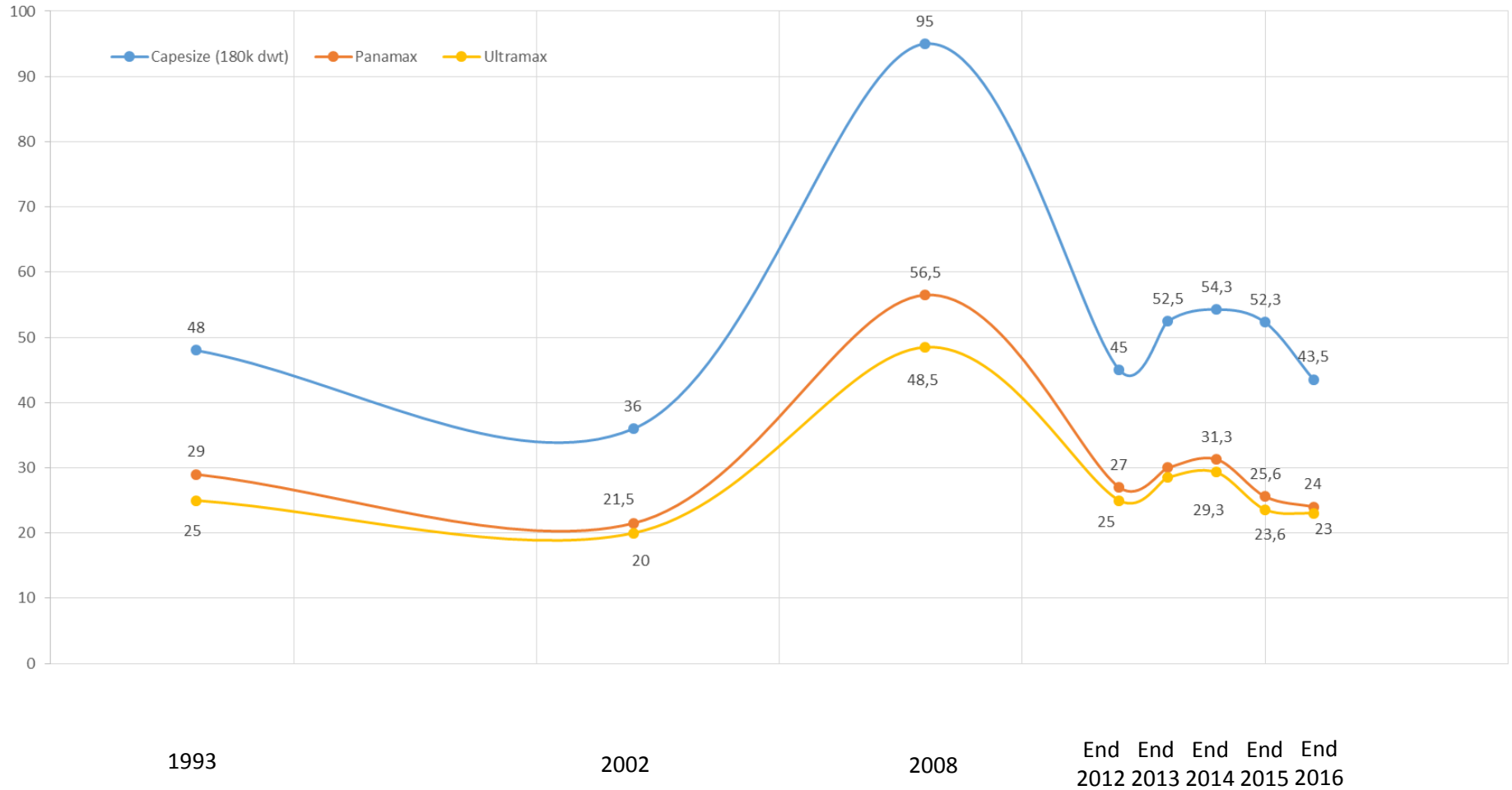


Valorisation des contrats 2016 par zone de construction

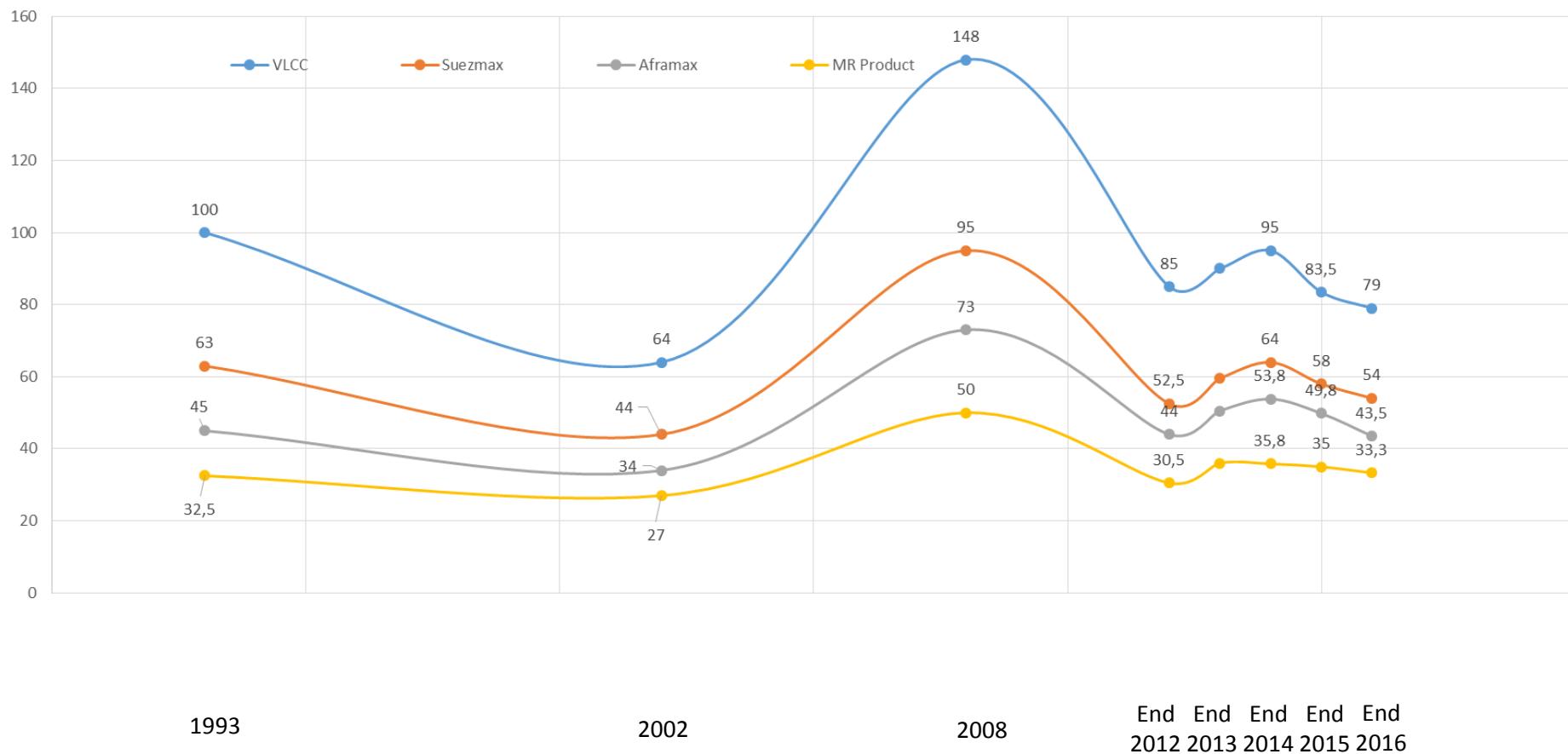


- En 2016, on comptabilise environ 500 nouvelles commandes de navires pour un tonnage de 34,1m dwt, soit une baisse d'environ 70% par rapport à 2015 où les chantiers navals ont enregistré 107 m dwt pour environ 1 700 navires commandés
- En terme de valeur de contrat, l'Europe dépasse le trio asiatique avec une valorisation de 7,5 billion de dollars, contre 7,3 billion \$ en Chine, 2,5 billion \$ au Japon et 3,9 billion \$ en Corée

Newbuilding Prices - Bulker Fleet



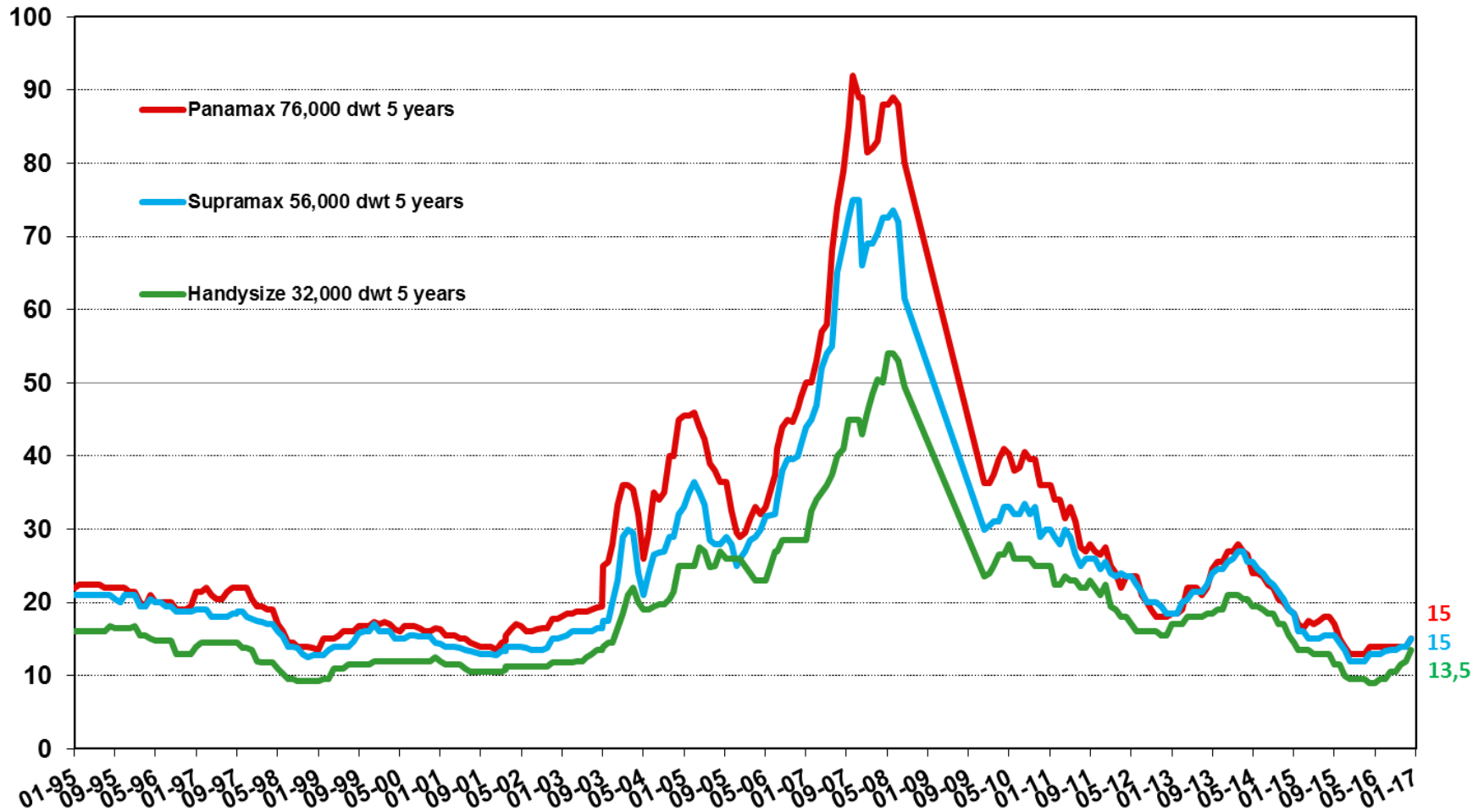
Newbuilding Prices - Tanker Fleet

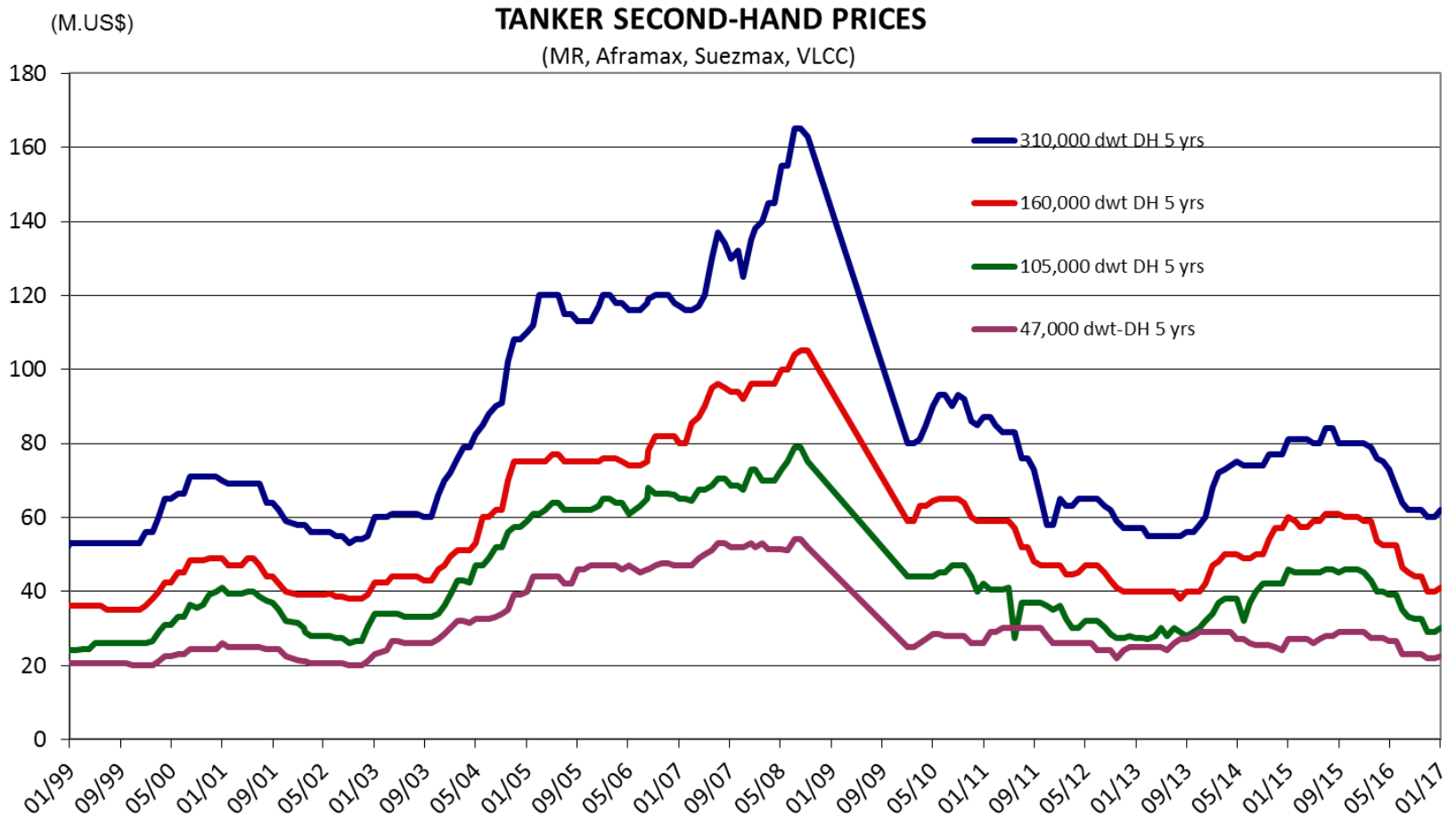


Bulk Carrier Second Hand Prices

Latest values

million US\$

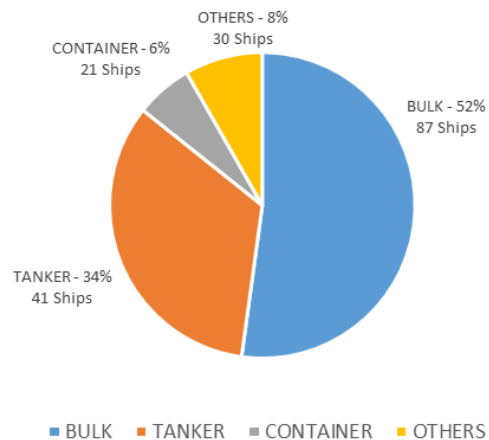




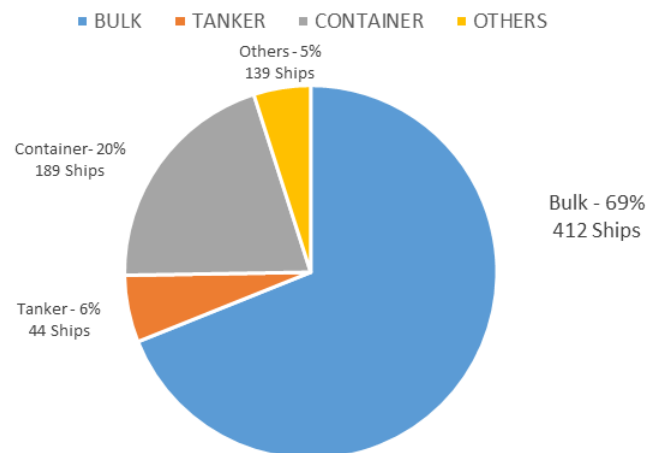


Démolition et annulations

Cancellations in 2016



Demolition in 2016



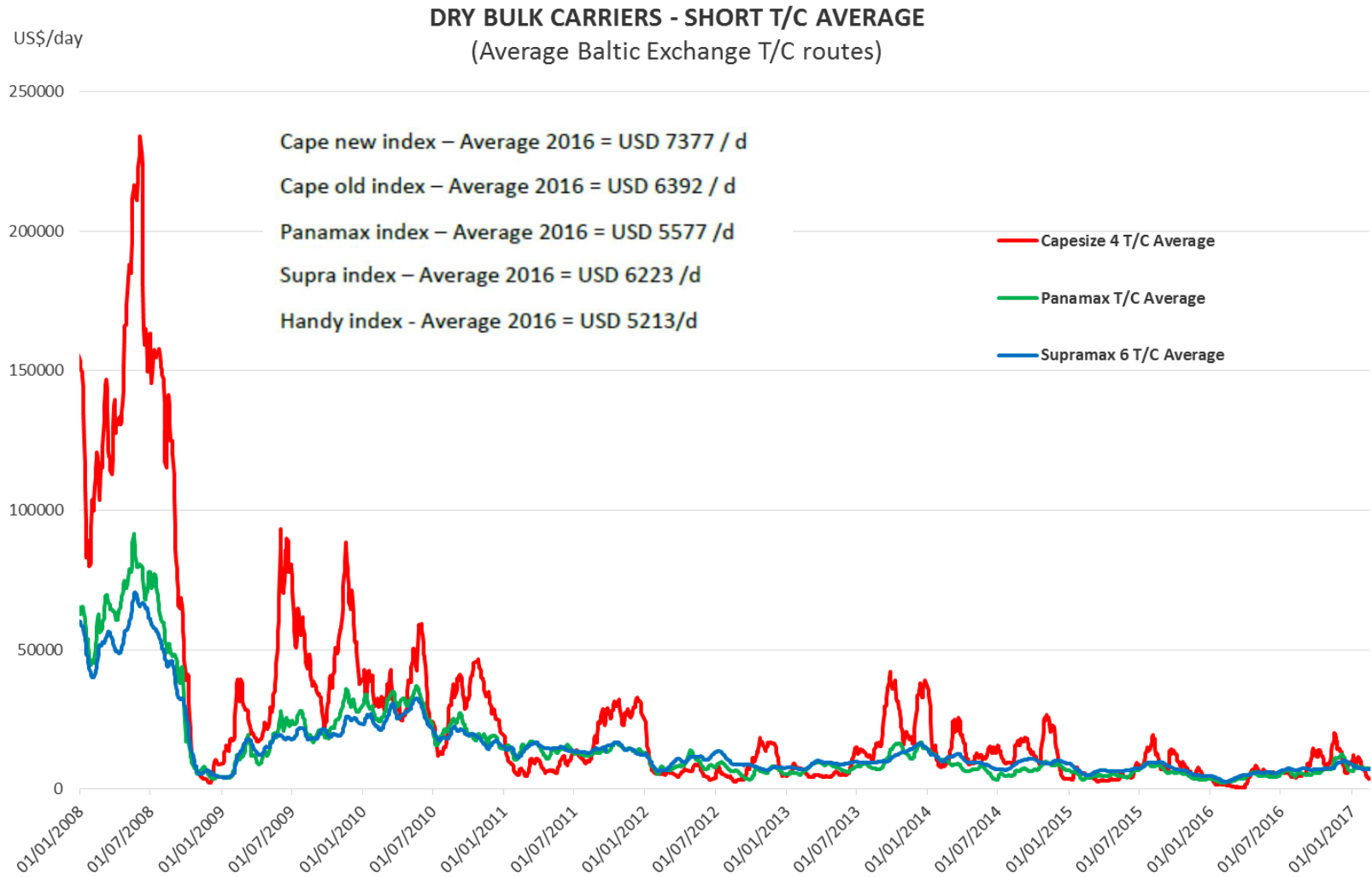
En 2016, 44 millions de tpl ont été démolis, c'est le deuxième record après 2012 où 59 millions de tpl ont été démolis

BULK (> 15,000 dwt)			TANKER (>25,000 dwt)			CONTAINER (> 300 teu)		
Dwt scrapped	Ave Age of scrap	Scrap price range	Dwt scrapped	Ave Age of scrap	Scrap price range	Dwt scrapped	Ave Age of scrap	Scrap price range

2008	4 754 605	31	[205 -700]	3 734 628	27	[205 -750]	1 447 376	29	[220-660]
2009	13 364 637	31	[240-330]	7 920 378	26	[280-390]	6 012 064	27	[240-330]
2010	7 335 966	32	[350-450]	12 914 945	26	[400-500]	2 177 604	27	[350-450]
2011	24 780 010	31	[450-535]	8 477 832	26	[480-545]	1 257 529	29	[460-535]
2012	35 089 531	28	[375-485]	13 426 126	24	[400-510]	4 753 288	24	[395-510]
2013	22 744 185	28	[360-425]	11 444 045	24	[390-445]	6 270 187	23	[390-445]
2014	16 610 628	28	[410-455]	8 273 730	24	[435-485]	5 658 657	23	[450-500]
2015	28 829 032	26	[270-390]	2 198 006	26	[300-415]	2 796 196	23	[310-445]
2016*	29 804 859	24	[222-282]	2 510 512	27	[252-307]	8 780 083	19	[260-310]



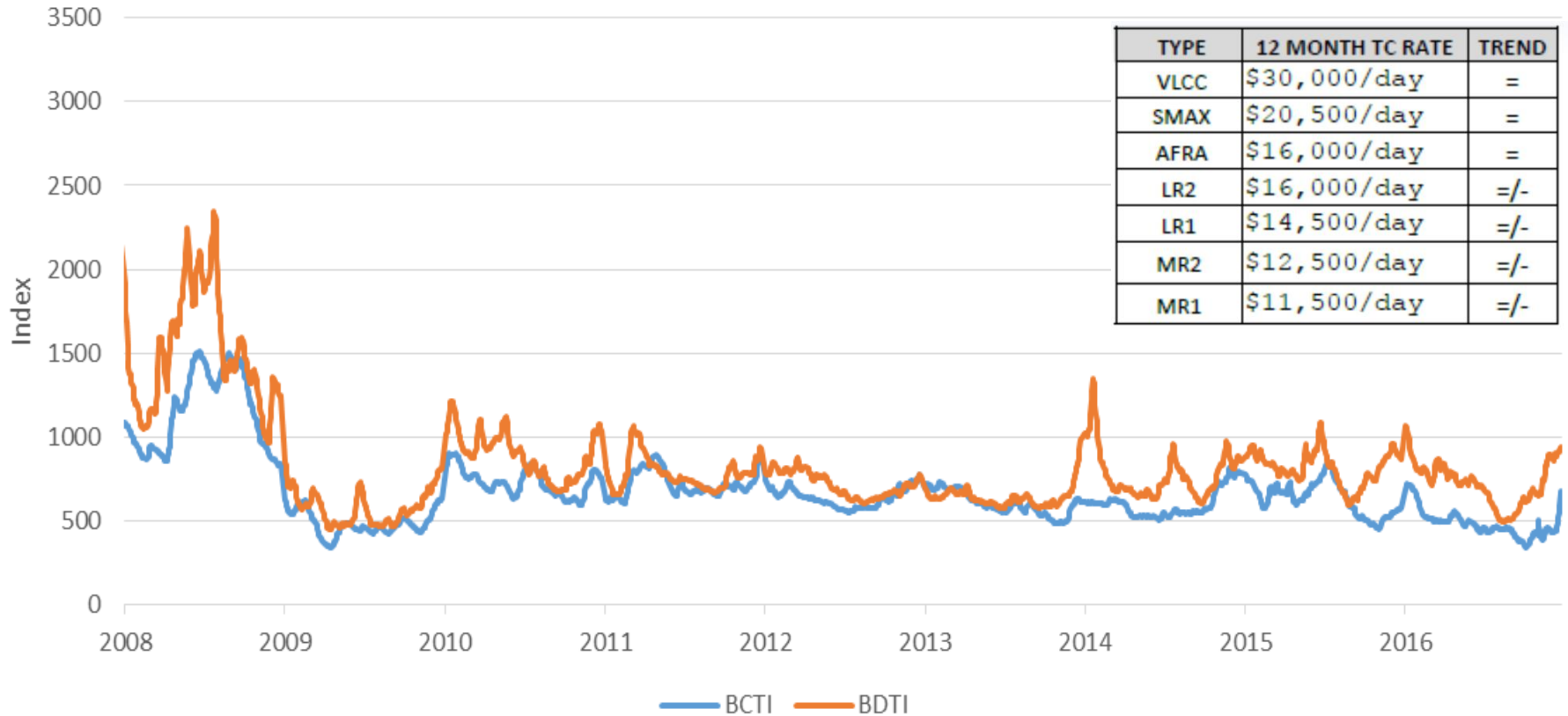
Taux de Fret



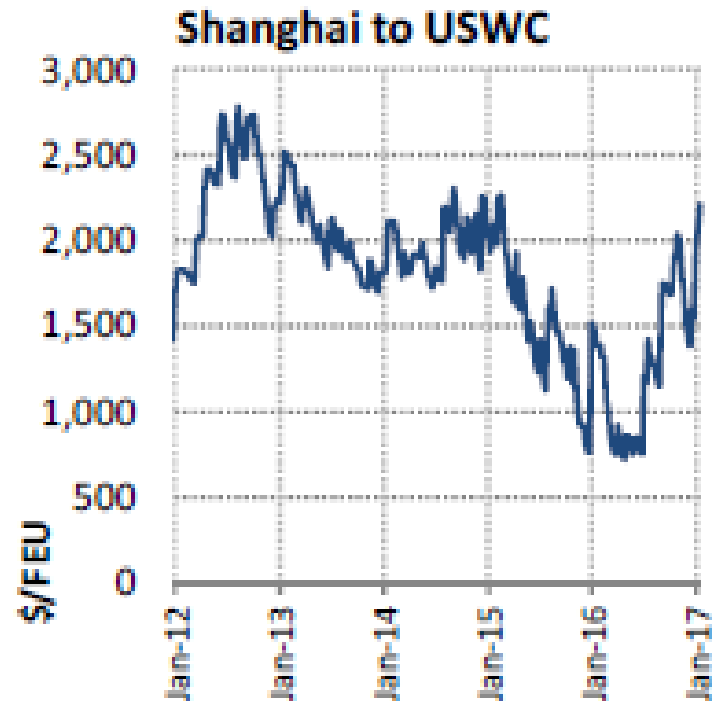
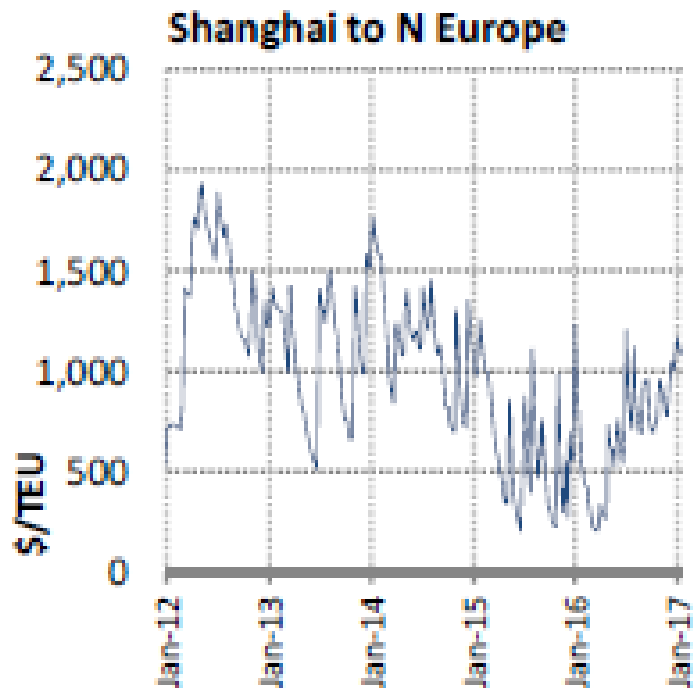
Baltic Dry Index (BDI) since 2008



Baltic Clean Tanker Index & Baltic Dirty Tanker Index



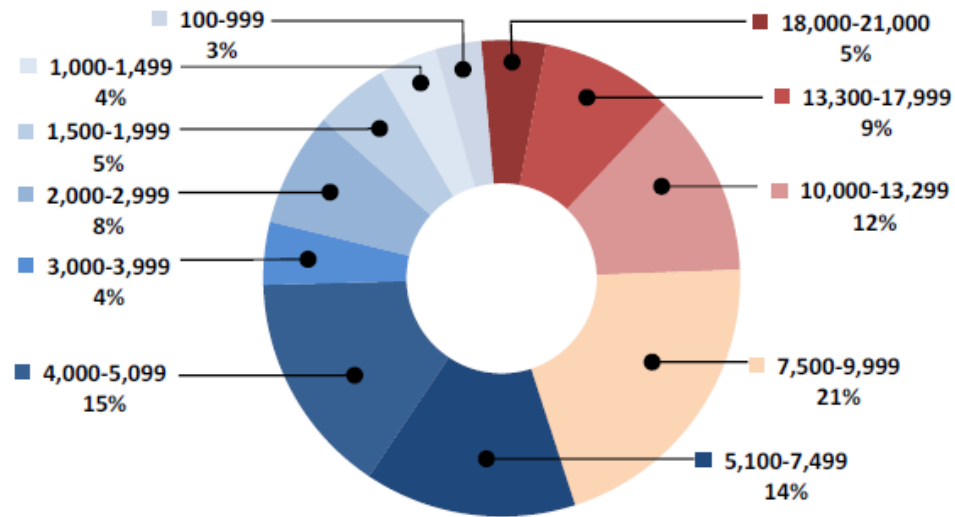
Coût de transport du conteneur



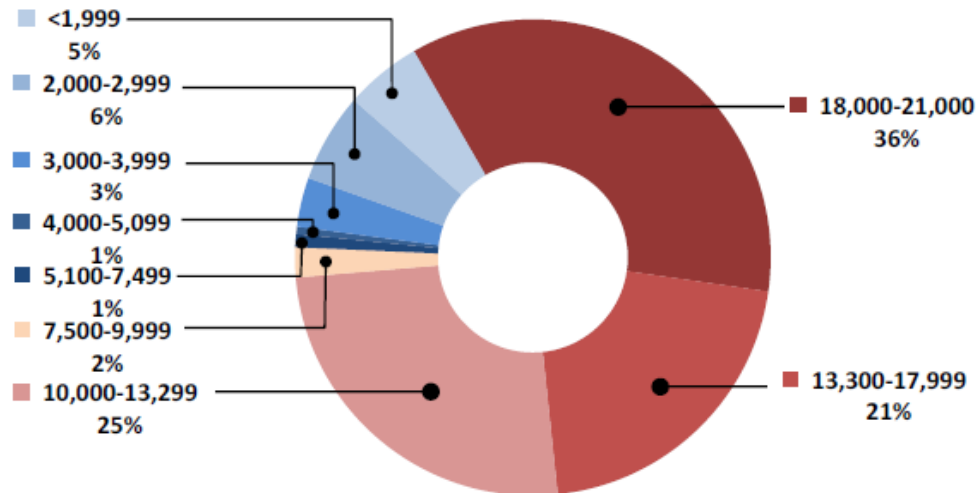


Porte-conteneurs, Croisière et GNL

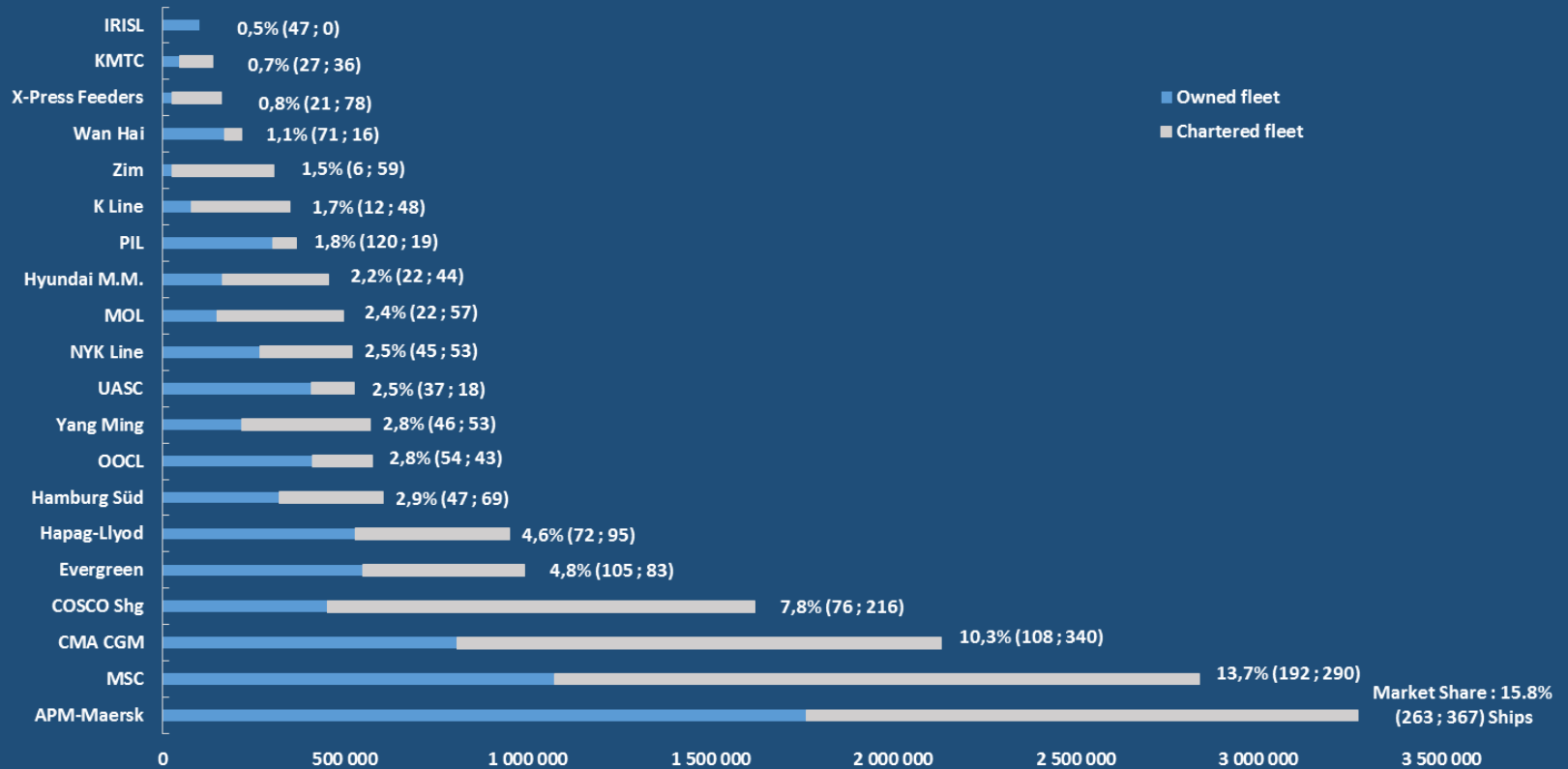
Fleet Capacity Breakdown by TEU size range



Orderbook Fleet Capacity Breakdown by TEU size range



Top 20 Carriers in 2016



Les alliances dans le secteur du transport maritime par conteneurs

2016



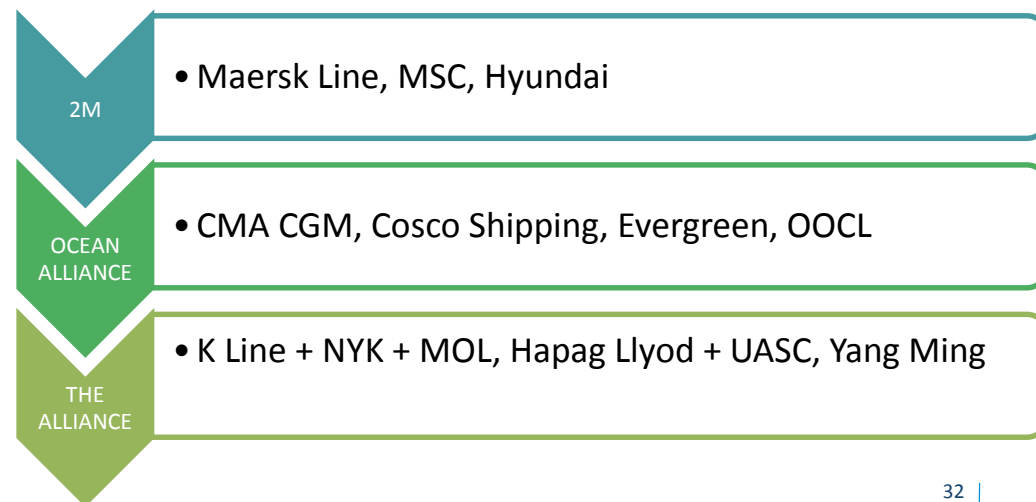
- ❖ Face à la crise, les acteurs du marché maritime conteneurs ont eu recours aux JV et fusions acquisitions
- ❖ Par conséquent, 2017 connaîtra une très forte consolidation du marché

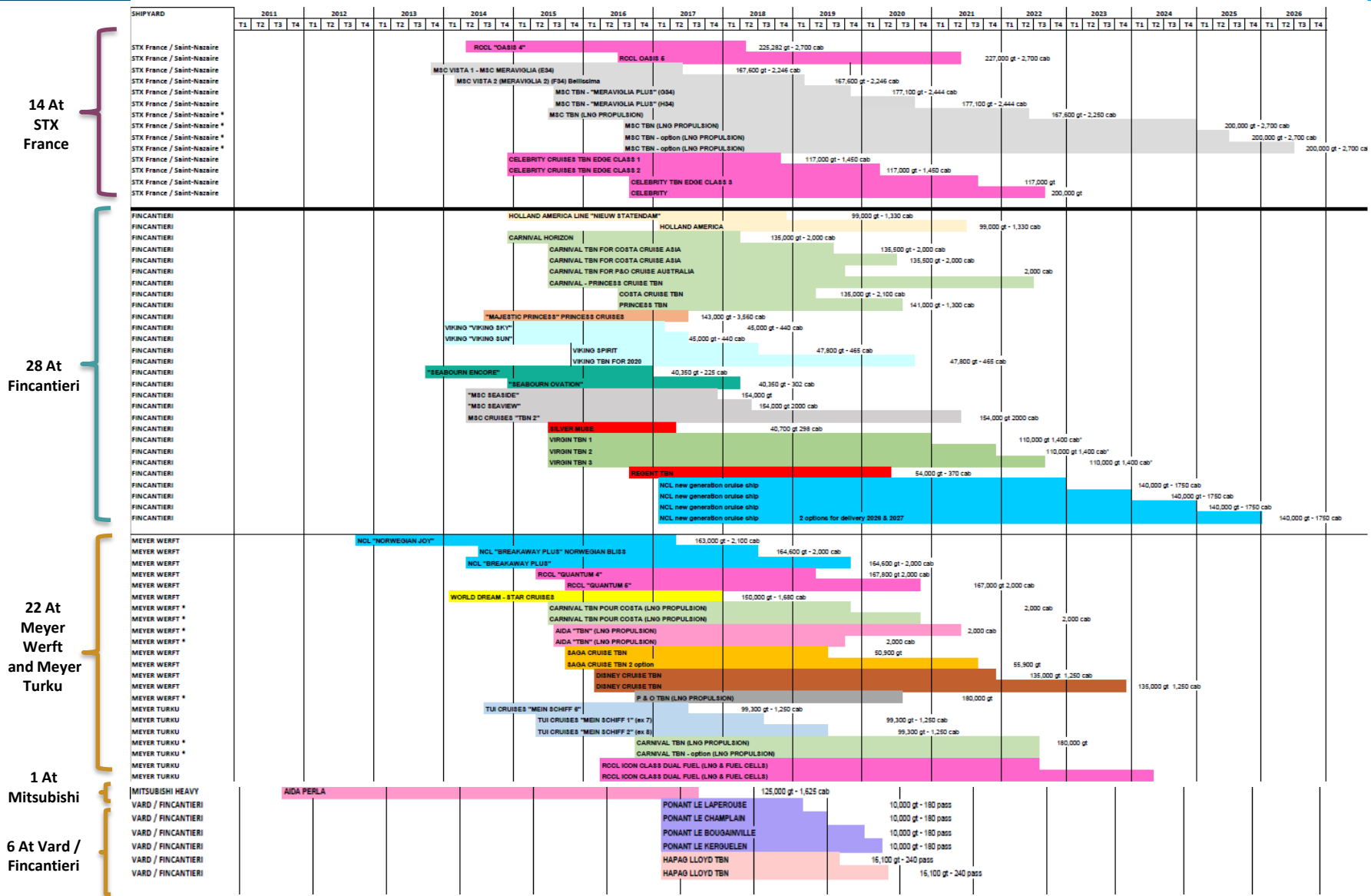


Les principales fusions acquisitions en 2016

- * Fusion NYK + MOL + K LINE
- * Rapprochement Hapag-Llyod et UASC
- * Rachat de NOL par CMA CGM

2017

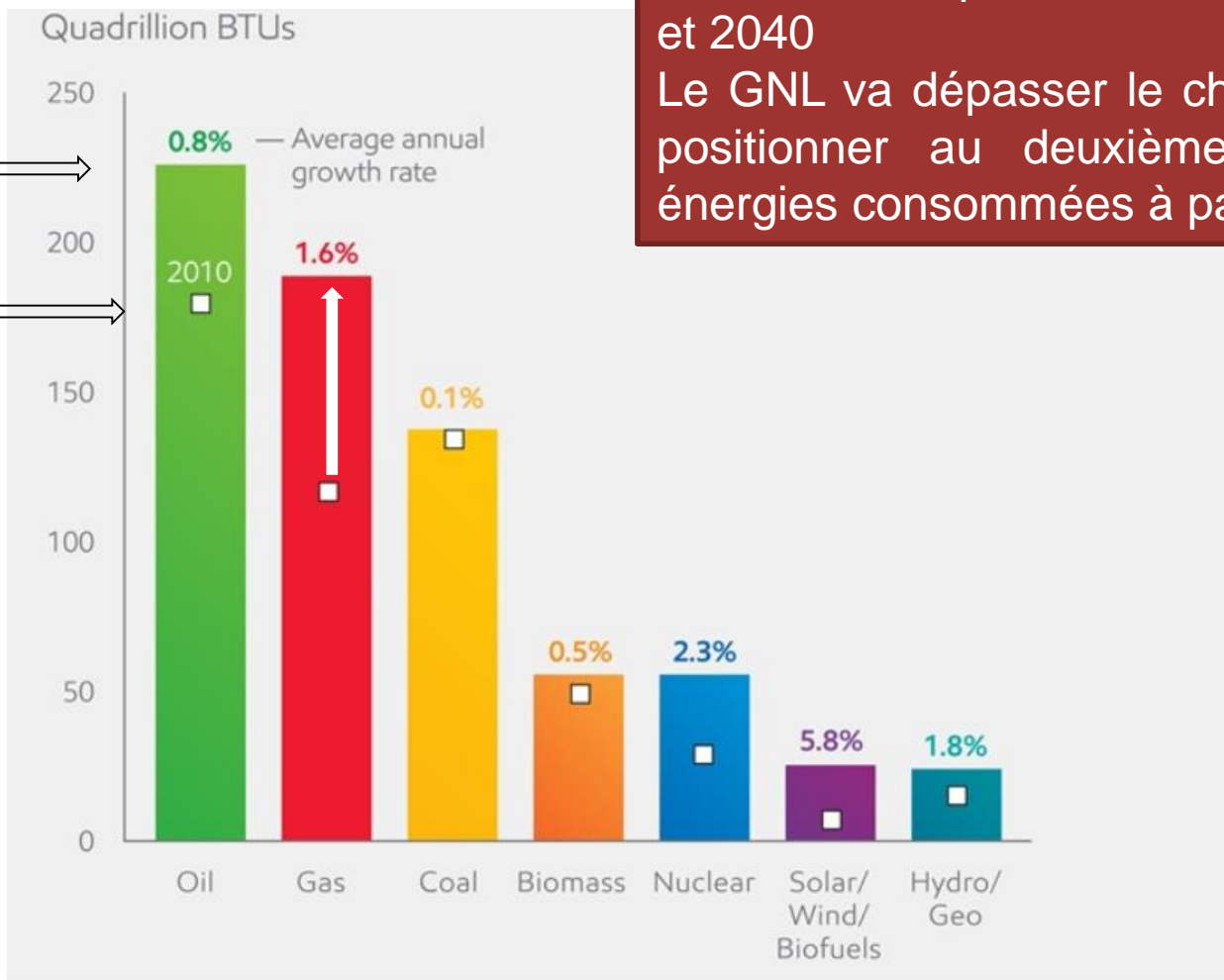




DEMAND

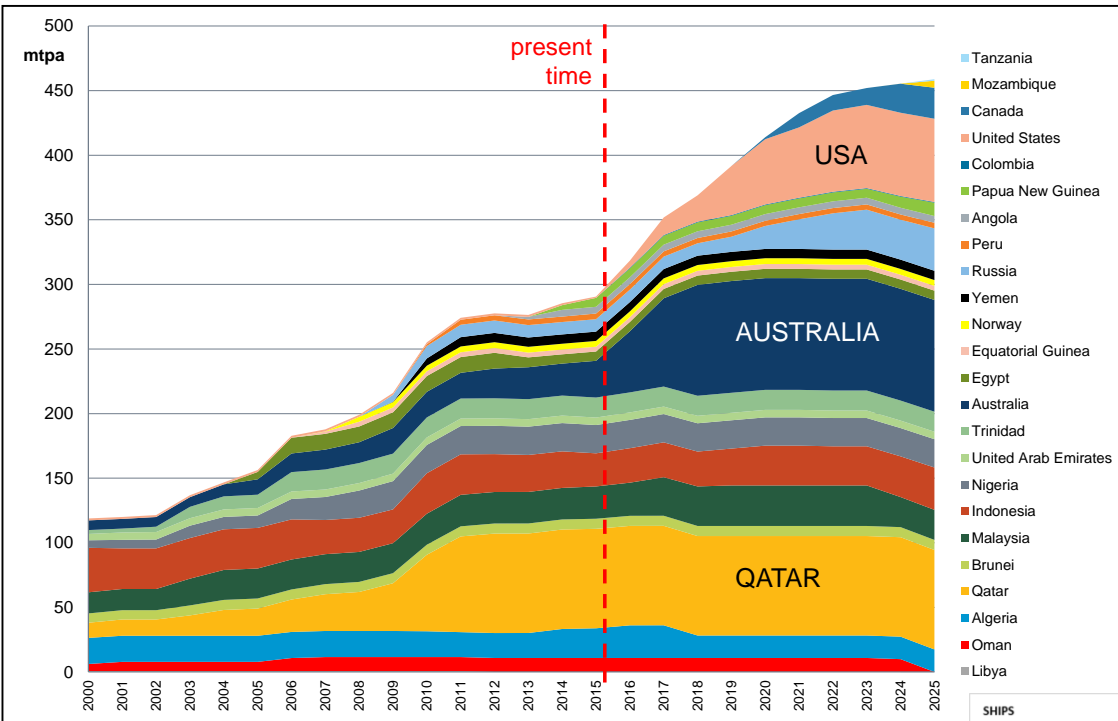
2040 level →

2010 level →



Le GNL a la plus forte croissance, elle est estimée à plus de 2,5% entre 2015 et 2040

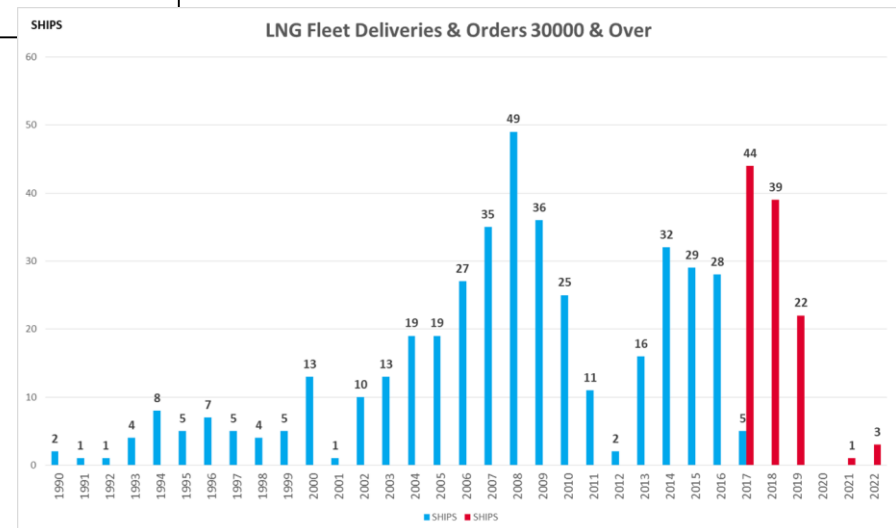
Le GNL va dépasser le charbon et se positionner au deuxième rang des énergies consommées à partir de 2025



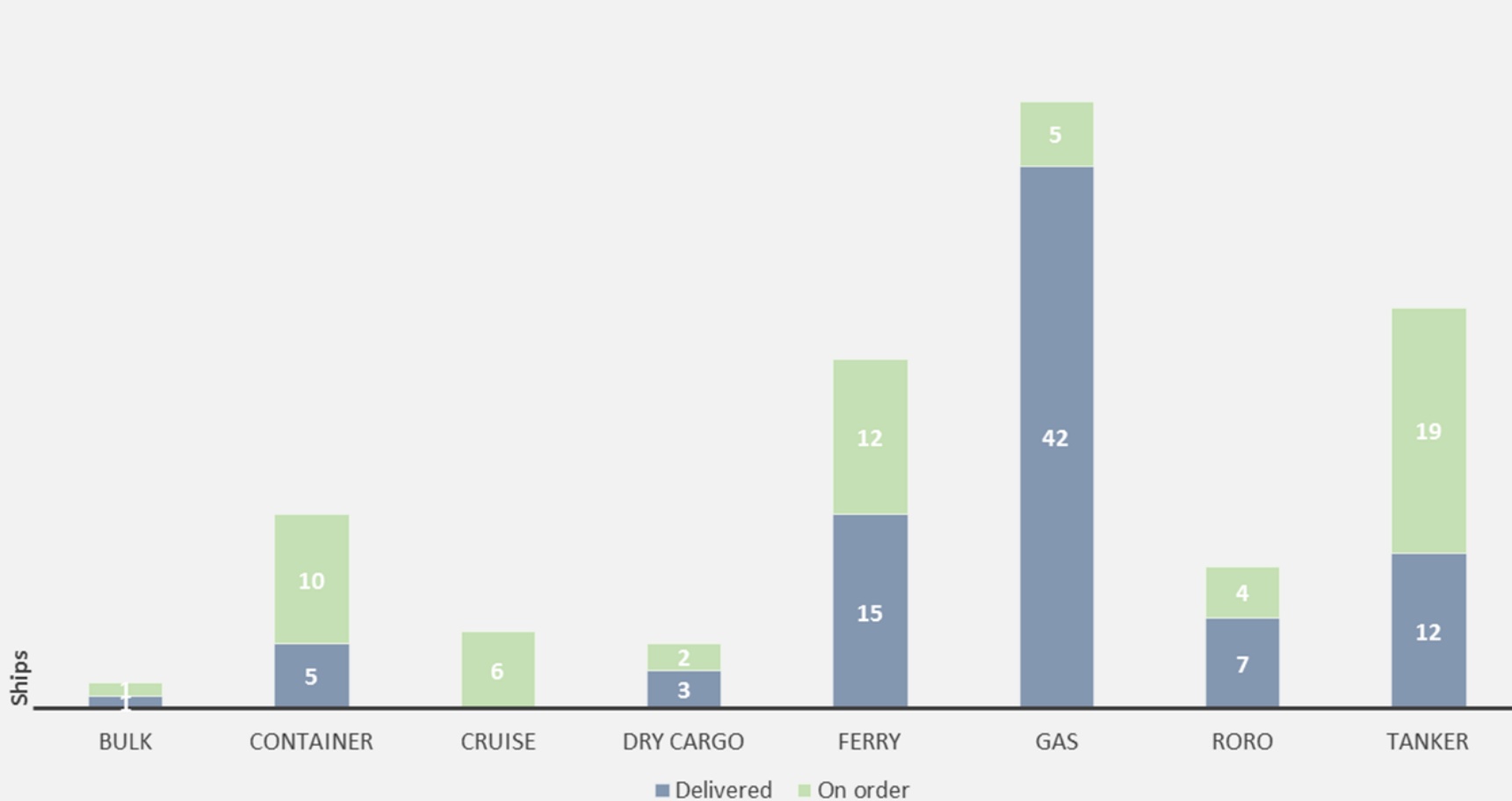
LNG : a growth shipping segment
Current market softness due to significant vessel deliveries against delays in liquefaction projects. Balance from 2016 to depend on new LNG-supply projects coming online.

The 'standard' size of LNG carriers has shifted upwards especially to the region of 170-182k cum (expanded Panama Canal compatible)

412 LNG carriers have been delivered since 1990 and 109 LNG carriers are in order



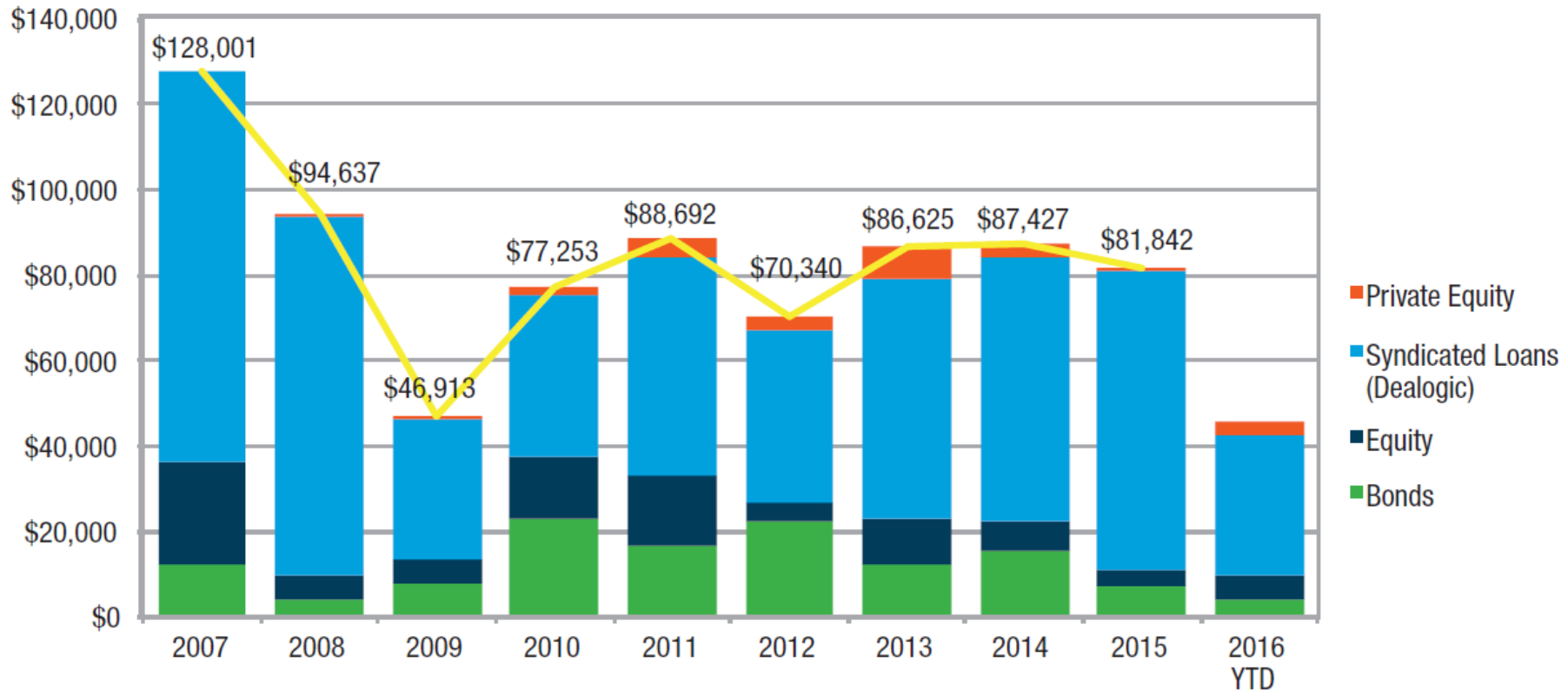
Breakdown of DUAL & LNG propulsion by shiptype





Financement maritime

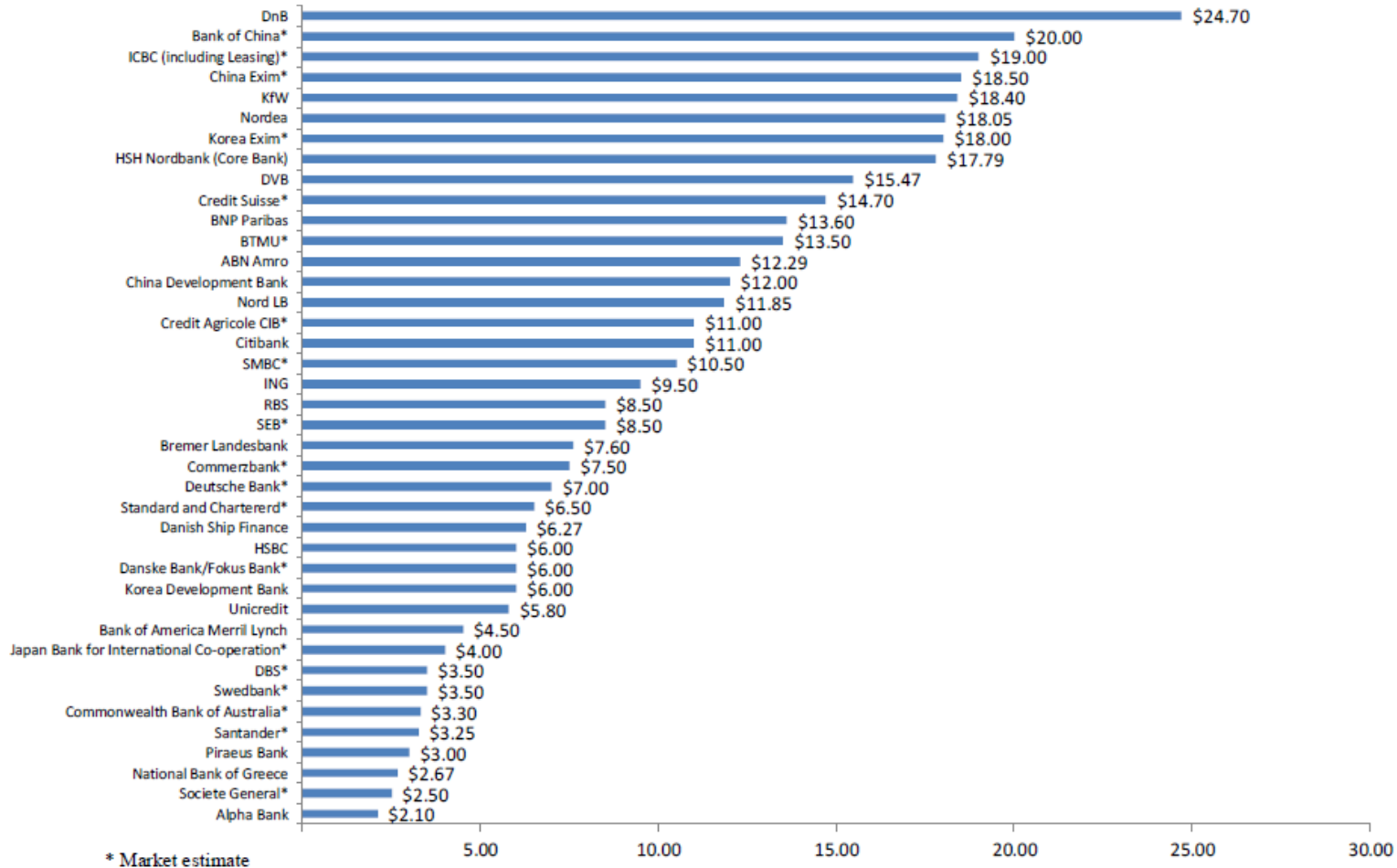
Sources of Capital - Shipping (mUSD)



*2016 Syndicated loans are first 9 months only

Source: Marine Money (2017)

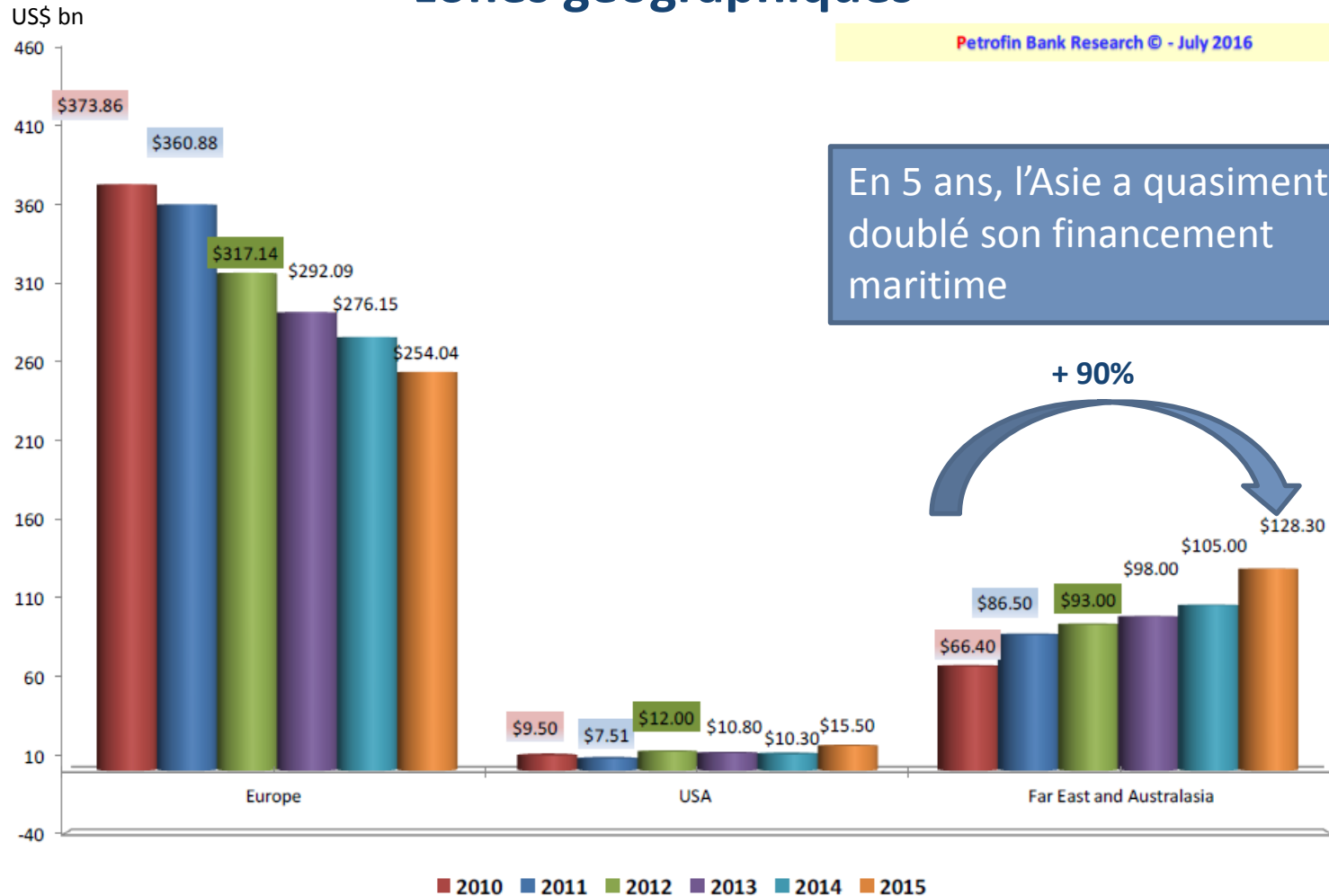
Classement des principales banques mondiales engagées dans le financement du secteur maritime*



*Fin décembre 2015

Source: Petrofin Research

Répartition de portefeuilles de financement maritime selon les zones géographiques *



*Juillet 2016

Source: Petrofin Research

Conclusion:

- ❖ Le ralentissement du développement chinois et la chute des prix du pétrole perturbent toutes les prévisions et concourent à une surabondance de navires et à une baisse des taux de charte.
- ❖ L'extrême volatilité des marchés rebat les cartes et les armateurs traditionnels peinent, alors que de nouveaux venus en tirent profit.
- ❖ Nombreuses faillites de chantiers et d'armateurs en 2016 et malheureusement en 2017.
- ❖ L'année 2017 sera certainement une mauvaise année pour l'ensemble des secteurs maritimes, mais nous sommes par essence dans une activité cyclique.
- ❖ Démolition, annulations et modération des commandes permettent d'espérer un retour vers l'équilibre offre/demande d'ici 2 ans.

BRS Group is a **global force**, with more than 400 employees working in **20 offices worldwide**:

Antibes	Jakarta	Paris
Athens	London	Rio de Janeiro
Beijing	Luxembourg	Shanghai
Dubai	Madrid	Singapore
Geneva	Monaco	Stamford
Hamburg	Mumbai	Houston
Hong Kong	Oslo	

BRS Group is dedicated to offering a client-oriented service, with a **high level of cooperation** between departments and offices

Our **200 shipbrokers** are all **multilingual** and **educated to a high level**



200
Shipbrokers
20
Locations



MERCI DE VOTRE ATTENTION