



IS THE CRISIS V, W OR L?

KRİZ V, W YA DA L Mİ?

“Economists are playing a game of letters at the moment whether it is a V shaped or a W shaped recovery. In the container industry we might see a L shaped recovery. The damage for the economies will be tremendous, following generation has to pay for that.”

“Ekonomistler bugün bu toparlanmanın V şeklinde mi yoksa W şeklinde mi olduğu konusunda bir harf oyunu oynuyor. Konteyner sektöründe L şeklinde bir toparlanma görebiliriz. Ekonomilerde meydana gelen hasar çok büyük olacak. Gelecek neslin bunu ödemesi gerekiyor.”



Hamburg Marine Group organized a Hamburg-Istanbul Shipping Dinner 2009 at Ceylan Continental Hotel on October 22, 2009. The opening speech of the event was delivered by Dr. Saruhan Bozyakali. Erol Yucel of IMEAK Chamber of Shipping, evaluated the relations between Turkey and Germany in his speech. Following Erol Yucel, Robert Lorenz-Meyer, Chairman of BIMCO, Member of the Board of German Shipowners' Association, and Managing Director of Ernst Russ GmbH&Co. KG, took the floor.

Hamburg Marine Grup tarafından 22 Ekim 2009 tarihinde Ceylan Intercontinental Hotel'de Hamburg-İstanbul Denizcilik Yemeği 2009 gerçekleştirildi. Dr. Saruhan Bozyakali'nin açılış konuşmasını yaptığı toplantıda Erol Yücel İMEAK Deniz Ticaret Odası adına kürsüye çıkarak Türkiye ile Almanya ilişkilerini değerlendirdi. Erol Yücel'in hemen ardından ise sözü BIMCO Başkanı, Alman Armatörler Birliği Yönetim Kurulu üyesi ve Ernst Russ GmbH&Co. KG Şirketinin yönetici ortağı Robert Lorenz-Meyer aldı.



In his speech, Dr. Saruhan Bozyakali provided information about Hamburg Marine Group and said: "Hamburg Marine Group is a cooperation established based on the long-lasting tie between Hamburg and Istanbul. We came together at a dinner three years ago. Our aim was to strengthen this tie and increase the shipping links between Hamburg and Istanbul. While we were sailing on calm seas last year, we are now on rough seas and face a storm stronger than expected. The important thing is that this sector continues running hand in hand, just as it did on calm seas. We all need to survive this situation. We need to save the ship in distress not only with her captain but also with all her crew. We should continue our way with patience and reason."

Following Erol Yucel's speech dealing with the relations between Turkey and Germany in a historical and statistical framework, Robert Lorenz-Meyer, Chairman of BIMCO, made a presentation titled "Shipping: Caught Between Financial Crisis and Piracy". Drawing attention to the fact that the strong ties and relations between Hamburg and Istanbul gradually increases comparing the number of last year's attendants, which was 90, with this year's, which was over 200, Meyer wished continuance of this situation. Meyer provided information about the Ernst Russ company, which is based in Hamburg and has been active in the shipping industry since 1893, as well as BIMCO and its activities.



Robert Lorenz-Meyer

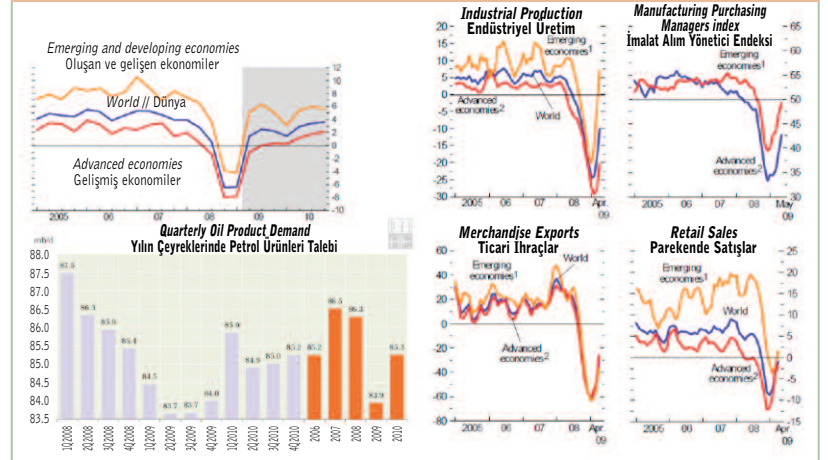
TODAY'S SHIPPING MARKETS

GÜNÜMÜZÜN DENİZCİLİK PİYASALARI



GLOBAL ECONOMIC OVERVIEW

KÜRESEL EKONOMİK GÖRÜNÜM



Dr. Saruhan Bozyakalı yaptığı konuşmada Hamburg Marine Group hakkında bilgi verdi ve şöyle konuştu: "Hamburg Marine Group, Hamburg ile İstanbul arasındaki ezeli bağa istinaden kurulmuş bir beraberliktir. Bundan 3 sene evvel ilk defa bir akşam yemeğinde buluşmuştuk. Amacımız ağın kuvvetlenmesi, Hamburg ve İstanbul arasındaki denizcilik bağlarının artması idi. Geçen sene sakin sularda seyrederken bu sene fırtınalı sulara düştük ve beklediğimizden fazla bir fırtınayla karşılaştık. Önemli olan o zamanlar bu sektör sakin sularda nasıl birbiriyle elele çalışıyorduydu, şimdi de aynı şekilde hiçbir zaman birbirini bırakmadan devam etmesidir. Bu durumdan toptan kurtulmak gerekir. Batmaya yüz tutmuş bir gemiyi kaptanıya değil tüm mürettebatıyla su yüzüne çıkarmak gerekir. Sabır ve mantıkla ileriye dönük bir şekilde yolumuza devam etmeliyiz."

Erol Yucel'in Türkiye ve Almanya ilişkilerini tarihsel ve istatistiksel bir çerçevede ele alan konuşmasının ardından BIMCO Başkanı



Stating that they provide training and a number of courses at summer schools in Istanbul, Chairman of BIMCO made a presentation on the current financial crisis, its impacts on the shipping sector, and 2010 and beyond.

TODAY'S SHIPPING MARKETS

"Unfortunately we are in the middle of the financial crisis. Nobody has predicted it this much a year ago. Have we reached the bottom of the recession yet or is there more bad news to come? There should be look for sight for recovery, increase in shipping demand as well. The orderbook is a large orderbook by any means and it will create additional pressure on the shipping industry compared to other industry areas." said Mr. Meyer.

As we consider today's shipping markets, according to Mr. Meyer, deteriorating global economic conditions have seriously affected freight rates in shipping, the liner business is bleeding, dry bulk have surprised on the upside following the massive freight rate meltdown, tankers are under immense pressure to resist the impact of lower global oil demand and lots of new tonnage.

Robert Lorenz-Meyer "Shipping: Caught Between Financial Crisis and Piracy" başlıklı bir sunum gerçekleştirdi. Geçen yılki katılımın 90 olduğu düşünülürse, bu sene 200'ün üzerinde olan katılımın Hamburg ve İstanbul arasındaki güçlü ağı ve ilişkilerin her geçen gün artış gösterdiğine dikkat çeken Meyer, bu durumun devam etmesini diledi. Merkezi Hamburg'da olan 1893 yılından beri denizcilik alanında faaliyet gösteren Ernst Russ şirketi hakkında bilgiler verdikten sonra BIMCO ve kuruluşun faaliyetleri konusunda açıklamalarda bulundu.

BIMCO olarak İstanbul'da yaz okullarında eğitimler ve çeşitli dersler verdiklerini dile getiren BIMCO Başkanı yaşanan finansal kriz ve denizcilik sektörüne olan etkileri, 2010 ve sonrası hakkında bir sunum gerçekleştirdi.

GÜNÜMÜZÜN DENİZCİLİK PİYASALARI

"Ne yazık ki mali krizin ortasındayız. Bir yıl önce hiç kimse bu kadar olacağını tahmin etmemişti. Krizin dibine henüz ulaştık mı veya başka kötü haberler var mı? Krizden çıkış sinyallerinin olması, deniz taşımacılığı talebinde artış olması gerekiyor. Sipariş defteri son derece büyük ve bu gerçek de diğer sanayi dallarına kıyasla denizcilik sektörü üzerinde ilave bir baskı yaratacak," diyor Meyer.

Meyer günümüz denizcilik piyasalarına baktığımızda kötüleşen küresel ekonomik koşulların deniz taşımacılığında navlun ücretlerini ciddi oranda etkilediğini, hat işletmeciliğinin kan kaybettiğini, navlun ücretlerindeki erime sonrasında kuru dökme yük segmentinin şaşırttığını ve tankerlerin küresel petrol talebindeki düşüş ve çok sayıda yeni tonajın etkisine karşı koymak için büyük bir baskı altında olduğunu söyledi.

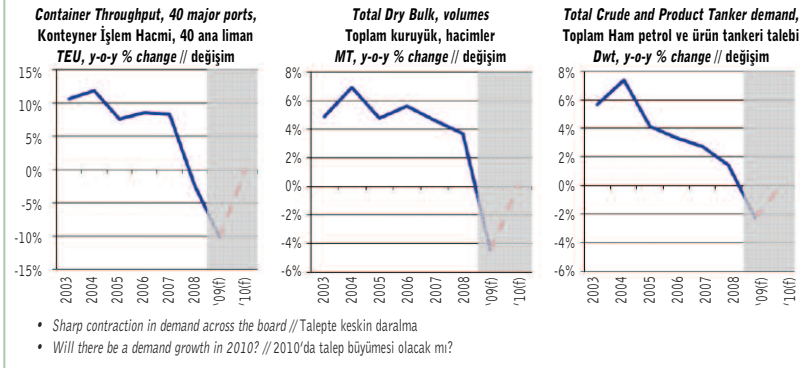
BIMCO Başkanı ayrıca şunları söyledi: "Küreselleşme ve gelişmekte olan ve gelişen ekonomiler sayesinde olağanüstü günler yaşadık. Ancak aynı zamanda navlun ücretleri de düştü. Navlun ücretleri konteyner piyasasında büyük oranda çöküş yaşarken, tanker ücretleri de düştü."

Meyer sözlerine şöyle devam etti: "IMF'ye göre kriz V biçiminde. Bu da krizden çabuk hızlı bir şekilde çıkacağız anlamına geliyor. Daha önceki faaliyet seviyelerimize dönemeyeceğiz belki ancak belki artık durgunluğun sonuna geldik. Ekonomistler bugün bu toparlanmanın V şeklinde mi yoksa W şeklinde mi olduğu konusunda bir harf oyunu oynuyor. Konteyner sektöründe L şeklinde bir toparlanma görebiliriz. Ekonomilerde meydana gelen hasar çok büyük olacak. Gelecek neslin bunu ödemesi gerekiyor".

Meyer'in sunumuna göre, Çin birçok faaliyetle yoluna de-

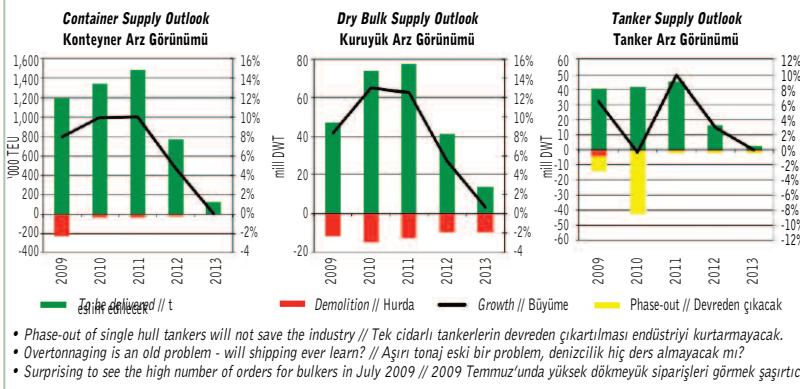
DEMAND INDICATORS

TALEP GÖSTERGELERİ



SUPPLY INDICATORS

ARZ GÖSTERGELERİ





"We had tremendously good time due to the globalisation and due to the emerging and developing economies. However freight rates dropped simultaneously. Freight rates collapsed in container market tremendously, and also tanker rates dropped." said BIMCO president.

He continued, "According to IMF we are experiencing a V shaped recession, which means we will come up quickly and rapidly again. We are not coming back to the activity we had before but maybe recession has come to the end. Economists are playing a game of letters at the moment whether it is a V shaped or a W shaped recovery. In the container industry we might see a L shaped recovery. The damage for the economies will be tremendous, following generation has to pay for that."

According to Meyer's presentation, China is going on with a lot of action. In China it is possible to see a lot of activity in every aspect. There are also plans about a long railway construction which will be built in 3 years. World dry bulk trade is heavily dependent on Chinese import; both iron ore and coal. 30 percent of the young population are unemployed although most of them are university graduates. This is a negative statistics of course. Chinese government is trying to find jobs for them. Anything happens in Chinese market will effect the whole economy as well.

Meyer asked the question whether high iron ore inventories affect demand or not. Based on the indecisive conclusion, there are two options:

- probably not; as inventory to production capacity ratio is no worry,
- probably yes; if continued slide in Chinese steel prices and government takes action to prevent overheating in steel industry.

The second question he posed was whether high oil inventories effect demand or not. Based on the decisive conclusion, it is definitely yes; clear downside due to high inventories of both crude and products. Demand is down and continued high oil price discourages consumption and thus slows down the speed of recovery. Floating storage is also a factor.

MARKET BALANCE/IMBALANCE

"Many cancellations are delays and postpones mostly. But 20-25 percent ships will not be delivered I am afraid and this is the largest concern of owners and yards." Meyer said and continued, "Bigger ships are

vam ediyor. Çin'de her yönden birçok faaliyet görmek mümkün. Ülkede 3 yıl içinde inşa edilecek uzun bir demiryolu inşaatı planları söz konusu. Dünya kuru dökme yük ticareti, özellikle demir cevheri ve kömürde olmak üzere büyük oranda Çin'in ithalatlarına bağımlı. Genç nüfusun yüzde 30'u birçoğu üniversite mezunu olmasına rağmen işsiz. Bu tabii ki olumsuz bir istatistik.

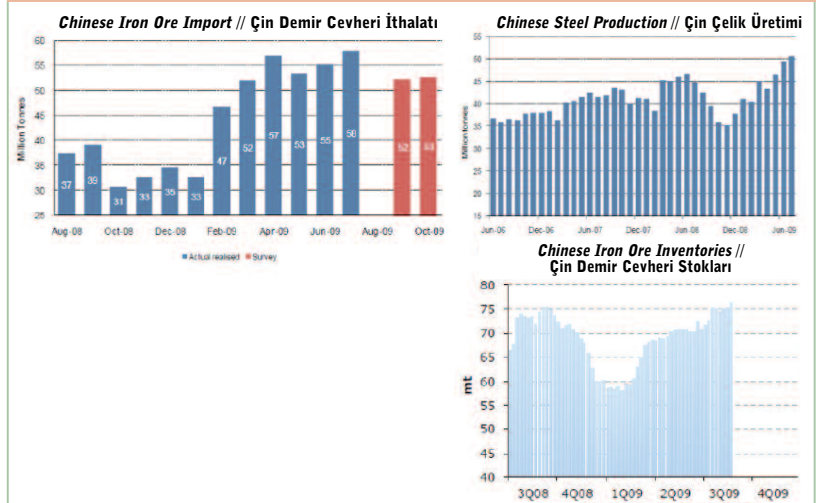
Çin hükümeti bu işsizlere iş bulmaya çalışıyor. Çin piyasasında meydana gelecek her şey tüm ekonomiyi de etkileyecek.

Meyer konuşmasında yüksek demir cevheri stoklarının talebi olumsuz etkileyip etkilemeyeceği sorusunu da sordu. Kesin olmayan sonuca göre iki seçenek söz konusu:

- Muhtemelen hayır; zira stoktan üretime kapasite oranı endişe edilecek bir durumda değil,

WILL HIGH IRON ORE INVENTORIES AFFECT DEMAND?

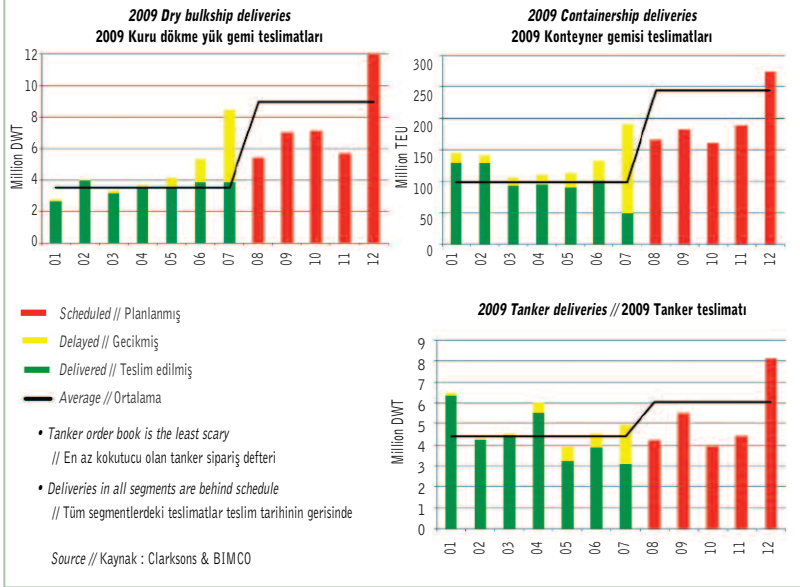
YÜKSEK DEMİR CEVHERİ STOKLARI TALEBİ ENGELLEYECEK Mİ?





YARD SITUATION- PERFORMANCE IN 2009

2009'DA TERSANE DURUMU- PERFORMANSI



coming to the market. Tanker orderbook is the least scary one among all segments, however deliveries of all segments are behind the deadlines.”

The fundamental market imbalance could stay negative for as long as 2011. Scrapping to a much larger extent is needed to bring down negative balance. 2010 and later on orderbook and capacity cause concerns and there might be shipyard consolidations in near future. On the owner side, seeking to cancel, renegotiating price or switching ship type mostly end up with a postponement of scheduled delivery. More than 50% of 2010+ deliveries are still without secured financing. Meyer stated that funding will eventually flow to the sector albeit on more onerous terms.

Meyer concluded that extremely challenging trading environment will stay around during the coming years. Massive overcapacity in all segments is expected due to huge orderbook which is more or less going to be delivered. “GDP tonnage demand multiple” is going to be halved ie. from super-cycle high to below historic average. He said that current contraction however is even worse. Unsustainable freight rates are here to stay in short/medium term. It is also important to note that cash drain is an imminent threat to the industry.

The Hamburg Marine Group includes a classification society, ship registry, lawyers, insurance brokers and ship brokers. The Group consists of Georg Duncker Marine Insurance Brokers, Eastmarine Shipping, Germanischer Lloyd, Ince&Co, Ernst Russ and Liberian Registry. &

- Muhtemelen evet; Çin malı çelik fiyatlarındaki düşüşün devam etmesi ve hükümetin çelik sektöründeki aşırı ısınmayı önlemeye yönelik önlemler alması halinde bu mümkün.

Meyer'in ortaya attığı ikinci soru da, yüksek petrol stoklarının talebi etkileyip etkilemeyeceği konusundaydı. Kesin sonuca göre, hem ham petrol hem de petrol ürünlerindeki yüksek stok seviyeleri kesinlikle etkileyecek. Talep düşük ve petrol fiyatlarının yüksek olması tüketimi azaltıyor. Sonuç olarak da bu toparlanmanın hızını yavaşlatıyor. Yüzer depolar da bir faktör teşkil ediyor.

PİYASA DENGESİ/DENGESİZLİĞİ

Meyer konuşmasına şöyle devam etti: “İptallerin birçoğu daha çok gecikmeler ve ertelemelerden oluşuyor. Ancak korkarım gemilerin yüzde 20-25'inin teslimatı gerçekleşmeyecek. Bu da armatör ve tersanelerin en büyük kaygısını teşkil ediyor. Piyasaya daha büyük boyutlu gemiler giriyor. Tanker sipariş defteri tüm segmentler içinde en az korkulu olanı. Bununla birlikte tüm segmentlerdeki teslimatlar son teslim tarihinin gerisinde.”

Temel piyasa dengesizliği 2011 yılı boyunca negatif kalmaya devam edebilir. Negatif dengeyi azaltmak için çok daha fazla hurdaya çıkarma faaliyetinin gerçekleşmesi gerekiyor. 2010 ve sonrası için sipariş defteri ve kapasite endişelere neden oluyor. Yakın gelecekte tersane konsolidasyonları söz konusu olabilir. Siparişlerini iptal etmeye çalışan armatörler tarafında ise fiyatta yeniden pazarlık yapılması ve gemi tipinin değiştirme çabaları, planlanan teslimat tarihlerinin ertelenmesiyle sonuçlanıyor. 2010+ teslimatlarının yüzde 50'den fazlasının finansman garantisi yok. Meyer finansmanın en nihayetinde sektöre akmaya başlayacağı ancak bunun şartlarının çok daha ağır olacağı görüşünde.

Son derece zorlu ticaret ortamının önümüzdeki yıllarda devam edeceğini, az ya da çok teslimatı gerçekleştirilecek sipariş defterinin büyüklüğü nedeniyle tüm segmentlerde büyük ir kapasite fazlalığının beklendiğini belirten Meyer, GSYİH tonaj talep katsayısının yarı yarıya düşeceğini söyledi. Mevcut daralmanın daha da kötüleşeceğini, sürdürülemez navlun ücretlerinin ise kısa/orta vadede devam edeceğini ifade eden Meyer, nakit tüketiminin sektör için yakın zamanda büyük bir tehdit teşkil edeceğine dikkat çekti.

Hamburg Marine Grup bünyesinde klas kuruluşu, gemi sicili, avukatlar, sigorta ve gemi brokerleri bulunuyor. Georg Duncker Marine Insurance Brokers, Eastmarine Shipping, Germanischer Lloyd, Ince&Co, Ernst Russ ve Liberian Registry bu grubu oluşturuyor. &