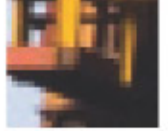


İNCELEME // STUDY

TONNAGE TRENDS OF TURKISH COAL IMPORT SHIPPING KÖMÜR İTHALAT TAŞIMALARINDA TONAJ TRENDLERİ

OKAN DURU



Capesize ve panamax parsiyelleri pazar payını büyütüyor

Market share of the capesize and panamax parcels expands.

E nerji sektörü, demir-çelik ve çimento endüstrilerinin vazgeçilmez ihtiyacı olan kömür; dünya dış ticaret taşımacılık hacminde ham petrol, petrol türevleri, demir cevheri ve hububat parsiyelleri ile birlikte ana dökme yük grubuna giren yegane ham maddelerden biri. 2003 yılı navlun fiyatlarına baktığımızda, uzakdoğu endüstriyel üretim hacmindeki ani yükselişle birlikte, gerek enerji ve gerekse demir-çelik proses malzemesi olarak kömürün, demir cevheri ile birlikte deniz taşımacılık hacminde marjinal bir yükselişi tetiklediğini ve geldiğimiz mevcut durumda yüksek seviyelerin mimarı olduğunu görüyoruz. Bu çerçevede, halen alternatifi üretilenmiş bir ana kaynak maddesi olan kömürün, önümüzdeki yüz yıllık süreçte de iktisadi ve jeopolitik önemini koruyacağına kesin gözüyle bakılıyor.

Türkiye; Avrupa-Asya bağlantı noktasında mevcut jeopolitik pozisyonunu bölgesel stresler altında sürdürürken, hammadde sürekliliği ve emniyeti açısından da büyük oranda yurtdışı bağımlılığı altındaki devletler arasında yer alıyor. Yakın dönemde Avrupa Birliği'ne katılan Rusya gibi asırlık kapalı kutu devletler bir kenara konulduğunda, Kıta Avrupası'nın yerel kömür rezervlerini büyük oranda tükettiği görülüyor. Rusya ise mevcut rezervlerinin bölgesel avantajı ile dünya kömür ticaretinde oldukça kritik bir konumda. Rusya'nın ürettiği diğer bölgesel devletler Ukrayna ve Kazakistan da benzer önemleri koruyorlar.

Dünya genelinde, kömür üretiminde iki dev olarak kabul edilen Çin ve ABD, Türkiye'nin kömür ithalatında da ciddi bir paya sahipler. Hindistan, Avustralya ve Güney Afrika ise, takip eden diğer büyük pay sahibi ihracatçı devletler. Avustralya, Queen Island ana liman bağlantı ve maden işleme sistemlerine yaptığı yatırımlarla; Venezuela ise, maden yatırımları ile mevcut kapasitesini arttırmak için çalışmalarını sürdürüyor.

Kömür ithalat kaynaklarının coğrafi dağılımı, kıta merkezli bir görüntü sergiliyor. Ancak, fiyat farkları ve kapasite yeterlilikleri Türkiye'nin, yakın rezerv kaynakları dışında, büyük oranda diğer kıta merkezlerinden de kömür ithalatına yönelmesini gerekli kılıyor. Kömürün Türkiye için önemiye, özellikle endüstri ve enerji ihtiyaçlarından kaynaklanıyor. Türkiye'nin enerji üretiminde, %28'lik payla buhar kömürü kullanımı, en kritik ihtiyaçlardan birini oluşturuyor. İkinci sırada da demir-çelik endüstrisi başta Erdemir, İsdemir ve İzmir Demir-çelik ithalat parsiyelleri ile kok kömürü, taşımacılığımızı destekliyor. Ayrıca çimento endüstrisinde fırınlama prosesinde kullanılan buhar kömürü bir diğer ithalat kalemi olarak görülüyor. Devlet Planlama Teşkilatı tahminleri ile 2010 yılı kömür ithalatımızın 47 milyon tona ulaşması bekleniyor. Rezerv kaynaklarının kıta merkezlerine dağılan coğrafik görüntüsü, bu taşımaların deniz ticaret hacminde çok ciddi bir büyümeyi beraberinde getireceği öngörüsünü de destekliyor. Bu bahisle ön-



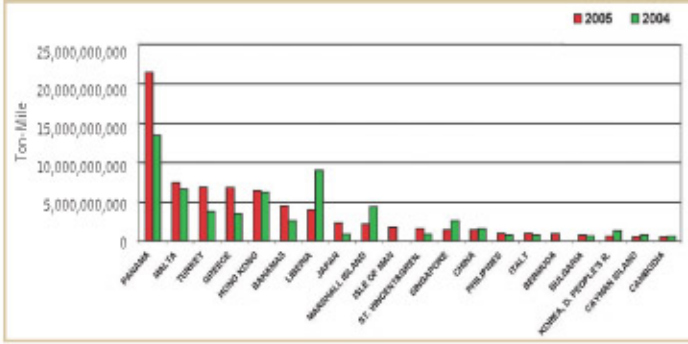
Coal, as a vital need of the energy sector and the iron-steel and cement industries, is one of the raw materials that can be included in the main bulk cargo range in the world foreign trade transportation volume together with crude oil, petroleum derivatives, iron ore and cereal parcels. When we look at the freight rates in 2003, we see that, together with the sudden rise in the Far-Eastern industrial production volume, coal triggered a marginal rise in the marine transportation together with iron ore either as energy or an iron-steel processing material, and it is observed that it has been the cause of the present high levels. Within this framework, as the main source material and not having an alternative found yet, it seems definite that coal will keep its economical and geopolitical importance for the next one hundred years period of time.

While Turkey carries on its existing geopolitical position as a connection point between Europe and Asia under the regional stresses, it also takes place among the overseas-dependent states in terms of raw material continuity and security. When the states like Russia, which has recently accessed the European Union and is a centennial closed-box, are set aside, it is seen that the continental Europe has consumed its local coal reserves to a large extent. On the other hand, with the regional advantage of its existing reserves, Russia is in a very critical position in the world coal trade. Countries like Ukraine and Kazakhstan brought into existence by the former Soviet Union also maintain their similar importance.

In the world in general, China and the USA, which are considered to be the two giants in the world production, also have a considerable share in Turkey's coal imports. And, on the

KÖMÜR DENİZ TİCARET HACMI 2004 -200 5

COAL TRADE, COMPARISON



celikle genel rakamlarla kömür ithalat taşımacılığımızı deniz ticaret hacmi ve parsiyel kümelenmeleri açısından incelemek ve sonrasında 2006 Türk ticaret filosu istatistikleri ile yaklaşık bir karşılaştırma yapmak; ülke kömür hammadde taşımacılığının ulusal filo ile karşılanabilirliği hakkında bazı değerlendirmeleri yapabilmemizi sağlayacaktır.

Türkiye Kömür İthalatında Deniz Ticaret Hacmi

2004-2006 sürecinde kömür ithalat taşımacılığımız incelendiğinde, 70 milyar ton-mil olan hacmin 76 milyar ton-mile kadar genişlediği görülüyor. Bu artış yaklaşık %8.1'lik bir orana sahip ve dikkatle planlanması gerekiyor. Her ne kadar makro ekonomik göstergelerin pozitif etkisiyle dönemsel bir talep artışı muhtemel olsa da, ithalat taşımacılığının nispeten daha stabil bir trendle yükselmeye devam edeceği kesin görünüyor.

Başta endüstriyel enerji ihtiyaçları ve inşaat sektörünün tetikleyici faktörleri ile kömür talebinin daha da güçlenmesi olası. Bu taşımalardaki filo dağılımı incelendiğinde, kritik bazı sonuçlar elde etmek mümkün. Öncelikle dünya deniz ticaret filosunda hakim durumda olan Panama bayrağı, kömür ithalat taşımacılığımızda 21 milyar ton-mil oranında deniz ticaret hacmi ile lider konumunda. Toplam taşımalardaki payı da, %19'dan %28'e ulaşmış durumda. Liberya, Malta, Marshall Island gibi diğer bazı kolay bayrak devletleri Panama'yı izliyor. Türk bayraklı filonun bu pastadaki payı ise 4 milyar ton-mil iken, yakın dönemde 7 milyar ton-mil civarına kadar artarak, ilk üç bayrak devleti arasına girdiği gözlemleniyor. Deniz ticaret hacmi rakamlarının ifade ettiği iktisadi mana, bizler için diğer bir kritik değerlendirmeyi beraberinde getiriyor. Peki bu deniz ticaret pastasının ekonomik büyüklüğü ne? Ve Türk ticaret filosu bu ekonomik büyüklükte nasıl bir rol oynuyor?

Kömür ithalat taşımacılığımızın navlun bazlı iktisadi büyüklüğünü kesin olarak hesaplayabilmek hayli zor bir iş. Bu anlamda yaklaşık ve pratik bir çözüm için, ortalama zaman esaslı kiralama gelirleri referans alınabilir. Deniz ticaret hacmini ortaya çıkartan tonaj ve tahmini sefer süreleri üzerinden yaptığımız yaklaşık ölçümlerle, ortalama bir toplam büyüklüğü ölçmek mümkündür. Böyle bir yöntemle yaptığımız analizler, Türkiye kömür ithalatı

other hand, India, Australia and South Africa follow these countries with their large shares among exporting countries. Australia and Venezuela carry on their activities to increase their existing capacities and Australia does this with investments in Queen Island main port hub and mining systems while Venezuela makes its investments in the mines.

Geographical distribution of the coal import resources exhibits a continental-centered pattern. Yet, price differences and capacity inadequacies require Turkey to largely turn to importation of coal from other continental centers, other than the closer reserve resources. The importance of the coal for Turkey is especially arises from the industrial and energy needs. In Turkey's energy production, steam coal is one of the most critical needs with a share of 28%. In the second place, the iron-steel industry, particularly with Erdemir, Isdemir and Izmir Iron-Steel importation parcels, as well as the cooking coal, support our transportation. Besides, the steam coal used in the kiln drying process in the cement industry is considered to be another importation item. Based on the forecasts of the State Planning Organization, it is expected that Turkey's coal imports will reach 47 million tons by 2010. The geographical pattern of the coal reserves distributed to continental centers supports the forecast that these transportations would bring along a significant growth in seaborne trade volumes. Within this context, first examination of Turkey's coal imports in terms of seaborne trade volume and parcel clusters and then making an approximate comparison with 2006 Turkish merchant marine statistics in general figures will enable us to make an evaluation that the country's coal raw material transportation needs can be met with the national fleet.

Seaborne Trade Volume of Turkish Coal Imports

When Turkish coal import transportation between 2004 and 2006 is examined, it can be seen that the volume expanded from 70 billion ton-miles to 76 billion ton-miles. This corresponds to a rate of approximately 8.1% and it requires planning with great care. Although a periodical demand increase is probable with the positive effect of the macro economical indicators, it is seen as definite that import transportations will continue to increase with a more stable trend. It is possible that coal demand will get stronger with the triggering factors led by industrial energy needs and the construction sector. When the distribution of fleets is examined in such transportation activities, it is possible to obtain some critical results. First of all, the Panama Flag, which is dominant in the world merchant marine, is the leader in our coal

Yerli filo yetersizliği, hammadde sürekliliğinde dışa bağımlılığı artırıyor.

Inadequacy of domestic fleet increases the overseas dependency in raw material continuity.



deniz ticaret piyasasının yıllık 60 milyon USD'lik bir iktisadi pazar yarattığını ortaya koyuyor. Bu pazardaki Türk bayraklı filonun tahmini pazar hakimiyeti ise 6 milyon USD'lik bir dilime denk geliyor. Diğer yandan, Türk armatörlerinin yabancı bayraklı filoları, bu rakamların çok daha fazla olabileceği beklentisini ortaya koyuyor. Ancak özellikle capesize (80,000+ dwt), panamax (80,000-50,000 dwt) ve handymax (50,000-30,000 dwt) parsiyellerinde yabancı armatörlerin etkin pozisyonunu göz ardı etmemek gerekiyor. Bu tonajların, kömür ithalat taşımacılığında, hacmin %80'lere varan çok büyük bir kısmını temsil ettiği düşünülürse, yerli filonun hayli zayıf kaldığı da aşikar.

Kömür İthalatında Parsiyel Trendleri

Türkiye'nin kömür ithalat taşımaları sefer miktarları bazında incelendiğinde, yakın kıta kaynaklarından yapılan çoğu koster büyüklüğündeki parsiyeller dikkati çekiyor. Diğer yandan da ilerleyen süreçte koster parsiyellerinin her geçen gün azaldığını tespit ediyoruz. Özellikle doğalgaz şebeke sistemlerine yapılan yatırımlar ve doğalgaz boru hattı projeleri ile birlikte evsel kullanımın tükenmekte olduğu, kömürün artık sadece endüstriyel bir hammadde olma pozisyonuna yerleştiği, gerek rakamlarla ve gerekse toplumsal izlenimlerimizle görülebiliyor.

2004-2005 sürecinde taşınan kömür miktarı açısından veriler incelendiğinde, başta panamax ve capesize olmak üzere, 1,000-3,000 dwt aralığındaki koster parsiyellerinin de arttığını ve diğer tüm tonajlarda düşüşlerin ya da küçük yükselişlerin hakim olduğunu grafiklerden tespit etmek mümkün.

Büyük tonajlı parsiyellerin pazar payı her geçen gün artıyor.

Market share of large tonnage parcels gradually increase.

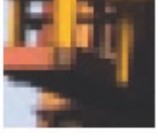
import transportations with its 21 billion ton-miles rate. And, its share in total freights rose to 28% from 19%. Panama is followed by other flag of convenience countries such as Liberia, Malta, and Marshall Island. Turkish-flagged fleet's share in this was 4 billion ton-miles and in recent periods it has reached up to 7 billion ton-miles and it is observed that it has placed itself among the first three flag states. The economical meaning of the seaborne trade volume figures brings to us another critical evaluation along with it. Well, what is the economic dimension of this seaborne trade cake? And, what kind of a role does Turkish merchant marine has in this economic magnitude?

It is a very difficult task to calculate the exact freight based economical dimension of the coal import transportation. In this sense, for an approximate and practical solution, Time Charter Rates can be taken as a reference. With the approximate measurements conducted on the tonnage and estimated voyage durations, which make the Seaborne Trade Volume come into the picture, it is possible to measure an average total size. Analysis carried out with such methodology shows that Turkey's coal import seaborne trade market created some 60 million dollars worth of annual economical market. The share of Turkish flagged fleet in this market is equivalent to a slice of 6 million dollars. On the other hand, Turkish shipowners' foreign flagged fleets create the expectation that these figures can be much higher than the one expressed here. Yet, especially in capesize (80.000+ dwt), panamax (80.000-50.000 dwt) and handymax (50.000-30.000 dwt) parcels, the efficient positions of the foreign shipowners should not be ignored. When it is considered that these tonnages represent the big part of the volume equal to 80% in coal import transportations, it is obvious that the domestic fleet is rather weak in this respect.

Parcel Trends in Coal Importations.

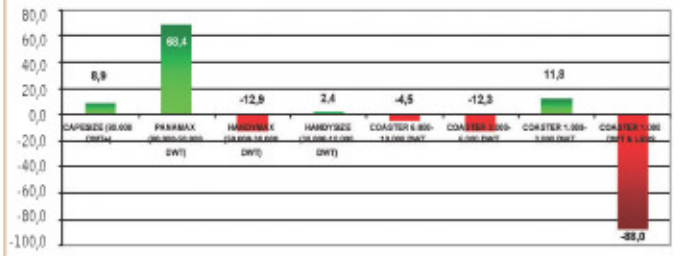
When Turkey's coal import transportations are examined in terms of voyages, parcels mostly of coaster size from near continent resources draw attention. On the other hand, in the progressing process, we see that coaster parcels gradually decrease. Especially, together with the investments made in Natural Gas network systems and Natural Gas pipeline projects, it can be seen from the figures as well as from the communal impressions that coal now proceeds to place itself in the position as only an industrial raw material, while previously it was used for residential consumption. When the relevant data are examined in view of the coal amount transported in 2004-2005, it is possible to say that the coaster parcels between the range of 1,000 and 3,000 dwt also increased, particularly in panamax and capsize ranges; and that there are drops or minor rises in all other tonnage ranges.

To examine the transportation in terms of cargo amount can be deceptive most of the time. Seaborne trade volume, which is calculated by multiplication of the amount of cargo transported and the distance, is able to give more accurate results when



KÖMÜR İTHALAT YÜK MİKTARI 2005 - 2004

COAL IMPORT CARGO VOLUME PARCEL TREND

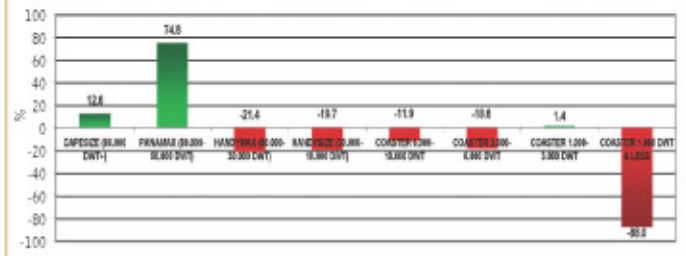


Yük miktarı açısından taşımacılığı incelemek, çoğu zaman aldatıcı olabilir. Taşınan yük miktarı ile taşıma mesafesi çarpımıyla elde edilen deniz ticaret hacmi, filo kullanımı ve karşılaştırmalı navlun büyüklüklerinin değerlendirilmesi açısından daha doğru sonuçlar verebiliyor. Nitekim, Türkiye kömür ithalatı taşımacılığı, deniz ticaret hacmi referansında incelendiğinde tablo netleşiyor. Özellikle 50,000-10,000 ton aralığındaki kömür parsiyelerinin panamax ve capesize büyüklüklerine doğru kümelendiği ortaya çıkıyor. Bu trend içerisinde %75 gibi çok ciddi bir büyüme oranıyla panamax tonajı ön plana çıkıyor. Türkiye'nin doğalgaz enerji yatırımları ve büyüyen endüstrilerin hammadde tedarik parsiyelerindeki genişleme, trendin önemli faktörleri görünümünde. İnşaat ve otomotiv gibi başlıca etken endüstrileri; Türk gemi inşa sektöründe hız kazanan yatırımlar çelik ve çimento gibi ara mal taleplerini artırıyor. İskenderun serbest bölgede büyük tonajlı gemi inşası ile gemi ana makine ve jeneratör üretimi gibi projeler, bu anlamda Türkiye'nin gelecek dönemde gemi inşa kaynaklı çelik talebinin artacağı yönünde işaretler veriyor.

Türk ticaret filosu trendlerin aksine, panamax ve capesize tonajlarında oldukça zayıf kalıyor ve yerel avantajlarını kullanamıyor. Bu tonajlarda, yerli filo neredeyse hiç varlık gösteremezken, son yıllarda panamax filo yatırımları ile %8'lik bir pazar payı yakalayabildi. Navlun türev piyasası rakamlarının aksine spot piyasada navlunlar halen oldukça yüksek seyrediyor ve bugün kömür ithalat taşımacılığının pazar büyüklüğünün 70 milyon USD'yi aştığı öngörüsü son derece gerçekçi görünüyor. Her ne kadar uzun dönemli piyasa hareketi çerçevesinde 2008-2010 periyodunda dökme yük navlunlarında düşüş olağan olsa da, bu dönemde kar marjlarının hayli yüksek seyredeceği tahmin ediliyor. Türkiye'nin panamax ve capesize filo açığı önümüzdeki dönemde 50 gemi gibi geniş bir filoya olan ihtiyacı işaret ediyor. Bugünkü yeni inşa siparişlerin teslimat tarihleri, 2010 sonrasında yükseliş trendini beklediğimiz bir döneme denk geliyor. Nitekim, son 2-3 aylık dönemde yoğun dökme yük filo siparişleri kaydediliyor. Ancak kısa vadede ithalat taşımalarımız açısından, ikinci el piyasada mevcut düşük faizlerin avantajıyla yatırımlar fizibil olabilecek. &

KÖMÜR DENİZ TİCARET HACMI 2004 -2005

COAL IMPORT SEABORNE TRADE PARCEL TREND



compared with the fleet uses and comparative freight sizes. As a matter of fact, when Turkey's coal import transportation is examined in terms of seaborne trade volume, the picture becomes clear. Especially, it becomes apparent that the coal parcels between the range of 50,000 and 10,000 cluster towards the dimensions of panamax and capesize. In this trend, panamax tonnages stand in the forefront with its serious increase rate of 75%. Turkey's Natural Gas energy investments and the expansion in raw material supply parcels of the emerging industries are in the outlook of the trend's important factors. Main factor industries such as construction and automotive; accelerating investments in Turkish shipbuilding industry increase the demands of intermediary commodities such as steel and cement. With the construction of large tonnage vessels in Iskenderun free zone and projects like ship main engine and generator (marine engines) production gives the signal of an increase in steel demand arising from Turkey's shipbuilding industry in the next period.

On the contrary of the trends, Turkish merchant marine is rather weak in panamax and capesize tonnages and it is not able to use its domestic advantages. In these tonnage ranges, the domestic fleet does not almost exist and with panamax investments implemented during recent years, it was able to achieve a market share of 8%. On the contrary of the figures of freight derivatives market, freights still proceed rather high in the spot market and the forecast that the size of the coal import transportation exceeds 70 million dollars seems extremely realistic. Although the drop in bulk cargo freights is ordinary within the framework of long-term business cycle, it is estimated that profit margins will proceed rather high in this period. Turkey's panamax and capesize fleet shortage points out that there is a need for a large fleet of 50 vessels in the coming period. The delivery dates of today's newbuilding purchases becomes equivalent to a period when we expect a rising trend after 2010. As a matter of fact, intensive bulk cargo fleet purchases have been recorded in the last 2-3 months. Yet, the investments in the second hand market (Ship Sale and Purchase Market) will be feasible with the advantage of existing low interest rates. &