

SINGLED OUT

The eventual fate of the single-hull tanker fleet is clear: these vessels must exit the market by 2015 or when they reach 25 years of age. However, with that date still several years off, the intermediate outlook for this fleet remains fairly uncertain. The recent spill off the coast of South Korea has prompted concerns that the phase-out schedule will rapidly accelerate. Although many companies have sworn off the use of non-double hull tonnage, single hull vessels are still finding a home. The chart below shows the historical reported spot fixtures for non-double hull VLCCs worldwide. The number of non-double hull fixtures has remained relatively steady for the past couple of years and represent 38% of total reported spot fixture volume in 2007.

As the non-double hull market has been a sizeable percentage of the total spot market, it would seem that policy changes with regard to non-double hull tankers in 2008 could have widespread implications across the market. Although an accelerated phase-out of non-double hulls seems as though it would particularly affect the supply side of the equation, the repercussions could be smaller than anticipated.

TRADING TODAY

The chart below shows the fleet profile for VLCCs by hull type. Out of a fleet of approximately 500 vessels trading today, 28% are non-double hull. It is important to keep in mind, however, that older vessels contribute lesser actual capacity to the overall fleet for a few different reasons.

TEK CİDARLI TANKERLER

Tek cidarlı tanker filosunun akıbeti belli: bu gemilerin 2015 yılında veya 25 yaşından sonra piyasadan çıkması gerekiyor. Bununla birlikte, bu filonun orta vadede görünümü hala oldukça belirsiz. Güney Kore kıyılarında yakın bir zamanda meydana gelen petrol döküntüsü olayı, tek cidarlı tankerlerin devreden çıkarılması sürecini hızlandıracak. Birçok şirket çift cidarlı olmayan tankerlerin kullanımına son verse de, tek cidarlı gemiler hala rağbet görüyor. Aşağıdaki grafik çift cidarlı olmayan VLCC'lerin dünya çapında spot piyasada bildirilen kiralama durumunu gösteriyor. Tek cidarlı tanker kiralamaları geçtiğimiz birkaç yıldır nispeten istikrarını korudu ve 2007 yılında bildirilen toplam spot kiralama hacminin yaklaşık yüzde 38'ini temsil ediyor.

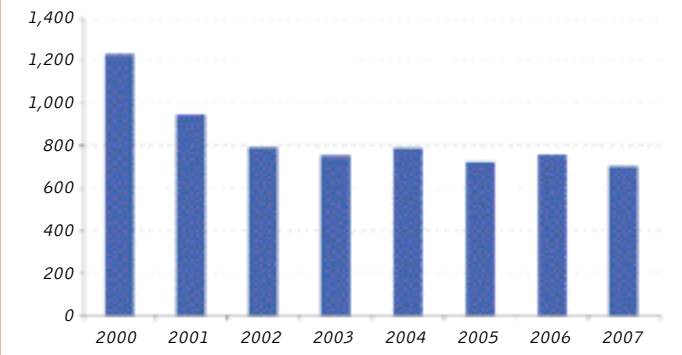
Tek cidarlı tanker piyasası, spot piyasanın toplamının büyükçe bir kısmına karşılık gelirken, çift cidarlı olmayan tankerlerle ilgili 2008 yılında meydana gelen politika değişikliklerinin piyasada yaygın etkileri olabilir. Tek cidarlı tankerlerin devreden çıkması sürecinin hızlanmasının özellikle denklemin arz tarafını olumsuz etkileyecek gibi görünmesine rağmen, sonuçlar tahmin edilenden daha küçük olabilir.

GÜNÜMÜZDE TİCARET

Aşağıdaki grafik, tekne tiplerine göre VLCC filo profilini gösteriyor. Bugün faaliyet gösteren yaklaşık 500 gemilik filonun %28'i tek cidarlı. Bununla birlikte, daha eski gemilerin birkaç farklı nedenden dolayı genel olarak filonun gerçek kapasitesine daha az katkıda bulunduğunu unutmamak önemli.

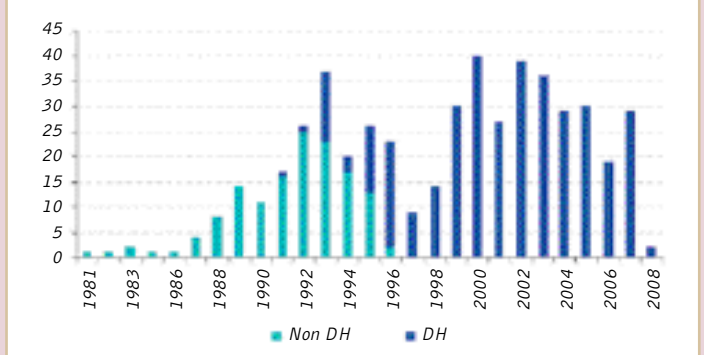
NON-DOUBLE HULL VLCC REPORTED SPOT FIXTURES

ÇİFT CİDARLI OLMAYAN VLCC SPOT KİRALAMALARI



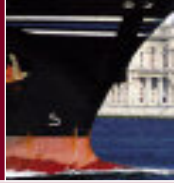
VLCC FLEET HULL PROFILE

VLCC FİLO TEKNE PROFİLİ



Source // Kaynak: POTEN & PARTNERS

COURSE OF THE MARITIME MARKETS DENİZCİLİK PİYASALARININ ROTASI



The chart below shows the average deadweight of the VLCC fleet based on build year. Over time, the average size of these vessels has increased quite considerably.

APPLES TO APPLES

Aside from the smaller cargo-carrying capacity, non-double hull VLCCs are generally slower, and are fixed less frequently, than their modern counterparts. This suggests that for the most part, the market has already begun to commercially phase-out these older vessels in favor of more modern ships.

When adjusted for key operational factors, the fleet of non-double hull vessels is effectively smaller than the number of ships would suggest. Although some have predicted that accelerated removals could cancel out the impacts of a sizeable orderbook, there is reason to believe that this may not be the case. With about 46 vessels still to deliver in 2008 and with nearly 60 to deliver in 2009, it seems that the vessels exiting the fleet could be replaced quite quickly by larger, faster modern vessels.

SUPREMEY SAFE SAILING

The Alaskan crude oil spill in 1989 that spawned the era of double-hulled tankers has also embroiled ExxonMobil in legal entanglements that continue to this day. Now, like a sense of anxiousness carried by a thick fog, the tanker industry world-wide uneasily awaits the U.S. Supreme Court's judgment

Aşağıdaki grafik de, inşa yılına göre VLCC filosunun ortalama dedeyt kapasitesini gösteriyor. Zaman içerisinde bu gemilerin ortalama boyutu oldukça büyüdü.

DENGELENME

Düşük yük taşıma kapasitesinden başka, çift cidarlı olmayan VLCC'ler genelde daha yavaş ve bu yüzden de modern kardeşlerinden daha az oranda kiralanıyor. Bu durum esas olarak piyasanın bu eski gemileri modern gemiler lehine olacak şekilde ticari olarak devreden çıkarmaya başladığını gösteriyor.

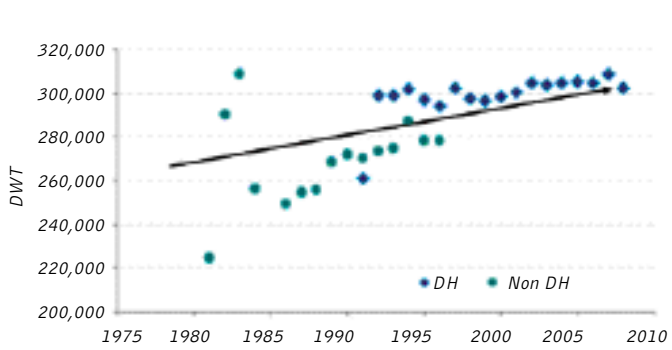
Önemli işletme faktörlerine ayarlandığında, çift cidarlı olmayan gemi filosu, gemi sayısının verdiği izlenimden farklı olarak çok daha küçük. Bazıları devreden çıkarma sürecinin hızlanmasının oldukça büyük sipariş defterinin etkilerini dengeleyeceğini öngörmüş olsa da, durumun böyle olmayabileceğine inanmak için yeterli sebep bulunuyor. 2008 yılında teslim edilecek yaklaşık 46 gemi ve 2009 yılında teslim edilecek neredeyse 60 gemiyle birlikte, filodan çıkan gemilerin yeri, daha büyük ve daha hızlı modern gemilerce hızla doldurulacak görünüyor.

SON DERECE GÜVENLİ SEYİR

1989 yılında Alaska'da meydana gelen ve çift cidarlı tankerler çağını başlatan ham petrol dökülme olayı aynı zamanda ExxonMobil'i günümüze kadar süren hukuki sorunlarla karşı karşıya bıraktı. Bugün, kesif bir sisin taşıdığı bir endişe hissi gibi, dünya tanker sektörü ABD Yüksek Mahkemesinin bu trajik petrol dökülme olayı ile il-

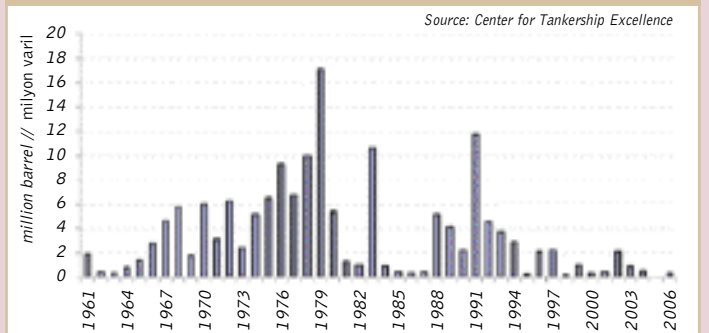
AVERAGE SIZE BY BUILD YEAR

İNŞA YILINA GÖRE ORTALAMA BOYUT.



OIL SPILLED BY TANKERS

TANKERLERİN SEBEP OLDUĞU PETROL DÖKÜNTÜSÜ OYLARI



Source // Kaynak: POTEN & PARTNERS

COURSE OF THE MARITIME MARKETS

DENİZCİLİK PİYASALARININ ROTASI

of whether or not punitive damages are warranted for this tragic spill of oil.

Over the nearly two decades since that incident, the fleet of vessels transporting the crude oil and other petroleum stocks that the world needs has dramatically embraced the use of double hulls. Combined with other equipment and procedural changes, the fleet overall - as highlighted by the chart - appears to spill less oil during mishaps.

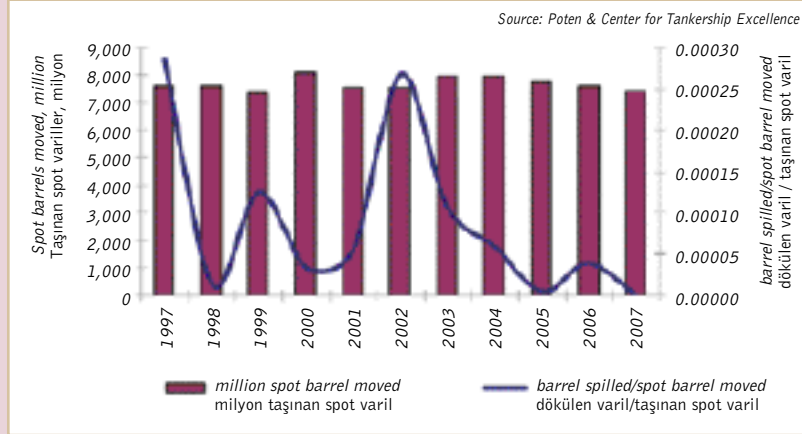
The development of refined product and crude oil trade has also spurred the overall growth in tanker trades. As the outlook for the world's oil demand grows relentlessly, the portion of this oil requiring water-borne transportation grows, too. Even as the quantity of oil moving in tankers increases, however, less is being spilled. The chart below supports this observation by comparing barrels spilled with the reported spot barrels of oil moved. Since Poten's reported spot fixture database represents just a sampling of the oil that is actually moved in vessels, the true ratio of barrels spilled per barrel moved is in reality smaller than that shown below.

While oil companies and ship owners have a large on-board-thevessel responsibility from both a financial and human perspective, the industry deserves much credit for voyages and trades that are safely concluded on a daily basis.

The costs incurred by the tanker industry in trying to achieve zero quantities of oil spilled are daunting. So too, however, are the costs of being responsible for cleaning up any oil spilled. With the spectre of untold monetary punitive damages haunting any event spilling oil on the water, exceedingly careful and responsible tanker owners and charters will undoubtedly continue to strive for perfection.

REPORTED SPOT BARRELS OF OIL MOVED VS BARRELS OF OIL SPILLED

BİLDİRİLEN SPOT VARİL TAŞIMALARINA KARŞI DÖKÜLEN PETROL



gili olarak cezalandırıcı tazminat kararı verip vermeyeceğini tedirgin bir şekilde bekliyor.

Bu olayın meydana geldiği tarihten bu yana geçen yaklaşık 20 yıllık süreç boyunca dünyanın ihtiyaç duyduğu ham petrol ve diğer petrol ürünlerini taşıyan gemi filosu, çift cidarlı gemi kullanımını dramatik bir şekilde benimsedi. Diğer ekipman ve prosedürel değişikliklerle birlikte, genel olarak filonun, grafikte de görüle-

bileceği üzere, kaza olaylarında daha az petrol dökülmesine neden olduğu görülüyor.

Rafine ürün ve ham petrol ticaretinin gelişimi tanker ticaretindeki genel büyümeyi hızlandırdı. Dünya petrol talebi durmaksızın büyüyor, bu petrolün deniz nakliyesini gerektiren kısmı da büyüyor. Ancak tankerlerle taşınan petrol miktarı artarken, daha az dökülme olayı yaşanıyor. Taşınan spot petrolerde görülen dökülme olaylarını karşılaştıran aşağıdaki tablo da bu gözlemi destekliyor. Poten'in bildirilen spot kiralama veritabanı, gemilerde gerçekte taşınan petrolerin yalnızca bir kısmını kapsıyor. Varil başına meydana gelen gerçek döküme olayı aslında aşağıda gösterilenden daha küçük.

Petrol şirketleri ve armatörler hem finansal hem de insan açılarından büyük bir gemi sorumluluğuna sahipken, sektör günlük bazda güvenli bir şekilde gerçekleştirilen seferler için çok daha fazla itibarı hak ediyor.

Tanker sektörünün petrol döküntü miktarını sıfıra indirmeye yönelik çabalarının maliyeti olağanüstü seviyelerde. Ancak dökülen petrolü temizleme sorumluluğunun da maliyeti aynı şekilde çok yüksek. Her petrol döküntüsü olayının karşı karşıya olduğu henüz açıklanmamış maddi cezanın hayaletiyle, son derece dikkatli ve sorumlu tanker sahipleri ve kiracıları şüphesiz kusursuzluğa ulaşma çabalarına devam edecek.

Source // Kaynak: POTEN & PARTNERS