



WORLD SUGAR MARKET

DÜNYA ŞEKER PİYASASI

SERGEY GUDOSHNIKOV

Sugar is produced in more than 120 countries. Annually about 50 million tonnes appear in the channels of the international sugar trade.

Şeker 120'den fazla ülkede üretilen bir ürün. Yılda yaklaşık 50 milyon ton şeker, uluslararası ticaret kanallarında taşınıyor.

Among agricultural crops sugar cane has probably the widest geographical distribution. With some exceptions, sugar cane is grown satisfactorily in areas located within latitudes 30° North and 30° South of the equator. Northern Uruguay (31° S) is the Southernmost point and the south of Spain (36° N) is the Northernmost point in the world where sugar cane is commercially grown. Sugar beet is limited exclusively to the temperate climatic zones, but is grown over large areas in various parts of the world. As a result, sugar is produced in more than 120 countries. However, more than 50 countries are fully dependent on imports, less than 50 countries are able to cover their demand by domestic production, while about 70 producing countries have to import sugar in order to meet internal demand. Therefore, annually about 50 million tonnes appear in the channels of the international sugar trade.

There are two main types of sugar - raw sugar, which requires further refining and is normally transported in bulk, and white sugar, which is ready for human consumption and normally shipped in bags.

Sugar transportation can be made in a number of ways including sea, land and air transportation. The largest movements of the international sugar trade are by sea and by land. Rail and lorry transport can be used for cross-border deliveries and shipments to

Tarımsal ürünler arasında, şeker kamışı belki de en yaygın coğrafi dağıtıma sahip ürün. Bazı istisnalar haricinde şeker kamışı, ekvatorun 30° Kuzey ve 30° Güney enlemleri içinde yer alan bölgelerde tatmin edici bir şekilde yetiştiriliyor. Dünyada şeker kamışının ticari olarak üretildiği bölgenin en güneyi Kuzey Uruguay (31° Güney), en kuzeyi ise İspanya'nın güneyi (36° Kuzey). Şeker pancarının üretimi ise özellikle ılıman iklime sahip bölgelerle sınırlı, ancak dünyanın birçok yerinde büyük alanlarda yetiştiriliyor. Sonuç olarak şeker 120'den fazla ülkede üretilen bir ürün. Bununla birlikte 50'den fazla ülke tamamen ithalata bağımlı ve 50'den az ülke de kendi şeker talebini yerel üretimden karşılayabiliyor. Diğer yandan yaklaşık 70 üretici ülke, iç talebi karşılamak için şeker ithal etmek zorunda. Bu nedenle yılda yaklaşık 50 milyon ton şeker, uluslararası ticaret kanallarında taşınıyor.

İki ana şeker tipi bulunuyor. Bunlardan ham şekerin ilave işlemden geçirilmesi gerekiyor ve normalde dökme yük olarak taşınıyor. Beyaz şeker ise insan tüketimine hazır olan tip ve çuvalar içinde taşınıyor.

Şeker taşımacılığı deniz, kara ve hava nakliyesi olmak üzere birçok şekilde gerçekleştirilebiliyor. Uluslararası şeker ticaretinde büyük miktarlarda taşıma, deniz ve karayoluyla yapılıyor. Demiryolu ve tır taşımacılığı da sınır ötesi teslimatlar ve denize kıyısı olmayan ülkelere nakliye amacıyla kullanılabilir. Ancak şeker teslimatlarının en



land-locked countries, but still the bulk of sugar deliveries is via seaborne trade. In the case of raw sugar, practically all exports (27.3 million tonnes in 2006) are delivered by sea. Although a significant part of white sugar exports is estimated to be moved by land transport (according to our estimates, in 2006 white sugar exports using lorries and railways reached 6.9 million tonnes), about 15.5 million tonnes of white sugar belong to the seaborne trade. Hence, the annual sugar seaborne trade volume can be estimated at about 42-43 million tonnes or more than 85% of the total sugar trade.

THE MARKET PLACE OVERVIEW

The first decade of the third millennium demonstrates stable growth of sugar consumption at an average level of about 2.5% a year, meaning the relentless increase in the global sugar use, currently by about 4 million tonnes a year. As a result world consumption of the sweetener is expected to reach 159 million tonnes in 2007/08.

Although strictly speaking sugar is a chemical product, it can be only processed from sugar cane and sugar beet, which makes it an agricultural product. Even with technological advances in field practices, unfavourable weather can still severely impact production even in the most efficient industries. As a result, sugar production is dependent on a single short-term key driver - the weather. The weather explains why in contrast to a stable growth of consumption, the level of world production remains rather volatile and may fluctuate globally from season to season by several million tonnes. In 2004/06 there was a global deficit in excess of 6 million tonnes, two seasons later there was a global surplus of more than 10 million tonnes. Next season a global deficit of 2 to 3 million tonnes is widely expected. Drastic changes in supply/demand situation explain the volatility of world market prices. Sugar is believed to be the most volatile soft commodity.

Meantime, the volume of international trade tends to increase. Total exports grew from less than 37 million tonnes in 2000 to nearly 50 million tonnes last year, meaning an average

büyük kısmı deniz yoluyla gerçekleştiriliyor. Ham şekerde hemen hemen ihracatın tümü (2006'da 27.3 milyon ton) deniz yoluyla yapılıyor. Beyaz şekerin önemli bir kısmının karayoluyla taşındığının tahmin edilmesine rağmen (tahminlerimize göre 2006 yılında tır ve demiryoluyla taşınan şeker ihracatları 6.9 milyon tona ulaştı), yaklaşık 15.5 milyon ton beyaz şekerin nakliyesi deniz yoluyla gerçekleştirildi. Bu nedenle deniz yoluyla yapılan yıllık şeker ticaretinin yaklaşık 42-43 milyon ton civarında olduğu tahmin edilebilir. Bu rakam da toplam şeker ticaretinin %85'inden fazlasına karşılık geliyor.

PIYASANIN GENEL GÖRÜNÜMÜ

Üçüncü bin yılın ilk 10 yılı, şeker tüketiminin yıllık ortalama yaklaşık % 2.5 gibi bir oranla istikrarlı büyümesine tanık oldu. Bu, küresel şeker tüketiminde bugün yıllık yaklaşık 4 milyon ton gibi bir düzeyde aralıksız artış olduğu anlamına geliyor. Sonuç olarak dünya tatlandırıcı tüketiminin 2007/2008 yıllarında 159 milyon tona ulaşması bekleniyor.

Kelimenin tam anlamıyla şeker kimyasal bir ürün. Yalnızca şeker kamışı veya şeker pancarından üretilebildiğinden, tarımsal bir ürün kabul ediliyor. Saha uygulamalarında meydana gelen teknolojik gelişime rağmen, elverişsiz hava koşulları en verimli sektörlerde bile üretimi ciddi bir şekilde olumsuz etkileyebiliyor. Sonuç olarak şeker üretimi tek bir kısa vadeli önemli faktöre bağlı; o da hava koşulları. Tüketimde meydana gelen istikrarlı artışa karşılık, hava koşulları nedeniyle dünya şeker üretimi son derece istikrarsız ve küresel olarak mevsimden mevsime birkaç milyon tonluk dalgalanmalar gösterebiliyor. 2004/2006 yılları arasında dünyada 6 milyon tondan fazla bir şeker açığı söz konusuydu. Ancak iki mevsim sonra 10 milyon tonun üzerinde bir fazlalık görüldü. Bir sonraki mevsimde dünyada 2-3 milyon ton gibi bir açık söz konusu olabilir. Arz/talep durumunda meydana gelen büyük değişiklikler, dünyadaki şeker fiyatlarının kararsızlığının nedenini açıklıyor. Şeker, en kararsız fiyata sahip ürün olarak kabul ediliyor.

Bu arada, uluslararası ticaret hacmi artma eğilimindedir. Toplam ihracat 2000'de 37 milyon tonun altında iken, geçtiğimiz yıl yaklaşık 50 milyon tona ulaştı. Bu da yıllık %6 gibi bir ortalama artışın sözü olduğu anlamına geliyor. Önemli bir husus da, şeker ithalatçıların şeker ko-



increase of 6% a year. Of importance, despite numerous declarations and attempts of sugar importers to increase their self-sufficiency in sugar, the level of import dependence remains high globally and keeps growing. In other words, most likely, sugar trade will keep increasing in line with consumption increases in importing countries. In broad terms, we are talking about increases of 1.5 to 2 million tonnes a year. Thus, by 2010 world sugar seaborne trade can be as high as 50 million tonnes.

Another interesting feature of world sugar market is a high level of concentration of exports. In 2006 six largest sugar exporters were responsible for more than 80% of world exports. Concentration is particularly high in the raw sugar segment of the market. There the six largest exporters supply 83% of sugar traded internationally, while the share of the six largest white sugar exporters does not exceed 75%. Brazil plays a very special role in sugar trade as a major supplier of both bulk and bagged sugar. Thus, in 2006 every second tonne of raw sugar and every fourth tonne of white sugar traded in the world market were of Brazilian origin.

nusunda kendi kendine yeterliliklerini artırma çabalarına rağmen, ithalata bağımlılık düzeyinin küresel olarak yüksek seyretmesi ve yükselmeye devam etmesi. Diğer bir deyişle şeker ticareti, ithal eden ülkelerdeki tüketim arttıkça artmaya devam edecek. Daha genel bir ifadeyle, yıllık 1.5 - 2 milyon tonluk bir artıştan bahsediyoruz. Bu nedenle 2010 itibariyle deniz yoluyla yapılan dünya şeker ticareti 50 milyon tona ulaşabilir.

Dünya şeker piyasasının başka bir ilginç özelliği de ihracatların yüksek konsantrasyon düzeyi. 2006 yılında dünyanın en büyük 6 şeker ihracatçısı, dünya toplam şeker ihracatının %80'ini gerçekleştirdi. Konsantrasyon, piyasanın ham şeker segmentinde özellikle çok yüksek. Bu segmentte dünyanın en büyük 6 ihracatçısı, uluslararası alandaki şeker ticaretinin %83'ünü gerçekleştirdi. Diğer yandan en büyük 6 beyaz şeker ihracatçısının toplam ihracatları, dünyada gerçekleştirilen ihracatların %75'ini aşmıyor. Önemli bir dökme ve torbalanmış şeker tedarikçisi olarak Brezilya, şeker ticaretinde özel bir rol oynuyor. Bu yüzden 2006 yılında dünyada ticareti yapılan ham şekerin yarısı ve beyaz şekerin dörtte biri Brezilya menşeliydi.

For the time being, Russia is the biggest destination for raw sugar but its dominance is expected to be challenged by the EU, following a drastic reform of the EU sugar regime in 2006 and gradual opening of the European market for sugar from the least developed countries under the "Everything-but-Arms" (EBA) initiative.

Rusya en büyük ham şeker ithalatçısı konumunda, ancak ülkenin bu konudaki hakimiyetini AB'ye kaptırması bekleniyor. Çünkü; Avrupa pazarı, 2006 yılında yürürlüğe giren ciddi AB şeker rejimi değişikliğini takiben ve "Silahlar Hariç Bütün Ürünler" (EBA) girişimi altında az gelişmiş ülkelere gelen şeker giderek daha fazla açılıyor.

Sugar imports are significantly less concentrated and rather dispersed. In 2006 the share of 6 largest importers in the world trade did not exceed 30% of the world total. In contrast to the exporters' camp, there is no definite and consistent leader. For the time being, Russia is the biggest destination for raw sugar but its dominance is expected to be challenged by the EU, following a drastic reform of the EU sugar regime in 2006 and gradual opening of the European market for sugar from the least developed countries under the "Everything-but-Arms" (EBA) initiative. In 2006, Pakistan was the world's largest importer of white sugar, but this year it is expected to become a net-exporter due to a good crop.

Of crucial importance, world sugar market is currently undergoing a profound structural change following the above mentioned reform of the EU sugar regime. For more than three decades, the EU was a dominant supplier of white sugar to the world market. Heavily subsidized exports from West Europe averaged about 6 million tonnes or 30% of the world white sugar supply. On 22 May 2006, following the sugar regime reform and a ruling by the WTO, the European Union cut down annual exports to the world market to about 1.4 million tonnes a year only.

Who and how is filling the vacuum left by the EU withdrawal? Here a new force has kicked in - destination refineries. As already mentioned, the world sugar market is divided into two main

Şeker ithalatları önemli oranda daha az yoğunlaşmış ve daha dağınık bir görünüm sergiliyor. 2006 yılında dünyanın en büyük 6 ithalatçısının payı, dünya toplamının %30'unu aşmıyor. İhracatçıların aksine, bu alanda kesin ve tutarlı bir lider bulunmuyor. Şimdilik Rusya en büyük ham şeker ithalatçısı konumunda, ancak ülkenin bu konudaki hakimiyetini AB'ye kaptırması bekleniyor. Çünkü; Avrupa pazarı, 2006 yılında yürürlüğe giren ciddi AB şeker rejimi değişikliğini takiben ve "Silahlar Hariç Bütün Ürünler" (EBA) girişimi altında az gelişmiş ülkelere gelen şeker giderek daha fazla açılıyor. Pakistan 2006 yılında dünyanın en büyük beyaz şeker ithalatçısıydı. Ancak bu yıl iyi bir mahsul elde edilmesiyle ihracatçı konuma gelmesi bekleniyor.

Önemli bir başka konu da; bugün dünya şeker piyasasının, yukarıda bahsedilen AB şeker rejimi düzenlemesinden sonra büyük bir yapısal değişim geçiriyor olması. 30 yıldan uzun bir süre AB dünya piyasasında önde gelen beyaz şeker tedarikçilerinden biriydi. Batı Avrupa'dan gerçekleştirilen şeker ihracatlarına büyük sübvansiyon sağlanması sayesinde, bölgeden yapılan ihracatların ortalaması yaklaşık 6 milyon tonu buluyordu. Diğer bir deyişle dünya toplam beyaz şeker arzının yüzde 30'unu oluşturuyordu. 22 Mayıs 2006 tarihinde şeker rejimi reformu ve Dünya Ticaret Örgütü'nün bir kararından sonra, Avrupa Birliği dünya piyasasına sunduğu şeker ihracatlarını yıllık 1.4 milyon tona indirdi.

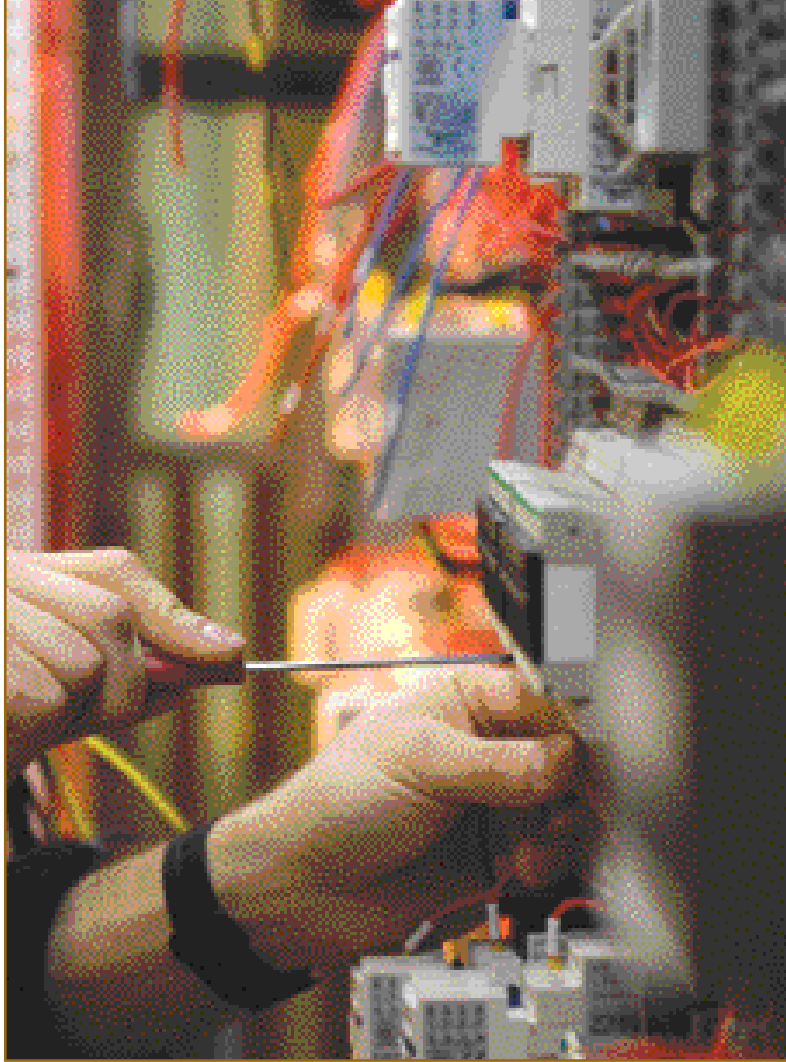
Başarı Tesadüf Değildir...

Success is not a coincidence...



Hakan Elektrik Otomasyon Schneider Elektrik partnerliğinde gemilerin internet üzerinden izlenmesini sağlayan Alarm Monitoring Sistemleri üretmektedir.

Hakan Electric & Automation manufactures Alarm Monitoring Systems that allow tracking ships over the Internet in partnership with Schneider Electric.

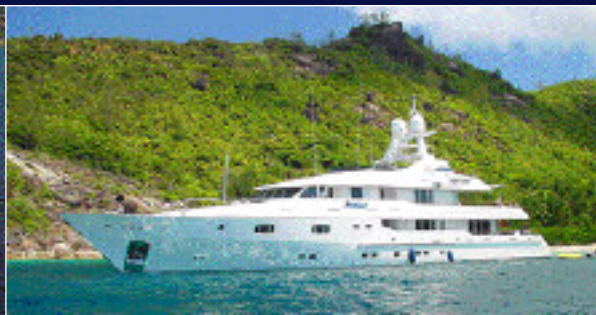


Tekneleri Ofislere Taşıdık...

Biz, 1996'dan beri deniz ve karada faaliyet gösteren, yüksek otomasyon teknolojilerini hizmet ve kaliteden ödün vermeden uygulayan; aynı zamanda nitelikli personeliyle çağı yakalayan bir firmayız.

We are a company carrying on the activities at sea and shore since 1996, applying high automation technologies without making concessions at quality and service; as well as having qualified staff.

We moved vessels into offices!





segments: white and raw sugar markets. Raw sugar requires additional purification, while white sugar is a product which can be consumed directly. Raw sugar can be refined at origin and then shipped as white sugar in break bulk or in containers, otherwise it can be shipped in bulk to the destination where it is refined for domestic use or further re-exports. In the past, most importers without domestic sugar industry imported mainly white sugar. However, growing costs of transportation of break bulk cargoes and expectations of a sharp retreat in white sugar exports with the reform of the EU sugar policy have boosted construction of large and low-cost destination refineries in the Middle East, West Africa, and several countries in Asia. The erection of the Dubai refinery in the mid-1990s proved to be a watershed. Today, Dubai is the second largest destination port for bulk sugar after Russia's Novorossiysk. Huge investment in destination refineries has been continuing. During 2006 until mid-2007 another 10 commenced operation, bringing the total global refining capacity and, hence, demand for imported raw sugar to 10.05 million tonnes a year. Destination refineries are now in operation in Algeria, Azerbaijan, Bangladesh, China, Indonesia, Iran, Nigeria, Syria, Saudi Arabia, Taiwan, and the United Arab Emirates and will reportedly start operations in the near future in Egypt, India and Israel.

MAJOR TRADE FLOWS

Taking into account greatly diversified geographical basis for both origins and destination of sugar, international sugar trade involves a huge number of various routes from the countries where sugar crops exceed domestic demand to those with sugar deficit. However, there are several major routes responsible for about three quarters of the overall global sugar turnover. Obviously, deciding whether a route is major or minor one is a rather arbitrary exercise. We have adopted 1 million tonne benchmark as a criterion. In other words, whence at the beginning of the current decade annual turnovers have been equal or in excess of 1 million tonnes, we suggest that the route is a major one. As a result, we have received eight major routes for raw sugar and four for white sugar.

For the raw sugar market the main trade flow is from Brazil to the Middle East. Not only is it currently the largest one but also the most dynamic in terms of annual growth. In 2006 Brazil shipped 5.7 million tonnes of raw sugar to the Middle East compared to 1.5 million tonnes only in 2001. Further growth can be anticipated taking into account previously discussed fast growing destination refinery business in the region. The second largest route is from Brazil to Russia's Black Sea. It has to be noted that this flow is stable if not stagnant and is expected to shrink in future, taking into account Russia's continuing march towards self-sufficiency in

AB'nin çekilmesinden sonra ortaya çıkan boşluğu kim, nasıl dolduruyor? Bu noktada yeni bir güç ortaya çıkıyor - varış noktalarındaki rafineriler. Daha önce de belirtildiği gibi, dünya şeker piyasası, beyaz ve ham şeker piyasaları olmak üzere iki ana segmente ayrılıyor. Ham şeker ilave saflaştırma işlemi gerektirirken, beyaz şeker doğrudan tüketilebilir özelliğe sahip bir ürün. Ham şeker üretildiği yerde rafine edilip beyaz şeker olarak dökme veya konteyner içerisinde taşınabileceği gibi, yerel kullanım veya yeniden ihracata yönelik olarak varış yerinde rafine edilmek üzere dökme yük olarak sevk edilebiliyor. Eskiden yerli şeker sanayisine sahip olmayan birçok ithalatçı, genel olarak beyaz şeker ithal ediyordu. Ancak dökme yük nakliye maliyetlerinin artması ve AB şeker politikası reformuyla birlikte beyaz şeker ihracatlarında sert bir azalma olması beklentisi, Ortadoğu, Batı Afrika ve Asya'daki birkaç ülkede büyük ve düşük maliyetli rafinerilerin inşasında patlama yarattı. Dubai'de 1990 yılında bir rafinerinin kurulması önemli bir olay oldu. Dubai bugün, Rusya'nın Novorossiysk limanından sonra dünyanın en büyük ikinci dökme şeker limanı haline geldi. Bu tür büyük rafineri yatırımları devam ediyor. 2006 yılından 2007 yılının ortalarına kadar 10 rafineri daha faaliyete geçti ve toplam küresel rafineri kapasitesini ve dolayısıyla ham şeker talebini yıllık 10.05 milyon tona çıkardı. Cezayir, Azerbaycan, Bangladeş, Çin, Endonezya, İran, Nijerya, Suriye, Suudi Arabistan, Tayvan ve Birleşik Arap Emirlikleri'nde faaliyet gösteren rafinerilerin yanı sıra, Mısır, Hindistan ve İsrail'de de yakın gelecekte hizmete girecek rafineriler bulunuyor.

BÜYÜK TİCARİ AKIŞLAR

Şekerin üretim ve destinasyon açılarından son derece farklı coğrafi konumlarına baktığımızda, uluslararası şeker ticaretinin, şeker üretiminin yerel talebini aştığı ülkelere şeker açığı bulunan ülkelere taşınmasında çok çeşitli yolların kullanılmasının gerektiğini görüyoruz. Ancak, dünyadaki genel şeker ticaretinin yaklaşık dörtte üçü belirli bazı yollardan gerçekleştiriliyor. Açıkta ki, bir yolun büyük veya küçük oluşuna karar vermek daha ziyade keyfi bir uygulama olacaktır. 1 milyon ton sınırını kriter olarak kabul ettiğimizde ham şeker için toplam sekiz, beyaz şeker için de dört ana yol söz konusu.

Ham şeker piyasasında ana ticaret akışı Brezilya'dan Ortadoğu'ya yönelik. Ortadoğu yalnızca en büyük değil, aynı zamanda yıllık büyüme açısından en dinamik bölgelerden biri. 2006 yılında Brezilya Ortadoğu'ya 5.7 milyon ton ham şeker sevkiyatı gerçekleştirdi. Daha 2001 yılındaki rakam 1.5 milyon ton civarındaydı. Bölgedeki şeker rafinerilerinin sayısının artmasıyla daha da fazla büyüme olacağı öngörülebilir. İkinci en büyük rota da yine Brezilya'dan Rusya'nın Karadeniz sahillerine yönelik. Rusya'nın şeker üretimi açısından kendi kendine yeterli bir ülke konumuna doğru ilerlediği gerçeği de göz önüne alındığında, bu akışın şimdilik durgun olmasa bile değişmediğine ve ileride bir daralmanın beklendiğine dikkat edilmeli.



sugar. The third largest flow is from Australia and Thailand to a string of Far Eastern importers including China, Indonesia, Japan, Malaysia and South Korea. The demand side could go up, but so far domestic industries in the region and China, in particular, have managed to increase output in order to cover growing demand for the sweetener.

Moreover, the supply side (production in Thailand and Australia) is not expected to increase significantly which results in a stagnating volume of trade along this route. There is also a significant flow from Central America to the US Gulf refineries. The US market, however, is well saturated and no increase can be realistically expected without currently unforeseen fundamental changes in the American sugar policy. By contrast, the flow of raw sugar from Brazil to West Africa is expected to grow due to fast growing demand in the region as well as expected increase in refining capacities.

Similarly, shipments of raw sugar from Southern Africa to West Europe is expected to grow due to improving access for sugar from the LDC countries to the EU markets under the EBA initiative. Finally, the flow of raw sugar from Caribbean to the FSU, the largest is the world as recently as 15 years ago, when more than 6 million tonnes of sugar a year were shipped annually by Cuba to Eastern Europe, has practically dried out in the new millennium.

As already noted, white sugar trade is significantly less concentrated and we have been able to identify only four major seaborne trade flows. Moreover, a significant part of white sugar exports is shipped by rail and lorry transport.

For white sugar market, the main trade flow until recently was from the EU to Middle East and North Africa. With a radical reduction of the EU export the amount of European sugar shipped on this route will reduce significantly. That makes the Far East intra-regional trade the largest seaborne trade, but a substantial part of it is carried out in containers. Brazil, the dominant exporter of not only raw but also white sugar after the EU withdrawal, is the origin for the remaining two major trade flows. One goes to the Middle East and North Africa and the other to West Africa. Both flows can be negatively affected by increasing refining capacities at destination and gradual replacement of white sugar imports by purchases of raw sugar.

EXPORTERS TO WATCH - BRAZIL, INDIA MIDDLE EAST DESTINATION SUGAR REFINERIES

The structural changes of the world sugar market after the reform of the EU sugar regime and mushrooming refining capacities all over the world, a further growth of import demand for raw sugar by destination refineries can be expected. The ISO

Üçüncü en büyük akış ise Avustralya ve Tayland'dan, Çin, Endonezya, Japonya, Malezya ve Güney Kore dahil Uzak Doğu ithalatçılarına yönelik. Talep tarafı daha da büyüyebilir, ancak şimdiye kadar özellikle Çin olmak üzere bölgedeki yerel sanayiler, tatlandırıcıya olan artan talebi karşılamak için kapasitelerini arttırmayı başardı.

Ayrıca, arz tarafının (Tayland ve Avustralya'daki üretim) büyük oranda artması beklenmiyor. Bu da bu güzergahtaki ticaret hacmini durgunluğa itiyor. Bunlardan başka Orta Amerika'dan ABD Körfez bölgesinde bulunan rafinerilere yönelik de dikkat çekici bir şeker akışı söz konusu. Ancak ABD piyasası iyi bir doygunluğa erişmiş durumda ve Amerika'nın şeker politikasında beklenmedik köklü değişiklikler olmadığı sürece, bir artışın beklenmesi gerçekçi olmaz. Buna karşın, Brezilya'dan Batı Afrika'ya yönelik ham şeker akışının, bölgedeki talebin artması ve rafineri kapasitelerindeki büyüme nedeniyle artması bekleniyor.

Benzer bir şekilde, Güney Afrika'dan Batı Avrupa'ya ham şeker sevkiyatlarının, az gelişmiş ülkelerden sevki edilen şekerin "Silahlar Hariç Bütün Ürünler" (EBA) girişimi altında AB piyasalarına girmesi sonucu artması bekleniyor. Son olarak Karayipler bölgesinden eski Sovyetler Birliği ülkelerine yönelik ham şeker akışı yeni bin yılda kurudu. Bu 15 yıl öncesine kadar dünyadaki en büyük akıştı ve o zaman Küba'dan Doğu Avrupa'ya yılda 6 milyon ton şeker taşınyordu.

Daha önce de belirtildiği gibi, beyaz şeker ticareti büyük oranda daha az yoğunlaşmış bir tablo sergiliyor ve deniz ticaretinde yalnızca 4 büyük rota bulunuyor. Beyaz şeker ihracatının önemli bir kısmı demiryolu ve tir nakliyesiyle gerçekleştiriliyor.

Beyaz şeker pazarında ana ticaret akışı son zamanlara kadar AB'den Ortadoğu ve Kuzey Afrika'ya yönelikti. AB'nin şeker ihracatında gerçekleştirilen radikal azaltmayla birlikte, bu güzergahta taşınan Avrupa kaynaklı şekerin miktarı büyük oranda azalacak. Bu da Uzak Doğu'nun bölge içi ticaretini dünyanın en büyük deniz ticareti haline getiriyor. Ancak bunun büyük bir kısmı konteynerlerle gerçekleştiriliyor. Yalnızca ham değil, aynı zamanda AB'nin çekilmesinden sonra beyaz şekerde de dünyanın en büyük ihracatçısı konumunda olan Brezilya, kalan iki büyük ticaret akışının kaynağını teşkil ediyor. Bunların biri Ortadoğu ve Kuzey Afrika'ya, diğeri ise Batı Afrika'ya yönelik. Her iki akış da varış noktalarındaki rafineri kapasitelerinin artmasından ve beyaz şekerin ithalatının yerini ham şekerin almasından olumsuz etkilenebilir.

DİKKAT ÇEKEN İHRACATÇILAR: BREZİLYA, HİNDİSTAN ORTADOĞU'DAKİ ŞEKER RAFİNERİLERİ

Dünya şeker piyasasında AB'nin şeker rejimi reformu ve dünyanın dört bir yanındaki şeker rafinerilerinin sayısının artması sonucu



projects that the destination refineries alone will require additional 10-11 million tonnes by 2010. How will this additional demand as well as other projected growth in imports be covered? Some part of it can be matched by increases in production and, hence, exports of a number of traditional raw sugar exporters, such as Australia, Thailand, Guatemala, South Africa or Cuba. For the time being, however, there is little evidence that production increases by these countries will be sufficient to cover all the growing demand for sugar. More probable is a continuing growth in sugar supply from Brazil. Brazil still has seemingly limitless land resources and can realistically increase sugar exports by 8-9 million tonnes in a matter of three or four seasons, even taking into account the massive use of sugar cane for ethanol rather than sugar production.

In 2007 India emerged as a large scale exporter of both raw and white sugar. Impressive export performance is likely to be repeated in the coming two seasons. Whether India can be considered a rising supplying force is still, however, an open question, bearing in mind the notorious Indian production cycle driven by both weather and domestic politics. It also remains to be seen how fast India can develop a proper export infrastructure to cope with large-scale exports of both white and raw sugar.

PROSPECTS FOR SEABORNE SUGAR TRADE IN A HIGH FREIGHT RATE ENVIRONMENT

Can high ocean freight rates impact sugar trade? There is no evidence of any direct correlation between freight rate dynamics and sugar trade in the past. Sugar consumption is generally not price elastic. This can be explained by the fact that the majority of domestic markets all over the world are still well insulated from the world market. For example, the current import tariff in Russia is USD220/tonne for raw sugar and USD340/tonne for white sugar. Against this level of border protection a nearly 100% increase in freight rates from Brazil, the main Russia's supplier in the course of last year, to something around USD90/tonne does not look that important.

Generally speaking, although sugar market is fully exposed to the ocean freight volatility, sugar has no impact on freight rates at all. Unfortunately, sugar has not been and most probably will never be a major bulk cargo.

There are three types of vessels that are used to ship sugar: small Handysize, Handymax, and Panamax. From World War II until recently, small Handysize twin and single-deckers of 10,000 to 25,000 tonnes deadweight (dwt) were the workhorse of the sugar trade, carrying both bagged and bulk sugar. Now, however, these vessels are coming to the end of their serviceable use. Many have been scrapped and the rest are mostly over 20 years old and will

meydana gelen yapısal değişiklikler göz önünde tutulduğunda, ham şeker talebinde ilave bir artış olması beklenebilir. ISO, rafinerilerin 2010 yılı itibariyle tek başına 10-11 milyon ton ilave alım gerçekleştireceğini tahmin ediyor. Bu ilave talebin yanı sıra ithalatlarda beklenen diğer artışlar nasıl karşılanacak? Bunun bir kısmı üretim artışıyla, dolayısıyla Avustralya, Guatemala, Güney Afrika ve Küba gibi geleneksel ham şeker satıcılarının ihracatlarının artmasıyla karşılanabilir. Bununla birlikte şimdilik, bu ülkelerdeki üretim artışının yükselen şeker talebinin tamamını karşılamaya yeterli olmayabileceği söz konusu. Daha da büyük bir olasılık ise Brezilya şeker tedarikinin artmaya devam etmesi. Brezilya hala sınırsız toprak kaynaklarına sahip görünüyor ve şeker kamışının şeker üretiminden başka etanol üretiminde büyük miktarlarda kullanılmaya başlandığı hesaba katılsa bile, şeker ihracatlarını gerçekçi bir şekilde 3-4 mevsim içinde 8-9 milyon ton arttırabilir.

2007 yılında Hindistan hem ham hem de beyaz şeker ihracatında büyük bir çıkış gerçekleştirdi. Bu etkileyici ihracat performansının önümüzdeki iki mevsim daha tekrarlanması olası. Bununla birlikte Hindistan'ın yükselen bir tedarik gücü olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceği belirsiz. Zira Hindistan'ın üretim döngüsü hem hava koşulları hem de yerel siyasete bağlı. Ayrıca hem ham hem de beyaz şeker açısından büyük boyutlu ihracat hacimleriyle başa çıkacak için Hindistan'ın uygun bir ihracat altyapısını ne kadar hızlı geliştirebileceğini görmemiz gerekiyor.

YÜKSEK NAVLUN ÜCRETLERİ ORTAMINDA DENİZ YOLUYLA TAŞINAN ŞEKER TİCARETİ İLE İLGİLİ BEKLENTİLER

Yüksek okyanus navlun ücretleri şeker ticaretini etkileyebilir mi? Geçmişte navlun ücret dinamikleri ile şeker ticareti arasında doğrudan karşılıklı ilişki olduğuna dair bir delil söz konusu değil. Şeker tüketimi genelde fiyat açısından esnek değil. Bu durum, dünyanın dört bir tarafındaki yerel piyasaların büyük bir çoğunluğunun hala dünya piyasasından iyi bir şekilde izole olması gerçeğiyle açıklanabilir. Örneğin Rusya'da geçerli ithalat tarifesi ham şeker için 220 USD/ton, beyaz şeker için 340 USD/ton. Bu sınır koruma düzeyinin karşısında, geçtiğimiz yıl Rusya'nın ana tedarikçisi konumundaki Brezilya'dan yapılan yüklemelerin navlun ücretlerinin %100'lük bir artışla yaklaşık 90 USD/ton olması o kadar da önemli gözüküyor.

Genel olarak şeker piyasasının okyanus navlun ücretlerinin kararsızlığının olumsuz etkilerine tamamen açık olmasına rağmen, şekerin navlun ücretlerine neredeyse hiç etkisi yok. Ne yazık ki şeker şimdiye kadar önemli bir dökme yük olmamıştır ve bundan sonra da hiç olmayacaktır.

Şeker taşınmasında Handysize, Handymax ve Panamax olmak üzere üç tip gemi kullanılıyor. II. Dünya Savaşı'ndan son zamanlara ka-

Deniz temiz değilse arayın!
Keep the seas clean. Call for action.

7 gün, 24 saat aktif olan Acil Mavi Hattı, denizlerin kirlenmesiyle ilgili şikayetlerinizi dinleyip çözüm üretmeye hazır.

Urgent Blue Hotline: TURMEPA is at your service 24/7. Report any suspicious activity that may be harmful to the marine environment.



444 67 67

ACIL MAVİ HATTI URGENT BLUE HOTLINE



be scrapped in the near future. There is only very limited replacement for small Handysize vessels.

By contrast, availability of Handymax and Panamax bulk carriers is growing. As a result, it becomes now common for 40-50,000 tonnes of sugar to be moved by a single vessel and even Panamax vessels occasionally carry sugar.

Of importance, demand for sugar, and other minor bulk commodities, appears to be insufficient to spark sizeable investment in the rebuilding of the Handysize fleet while scrapping rates exceed new build, reducing the fleet in size. Moreover, even when new Handymax vessels become available in 2009-2010, sugar will not be able to compete with steel products, heavy lift cargoes, containers and other higher freight paying cargoes which are what these newer 28/35,000 tonne vessels will be looking for.

Thus, while sea transportation of bulk sugar is a manageable although more and more expensive exercise, white sugar shipments have become a major problem for sugar traders. Not surprisingly, we have a growing containerization in the white sugar segment of the market. Over the past few years, the international trade in white sugar has started moving from break bulk to containers. There is no international trade statistics providing data on the volume and destination of sugar shipped by containers.

However, according to the trade, currently more than 50% of seaborne white sugar trade is shipped in containers. Only in the case of Brazil where sugar deliveries in containers have recently grown by more than 250 thousand tonnes a year, from less than 200 thousand tonnes in 2002 to nearly 1 million tonnes in 2006.

In contrast to freight rates for chartered vessels, container rates have not enjoyed a bull market in the second half of the current decade. Contrary to conventional seaborne trade, container freight rates are not defined by distance as rates from Antwerp to Shanghai could be three to four times cheaper than those to Lagos or Mombassa. Container rates inside major container trade flows are significantly cheaper than conventional freight rates, and even those for relatively underdeveloped routes (in our case, West Europe-West Africa) are offering lower rates than those for break bulk. Of particular interest, last year some of raw sugar from India was reportedly shipped to Dubai in containers as well. &

dar küçük Handysize çift ve tek güverteli 10,000 - 25,000 dwt'lik gemiler şeker ticaretinin ırgatı konumunda idi. Ancak bugün bu gemiler kullanım ömürlerinin sonuna yaklaştı. Birçoğu hurdaya çıkarırken diğerleri de neredeyse 20 yaşının üzerinde ve yakın bir gelecekte onlar da hurdaya çıkacak. Küçük Handysize gemilerin yerini alacak çok sınırlı sayıda gemi bulunuyor.

Buna karşılık, Handymax ve Panamax dökme yük gemilerinin bulunabilirliği artıyor. Sonuç olarak 40-50,000 ton şekerin tek bir gemiyle taşınması oldukça yaygın bir hale geliyor, hatta Panamax gemiler de zaman zaman şeker taşımacılığında kullanılıyor.

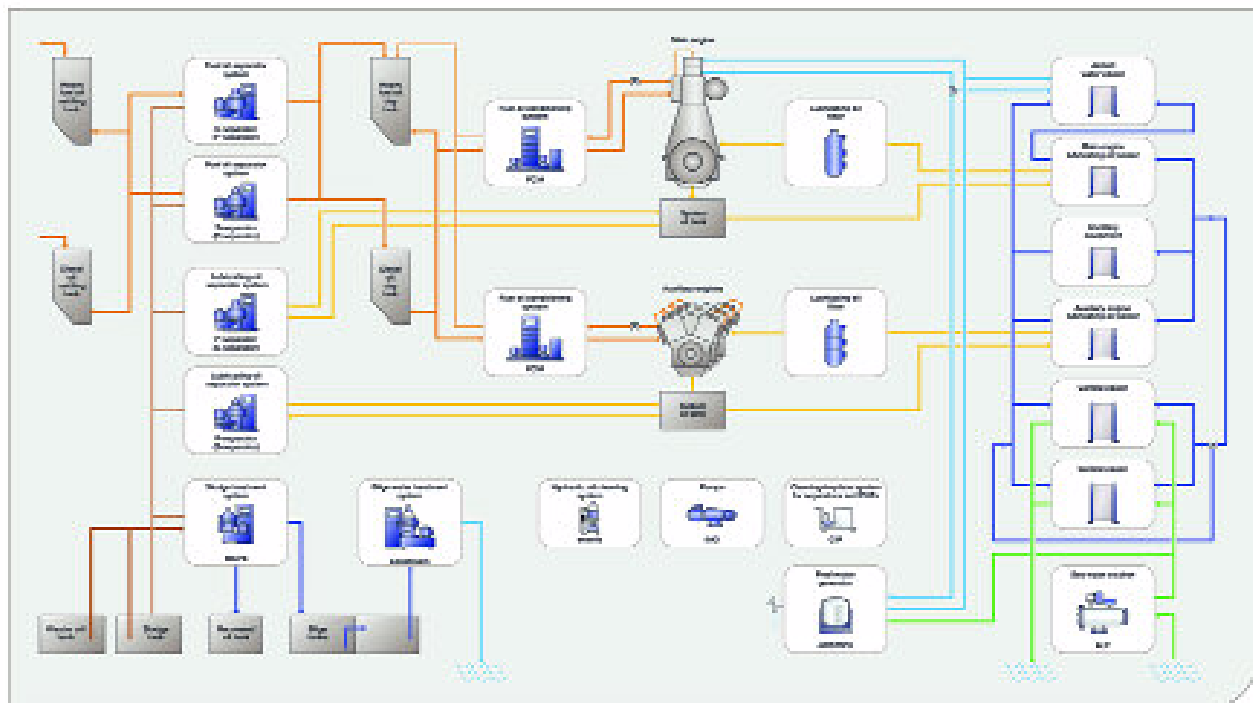
Önemli bir husus, şeker ve diğer bazı daha az öneme sahip ticari mallara olan talep, Handysize filosunun yeniden inşa edilmesi için önemli bir yatırımın yapılmasını ateşlemeye yeterli görünmüyor. Diğer yandan hurdaya çıkan gemi sayısı, yeni inşa gemilerin sayısından daha az olduğundan, filonun boyutları da küçülüyor. Ayrıca, hatta 2009-2010 yıllarında yeni Handymax gemiler faaliyete geçtiğinde bile şeker bu yeni 28/35,000 tonluk gemilerin aradığı çelik ürünleri, ağır yükler, konteynerler ve diğer yüksek navlun ücretlerinin söz konusu olduğu yüklerle rekabet edemeyecek.

Bu nedenle, dökme şekerin deniz yoluyla taşınması her geçen gün daha da pahalılaşsa da gerçekleştirilebilir bir uygulama iken, beyaz şeker nakliyeleri şeker tüccarları için önemli bir sorun haline geldi. Piyasanın beyaz şeker segmentinde konteyner kullanımının artması bu nedenle şaşırtıcı değil. Geçtiğimiz birkaç yıl içinde uluslararası beyaz şeker ticareti dökme yükten konteynere kaymaya başladı. Konteynerlerle taşınan şekerin hacmi ve destinasyonu konusunda bilgi sağlayan hiçbir uluslararası ticari istatistik bulunmuyor. Ancak yapılan ticarete göre bugün deniz yoluyla gerçekleştirilen beyaz şeker yüklemelerinin %50'den fazlası konteynerlerle yapılıyor. Yalnızca Brezilya örneğinde konteynerle taşınan şeker miktarı son zamanlarda yılda 250 bin ton artış gösterdi ve 2002 yılındaki 200 bin tondan, 2006'da yaklaşık 1 milyon tona ulaştı.

Kiralanan gemilerin navlun ücretlerinin aksine, konteyner ücretleri son 5 yılda iyi bir seyir izlemedi. Geleneksel deniz ticaretinin tersine, konteyner navlun ücretleri mesafeye göre belirlenmiyor. Zira Antwerp ile Shanghai arasındaki ücretler, Lagos veya Mombassa'ya yapılan nakliye ücretlerinden üç-dört kat daha ucuz olabilir. Büyük konteyner ticareti içinde konteyner ücretleri, geleneksel navlun ücretlerinden hatırı sayılır düzeyde daha ucuz ve hatta nispeten daha az gelişmiş güzergahlarda (bu durumda Batı Avrupa-Batı Afrika) dökme yükler için geçerli olan ücretlerden bile daha düşük ücretler teklif ediliyor. Geçtiğimiz yıl, Hindistan kaynaklı ham şekerin bir kısmının Dubai'ye konteynerle taşındığı bildirilmişti. &

Rely on one supplier in the engine room

Alfa Laval on board



Alfa Laval Diş Tic. Ltd. Şti.

Büyükdere Caddesi No:34 Çarşılar 34606 İstanbul/TÜRKİYE • Tel: +90 216 328 08 10 • Fax: +90 216 328 10 01 • E-mail: turkey@alfalaval.com • Web: www.alfalaval.com

MEDFIN LIMITED

"a Eurofin Group company"

we help you build your *future...*



- Shipping Finance
- Corporate Finance
- Financial Restructuring

- Project Finance
- Mezzanine Finance
- Private Placement of Equity

UK Office:
Suite 301 B Harbour Yard
Chelsea Harbour London SW10 0X
Tel: +44 20 77 51 55 15
Fax: +44 20 77 51 55 16
E-Mail: eurofin@eurofingroup.com

TURKEY Liaison Office:
Bağdat Caddesi, No:394/12
34740 Saadîye - İstanbul
Tel: +90 216 363 00 25
Fax: +90 216 411 44 36
E-Mail: medfin@eurofingroup.com

Athens Office:
8, Merfin Street
Athens 10671 Greece
Tel: +30 210 362 33 34
Fax: +31 210 364 03 73
E-Mail: eurofin@eurofingroup.com