

GOING FOR THE GOLD

The moment of truth has arrived for those market forecasters that have long viewed the Olympics in Beijing as a pivotal point in determining the sustainability of Chinese oil demand growth. The economic growth in the country has been undeniable for the past few years. Hosting the Olympic Games, with its associated privilege, created a timeframe in which China aimed to meet certain development milestones. While consensus mounts that economic growth can be sustained in the near term, there was some speculation about the vitality of longer term growth prospects. As energy consumption and economic growth tend to go hand-in-hand, China's reliance on imports has served to fuel the tanker market of the past few years. The chart below shows China's crude oil imports, with estimates made for 2008. Given the mounting trend, it is hard to foresee any reversal in this pattern.

China is a major source of incremental ton-mile demand for the tanker market. High demand for crude oil and fuel oil has given rise to new trade routes for tankers. For example, as recently as 2006, China's primary source of crude oil was Saudi Arabia. Since then China has moved towards importing more West African crude oil giving Angola a role as primary supplier and increasing demand for tankers through longer voyages.

ALL OVER THE MAP

The flow of Atlantic Basin crude oil and fuel oil to China can be easily identified and is expected to continue. The map below shows the reported dirty spot fixtures to China during 2008. It is important to note that the reported spot market fixtures only

HEDEF: ALTIN

Beijing'deki Olimpiyatları, Çin'in petrol talebindeki artışın sürdürülebilirliğini tespit etmenin kilit noktası olarak gören piyasa tahmincileri için vakit geldi. Ülkedeki ekonomik büyüme geçtiğimiz birkaç yıl boyunca yadsınamaz bir gerçek olarak karşımıza çıktı. Olimpiyat Oyunlarına ev sahipliği yapmak ve bu ev sahipliğinin getirdiği ayrıcalık, Çin'in kalkınma yolunda hedeflediği bazı kilometre taşlarına ulaşma konusunda somut bir takvim sağladı. Çoğunluk ekonomik büyümenin yakın vadede sürdürülebilir olduğunu savunurken, uzun vadeli büyüme olasılıklarının varlığı ile ilgili spekülasyonlar da söz konusuydu. Enerji tüketimi ve ekonomik büyüme birbiriyle doğru orantılı olduğundan, Çin'in ithalata bağımlılığı son birkaç yıldır tanker piyasasını canlı tuttu. Aşağıdaki tablo Çin'in ham petrol ithalatlarıyla, 2008 yılı tahminlerini gösteriyor. Büyüme eğilimi göz önünde bulundurulduğunda, bu görüntüde bir geri dönüş öngörüsünde bulunmak çok zor.

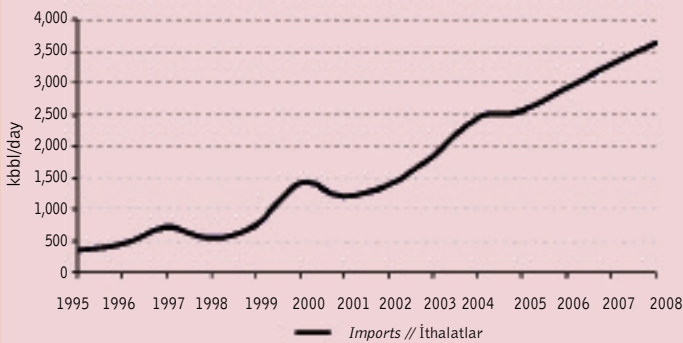
Çin, tanker piyasası için önemli bir ton-mil talep kaynağı konusunda. Ham petrol ve fuel oil'e olan yüksek talep, tankerler için yeni ticaret yollarının ortaya çıkmasını sağladı. Örneğin daha 2006 yılına kadar Çin'in ana ham petrol kaynağı Suudi Arabistan'dı. O zamandan bu yana ülke daha çok Batı Afrika ham petrolüne yöneldi ve Angola ana tedarikçi konumuna gelirken, uzun seferler sayesinde tankerlere olan talep arttı.

HARİTANIN HER YERİNDE

Atlantik Havzası kaynaklı ham petrol ve fuel oil'in Çin'e gittiği kolaylıkla görülebiliyor ve bu durumun devam etmesi bekleniyor. Aşağıdaki harita 2008 boyunca Çin'e yönelik olarak spot bazda kiralanan gemileri gösteriyor. Spot piyasada gerçekleştirilen kiralama ve zaman çarter sözleşmeleri de bulunduğu için, tablo-

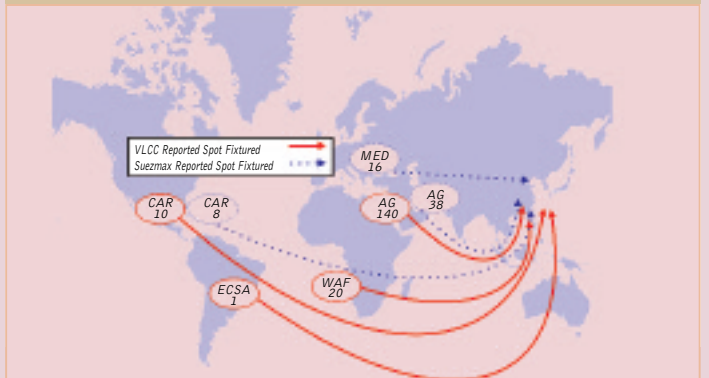
CHINA'S CRUDE OIL IMPORTS

ÇİN'İN HAM PETROL İTHALATI



REPORTED VLCC AND SUEZMAX SPOT FIXTURES TO CHINA-2008 YTD

ÇİN YÖNLÜ BİLDİRİLEN VLCC VE SUEZMAX SPOT KİRALAMALAR-2008 YB



Source // Kaynak: POTEN & PARTNERS

70 YILDIR DENİZLERDEYİZ

70 YEARS ON THE SEA

ARMATÖRLÜK

GEMİ İŞLETMECİLİĞİ

KİRALAMA

TİCARET



SHIP OWNER

MANAGER

CHARTERING

TRADING

İNCE İNEBOLU
İSTANBUL

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

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

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

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.

COURSE OF THE MARITIME MARKETS

DENİZCİLİK PİYASALARININ ROTASI

show part of the picture since there is a great deal of contract and term coverage to meet import requirements.

The reported spot dirty cargo volume moved in 2008 has increased by 12% versus 2007. For example, on VLCCs during the full year 2007 there were 10 reported spot fixtures from the Caribbean to China, compared to 11 already this year. The Suezmaxes have seen a marked increase in total fixture activity as well. The full year 2007 saw a total of 15 fixtures Mediterranean to China and there have already been a reported 16 fixtures in 2008.

THE SILK ROAD AHEAD

There is certainly reason to believe that China's growth will not only blossom in the weeks ahead, but will be significant for years to come. Although economic growth in China will continue, sourcing crude oil may prove to have its challenges with supplies coming from farther sources. It is reasonable to expect China to continue pulling incremental crude oil east, thereby increasing ton-mile demand for tankers. With demand for shipping on the rise, the Olympic caliber competition between ship owners and charterers over freight rates will only intensify. Let the games begin!

TO FISH OR CUT BAIT

For anyone monitoring the tanker market, the precipitous drop in VLCC freight rates over the past two to three weeks is difficult to miss. While charterers are enjoying a respite from 2008's earlier freight rate frenzy, some shipowners are now left scratching their heads asking "what happened?" During the last week of July, time charter equivalents for Arabian Gulf to Far East voyages (260kt) were assessed to be \$184,400 per day. Just three weeks later, time charter equivalents have dropped to less than \$10,000 per day for the same voyage. The chart below shows the assessed Worldscale (WS) Rates for the AG - Far East voyage for double and single hull vessels, as well as the number of ships that are expected to be available in the Arabian Gulf during the next 30 days. This rapid change in rates is a reminder of how sensitive rates are to the supply of ships and the market psychology involved in chartering decisions. Rates for double hull VLCCs have averaged WS 156 on average in 2008, and the amount of available vessels has averaged 75. By the beginning of August the market was poised to be substantially weaker than the average for 2008. Ship availability began to rise appreciably during the second week of August, first to 80 VLCCs and now approximately

nun yalnızca bir kısmını gösterdiğini not etmek önemlidir.

2008 yılında rapor edilen spot ham petrol taşımacılığı hacmi, 2007'ye kıyasla yüzde 12 artış gösterdi. Örneğin VLCC'lerde 2007 yılının tamamında Karayipler'den Çin'e toplam 10 spot kiralama gerçekleşmişken, bu yıl bu rakam şimdiden 11'e ulaştı. Suezmax'lar da toplam kiralama faaliyetlerinde önemli bir artışa tanıklık etti. 2007 yılının tamamında Akdeniz'den Çin'e toplam 15 Suezmax kiralanırsa, bu rakam 2008'de 16 oldu bile.

ÖNÜMÜZ İPEK YOLU

Çin'in yalnızca önümüzdeki haftalarda değil önümüzdeki yıllarda da büyümeye devam edeceğine inanmak için birçok sebep var. Çin'deki ekonomik büyümenin devam edecek olmasına rağmen ham petrolün daha uzak kaynaklardan gelecek olması, ilişkili zorlukları da beraberinde getirecek. Çin'in her geçen gün daha fazla ham petrolü doğuya çekmeye devam etmesini ve sonuç olarak da tankerlere olan ton-mil talebini arttırmasını beklemek makul. Deniz taşımacılığına olan talep artarken, armatörler ile kiracılar arasındaki navlun ücretleri ile ilgili Olimpik yarış daha da çetinleşecek. Hodri meydan!

BALIK TUTMAK YA DA YEM HAZIRLAMAK

Tanker piyasasını takip eden hemen herkes, geçtiğimiz iki-üç hafta boyunca VLCC navlun ücretlerinde meydana gelen ani düşüşü mutlaka fark etmiştir. Kiracılar 2008'in başlarında görülen yüksek navlun ücretleri çığırına verilen aranın keyfini çıkarırken, bazı armatörler şimdi kafalarını kaşıyarak, "ne oldu?" diye soruyor. Temmuz ayının son haftasında Basra Körfezi'nden Uzakdoğu'ya seferler (260kt) için zaman çarter karşılıklarının, günlük 184,400 dolar olduğu görülmüştü. Yalnızca üç hafta sonra ücretler aynı sefer için günlük 10,000 dolar seviyesine düştü. Aşağıdaki tablo, tek ve çift cidarlı gemilerin yanı sıra önümüzdeki 30 gün boyunca Basra Körfezi'nde bulunması beklenen çeşitli gemiler için Basra Körfezi - Uzakdoğu seferi tahmini Worldscale (WS) Ücretlerini gösteriyor. Ücretlerdeki bu hızlı değişim, ücretlerin gemi arzına ve kiralama kararlarını etkileyen piyasa psikolojisine karşı ne kadar hassas olduğunu hatırlatıyor.

Çift cidarlı VLCC ücretleri 2008 yılında ortalama WS 156 olurken, mevcut gemilerin ortalaması 75 oldu. Ağustos ayının başlarında piyasa 2008 yılının ortalamasından büyük oranda daha zayıf olacaktı görünüyordu.

Gemi bulunabilirliği Ağustos ayının ikinci haftasında büyük oranda yükselmeye başladı. Önce 80 VLCC, şimdi ise yaklaşık 90 ge-

Source // Kaynak: POTEN & PARTNERS

**In Time, in Cost,
in Quality and Reliability;
Powered by;**



www.snr-holding.com



SNR HOLDING

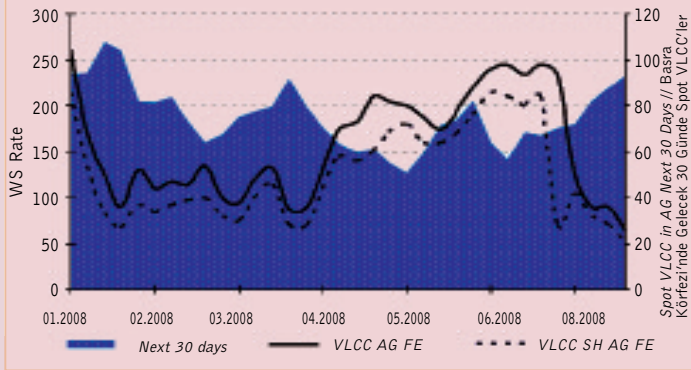
Balat Mürsel Paşa Cad. No:243 34087 Fatih İstanbul TÜRKİYE
Tel: +90 212 621 47 67 (pbx) Faks: +90 212 621 47 71
e-mail: snr@snr-holding.com

COURSE OF THE MARITIME MARKETS

DENİZCİLİK PİYASALARININ ROTASI

VLCC RATES & ARABIAN GULF AVAILABILITY

VLCC ÜCRETLERİ VE BASRA KÖRFEZİ GEMİ BULUNABİLİRLİĞİ



90 ships are expected in the next 30 days. Vessel availability three to five weeks ahead is a good indicator of market direction, as it is generally inversely related to freight rates. The prospect of more available ships can contribute to the willingness of shipowners to be more competitive on rates. Charterers are quite savvy at sensing the weakening market and are able to capitalize through careful timing of cargoes. In falling markets, it can be more difficult for the shipowner to get charterers to take the rate bait.

CHANGES OVERNIGHT

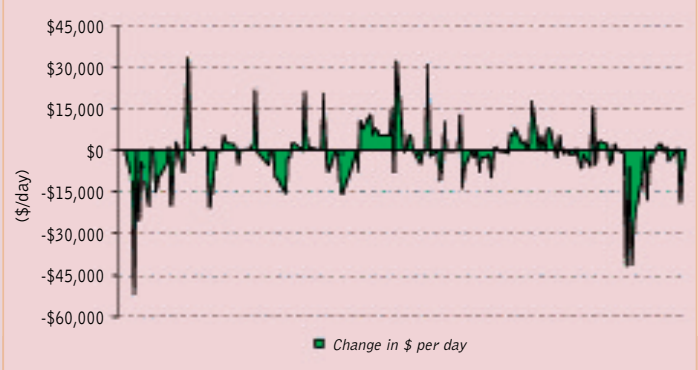
The momentum of a market downturn can vary. For example, the largest one-day change in earnings was in January, roughly \$50,000 per day, while others have been less severe. Volatility is generally a function of market psychology insofar as shipowners' future expectations dictate their willingness to accept a rate. The chart above shows the day-on-day change in time charter equivalent earnings for a VLCC trading Ras Tanura - Yokohama (260kt).

WHATS NEXT

Higher fuel prices create a floor below which it becomes uneconomic for shipowners to operate the vessel. When the time charter equivalent for the ship is approaching zero, shipowners are torn between committing the vessel for a voyage at lower rate levels or waiting, betting that rates will improve in the near future. The range of personalities determining chartering decisions and forming the market sentiment will certainly come into play. No doubt some owners will be patient enough to wait in position for the big fish, in the form of a rate reversal, to come along. &

DAILY VLCC EARNINGS VOLATILITY

GÜNLÜK VLCC KAZANÇLARINDAKİ DALGANLAMA



minin önümüzdeki 30 gün içerisinde hazır bulunması bekleniyor. Önümüzdeki 3-5 haftalık süreçte gemi bulunabilirliği piyasanın gidişatının iyi bir göstergesi ve genel olarak da navlun ücretleriyle ters orantılıdır. Daha fazla geminin olması, armatörlerin ücretleri konusunda daha rekabetçi olmasını sağlayabilir. Kiralayanlar piyasanın zayıfladığını hissetme konusunda oldukça ustadır ve yüklerin zamanlamasını da buna göre dikkatli bir şekilde yapabilirler. Piyasanın düşüşte olduğu zamanlarda armatörlerin kiralayanların navlun yemini yemelerini beklemesi daha da zor olabilir.

BİR GECEDE DEĞİŞİM

Piyasanın düşüş hızı değişiklik gösterebilir. Örneğin kazançlarda 1 gün içinde meydana gelen en büyük değişiklik, kabaca günlük 50,000 dolarla Ocak ayında görülmüştü. Diğerleri daha az ciddi idi.

Dalgalanma genel olarak piyasa psikolojisinin bir fonksiyonudur. Yukarıdaki tablo Ras Tanura - Yokohama (260 kt) arasında bir VLCC'nin TCE kazançlarında günlük bazda meydana gelen değişimi gösteriyor.

PEKİ ŞİMDİ NE OLACAK?

Yüksek yakıt fiyatları, altı armatörler için gemi işletmeyi ekonomik olmaktan çıkartan bir zemin yaratır. Geminin zaman charter karşılığı sifıra yaklaştığında, armatörler düşük ücretlere razı olma ya da yakın zamanda yükselmesi umuduyla bekleme arasında kalırlar. Kiralama kararlarını belirleyen ve piyasa hassasiyetini şekillendiren kişilikler de oyuna dahil olacaktır. Bazı armatörlerin büyük balık için bekleyecek kadar sabırlı olması konusunda şüphe yok. &

Source // Kaynak: POTEN & PARTNERS



Chartering & Trading Ltd.

Denizcilik ve Ticaret Ltd.

Greetings from Bosphorus



NYK BULKSHIP (EUROPE) LIAISON OFFICE
For cargo carriages to / from Turkey

- Experienced operators for Coal / Ore cargoes upto cape size. Entrusted carriers for Erdemir & Isdemir
- Exclusive brokers for Coal shipments and Breakbulk / Dry cargo parcel services from China & South Africa to Turkey upto Handymax lots
- Competitive Dry cargo brokers on mainly Scrap / Steels to / from Turkey
- Specialized contractors for Log / Wood / Chip Carriers World-Wide
- Experienced agents at all Turkish Ports and Turkish Straits