

SHAPE UP AND SHIP OUT

Since the emergence of moving goods by sea, men and women willing to forego a stationary, shore-side occupation have made the walk up ship gangways around the world, playing a pivotal role in the past, present and future of globalization. It is pretty much universally agreed that the lifestyle is not for the faint of heart. Life at sea can be dangerous; both physically and mentally unforgiving. Today, the challenges appear to be even greater. Piracy continues to endanger crews, criminal charges are certainly prevalent and shipowners are facing cost cutting pressures that could affect the quality of life at sea.

According to the International Maritime Organization (IMO) and Lloyd's Register, approximately 90% of world trade takes place via sea transport with over 1.2 million seafarers employed on 69,000 ships across all sectors. The tanker fleet (30,000 deadweight tons and greater) accounts for over 3,300 vessels or 5% of all merchant ships.

The chart below shows the size of the tanker fleet in relation to the estimated number of seafarers necessary projected through 2015. For reference, assume ten officers and fifteen non-licensed crew for each tanker.

It is estimated that over 82,000 seafarers are needed to fulfill the current tanker fleet's manning requirements. Only considering what is presently on order, this means the tanker fleet will require over 30,000 new seafarers through 2015, or roughly 35% of its current manpower. The International Labor Organization (ILO) is taking steps to make life at sea more appealing in hopes of enticing more mariners.

Tightening the Belt

The impending implementation of the ILO Maritime Convention 2006 will bring more stringent regulations intending to improve the life of the seafarer. On a practical basis this convention will have

YA BU DEVEYİ GÜDERSİN, YA BU DİYARDAN GİDERSİN

Malların deniz yoluyla taşınmaya başlamasından bu yana, karada yerleşik mesleklerini bırakma heveslisi olan hemen herkes tüm dünyada gemilerin lombar ağzına yanaşmış ve küreselleşmenin geçmişinde, bugününde ve geleceğinde kilit rol oynamıştır. Gemi-deki yaşam biçiminin korkaklara göre olmadığı evrensel olarak kabul görmüş bir gerçek. Denizdeki yaşam tehlikeli olabilir ve hem fiziksel hem de ruhsal açıdan acımasızdır. Korsanlık faaliyetleri gemi personelini tehdit etmeye devam ediyor ve armatörler denizde yaşam kalitesini olumsuz etkileyebilecek maliyet düşürme baskısıyla karşı karşıya.

Uluslararası Denizcilik Örgütüne (IMO) ve Lloyd's Register'a göre, dünya ticaretinin yaklaşık yüzde 90'ı deniz yoluyla gerçekleştiriliyor. Tüm sektörlerde toplam 69,000 gemide 1.2 milyonun üzerinde denizci istihdam ediliyor. Tanker filosu (30,000 dwt ve üzeri) 3,300 gemiye veya tüm ticaret gemilerinin yüzde 5'ine karşılık geliyor.

Aşağıdaki tablo, 2015 yılına kadar tahmini denizci sayısı ile bağlantılı olarak tanker filosunun boyutunu gösteriyor. Referans olarak, her tanker için toplam 10 zabitan ve 15 lisanssız personel varsayılıyor.

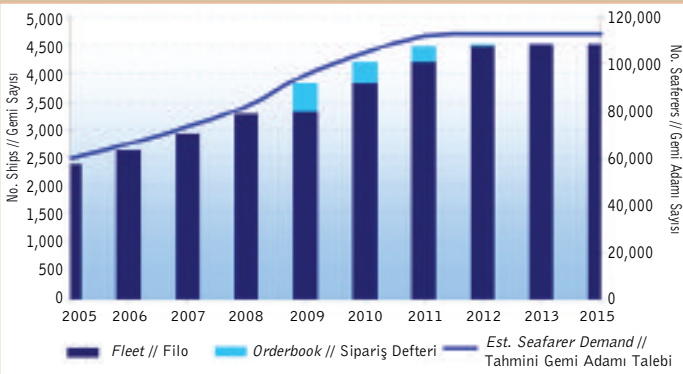
Mevcut tanker filosunun personel ihtiyacının karşılanması için 82,000'den fazla denizciye ihtiyaç olduğu tahmin ediliyor. Sadece halen sipariş halinde olan gemiler göz önüne alındığında bu, tanker filosunun 2015 yılına kadar 30,000'den fazla yeni denizciye ihtiyacı olacağı anlamına geliyor ve kabaca işgücünde yüzde 35'lik bir artışı temsil ediyor. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), daha çok kişinin denizlere çekilebilmesi umuduyla denizde yaşamı daha da çekici bir hale getirmek amacıyla adımlar atıyor.

Kemer Sıkma

ILO Denizcilik Çalışma Konvansiyonu 2006'nın yakında uygulamaya girmesiyle birlikte denizcilerin yaşam standartlarının iyileştirilmesine

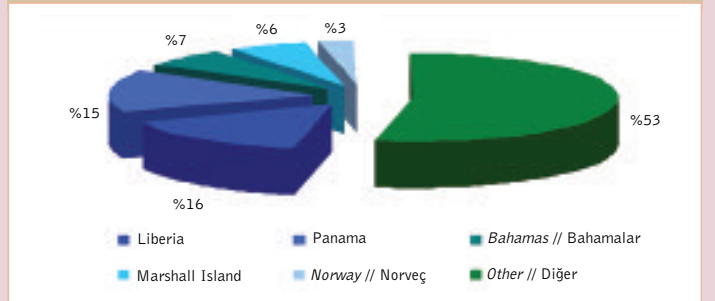
TANKER FLEET GROWTH VS. EST. SEAFARER DEMAND

TANKER FİLO BÜYÜMESİ VE TAHMİNİ GEMİ ADAMI TALEBİ



TANKER FLAG STATES

TANKER BAYRAK DEVLETLERİ



Source // Kaynak: POTEN & PARTNERS



very real implications on ship operations and commercial activity.

In a nutshell, the ILO has consolidated over 68 existing instruments involving health standards, working and living conditions, welfare and medical care issues and recruitment and retention issues to name a few. Shipowners, shipboard officers and the supporting cast of the maritime industry will be expected to follow the changes brought forth through the titles below:

- Title I : Minimum requirements for seafarers to work on a ship
- Title II : Conditions of Employment
- Title III : Accommodation, recreational facilities, food and catering
- Title IV : Health protection, medical care, welfare and social security protection
- Title V : Compliance and enforcement

The Maritime Labor Convention 2006 has already been adopted by five major flag states (Norway, Liberia, Marshall Islands, Bahamas and Panama) and several ILO members. Originally conceived in February 2006 at a maritime session in Geneva, Switzerland, the ILO Convention grew into what is now being called the "fourth pillar" of the IMO's regulatory regime for shipping along with the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS), the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping, 1978 (STCW), and the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973/78 (MARPOL). The aggressive five-year ILO action plan is to have the Convention ratified in 2011 and implemented by 2012. As shown in the chart below, the tanker fleet has significant representation of the leading flag states to ratify the convention.

No doubt, the ILO Maritime Convention 2006 will come with a price tag that will be passed on to shipowners who may try to pass the cost on to shippers and charterers but may not always be successful. While this new legislation will come with a slew of benefits for the seafarer, increased vessel operating expenses and hindered trade are the other repercussions.

Sent to Detention

While the most salient feature of this new legislation for shipowners may initially be the costs incurred to restore and update living and working conditions aboard tankers, these expenses will be generally minor compared to increased wages, welfare and medical costs which will further bleed the coffers. Although the Convention has good intentions, opening the door to a better lifestyle at sea, the underlying implications will undoubtedly squeeze shipowners. Often, shipowners can pass transparent costs, such as bunkers, along to charterers through changes in the annual flat rate, though operating expenses are a trickier story. It is unlikely charterers will have much sympathy for shipowners on less tangible expenses such as quality of life for the crew.

Perhaps, the most striking outcome is the disruption of world commerce that could arise through increased ship detentions. In the European Union alone, the ILO reported that the number of ship

yönelik daha sıkı düzenlemeler söz konusu olacak. Uygulamada bu konvansiyon gemi işletme ve ticari faaliyetler üzerinde önemli etkilere neden olacak.

Kısaca ILO diğerlerinin yanı sıra sağlık standartları, çalışma ve yaşam koşulları, sağlık ve tıbbi bakım meseleleri ile istihdam ve personelin elde tutulması ile ilgili 68'den fazla konuyu konsolide ediyor. Armatörler, gemi zabitanları ve denizcilik sektörünün yardımcı oyuncularının öngörülen değişiklikleri aşağıdaki başlıklar altında izleyecek:

- Başlık I: Denizcilerin gemilerde çalışabilmesi için minimum şartlar
- Başlık II: İstihdam Koşulları
- Başlık III: Yaşam mahalleri, dinlenme, yiyecek ve içecek imkanları
- Başlık IV: Sağlık koruma, tıbbi bakım ve sosyal güvence
- Başlık V: Uyum ve uygulama

Denizcilik Çalışma Konvansiyonu 2006 halen önde gelen 5 bayrak devleti (Norveç, Liberya, Marshall Adaları, Bahama ve Panama) ile birkaç ILO üyesi tarafından kabul edildi. İlk olarak 2006 yılının Şubat ayında İsviçre'nin Ceneva kentinde düzenlenen bir denizcilik toplantısında tasarlanan ILO Konvansiyonu bugün Uluslararası Denizde Can Güvenliği Konvansiyonu, 1974 (SOLAS), Uluslararası Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Konvansiyonu, 1978 (STCW) ve Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesine Yönelik Uluslararası Anlaşma, 1973/78 (MARPOL) ile birlikte IMO'nun denizcilik alanındaki düzenleme rejiminin "dördüncü temel direği" adıyla anılmaya başlandı. Aşağıdaki grafikte de görüldüğü gibi tanker filosu, konvansiyonun onaylanması konusunda önde gelen bayrak devletlerinin önemli bir temsilcisi konumunda.

Şüphesiz ILO Denizcilik Konvansiyonu 2006, maliyetleri yükletenler ile kiracılara yüklemeye çalışan ancak her zaman başarılı olamayan armatörler için yeni bir maliyet kalemi getirecek. Bu yeni mevzuat denizciler için birçok faydalar sağlamanın yanı sıra, gemi işletme maliyetlerinde artış ve diğer bazı sonuçlarla birlikte gelecek.

Gemi Tutulmaları

Yeni mevzuatın armatörler için en önemli sonucu başlangıçta tankerlerdeki yaşam ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi ile ilişkili maliyetler görülebilir, ancak bu giderler kasayı daha da boşaltacak olan artan maaşlar, sağlık, vb. maliyetlere kıyasla genelde küçük kalacak.

Konvansiyonun denizde daha iyi bir yaşama kapıları açmak gibi iyi niyetleri olmasına rağmen, altında yatan sonuçlar şüphesiz armatörleri sıkıntıya sokacak. Armatörler genelde yakıt giderleri gibi şeffaf maliyetleri yıllık sabit fiyatta değişiklikler yoluyla kiracılara yükleyebiliyor, ancak personelin yaşam kalitesi gibi daha az somut giderler kiracılar tarafından hiç de hoş karşılanmayacak.

Belki de en dikkat çekici sonuç dünya ticaretinin artacak gemi tutulma olayları nedeniyle sekteye uğraması olacak. ILO tek başına Avrupa Birliği'nde tutulan gemi sayısının 2005 yılındaki 944'ten 2007'de 1,250 çıktığını, bunun iki yılda yüzde 32'lik bir artışa kar-

COURSE OF THE MARITIME MARKETS

DENİZCİLİK PİYASALARININ ROTASI

detentions is on the rise from 944 in 2005 to 1,250 in 2007, an increase of 32% over just two years justifying a need for increased standard port inspections. Lloyd's Register pointed out a list of items subject to inspection through the new Convention including up to 52 deficiencies and 26 detainable items which could be inflicted on a vessel.

Shipowners with older ships will most likely be at higher risk of detentions and those to bare the bulk of the commercial losses. However, any shipowner, even those with modern tonnage, not playing by the rules will certainly suffer economic consequences.

IN FOR THE LONG-HAUL

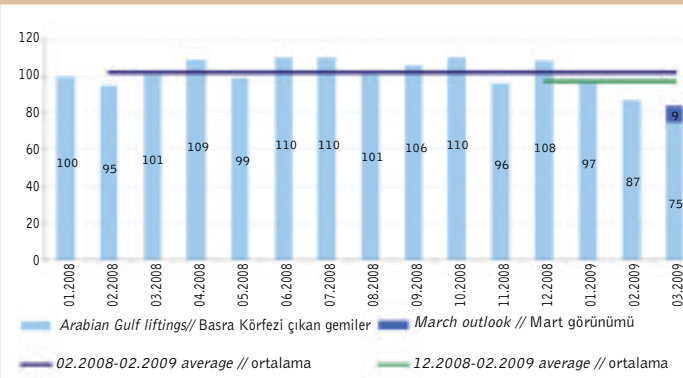
The Organization of Petroleum Exporting Countries (OPEC) will hold their 152nd meeting in Vienna, Austria on the March 15th to discuss current market conditions and business strategy. Production cuts will no doubt top the agenda and moreover the necessity for countries to adhere to the quota. Many will be closely paying attention to the decisions made at the meeting-specifically those in the tanker market.

OPEC is already supposed to have curtailed production by 4.2 million barrels per day, but sources such as the International Energy Agency (IEA) and the Energy Intelligence Agency (EIA) have reported production cuts of only 1-1.2 million barrels per day. Based on the latest IEA oil market report OPEC production in January was 29.0 million barrels per day, down 1.3 million barrels per day from November 2008.

While it is difficult to know the magnitude of the actual cutbacks, VLCC reported spot market lifting volume in the Arabian Gulf can provide a good indication. As seen in the chart below, lifting volume in the first two months of 2009 is lower than levels seen throughout 2008. The expectation is for March 2009 liftings to be approximately 84 in total, 17 fewer than March 2008's total of 101.

ARABIAN GULF VLCC LIFTING

BASRA KÖRFEZİ ÇIKAN VLCC TANKERLER



İliskiler geldiğini ve liman denetleme standartlarının artırılması gerektiğini haklı çıkardığını bildirdi. Lloyd's Register yeni konvansiyonla birlikte denetime tabi hususların oluşturduğu bir listeye dikkat çekti. Liste, gemilere ceza kesilmesine neden olabilecek 52 adede kadar eksikliğin yanı sıra, tutulmaya neden olabilecek 26 hususu içeriyor.

Eski gemilere sahip armatörler tutulma konusunda daha büyük risk ve ticari zararlarla karşı karşıya. Bununla birlikte modern gemilere sahip olan ancak kurallara uymayan armatörler de ekonomik sonuçlardan kesinlikle zarar görecek.

UZAK MESAFE TAŞIMACILIĞINDA KAYBEDECEK BİR ŞEY YOK

Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü (OPEC) 152. toplantısını 15 Mart tarihinde Avusturya'nın başkenti Viyana'da gerçekleştirecek. Toplantıda bugünkü piyasa koşulları ve iş stratejisi ele alınacak. Üretim kesintileri ve ayrıca ülkelere kotalara uyması gerekliliği şüphesiz gündemin başında yer alacak. Özellikle tanker piyasasındakiler olmak üzere birçokları dikkatlerini toplantıda alınan kararlara çevirecek.

OPEC'in üretimi günlük 4.2 milyon varil azaltması zaten beklenen bir şey, ancak Uluslararası Enerji Ajansı (IEA) ve Enerji İstihbarat Ajansı (EIA) gibi kaynaklar üretim kesintilerinin günlük sadece 1-1.2 milyon civarında olacağını bildirdi. Son IEA petrol piyasası raporuna göre, OPEC'in Ocak ayındaki üretimi günlük 29.0 milyon varil oldu ve bu rakam 2008 yılı Ekim ayına göre günde 1.3 milyon varillik bir azalmaya karşılık geliyor.

Gerçek kesintilerin ne kadar olacağını kestirilmesi zorken, Basra Körfezi'nde bildirilen VLCC spot piyasa kiralama iyi bir göstere olabilir. Aşağıdaki grafikte de görülebileceği gibi, 2009'un ilk iki ayında gerçekleşen kiralama, 2008 boyunca görülen düzeyin altında seyrediyor. 2009 Mart ayı için beklenti, kiralama faaliyetlerinin toplamda yaklaşık 84 adet olacağı yönünde ve bu rakam 2008 yılı Mart ayındaki 101 kiralama faaliyetine kıyasla 17 adet daha az.

CHANGE IN VLCC DEMAND (VLCC Equivalent Units)

VLCC TALEBİNDEKİ DEĞİŞİM (VLCC'ye eşdeğer birim)

(M Bbls/day)	0.5	1	1.5	2	2.5	3	3.5	4	4.5	4.2
OPEC Cuts										
AG-Far East	-9	-17	-26	-35	-43	-52	-61	-69	-78	-73
AG-US Gulf	-4	-9	-13	-18	-22	-27	-31	-36	-40	-38
Replacement										
Caribbean-Far East	4	7	11	15	19	22	26	30	34	31
EC-S.America-F.East	6	12	17	23	29	35	41	47	52	49
UK Cont.-US Gulf	2	3	5	7	9	10	12	14	16	15
Mediterranean-US Gulf	2	5	7	9	11	14	16	18	21	19
Net Demand for VLCCs	0	1	1	2	2	3	3	4	4	4

Source // Kaynak: POTEN & PARTNERS



While the Arabian Gulf does not represent the entire OPEC pie, powerhouse producers Saudi Arabia, Kuwait and Iran can help set the tone for the tanker market. Saudi Arabia is the largest producer among the OPEC members and the latest IEA numbers reveal that November 2008 through January 2009 saw reduced production by 710,000 barrels per day; roughly one third of a full VLCC cargo per day. This single country's cuts could translate into roughly 10 VLCC cargoes per month, or 120 per year if sustained.

The World is Round

When comparing lower OPEC production levels to the decline in worldwide demand for crude oil, it appears there is a growing disconnect. Worldwide demand figures suggest declines of roughly 1 million barrels per day, far less than the volumes removed under the current quota ruling. It is likely that consumers will need to source the replacement crude from Non-OPEC producers. The Organization for Economic Co-Operation and Development (OECD) countries West of the Suez (Western Europe, UK Continent, USA) have seen crude oil demand drop by roughly 900,000 barrels per day from 2008 average levels while major Non-OECD countries East have seen generally steady demand. In the case of India, an increase of over 150,000 barrels per day from 2008 averages to the first quarter of 2009 was experienced. If countries East of the Suez are capable of maintaining steady or increased crude oil demand despite overall worldwide demand declines, tankers will be the tool to bring the crude from the Atlantic to the Pacific.

In general, 75% of reported spot Arabian Gulf VLCC liftings head East and the remaining are bound for the Atlantic. On this basis, a cut of 2 million barrels per day by OPEC in the Arabian Gulf could result in decreased demand of over 50 VLCCs if met by a matching decline in demand for crude oil. However, this does not yet appear to be the case.

The table hypothetically shows the necessary change in VLCC demand that would result from OPEC production cuts in the Arabian Gulf. Assuming the incremental replacement barrels would be distributed evenly amongst each of the four trades below, on a net basis. OPEC cuts could actually result in more demand for VLCCs.

Repositioning

Although the likelihood of finding millions of barrels per day of incremental crude from Non-OPEC suppliers will be challenging there are some producer nations that seem in position to pitch in where the market allows. However, with floating storage still in the mix a few wild cards could swing the market at any point. As long as demand for crude oil stays at current levels expect trade patterns to become even more illogical with shippers working to seize the bright spots in the market and consumers looking to satiate demand from diverse suppliers.

Basra Körfezi OPEC pastasının tamamını temsil etmezken, Suudi Arabistan, Kuveyt ve İran gibi büyük üreticiler tanker piyasasının tonunun ayarlanmasına yardımcı olabilir. Suudi Arabistan OPEC üyeleri arasındaki en büyük üretici konumunda ve en son IEA rakamları 2008 yılı Kasım ayından 2009 yılı Ocak ayına kadar üretimin günde 710,000 varil kadar düştüğünü gösteriyor. Bu da kabaca günlük tam bir VLCC yükünün üçte birine karşılık geliyor. Tek başına bu ülkenin gerçekleştirdiği üretim kesintisi, kabaca ayda 10 veya devam etmesi halinde yılda 120 VLCC yükü anlamına geliyor.

Dünya Yuvarlaktır

Düşük OPEC üretim seviyeleri dünya ham petrol talebinde meydana gelen azalmayla karşılaştırıldığında, her geçen gün artan bir kopukluk görünüyor. Dünya talep rakamları kabaca günlük 1 milyon varil azalma olduğunu gösterse de bu mevcut kota kararı altında gerçekleştirilen kesinti miktarlarının çok altında. Bu nedenle tüketicilerin ham petrolü OPEC üyesi olmayan ülkelerden temin etme yoluna gitmesi muhtemel. Süveyş'in Batısındaki Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD) ülkelerinde (Batı Avrupa, İngiliz Kıtası, ABD) ham petrol talebi 2008'in ortalama rakamlarına kıyasla günlük kabaca 900,000 varil azalırken, Doğudaki OECD dışı ülkelerdeki talep genel olarak kararlılığını korudu. Hindistan'da 2009'un ilk çeyreğinde, 2008'e kıyasla günlük 150,000 varil talep artışı görüldü. Genel olarak dünyadaki talepte meydana gelen azalmaya rağmen Süveyş'in Doğusundaki ülkelerin ham petrol talep seviyelerini korumaları veya yükseltmeleri halinde, tankerler ham petrolün Atlas Okyanusu'ndan Büyük Okyanus'a getirilmesinde kullanılacak araçlar haline gelecek.

Genel olarak bildirilen spot Basra Körfezi kaynaklı VLCC kiralalarının yüzde 75'i Doğu yönlü ve geri kalan kısmı ise Atlas Okyanusu'na gidiyor. Bu bazda OPEC ülkelerinin Basra Körfezi'nde günlük 2 milyon varil kesintiye gitmesi, VLCC talebinde 50'den fazla azalma olmasına yol açabilir. Bununla birlikte bunun gerçekleşmesi henüz pek olası görünmüyor.

Yandaki tablo varsayımsal olarak, OPEC'in Basra Körfezi'nde yaptığı üretim kesintisinin sonucu olarak VLCC talebinde meydana gelebilecek değişimi gösteriyor. Tablo, net bazda olmak üzere artan yedek varillerin aşağıdaki dört bölgeye eşit olarak dağıldığını varsayıyor. OPEC'in kesintileri aslında VLCC talebinin artmasına neden olabilir.

Yeniden Konumlandırma

Milyonlarca varil yedek ham petrolün OPEC üyesi olmayan ülkelere temin edilmesi zor olsa da, piyasanın izin verdiği yerlerde yardım sağlayabilecek konumda görünen bazı üretici ülkeler var. Bununla birlikte, tahmin edilmemiş birkaç unsur piyasayı bir noktada sallayabilir. Ham petrol talebi mevcut seviyede devam ettiği sürece, piyasadaki fırsatlardan yararlanmaya çalışan taşıtanlar ve talebi farklı tedarikçilerle karşılamaya çalışan tüketicilerle, ticaret düzenlerinin daha da mantığa aykırı bir hale gelmesi beklenebilir.