

TANKER GLOOM CONTINUES, BUT ROOM FOR OPTIMISM

TANKER SEGMENTİNDE SIKINTI DEVAM EDİYOR, ANCAK YİNE DE İYİMSERLİĞE YER VAR

The new year has provided its usual litany of annual reviews and next year outlooks, including those offering potential surprises for the new year. Often thought-provoking and sometimes amusing, these lists of "surprises" suggest potential outcomes that deviate from the mainstream consensus.

Yeni yılla birlikte denizcilik şirketleri, geleneksel yıllık değerlendirme ve yeni yılda olası sürprizler de dahil bir sonraki yılın görünümü ile ilgili tahmin çalışmalarına hız veriyor. Genelde merak uyandıran ve bazen eğlenceli olan bu "sürpriz" listeleri, yaygın görüş birliğinden ayrılan olası sonuçları ortaya koyuyor.

Still, for a shipping industry that regularly faces triple-digit revenue volatility from extreme sensitivity to macro-economic growth, geopolitical developments and even weather events, the idea of a list of surprises seems almost whimsical. Indeed, an unusual year for the shipping industry would be one in which something surprising and volatile did not occur.

"SURPRISES" ARE THE SHIPPING INDUSTRY NORM

Yet for all of the noise that mainstream media and the trade press can generate, the past year did not generate a large jump in tanker earnings volatility. During 2012, shipping media content featured words such as "misery", "beleaguered", "hemorrhaging" and "bankruptcy", but this spoke to the sustained levels of earnings, rather than any dramatic events that shook the market.

2012 WAS NOT FUN FOR OWNERS, BUT NO DRAMATIC SHOCKS

As shown in the chart, tanker earnings volatilities remained roughly stable, or declined in 2012, without any large events or rate spikes shaking the market.

Not that the year did not have its moments. For dirty tankers, the largest story was the market anxiety and inventory building

Yine de düzenli olarak, makroekonomik büyüme, jeopolitik gelişmeler ve hatta hava koşullarına karşı aşırı hassasiyetten kaynaklanan üç haneli gelir dalgalanmalarıyla karşı karşıya kalan bir denizcilik sektörü için bu sürpriz listeleri fikri neredeyse tuhaf görünüyor. Aslında denizcilik sektörü için olağan dışı bir yılın, içinde bir sürpriz veya dalgalanmanın söz konusu olmadığı bir yıl olması gerekiyor.

"SÜRPRİZLER" DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN STANDARTI

Yaygın medya ve ekonomi basınının çıkarabileceği tüm yaygaraya rağmen, geçtiğimiz yıl tanker kazançlarındaki dalgalanmada büyük bir sıçrama görülmedi. 2012 boyunca denizcilik medyasının gündeme getirdiği haberler "sefalet", "sorunlu", "kanama" ve "iflas" gibi kelimelerden geçilmiyordu. Ancak bunlar piyasayı sarsan dramatik olaylardan ziyade, daha çok sürdürülen kazanç seviyelerine hitap ediyordu.

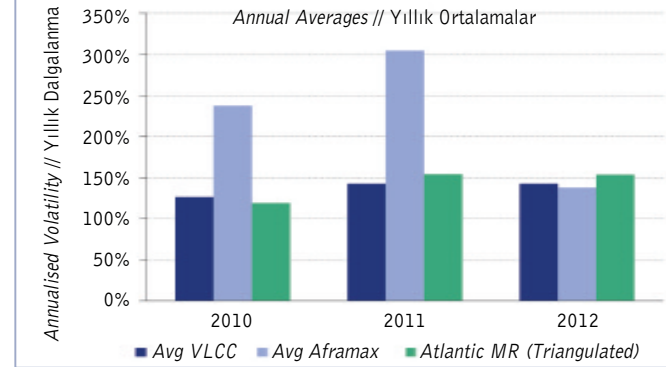
2012 ARMATÖRLER İÇİN KEYİFLİ DEĞİLDİ ANCAK BÜYÜK ŞOKLAR DA YAŞANMADI

Grafikte de görülebileceği gibi, tanker kazançlarındaki dalgalanmalar büyük olaylar veya piyasayı sarsan sert gelir düşüşleri olmaksızın 2012 yılında kabaca istikrarlı bir yol izledi ya da geriledi.

2012 boyunca belirli anların söz konusu olmadığını söyleyemeyiz. Ham petrol tankerleri için en önemli olay, İran'a uygulanan yaptırımların da ötesinde piyasa endişesi ve envanter birikimidir. Buna karşılık olarak OPEC, Libya'nın ihracatlarındaki toparlanmaya rağmen üretim seviyelerini sürdürdü ve 2012 yılının ilk yarısı

SPOT TCE EARNINGS VOLATILITY

SPOT TCE KAZANÇLARINDAKİ DALGALANMA



ahead of Iranian sanctions. In response, OPEC continued its production levels, despite the recovery in Libyan exports, providing a 1.70 mbpd stock build during 1h12. This provided a 7% jump in dirty tanker tonne-mile demand during the period, briefly absorbing supply and boosting earnings. Once the inventory building impulse faded, the supply/demand balance returned to reality and earnings crumbled.

TALE OF TWO HALVES FOR DIRTY TANKERS

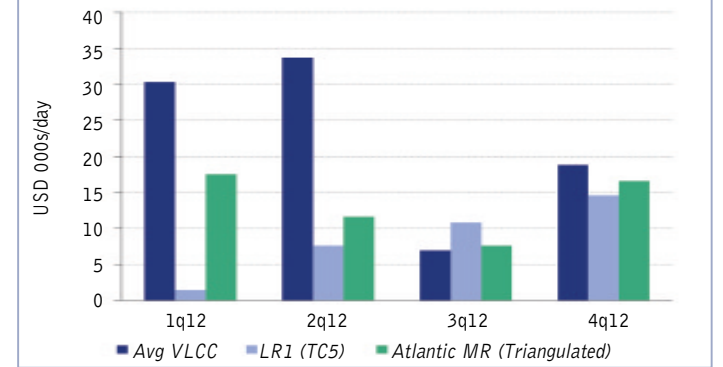
So for dirty tankers, this created a year of two halves, with 2h12 VLCC earnings at 40% of first half levels, as shown in the above chart. VLCC earnings have rebounded from Autumn seasonal lows, benefitting from higher global crude runs and from slowing VLCC deliveries. Slippage for VLCCs has accelerated from its previous 20-22% pace of the past several years, with expected 2012 deliveries of 49 vessels representing a 30% decline from the 70 units scheduled for 2012 at the beginning of the year. With deliveries slipping into 2013/14, VLCC fleet growth has slowed to a 4.5% annualised pace during 4q12, allowing winter seasonals to boost earnings.

EXPECT MIRROR IMAGE FOR 2013 EARNINGS...

For 2013, we believe that VLCC and dirty earnings will be a mirror image of 2012, with deferred 2012 deliveries boosting fleet growth in 1h13, just as OPEC grapples with overproduction reaching 1.5 mbpd during 2q13. We expect that the trade press will have a continued opportunity to use our four featured words, and that this will spur some long-awaited supply action. A rise in fourth special and intermediate surveys due in 1h13 will continue to support 20-year old demo and may prompt additional 17.5-year scrapping, as owners grapple with the cost of these surveys against the benefits of continued trading. In our more optimistic scenarios, this shrinks the dirty fleet just in advance of a macroeconomic and oil demand recovery in late 2013, provided

AVERAGE SPOT TCE EARNINGS

ORTALAMA SPOT TCE KAZANÇLARI



boyunca günlük 1.70 milyon varil stok imkanı sağladı. Dolayısıyla dönem boyunca ham petrol tankerlerine olan ton-mil talebi %7'lik bir artış göstererek arzı bir miktar dengeledi ve kazançları arttırdı. Envanter birikiminin etkisi ortadan kaybolduktan sonra, arz/talep dengesi gerçeğe dönüş yaptı ve kazançlar un ufak oldu.

HAM PETROL TANKERLERİ İÇİN İKİ YARIYILIN HİKAYESİ

Ham petrol tankerleri için bu durum yılı ikiye böldü. 2012 yılının 2. yarısında VLCC kazançları yukarıdaki grafikte de görülebileceği gibi, ilk yarı yıldıki seviyelerin %40'ı düzeyinde seyretti. VLCC kazançları, yüksek düzeyde gerçekleşen küresel ham petrol akışlarının ve yavaşlayan VLCC teslimatlarının da olumlu etkisiyle birlikte Sonbaharda görülen mevsimsel düşük seviyelerden tekrar artış gösterdi. VLCC'lerdeki performans düşüklüğü, geçen birkaç yıldaki %20-22'ye kıyasla artışta hızlanma gösterdi. Bunun sebebi, 2012 yılında yıl başında teslimi planlanmış 70 gemi yerine %30 oranında bir azalmayı temsil eden 49 geminin teslim edilmesiydi. 2013/2014'e sarkan teslimatlarla birlikte, VLCC filosunun büyüme hızı, 2012'nin 4. çeyreğinde yıllık bazda %4.5 civarına geriledi ve bu durum kış mevsiminde kazançları yükseltti.

2013 KAZANÇLARININ 2012'NİN AYNISI OLMASI BEKLENİYOR...

2013 yılı için VLCC ve ham petrol tanker kazançlarının 2012 yılının aynısı olacağına inanıyoruz. Zira 2012 yılının ertelenen teslimatları filonun büyüme hızını 2013 yılının ilk çeyreğinde arttıracak. Bu, OPEC'in 2013 yılının ikinci çeyreği boyunca günlük 1.5 milyon varile ulaşan fazla üretimle boğuştuğu bir zamana denk gelecek. Ekonomi basınının belirttiğimiz dört ifadeyi kullanma imkanının devam edeceğini ve bunun uzun zamandan beri beklenen arz faaliyetlerini arttırmasını bekliyoruz. 2013 yılının ilk yarısında gerçekleştirilmesi beklenen dördüncü özel ve ara sörveylerdeki artış, armatörlerin bu sörveylerin maliyetlerine karşı devam eden ticaretin faydaları arasında kalması nedeniyle, 20 yaşındaki gemileri desteklemeye devam edecek ve ilave 17.5 yaşındaki gemilerin hurdaya ayrılmasına yol açabilecek. Daha iyimser senaryolarımıza göre bu durum, küresel ekonominin mevcut politika çığırnlığı-



the global economy can escape some of the current policy decision insanity.

PRODUCT TANKER MARKET REMAINS CONSTRUCTIVE

In contrast, our outlook for the product tanker remains constructive, albeit with some reservations over the recent burst of MR eco-design ordering. Unlike many other shipping investment hypotheses that fizzle under the weight of their own hype, the product tanker demand story from regional refinery displacement remains largely intact. Still, MR owners could be forgiven for wondering where their favoured hypothesis went, as earnings continued to sag into 3q12, as shown in the chart on the previous page. Despite the sustained improvement in medium-term fundamentals during 2012, including slowing fleet growth, weak macroeconomic growth continued to weigh on product demand and trade flows, until 4q12 seasonals and Hurricane Sandy provided a boost.

LRs had a distinctly different year, with miserable earnings in 1q12, from a boost in supply, weak industrial production and naphtha demand, and shorter-haul distillate trades. The supply response was sharp and immediate, with a burst in demolition and a rush of LRs switching to the healthier dirty market, which shrank the operating fleet during mid-2012. With Asian industrial production and naphtha demand shaking off its mid-year slump, LR rates continued to rise, hitting more robust levels in 4q12.

MORE CONSTRUCTIVE OUTLOOK ON LRS...

With only 28 LR1s and 7 LR2 in the current orderbook, we continue to favour these sectors on a benign supply outlook, but also on anticipated long-haul mid-distillate trade patterns. In contrast, we are growing sceptical of the continued ordering frenzy that is developing around eco-design MRs. Although their proponents suggest the emergence of a two-tier market, in which older-design MRs go somewhere quietly to die, we see repriced assets that compete under new ownership with lower capital costs. We still expect a continued improvement in MR earnings on the same demand fundamentals, but the acceleration in ordering is capping the earnings upside for this sector.

TANKER MARKET GLOOM WILL ULTIMATELY LIFT

Although the tanker market gloom will continue into the new year, we do not see an extrapolation for several years. Vessel supply developments are slow moving, by definition, but ultimately, are powerful drivers for the shipping markets. After stirring quietly during 2012, they may make a more visible appearance by late-2013.

nın bir kısmından kaçabilmesi şartıyla, 2013 yılının sonlarında makroekonomik gelişim ve petrol talebinde toparlanmanın hemen öncesinde ham petrol filosunun daralmasına yol açacak.

ÜRÜN TANKERİ PİYASASI YAPICILIĞINI KORUYOR

Buna karşılık ürün tankerine yönelik öngörülerimiz, MR ekolojik dizayn siparişlerinde son zamanlarda yaşanan patlama nedeniyle bir miktar tereddüt söz konusu olsa da, yapıcılığını koruyor. Kendi abartılarının ağırlığı altında fiyaskoyla sonuçlanan diğer denizcilik yatırım hipotezlerinden farklı olarak, bölgesel rafineri değiştirmelerinden kaynaklanan ürün tankeri talep hikayesi büyük oranda doğruluğunu koruyor. Yine de MR ekolojik dizayna sahip gemi armatörleri, kazançların önceki sayfada yer alan grafikte de görülebileceği gibi 2012 yılının 3. çeyreğinde düşmeye devam etmesi nedeniyle, yeğledikleri hipotezin nereye gittiğini merak etmeleri konusunda affedilebilir. Filo büyümesinde görülen yavaşlama da dahil, 2012 yılı boyunca orta vadeli temellerde devam eden gelişmeye rağmen zayıf seyreden makroekonomik büyüme, 2012 yılının 4. çeyreğindeki mevsimsel hareketlenmeler ve Sandy Kasırgası'nın yol açtığı patlamaya kadar ürün talebi ve ticaret akışları üzerinde yük olmaya devam etti.

2012 yılının ilk çeyreğinde son derece düşük kazançlar, arzda patlama, düşük endüstriyel üretim ve nafta talebinden kısa mesafe damıtma ürün ticaretine kadar LR'lar oldukça farklı bir yıl geçirdi. Arz tepkisi, gemi söküm faaliyetlerinde hızlı artış ve LR'ların daha sağlıklı ham petrol piyasasına dönmesi ve bu durumun 2012 yılı ortalarında faal filonun daralmasına yol açması sert ve hızlı oldu. Asya'daki endüstriyel üretim ve nafta talebinin yılın ortasındaki gevşekliğinden kurtulmasıyla birlikte LR ücretleri yükselmeye devam ederek, 2012 yılının 4. çeyreğinde daha sağlam seviyelere çıktı.

LR'LAR İÇİN DAHA YAPICI GÖRÜNÜM...

Bugünkü sipariş defterinde 28 LR1 ve 7 LR2 bulunması nedeniyle, iyi huylu bir arz görünümü ve ayrıca ön görülen uzun mesafe damıtılmış ürün ticaret yapısı üzerinde bu sektörleri desteklemeye devam ediyoruz. Buna karşılık, ekolojik dizayna sahip MR'lar etrafında gelişen sipariş çığırnlığı konusunda kuşkularımız geliyor. Bunun savunucuları içinde daha eski dizayna sahip MR'ların sessizce ölebilecekleri bir yere gidebileceği iki kademeli bir piyasanın ortaya çıktığını öne sürseler de, daha düşük sermaye maliyetlerinin söz konusu olduğu yeni armatörlük anlayışı altında rekabet eden varlıkların fiyatlarının yenilendiğini görüyoruz. Hala aynı talep temelleri üzerinde MR kazançlarındaki iyileşmenin devam etmesini bekliyoruz, ancak siparişlerdeki hızlanma bu sektör için kazançların üstten sınırlıyor.

TANKER PİYASASI ÜZERİNDEKİ KASVET EN NİHAYETİNDE DAĞILACAK

Tanker piyasasındaki kasvetin yeni yılda da devam edecek olmasına rağmen, önümüzdeki birkaç yıl boyunca bir ekstrapolasyon görmüyoruz. Gemi arzındaki gelişmeler doğası gereği yavaş seyreliyor, ancak en nihayetinde denizcilik piyasaları için güçlü bir itici gücü temsil ediyor. 2012 yılında sessiz bir şekilde karıştıktan sonra 2013 yılı sonlarına doğru daha görünür bir hale gelebilirler.

Source // Kaynak: POTEN & PARTNERS



DIRTY SPOT FIXTURE ACTIVITY RISES, BUT TOP RANKINGS SHIFT

HAM PETROL SPOT KİRALAMA FAALİYETLERİ ARTIYOR, ANCAK ÜST SIRALARDA DEĞİŞİKLİK SÖZ KONUSU

Reported spot activity for larger dirty tankers increased by 5% from 2011 to 2012. Suezmaxes saw the greatest gains, increasing more than 10%, thanks to the increased loading activity from such regions as the Caribbean and Arabian Gulf.

Büyük boyutlu ham petrol tankerlerinde bildirilen spot kiralama faaliyetleri 2011'den 2012'ye %5'lik bir artış gösterdi. En yüksek kazanç seviyelerine ulaşan Suezmax'lerin getirileri, Karayipler ve Basra Körfezi gibi bölgelerde artan yükleme faaliyetleri sayesinde %10 arttı.

Aframaxes and Panamaxs each grew by approximately 3% year-on-year, while VLCC spot fixtures increased by 5%. At the same time, however, increased supply created difficult rate environments for owners - vessel earnings in 2012 were at or near ten-year lows.

FIXTURE ACTIVITY INCREASED ACROSS ALL MAJOR DIRTY TANKER SEGMENTS, LED BY SUEZMAXES

The table on the next page summarizes the most active charterers for reported spot fixtures. Unipecc has risen to the top of the ranks, on the back of a very active year chartering VLCCs, knocking perennial top charterer Shell from the top spot in this year's rankings. Oil majors dominate the top ten, with Shell, BP, ExxonMobil, Chevron, and Total maintaining their top ranking status from 2011. Repsol made the largest move up this year, with increased activity chartering Aframaxes intra-Med and intra-UKC, and both Aframaxes and Suezmaxes for Caribs - Med voyages. Petrobras had the largest decline, as the company's reported spot activity chartering Aframaxes and Suezmaxes loading Brazil and Caribbean bound for the US fell off sharply. EIA data shows US crude imports from Brazil for January through October 2012 were at five-year lows, but only 1.3 million barrels below January through October 2011. Overall, the top ten charterers represented 42% of total dirty spot fixtures; the top 20 represented 64%.

Hem Aframax'lar hem de Panamax'lar yıllık bazda yaklaşık %3 artış gösterirken, VLCC spot kiralamaları %5 arttı. Bununla birlikte aynı zamanda artan arz da armatörler için zor bir ücret ortamı yarattı: 2012 yılında gemi kazançları, 10 yıllık dönemin en düşük seviyelerinde veya bu seviyelere yakın seyrediyor.

KİRALAMA FAALİYETLERİ SUEZMAXLAR ÖNCÜLÜĞÜNDE TÜM BÜYÜK HAM PETROL TANKERİ SEGMENTLERİNDE ARTTI

Takip eden sayfada yer alan tablo, bildirilen spot kiralamalar için en aktif kiracıların bir özetini vermektedir. VLCC kiralamalarında son derece aktif bir yıl geçiren Unipecc, uzun yıllardır birinciliği kimseye kaptırmayan Shell'i bu yılın sıralamasında aşağıya ederek, listenin birinci sırasına yerleşti. Shell, BP, ExxonMobil, Chevron ve Total 2011 yılındaki üst sıralardaki yerlerini korurken, büyük petrol şirketlerin ilk 10'a hakim oldu. En büyük sıçrama bu yıl, yoğun Akdeniz içi ve İngiltere kıta içinde Aframax ve Karayipler-Akdeniz arasında hem Aframax hem de Suezmax kiralamaları gerçekleştiren Repsol'den geldi. Petrobras ise en sert düşüşü yaşayan şirket oldu. Şirketin genelde Brezilya'dan ABD'ye gitmek üzere Karayiplere yönelik Aframax ve Suezmax spot kiralama faaliyetleri sert bir şekilde düştü. EIA verileri, ABD'nin Brezilya'dan 2012 Ocak-Ekim ayları arasında gerçekleştirdiği ham petrol ithalatının 5 yıllık dönemdeki en düşük seviyelerde olduğunu ancak 2011 yılının aynı dönemine kıyasla yalnızca 1.3 milyon varil daha az olduğunu gösteriyor. Genel olarak ilk 10 kiracı, gerçekleşen tüm ham petrol tankeri kiralama faaliyetlerinin %42'sini temsil ederken, ilk 20 %64'ünü temsil ediyor.

2012 REPORTED SPOT DIRTY FIXTURES

2012 BİLDİRİLEN SPOT HAM PETROL KİRALAMALARI

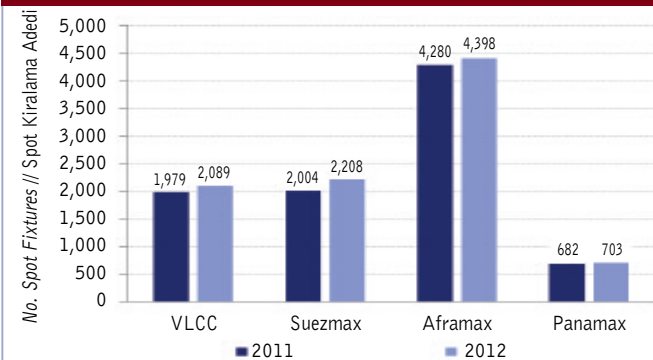
2012 Rank	Charterer	Reported No. of Fixtures	Charterer % of Fixtures	2011 Rank	Reported Total Cargo (MT 000's)	2012 Rank
2012 Sırası	Kiracı	Raporlanan Kiralama Sayısı	Kiracı Yüzdesi	2011 Sırası	Raporlanan Toplam Yük bin ton	2012 Sırası
1	Unipac	707	7.2%	2	159,274	1
2	Shell	701	7.2%	1	73,016	2
3	Vitol	463	4.7%	4	48,088	5
4	BP	440	4.5%	3	46,424	6
5	ExxonMobil	378	3.9%	6	56,453	3
6	Chevron	349	3.6%	5	37,239	9
7	CSSA	315	3.2%	7	33,980	10
8	Clearlake	278	2.8%	9	27,267	12
9	Repsol	249	2.5%	17	26,047	13
10	PetroChina	245	2.5%	11	48,609	4
11	Phillips 66	212	2.2%	10	20,770	16
12	IOC	210	2.1%	12	38,243	8
13	Reliance	209	2.1%	18	42,565	7
14	ST Shipping	209	2.1%	16	19,061	18
15	Litasco	202	2.1%	13	19,192	17
16	Petrobras	196	2.0%	8	22,087	14
17	Mercuria	179	1.8%	18	16,735	25
18	Socar	171	1.7%	15	16,770	24
19	Statoil	160	1.6%	20	18,439	19
20	Valero	155	1.6%	21	16,347	26

TOP TEN CHARTERERS TOOK 42% SHARE OF FIXTURES, WHILE TOP 20 GRABBED 64%

Unipac was once again the most active VLCC spot charterer in 2012, with more reported fixtures than the next four most active charterers combined. Vela and CPC saw the greatest increase in activity from 2011 to 2012 - each company's reported spot activity increased by more than 30% year-on-year. IOC saw the greatest decrease, with reported fixture volume dropping by 13%.

2012 REPORTED SPOT DIRTY FIXTURES

2012 BİLDİRİLEN SPOT HAM PETROL KİRALAMALARI

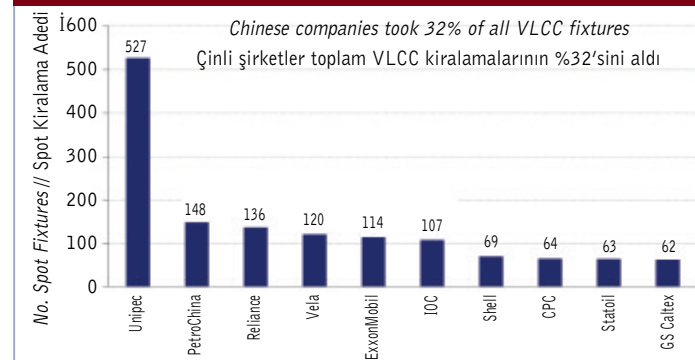


İLK 10 KİRACININ TOPLAM KİRALAMALARDAKİ PAYI %42, İLK 20'NİN İSE %64

Unipac, 2012 yılında kendisinden sonra gelen en aktif 4 kiracının toplamından da fazla kiralama ile bir kez daha en aktif VLCC spot kiracısı oldu. Vela ve CPC, 2011'den 2012'ye en büyük artışı gördü. Bu şirketin her birinin spot kiralama faaliyeti yıllık bazda %30'dan fazla bir artış gösterdi. En büyük düşüşü yaşayan IOC'nin bildirilen spot kiralama faaliyetleri %13 düştü.

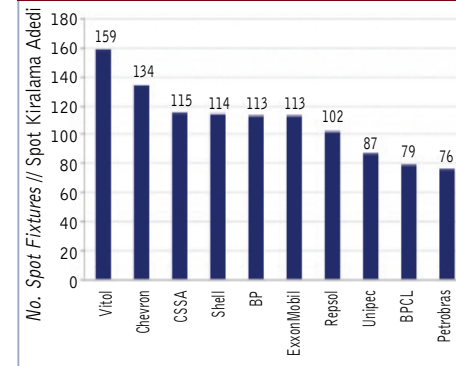
TOP 10 VLCC SPOT CHARTERERS

İLK 10 VLCC SPOT KİRACILARI



TOP 10 SUEZMAX SPOT CHARTERERS

İLK 10 SUEZMAX SPOT KİRACILARI



Vitol was the most active charterer among reported spot Suezmax fixtures, displacing Chevron. Most companies' reported fixture volumes increased in 2012: Vitol, Total, BP, and ExxonMobil's reported fixtures increased by more than 20% from 2011. BPCL's increased by 36%, while Repsol's increased by 54%. Although they just missed the top ten, IOC's reported Suezmax spot fixture volume grew by 53%, due to a tripling of fixtures loading in both the Mediterranean and West Africa.

AFRAMAX FIXTURES ROSE ONLY 2.8%, WITH SEVERAL TOP CHARTERERS DECLINING

Despite lower reported activity from 2011, Shell and BP remained the top reported charterers for spot Aframax in 2012. Six of the ten top charterers in 2012 saw decreased fixture activity from 2011, although all fell by less than 20%. Repsol's reported fixture activity grew the most, increasing nearly 80% from 2011.

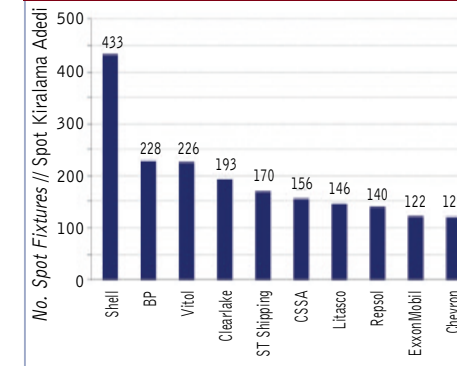
Chevron was once again the most active spot charterer for Panamaxes in 2012, with reported volume largely unchanged from 2011. Shell saw the sharpest increase in activity, with reported fixtures increasing by nearly 50%. Phillips 66's reported volume decreased the most, but only by eight fixtures.

SPOT FIXTURE GROWTH IS ENCOURAGING, BUT CONTINUING SUPPLY GROWTH COULD PRESSURE RATES LOWER

Reported spot fixture activity increased from 2011 to 2012, benefitting from a rise in global supply and crude runs, with all major dirty tanker segments showing an increase in fixtures. Unfortunately, the growth in spot activity for each segment lagged fleet growth. Fixture activity for 2013 should continue to rise on higher demand and crude runs, but current OPEC overproduction could pose a threat to VLCC demand during the 2q13 seasonal lull. With a pulse of delayed 2012 deliveries arriving in early 2013, the dirty tanker market could remain under pressure.

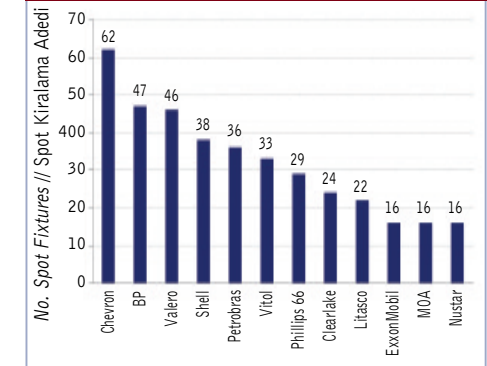
TOP 10 AFRAMAX SPOT CHARTERERS

İLK 10 AFRAMAX SPOT KİRACILARI



TOP 10 PANAMAX SPOT CHARTERERS

İLK 10 PANAMAX SPOT KİRACILARI



Vitol, bildirilen Suezmax kiralamaları arasında Chevron'u alışı ederek en aktif kiracı oldu. Birçok şirketin bildirilen kiralama sayısı 2012 yılında artış gösterdi. Vitol, Total, BP ve ExxonMobil'in bildirilen kiralamaları 2011 yılına kıyasla %20'den fazla bir artış gösterdi. BPCL'in kiralamaları %36 artarken, Repsol'ün %54 artış gösterdi. İlk 10'u kıl payı kaçırmasına rağmen, IOC'nin bildirilen Suezmax spot kiralama faaliyetleri, hem Akdeniz hem de Batı Afrika'dan yapılan yüklemelerin 3 kat artması sayesinde %53 arttı.

AFRAMAX KİRALAMALARI YALNIZCA %2.8 ORANINDA ARTARKEN, ÜST SIRALARDAKİ BAZI KİRACILAR GERİLEDİ

2011 yılına kıyasla daha düşük bildirilen faaliyete rağmen, Shell ve BP 2012 yılında spot Aframax kiralamalarında üst sıralardaki yerlerini korudu. 2012 yılında ilk 10 kiracının altısının kiralama faaliyetleri, tümü %20'nin altında düşüş göstermelerine rağmen 2011 yılına kıyasla azaldı. Repsol'un bildirilen kiralama faaliyetleri 2011 yılına kıyasla yaklaşık %80 artışla en büyük büyümeyi gösterdi.

Chevron 2012 yılında bir kez daha en aktif Panamax kiracısı oldu. Şirketin bildirilen hacmi 2011 yılına kıyasla çok değişiklik göstermedi. Bildirilen kiralama faaliyetlerinde neredeyse %50'lik bir artış görülen Shell, en sert yükselişi sergiledi. En büyük düşüşü Phillips 66'nın bildirilen hacmi yaşadı; ancak bu düşüş yalnızca 8 kiralama kadardı.

SPOT KİRALAMA FAALİYETLERİNDEKİ ARTIŞ TEŞVİK EDİCİ, ANCAK ARZDA DEVAM EDEN ARTIŞ ÜCRETLERİ DÜŞÜREBİLİR

Bildirilen spot kiralama faaliyetleri 2012 yılında 2011'e kıyasla artış gösterdi. Bu durum, küresel arz ve ham petrol taşımalarındaki artışın bir sonucu oldu. Sonuç olarak tüm büyük ham petrol tankeri segmentlerinde kiralama sayıları arttı. Ne yazık ki her segmentte spot kiralama faaliyetlerinde görülen artış, filonun büyümesini geciktirdi. 2013 yılındaki kiralama faaliyetlerinin artan talep ve ham petrol hareketleri sayesinde artmaya devam etmesi bekleniyor. Ancak, OPEC'in fazla üretim faaliyetleri, 2013 yılının 2. çeyreği boyunca mevsimsel durgunluk nedeniyle VLCC talebi üzerinde tehdit teşkil edebilir. 2013 yılının başlarına ertelenen 2012 teslimatlarının da itici gücüyle, ham petrol tankeri piyasası baskı altında kalabilir.