

OH, THE PLACES WE GO!

The increase in crude oil prices since the start of 2008 has been quite staggering in nominal terms. It seems that the market psychological threshold of \$100/barrel is perhaps a thing of the past. While the media continues to play with these numerical values, there have been few changes in the physical market that point to any real decrease in demand for crude oil. With the talk of recession in the United States, next year's demand growth projections were revised downward. Nevertheless, it is important to remember there is still expected growth. Economic contraction does not appear to be anywhere on the horizon in the large economies of India and China. The chart below shows the quarterly outlooks of both the US Energy Information Administration (EIA) and the International Energy Agency (IEA). Even with the recent downward revisions, demand could reach 88 million barrels per day by the end of 2008.

Despite the doom and gloom scenarios that are often portrayed by the media, growth continues to take place worldwide. In fact, the shipping market sees first hand the prognosis for development in economies all over the world. There is no doubt that infrastructure is being tested on a day-to-day basis. Airports face delays, roads see more traffic, ports are increasingly congested and new construction is underway - everywhere seems generally crowded.

WHERE THERE'S GROWTH...

Growing economies will certainly draw on a variety of energy sources to fill requirements in the industrial, manufacturing and power generation, but as far as petroleum is concerned, the rapid expansion of the transportation sector is paramount. Petroleum products will continue to be the main source of fuel for the burgeoning transportation sector in the emerging market economies. The chart below highlights the transitions that have taken place in a sample of economies. The two indicators are energy consumption in billion tons of oil equivalents (BTOE) and GDP per capita.

Since 2000, China's total energy consumption has increased 77% while the US's consumption has increased 1.3%.

GİTTİĞİMİZ YERLER!

2008 yılı başlarından bu yana ham petrol fiyatlarında meydana gelen artış, itibari açıdan oldukça şaşırtıcıydı. Piyasanın psikolojik eşiği olan 100 USD/varil düzeyi belki de artık geçmişin bir parçası oldu. Medya bu rakamsal değerlerle oynamaya devam ederken, fiziksel piyasada ham petrol talebiyle ilişkili gerçek bir azalma olduğunu gösteren çok az değişiklik oldu. Amerika Birleşik Devletleri'ndeki durgunlukla birlikte, önümüzdeki yıla ait talep artış tahminleri aşağı yönde revize edildi. Bununla birlikte yine de hala büyüme beklentisinin olduğunu unutmamız gerekiyor. Hindistan ve Çin'in büyük ekonomilerinde ufukta ekonomik bir daralma görünmüyor. Aşağıdaki grafik, hem ABD Enerji Bilgi İdaresi (EIA) hem de Uluslararası Enerji Ajansı'nın (IEA) 3 aylık tahminlerini gösteriyor. Aşağı yönelik gerçekleştirilen son revizyonlarla bile, talep 2008 yılı sonu itibarıyla günlük 88 milyon varile ulaşabiliyor.

Medyanın sık sık resmettiği kıyamet ve belirsizlik senaryolarına rağmen, tüm dünyada büyüme devam ediyor. Aslında denizcilik piyasası, tüm dünyadaki ekonomilerde gelişim tahminlerine tanık oluyor. Altyapının günlük bazda test edildiği konusunda şüphe yok. Havalimanlarında gecikmeler yaşanıyor, karayollarında daha fazla trafik söz konusu, limanlar her geçen daha fazla sıkışıklık yaşıyor ve yeni inşaatlar da devam ediyor. Her yerde genel olarak son derece büyük bir yoğunluk görülüyor.

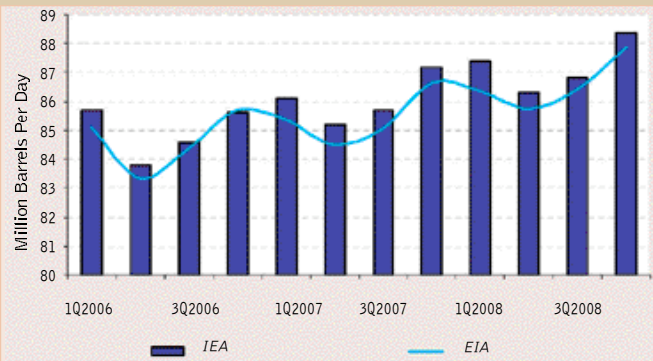
BÜYÜMENİN OLDUĞU YERDE...

Büyüyen ekonomiler, sanayi, imalat ve elektrik üretimi ihtiyaçlarını karşılamak için çeşitli enerji kaynaklarını almaya kesinlikle devam edecek, ancak petrolle ilişkili olarak, taşımacılık sektörünün hızlı gelişimi olağanüstü. Petrol ürünleri, gelişmekte olan piyasalar ekonomilerinde büyüyen taşımacılık sektörü için ana kaynak olmaya devam edecek. Aşağıdaki tablo çeşitli ekonomilerde meydana gelen değişimi gösteriyor. Grafikteki iki gösterge, petrol eşiti milyar ton cinsinden enerji tüketimi (BTOE) ve kişi başına düşen GSYİH.

200'den bu yana Çin'in toplam enerji tüketimi yüzde 77 artarken, ABD'nin tüketimi yalnızca yüzde 1.3 arttı.

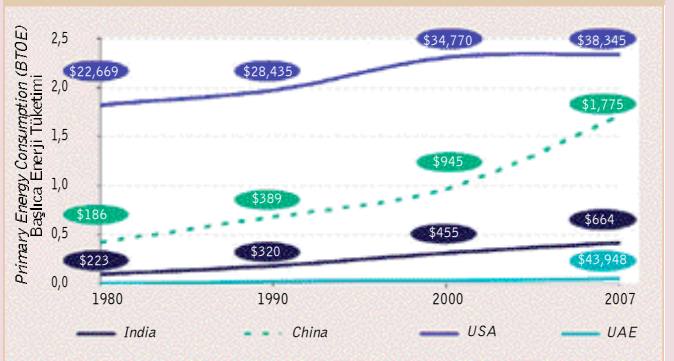
DEMAND EXPECTATIONS

TALEP BEKLENTİLERİ



ENERGY CONSUMPTION AND GDP

ENERJİ TÜKETİMİ VE GDP



Source // Kaynak: POTEN & PARTNERS

70 YILDIR DENİZLERDEYİZ

70 YEARS ON THE SEA

ARMATÖRLÜK

GENİ İŞLETMECİLİĞİ

KİRALAMA

TİCARET



- Daha iyi için çalışmak
- Milletine hizmet etmek
- Personel ve müşteri memnuniyetini sağlamak
- Doğanın korunmasına saygılı olmak

70 yıllık geçmişimizde bu ilkelere çalıştık ve geleceğimizin mükemmel olması için çalışmaya devam edeceğiz.

- Innovation
- National service
- Customer and worker's satisfaction
- Environment protection and awareness

Through dedication and innovation in the last 70 years, we are aiming excellence for the future.



İNCE DENİZCİLİK VE TİCARET A.Ş.
İNCE SHIPPING & TRADING CO.

Fahrettin Kerim Gökyay Cad. Denizcilik İş Merkezi No. 14 A Blok Kat: 2, 34724 Altınyazda, İstanbul - Türkiye
Phone: +90 216 651 1818 Fax: +90 216 651 1849 Telex: 20217 Daz Tr. - 29104 Albla Tr. E-mail: ince@incadeniz.com www.inceshipping.com

COURSE OF THE MARITIME MARKETS

DENİZCİLİK PİYASALARININ ROTASI

...THERE'S SHIPPING

While the health of the US economy is still an extremely important metric for the health of economies abroad, other nations such as India and China still continue to be forces to be reckoned with. Shipping has been the beneficiary of growing economies in both the wet and dry sectors. The areas predicted to see the most growth in oil consumption are China, India, Russia, Brazil and countries in the Middle East. It is likely that despite any real or imagined downturn in the US economy, other economies seem poised to continue their upward growth trend thus buoying the shipping market for some time to come.

FOLLOW THE LEADER

The Atlantic Basin spot tanker market has seen substantial strengthening in the past week, in particular the VLCCs and Suezmaxes from West Africa to the US Gulf. Over the longer-term, the growth of the West African market has been a primary contributor to the overall demand picture for tankers, especially for modern-double hull ships. Since most of the cargoes in this region are on million barrel stems, the employment for Suezmaxes is logical. However, the presence of VLCCs active in West Africa today has created a natural balance in freight rates. The chart below shows the relative Worldscale (WS) rates for VLCCs and Suezmaxes loading in West Africa to the US Gulf. Generally, when rates for Suezmaxes get too firm, charterers will look at the option to load a VLCC with two cargoes. A look at the differential between these two sizes can give insight to the tipping point and the near-term direction of rates.

Rates for VLCCs are currently assessed at WS 215 for VLCCs, or \$166,000 per day on a time charter equivalent (TCE) basis, and WS 270 for Suezmaxes, with a TCE of \$98,000. The differential between VLCCs and Suezmaxes since the start of 2005 has been 38 WS points on average, representing the psychological break-even point between the two sizes. Since the start of 2008, that average is

...DENİZ TİCARETİ VARDIR

ABD ekonomisinin sağlığı dünyanın diğer ekonomileri için hala son derece önemli bir ölçü konumunda. Bununla birlikte, Hindistan ve Çin gibi diğer ülkeler hesaba katılması gereken güçler olmayı sürdürüyor. Denizcilik, hem ıslak hem de kuru sektörlerde büyüyen ekonomilerden en fazla fayda sağlayan sektör. Çin, Hindistan, Rusya, Brezilya ve Ortadoğu ülkeleri, petrol tüketimi artışının en yoğun olacağı bölgeler olarak karşımıza çıkıyor. ABD ekonomisinde meydana gelen gerçek veya hayali çöküşe rağmen, diğer ekonomiler yukarı yönlü büyüme eğilimini sürdürüyor görünüyor ve önümüzdeki dönemde denizcilik piyasasının canlılığını korumasını sağlıyor.

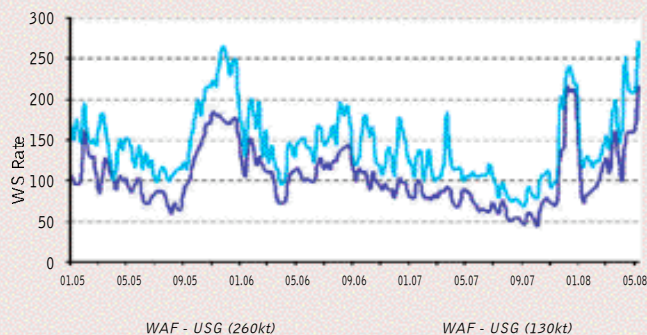
LİDERİ TAKİP EDİN

Atlantik Havzası spot tanker piyasası, Batı Afrika'dan ABD Körfez bölgesine yönelik taşımalarla özellikle VLCC ve Suezmax'ler için geçtiğimiz hafta önemli oranda güçlendi. Uzun vadede, Batı Afrika piyasasının büyümesi özellikle modern çift cidarlı gemiler olmak üzere tankerler için genel talep durumunun artmasında en önemli itici güç oldu. Bu bölgedeki yüklerin büyük bir kısmının milyon varil düzeyinde olması nedeniyle, Suezmax'lerin kullanılması mantıklı. Ancak bugün Batı Afrika'da aktif VLCC'lerin bulunması, navlun ücretlerin doğal bir denge yarattı. Aşağıdaki grafik Batı Afrika'dan ABD Körfez Bölgesi'ne yönelik çalışan VLCC ve Suezmax'lerin nispi Worldscale (WS) ücretlerini gösteriyor. Genel olarak Suezmax ücretleri aşırı yükseldiğinde, kiracılar iki yük tipiyle bir VLCC kiralama seçeneğini değerlendirir. Bu iki gemi tipi arasındaki farka, ücretlerin devrilme noktası ve yakın vadede yönü hakkında bir fikir verebilir.

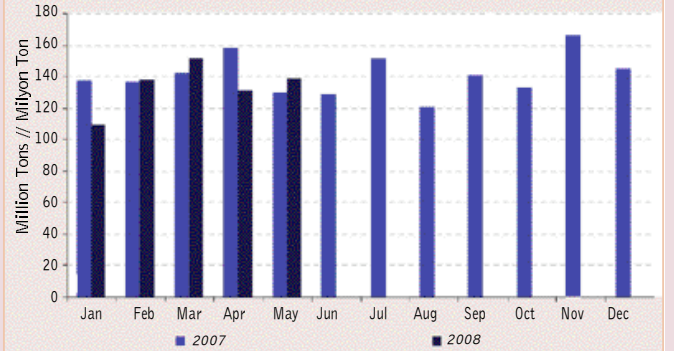
VLCC ücretlerinin halen WS 215 veya TCE bazında günlük 166,000 USD, Suezmax'lerin ise WS 270 veya TCE bazında 98,000 USD olduğu değerlendiriliyor. VLCC'ler ile Suezmax'ler arasındaki 200'in başından bu yana görülen fark ortalama 38 WS civarında. Bu seviye, iki boyut arasındaki psikolojik başabaş noktasını temsil ediyor. 2008'in başlarından bu yana bu ortalama WS 41 puan ile bir miktar yükseldi. Tek başına Mayıs ayında fark neredeyse 50 WS, ya da bugün itibarıyla günlüğü yaklaşık 70,000 USD oldu. Bu piyasalar

RATES IN WEST AFRICA

BATI AFRİKA ORANLARI

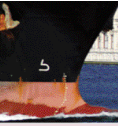


TOTAL VOLUME OF SPOT LIFTINS



Source // Kaynak: POTEN & PARTNERS

COURSE OF THE MARITIME MARKETS DENİZCİLİK PİYASALARININ ROTASI



slightly higher at 41 WS points. In May alone, this differential has been almost 50 WS points, or nearly \$70,000 per day at present. While these markets generally move in tandem, a deviation from the average rates suggests that a correction may be in order for one of these sectors. While the cost savings to charterers on a dollar per barrel basis may warrant the use of VLCCs, there are certainly other logistical considerations involved. Berth restrictions at discharge ports and the ability to coordinate co-liftings can serve to complicate matters beyond the perceived cost savings calculated on the simple per barrel basis.

FUELING THE RATES

What is perhaps most interesting is that despite the recent attempts to hamper production by sabotage, crude oil exports for the month of May are higher than a year ago. The chart below shows the reported spot market lifting volumes for all West Africa exports.

Rates are on the rise due to higher demand, but have also been boosted by the selectiveness of terminal operators with respect to vessel approvals. While this factor on its own does not fuel the strength in rates, it does add an element of unpredictability to the available vessel supply in the region.

Continued demand for West African crude oil, and the economic incentives to bring expensive crude oil to the market are powerful forces to overcome oil worker strikes and tolerate high freight rates. In the near-term expect Suezmax rates to continue their upward trends, and VLCCs to chase the price equilibrium.

genel olarak birbirini izliyor. Ancak ortalama ücretlerde oluşan fark, bu sektörlerden birinde bir düzeltme yapılması gerektiği izlenimini veriyor. Kiracıların varil başına dolar bazında maliyet tasarrufları göz önüne alındığında VLCC kullanımı makul görünse de, işin içinde başka lojistik faktörler bulunuyor. Tahliye limanlarındaki rıhtım kısıtlamaları ve aynı geminin birden fazla kiracı tarafından kullanılmasında ortaya çıkan koordinasyon zorlukları, basit bir biçimde varil başına dolar bazında hesaplanmış maliyet tasarruflarının da ötesinde işi büyük oranda karmaşılaştırabilir.

ÜCRET ARTIŞLARI

Belki de en ilginç durum, son zamanlarda görülen üretimin sabotaj yoluyla engellenmesi çabalarına rağmen, Mayıs ayında gerçekleşen ham petrol ihracatlarının bir yıl öncesine kıyasla daha yüksek olması. Aşağıdaki grafik, tüm Batı Afrika kaynaklı ihracatlar için bildirilen spot piyasa kiralama durumunu gösteriyor.

Yüksek talep nedeniyle ücretler yükselişte, ancak bu durumun diğer bir itici gücü de terminal operatörlerinin gemi onayları ile ilgili seçiciliği. Bu faktör ücretlerin artmasına tek başına neden olmamakla birlikte, bölgedeki kullanılabilir gemi varlığına bir belirsizlik unsuru ekliyor.

Batı Afrika ham petrolüne talebin devam etmesi ve piyasaya pahalı ham petrol getirilmesi yönündeki ekonomik teşvikler, petrol işçilerinin grevlerinin üstesinden gelinmesi ve yüksek navlun ücretlerinin tolere edilmesinde güçlü kuvvetler olarak karşımıza çıkıyor. Yakın vadede Suezmax ücretlerinin artış eğilimini sürdüreceği ve VLCC'lerin de fiyat dengesini izleyeceği tahmini yapılıyor.

**WE PRODUCE
CERTIFIED EJECTORS**

Orimar
Teknik Ajanlık San. ve Tic. A.Ş. Şişli

ALÇAK BASINÇ / YÜKSEK BASINÇ EJEKTERLER

Gemdok Sanayi Sitesi No:6-B Tersaneler Bölgesi Tuzla İstanbul
Phone: +90 216 493 44 64 Fax: +90 216 493 43 06
E-mail: info@orimarteknik.com

03 445

0316 21 240 44 00