

DERLEME YAZISI

**DENİZ TAŞIMACILIĞINDA KURU DÖKMİYÜK OLARAK DEMİR CEVHERİ,
KÖMÜR VE TAHİL'İN YERİ**

Lütfi YEŞİLBAĞ

Deniz Harp Okulu, Gemi İnşa Mühendisliği Bölümü, Tuzla – İSTANBUL

Geliş Tarihi: 17.05.2000

**THE PLACE OF IRON ORE, COAL AND GRAIN AS DRYBULK IN THE MARITIME
TRANSPORTATION**

SUMMARY

In the maritime transportation market, there are different types of liquid bulk initially crude oil and petroleum products that are carried in liquid bulk trade. Besides bulk and drybulk have a significant market share. Because big amount of goods can be carried to long distance with a lower freight charge for cargo in the drybulk trade, there is a great amount of demand to the maritime transportation model as a transportation alternative.

In this study, the factors that effect the supply and demand of iron ore, coal and grain that form the biggest group of bulk in the maritime drybulk transportation are brought up. It is also aimed to determine the total volume of transportation and distribution of this volume to the trade regions. Likewise the developing countries' speed of becoming industrialised and the increase of the feeling the necessity of energy, the transportation volume of iron ore and coal is expected to continue to increase in following years. Similar increase tendency is foreseen on grains due to not only the applied agricultural policies but also the rapid increase of the world's population and their easy carriability because of their dryness.

ÖZET

Deniz ulaştırma piyasasında başta ham petrol ve petrol ürünleri olmak üzere çeşitli tipte yük taşınan sıvı dökmeük ticareti yanında kuru yükler ve özellikle de kuru dökmeükler önemli bir pazar payına sahiptir. Kuru dökmeüklerin ticaretinde büyük parti mallar uzak mesafeli olarak ve düşük navlun ücretiyle taşındığından taşıma alternatiflerinden biri olarak kuru dökmeük denizyolu ulaştırma modeline büyük bir talep mevcuttur.

Bu çalışmada, denizyolu kuru dökmeük taşımacılığında en büyük yük gruplarını teşkil eden demir cevheri, kömür ve tahılın arz-talep dengesini etkileyen faktörler ile piyasadaki toplam ulaştırma hacmi belirlenerek bu hacmin ticaret bölgelerine göre dağılımları ortaya konulmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerin sanayileşme hızları ve enerji gereksinimlerinin artışı ile paralel olarak demir cevheri ve kömürün denizyolu ulaştırma hacminin önümüzdeki yıllarda artarak devam edeceği değerlendirilmektedir. Benzeri artış eğiliminin uygulanan tarımsal politikalara bağlı olmakla birlikte, dünya nüfusunun hızla artması ve kuru olmaları nedeniyle kolayca taşınabildiklerinden tahıllarda da görüleceği öngörülmektedir.

1. GİRİŞ

Denizyolu taşımacılığında kuru dökmeük olarak adlandırılan malların büyük bir bölümü, herhangi bir üretim işlemine tabi tutulmamış tarımsal ve sınai hammaddelerdir. Bunların

yanısına belirli bir üretim sürecinden geçerek değişime uğrayan, ancak henüz mamül bir ürün niteliği taşımayan bir kısım mal da kuru dökme yük kategorisine dahil edilebilmektedir. Kuru dökme yüklerin deniz yolu ile ulaşımının tercih edilmesini sağlayan en önemli faktörlerden birisi, genellikle birim değeri düşük olan bu yüklerin tek bir seferde büyük partiler halinde taşınabilmesidir. Dolayısıyla büyük hacimli taşıma nedeniyle taşıma giderleri yani navlunlar da düşük kalmaktadır. Bu kapsamda, gemi ve limanlarda bulunan elleçleme ekipmanlarının kapasitelerindeki yükselişlerle birlikte kuru dökme yük taşıyan gemiler çok daha kısa sürede yükleme-boşaltma yapmak suretiyle limanlarda daha az bekler hale gelmiştir. Böylece, özellikle uluslararası taşımalarda tren ve karayolları vasıtaları kullanıldığında sınır geçişlerinde meydana gelen zaman kayıpları da göz önüne alındığında deniz yolu kuru dökme yük taşımacılığının hızlılığı ve etkinliği büyük ölçüde ön plana çıkmaktadır. Bütün bunlara paralel olarak kuru dökme yük taşımacılığında düşük değerli homojen yükler tarifesiz olarak taşındığından armatörlerin hizmeti yükün olduğu yere kaydırma elastikiyeti mevcuttur. Ayrıca kuru dökme yük gemileri, değişken piyasa koşulları nedeniyle belirli hatlarda sürekli yük bulabilme özelliğine sahip olmadıklarından talep değişimlerine dayalı olarak ekonomik riskler taşımakta ve bir nevi yük sürekli olarak kovalanmaktadır.

2. TOPLAM KURU DÖKME YÜKLER DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞI

Dünya kuru dökme yük deniz yolu ulaştırma piyasasına konu olan mallar temel ve ikincil dökme yükler olmak üzere iki temel grupta toplanmaktadır. Temel dökme yükler, dünya kuru dökme yük talebinin yaklaşık 3/4'lük bir kısmını kapsamakta olup şu yük gruplarından meydana gelmektedir:

- Demir cevheri
- Kömür
- Tahıl
- Boksit-Alümina
- Fosfat kayası

İkincil veya küçük dökme yükler olarak tanımlanan yükler ise yukarıda belirlenen beş temel yük grubunun dışında kalan demir ve çelik ürünleri (pik demir dahil), orman ürünleri, suni gübre, çimento, hurda demir, manganez cevheri, kuartz tuzu, sülfür, şeker, kireç taşı, alçı taşı, tuz, petrol koku, küspe ve potas gibi yüklerden oluşmaktadır.

Temel dökme yükleri incelemeye geçmeden önce, bu yüklerin dünya deniz yolu ticaretindeki yerine Tablo 1 ve 2 aracılığıyla bakıldığında, oldukça büyük boyutlu bir taşıma hacminin söz konusu olduğu dikkati çekmektedir. Dolayısıyla demir cevheri, kömür ve tahılın temel kuru dökme yükler deniz yolu ticaret hacmindeki oranı yıllara göre küçük değişiklikler göstermekle birlikte ortalama %57 civarındadır.

Tablo 1. Temel ve toplam kuru dökme yüklerin deniz yolu ticaret hacmi (% ve milyon ton) [1, 2]

Yıllar	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Demir Cevheri	22.4	20.9	22.0	23.2	22.9	22.1	23.5	22.8
Kömür	23.1	23.2	22.8	23.2	24.1	24.6	25.2	25.3
Tahıl (%)	12.5	13.0	12.0	11.1	11.2	10.9	11.1	10.3
Toplam kuru dökme yükler (milyon ton)	1594.6	1593.6	1604.4	1644.7	1751	1762.7	1822.2	1837.1

Tablo 2. Temel kuru dökmeüklerin denizyolu ticaret hacmi (milyar ton.mil) [3]

Yıllar	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Demir cevheri	2008	1896	2001	2165	2287	2227	2444	2430
Kömür	1999	2001	1949	2014	2176	2217	2332	2215
Tahıl	1069	1091	1038	992	1160	1126	1169	1050

Temel kuru dökmeüklerin denizyolu ticaret hacmi ton yerine tonxmil bazı esas alınarak incelendiğinde, denizyolu ticaret hacmindeki artış veya azalış eğilimlerinin direkt olarak hissedilmediği görülmektedir. Bu farklılığın temel nedeni ise, kuru dökmeük taşımacılığının önemli ölçüde uzak mesafeli taşımalarından oluşmasıdır.

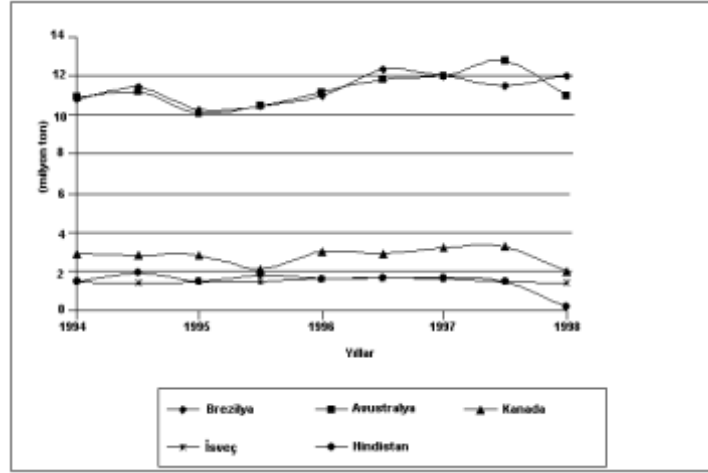
Demir cevheri, kömür ve tahıl dışında kalan ve kuru dökmeük denizyolu taşımacılığına konu olan boksit-alümina ve fosfat kayası ise yılda ortalama 77 milyon tonluk bir taşıma hacmi ile toplam kuru dökmeükler denizyolu ticaret hacmi içerisinde %4.5'lik bir oran teşkil etmektedir.

3. DEMİR CEVHERİ DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

Demir dünyada en çok kullanılan metallerden biri olup, uluslararası deniz ticaretinde, taşıma miktarı olarak petrolden sonra ikinci önemli yükürdür. Bilindiği gibi demirin işlenmesiyle elde edilen çelik ağır sanayinin temel maddelerinden biridir ve üretilen demir cevherinin %95'i çelik üretiminde kullanılmaktadır. Dünya demir cevheri üretiminin oldukça önemli bir bölümü olan %40'ı uluslararası ticarete konu olmakta, diğer bir deyişle dünya demir cevheri tüketiminin yaklaşık % 40'ı ithalat yoluyla karşılanmaktadır [1]. Bu ticaretin %90'ı ise deniz yolu ile yapılmaktadır.

Dünya çelik üretim miktarları çok büyük rakamlardan oluşsa da; demir cevheri alıcı sayısı, çeşitli ülkelerde oluşmuş birtakım ortak satın alma düzenlemeleri sayesinde oldukça az ve sınırlıdır. Örneğin Japonya'da ithalat sadece bu konuda ihtisaslaşmış bir kaç firma tarafından yapılmakta olup aynı tür uygulama Almanya, İngiltere, Fransa, İtalya ve Benelüks ülkeleri için de geçerlidir.

Geçmişte Japonya haricindeki bir çok çelik şirketi kendi demir madenlerini işletmekteydi. Ancak artan tüketim oranı nedeniyle çelik şirketleri kendi aralarında ortaklıklar oluşturarak ve demir cevheri üreticileri ile 5 yıldan 20 yıla kadar değişen sürelerle sözleşmeler yaparak üretimlerini arttırmışlardır. Günümüzde gerçek anlamda serbest demir ticareti, dünya üretiminin sadece 1/3'ünü oluşturmakta ve geri kalan kısmı bahsedilen özel pazarlama düzenlemeleri yoluyla karşılanmaktadır [4]. Demir cevherinin dünyadaki en büyük ihracatçıları Avustralya, Brezilya, Kanada, İsveç ve Hindistan olup bunlardan sadece Avustralya ve Brezilya'nın ihracat toplamı yıllık ortalama 24 milyon tondur (Şekil 1).



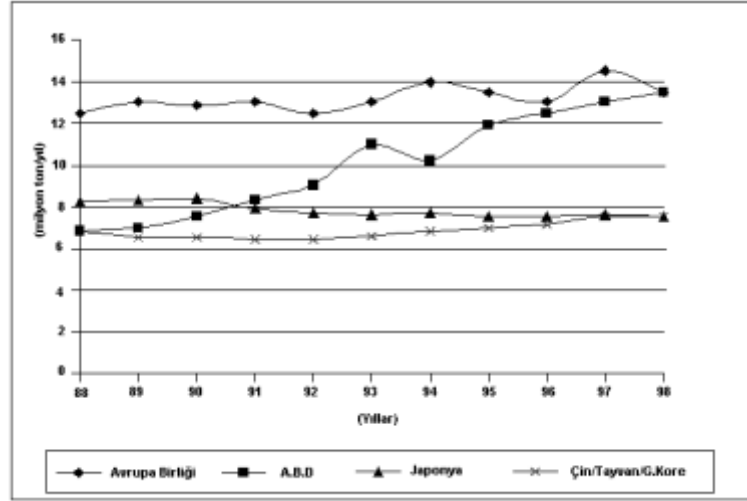
Şekil 1. Belli başlı ülkelerin demir cevheri ihracat miktarları (milyon ton/yıl) [5]

Demir cevheri denizyolu ticaretinin ithalat ve ihracat yapısı taşıma bölgeleri bazında Tablo 3 vasıtasıyla incelendiğinde, AB'ne üye ülkeler ve Japonya (ki bunların toplam ithalattaki oranı %70 civarındadır) dışında Güney Kore, ABD, Doğu Avrupa Ülkeleri, Çin ve Tayvan'ın önemli ithalatçı ülkeler olduğu görülmektedir. Günümüzde yıllık ortalama olarak AB üyesi ülkeler 128, Japonya 120 ve Güney Kore 39 milyon ton demir cevheri ithal etmektedir [6]. İhracat bölgelerinde ise, özellikle Güney Amerika-Batı Avrupa hattı ile Okyanusya-Uzakdoğu hatları yoğunlukları ve uzak mesafeli oluşları ile ilgi çekicidir.

Tablo 3. Demir cevheri denizyolu ticaretinin bölgelere göre dağılımı (%) [2]

İthalat Bölgeleri		İhracat Bölgeleri	
AB Ülkeleri	36	İskandinavya	7
Diğer Batı Avrupa Ülkeleri	4	Batı Afrika	6.5
Doğu Avrupa Ülkeleri	2	Güneydoğu Afrika	7
A.B.D	6	Kuzey Amerika	6.5
Japonya	34	Güney Amerika-Atlantika	32
Diğer G.doğu Asya Ülkeleri	16	Güney Amerika-Pasifik	5
Diğer	4	Okyanusya	28
		Güneydoğu Asya Ülkeleri	7
		Diğer	1
Toplam	100	Toplam	100

Demir cevherinin işlenmesiyle elde edilen ve ağır sanayinin temel girdisi olan çeliğe olan talep incelendiğinde ise, bu talebin dünyadaki genel ekonomik gelişmelerden doğrudan etkilendiğini söylemek mümkündür. Gerek sanayileşmiş ve gerekse de sanayileşmekte olan ülkeler açısından oldukça önemli bir mal olan çeliğin ticareti, dünya ekonomisinin 1984 yılından itibaren canlanma dönemine girmesiyle beraber büyük bir talep hacmi doğurmuş olup halen AB ülkeleri, A.B.D., Japonya ve Çin / Güney Kore / Tayvan üçlüsü dünyanın en büyük ham çelik üreticisi ülkeleridir (Şekil 2).



Şekil 2. Ham çelik üretim miktarları (milyon ton / yıl) [7]

Çelik tüketiminde ise özellikle NAFTA ve Avrupa Birliği üyesi ülkeler ile Çin ve Japonya'nın başı çektiği görülmektedir (Tablo 4). Bu dört grup ülkenin çelik tüketim miktarları dünya yıllık çelik tüketiminin ortalama %65 'ini oluşturmaktadır. Ayrıca başta Birleşik Devletler Topluluğu (BDT) üyesi ülkeler olmak üzere gelişmekte olan ve yeni gelişmiş ülkelerdeki ağır sanayi yatırımları ile hızlı büyüme oranları paralelinde bu ülkelerin de çelik tüketiminde ön sıralarda yer almaları ilgi çekici olup, önümüzdeki yıllarda bu eğilimin artarak devam etmesi beklenmektedir.

Tablo 4. Çelik tüketim miktarları (milyon ton) [8]

Ülke	1997	1998
NAFTA üyesi ülkeler	137.3	142.7
AB üyesi ülkeler	128.7	136.2
Çin	103.5	107.3
Japonya	82.1	72.3
BDT üyesi ülkeler	30.0	30.4
Hindistan	28.4	27.8
Malezya	23.3	24.9
İndonezya	21.6	20.3
İran	12.8	11.6
G.Afrika Cum.	7.2	7.1
Avustralya	5.1	5.1
Arjantin	3.6	3.4
Peru	1.8	1.7
Diğer Ülkeler	113.1	99.1
Toplam	698.5	689.9

4. KÖMÜR DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

20. yüzyılın başına kadar sanayileşmiş ülkelerin en önemli enerji kaynağı olan kömür,

önemini 1960'lı yıllara kadar sürdürmüş olup, bu yıllarda toplam enerjinin %60'ı kömürden elde edilir hale gelmiştir. Sonraları petrolün çok ucuza mal olmasıyla 1974 yılında kömürün enerji üretimindeki katkı payı gerilemiş, fakat daha sonrası yaşanan petrol krizi ile kullanım oranı yeniden artış eğilimine girmiştir .

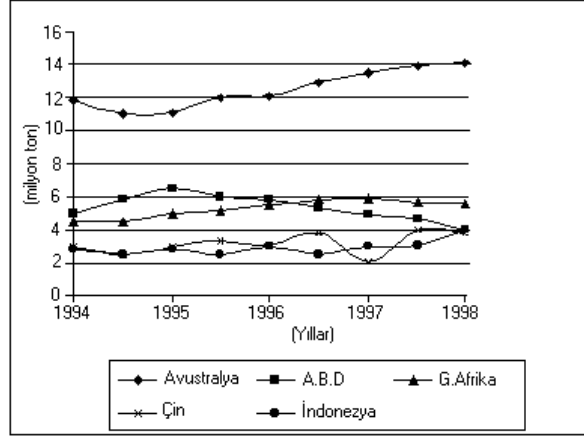
Günümüzde kömür üretim ve ticareti önemini korumakta olup, gelecekte de bu gelişimin sürmesi beklenmektedir. Bunun başlıca nedeni, dünyadaki nüfus artışı ile paralel olarak enerji gereksinmesinin artmasıdır. Önümüzdeki yıllarda, özellikle gelişmekte olan ülkelerin kalkınma hızlarındaki artışla doğru orantılı olarak enerji tüketiminde ve dolayısıyla kömür talebinde önemli artışlar beklenmektedir. Zira, pek çok ülkede elektrik üretim teknolojisinde kömüre dönüşüm hızlanmış ve bu da kömürün denizyolu taşımacılığında önemli bir yük haline gelmesine sebep olmuştur [9].

Dünya kömür ihracatının yaklaşık olarak %80'i çelik fabrikalarında tüketildiğinden kömür ticareti, demir cevherinin ticari yapısı ile karakteristik olarak paralellik göstermektedir [4]. Bu nedenle kömür ticaretindeki coğrafi yoğunluk, demir cevheri ticareti coğrafi dağılımı ile benzerlikler ifade eder. Ancak çelik fabrikaları belirli derecedeki kömürü talep ettiklerinden, bu faktör çelik fabrikalarını demir cevheri üreticileri ile uzun süreli anlaşmalara yöneltmektedir. UNCTAD (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı) araştırmalarına göre çelik şirketlerinin kömür ile ilgilenmeleri, bu şirketlerin demir cevheri üretimine olan ilgilerinden daha azdır. Buna paralel olarak, kömür taşıma düzenlemeleri de demir cevheri taşınmasına göre daha esnektir. Bunun en önemli sebebi ise, kömür taşıyan gemilerin demir cevheri taşıyan gemiler kadar dayanıklı olma şartının aranmamasıdır. Dünya kömür talebindeki gelişmeleri incelerken, kömürün linyit (termal) ve kok kömürü olarak iki tipinin özelliklerini ayrı ayrı dikkate almak gerekir. Bunlardan kok kömürü özellikle çelik üretiminde kullanıldığı için, üretim ve ticaret hacmi büyük ölçüde ham çelik üretimi ve pik demir kullanımına bağlı kalmakta iken, linyit kömürün talebini elektrik üretimi ve diğer enerji yoğun geniş ölçekli sanayilerdeki talep belirlemektedir [9].

Dünyadaki mevcut kömür kaynaklarının ülkelere göre dağılımı incelendiğinde, Tablo 5' te olduğu gibi Kanada 7 trilyon tonluk bir rezerv ile başı çekmesine rağmen Avustralya yıllık ortalama 12.5 milyon tonluk ihracat ile toplam ihracat'ın %30'dan fazlasını gerçekleştirmektedir (Şekil 3).

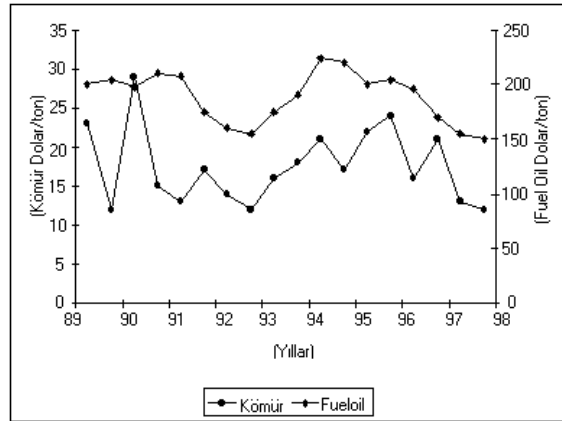
Tablo 5. Dünya kömür rezervleri [10]

Ülke	Rezerv Miktarı (x 10 ⁹ ton)
Kanada	7000
Rusya	6500
Çin	4000
A.B.D.	3970
Avustralya	1700
Almanya	320
İngiltere	190
Kazakistan	170
Polonya	160
Hindistan	160
Güney Afrika Cum.,Zimbabve ve Bostwana	150
Ukrayna	140



Şekil 3. Belli başlı ülkelerin kömür ihracat miktarları (milyon ton/yıl) [5]

Dünyanın en büyük kömür rezervlerine sahip ülkelerinden biri olan Rusya'nın ise toplam üretimi yılda ortalama 210 milyon ton düzeyinde olup, Romanya, Bulgaristan ve Slovakya bu bölgede Rusya ve Polonya'nın en büyük müşterisi durumundadırlar [11]. Ayrıca dünya petrol fiyatları ile mukayese edildiğinde Şekil 4' teki gibi uzun yıllar boyunca yaklaşık 5 kat daha ekonomik bir yakıt olan linyit kömürü, bu yönüyle de Avrupa'da mevcut güç jeneratörlerinde oldukça yaygın bir kullanım alanına sahip hale gelmiştir.



Şekil 4. Linyit kömürü ve fuel oil ücretleri (Dolar / ton) [5]

Avrupa'da kullanım oranının artışı ve Asya'da özellikle gelişmekte olan ülkeler içerisinde yer alan birçok ülkede kömürle işleyen yeni tesislerin kurulması sonucu kömür denizyolu taşımacılığında canlanma görülmüştür. Bu durumda kömür ihracatçısı ülkelere AB üyesi ülkeler ile Merkezi ve Doğu Avrupa ülkelerine uzak mesafeli ve yoğun bir denizyolu taşıma talebi doğmuştur. Böylece Tablo 6'da görüldüğü gibi AB üyesi ülkeler Japonya ile birlikte dünyanın en büyük ithalatçılarından biri haline gelmiştir.

Tablo 6. Kömür denizyolu ticaretinin bölgelerine göre dağılımı (%) [2]

İhracatçı ülkeler	İhracat (%)	İthalatçı ülkeler	İthalat (%)
Avustralya	31	Japonya	32
A.B.D.	21	AB üyesi ülkeler	30
G.Afrika Cum.	15	Hindistan	8
Kanada	10	Malezya	5
Kolombiya	7	İndonezya	4.5
Polonya	4	Arjantin	3
Rusya	4	Norveç	2
Çin	2	Romanya	2
Diğer Ülkeler	6	Diğer Ülkeler	13.5
Toplam	100	Toplam	100

Dünya denizyolu kömür taşımacılığında taşıma hatları kok ve linyit kömürü başlıkları altında ayrı ayrı incelendiğinde; kok kömüründe Avustralya-Japonya ve linyit kömüründe Güney Afrika-Avrupa hatları en yoğun taşıma kolları olarak dikkat çekicidir. Ayrıca dünya kok kömürü ticaret hacminin genelde linyit kömüründen daha büyük olduğu, fakat özellikle son yıllarda linyit kömürü ticaret hacminin de artış gösterdiği saptanmaktadır. Buna en büyük etken ise, elektrik üretim birimlerinde linyit kömürüne olan hızlı dönüşümdür.

Kömür taşımacılığında genellikle orta büyüklükteki 40-50.000 dwt'luk Handymax tipi kuru dökme yük gemileri kullanılmakta olup, Kuzey Amerika ve Avustralya'dan uzak mesafelere taşımalarda 50.000 dwt'den büyük gemiler ve Avustralya-Batı Avrupa hattı gibi çok uzak mesafeli taşımalarda ise 200.000 dwt'luk Capesize tipi gemiler tercih edilmektedir. Özellikle son yıllarda, kömürün petrole alternatif hale gelmesi ve petrol şirketlerinin kömür madenleri ile yakından ilgilenmeleri, gelecekte de denizyolu kömür ticaretinin artarak devam edeceğini göstermektedir.

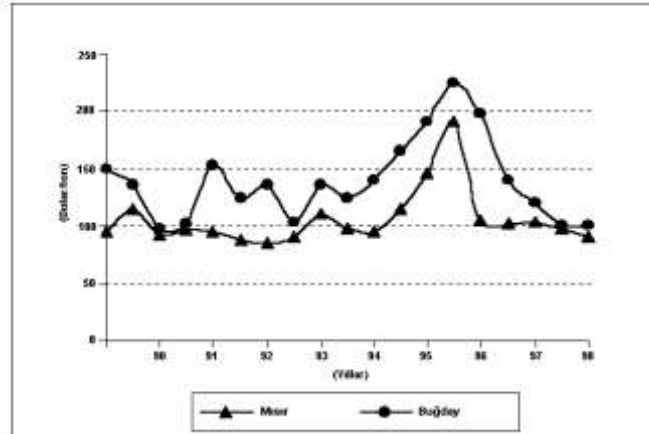
5. TAHIL DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

Dünya tahıl talebini insan tüketimi, hayvan besiciliği, tohumluk ve endüstriyel amaçlar gibi çeşitli faktörler belirlerken bu yük grubu buğday, mısır, pirinç, yulaf, arpa ve çavdar gibi değişik tarımsal ürünleri kapsamaktadır. Dünyanın bir çok ülkesinde açlığın gündemde olduğu bir dönemde, ülkeler nüfus artışını karşılayabilecek bir tarımsal üretim düzeyine erişebilmek için büyük çaba harcamaktadırlar. Dünya nüfusundaki hızlı artışa karşın, tahıl rezervlerindeki azalma nedeniyle buğdayın gelecek yüzyılın stratejik silahı olacağı belirtilmekte olup, mevcut tahıl stoklarının dünya tüketiminin ancak 49 günlük ihtiyacını karşılayabilecek düzeyde olduğu ifade edilmektedir [12]. Ancak verimi arttırmak için dünyadaki ekilebilir alanları genişletmek gerçekçi bir yaklaşım olmadığından, sürekli artan nüfusu besleyebilmek amacıyla birim alan başına elde edilen verimin yükseltilmesine çalışılmaktadır.

Tahıllar, kuru olmaları nedeniyle kolay saklanıp taşınabildiklerinden uluslararası kuru dökme yük ticaretinde önemli bir yer tutmaktadırlar. Ancak dünya tahıl ticaretini etkileyen faktörlerin oldukça karmaşık olması, bu piyasa hakkında önceden tahmin yapmayı ve beklentilerin oluşmasını güçleştirmektedir. Tahıl üretimi, dolayısıyla tahıl arz ve talebi büyük ölçüde hava koşullarına bağlı olmasının yanı sıra, nüfus artışı, ekonomik büyüme, gelişim düzeyi, üretim ve ihracat politikaları ile siyasal koşullara da doğrudan bağlıdır. Günümüz dünya tahıl ticaretinin alışveriş şekline bakıldığında ticaretin serbest piyasa, kamu veya özel sektör alımları ve pazarlıklı satışlar şeklinde dört farklı biçimde gerçekleştiği görülmektedir. Tahıl miktarının büyük bir kısmının fiyatı, gelecekteki olası taleplere göre uluslararası piyasalarda belirlenmekte ve fiyat dalgalanmalarını önlemek

için tahılın arz oranı genellikle hükümetlerce saptanmaktadır. Hükümetlerin adı geçen müdahalelerinden daha önemli olan bir arz faktörü de, uluslararası tahıl aracı firmaları olup, özellikle kamu alım satımlarında bu tür şirketler dünyanın her noktası ile kolay iletişim kurabildiklerinden sıkça tercih edilmektedirler. Günümüz uluslararası tahıl ticaretinin çok büyük bir kısmı yukarıda bahsedilen belirli sayıdaki şirketlerin kontrolündedir ve şirketler tüm ithalatçı ve ihracatçı ülkelerle sıkı bağlantı içerisindeyler. Bu şirketlerin tahıl piyasasındaki hakimiyet ve kontrolleri, dünya bazında oturmuş verimli pazarlama ve dağıtım organizasyonları ile ilgilidir. Bu firmalar ayrıca ülkelerin iç bölge taşımalarında, depolamada, gelişmiş tahıl ekipmanlarında ve yüklerin toplanarak limanlara taşınmasında da oldukça etkindirler. Bahse konu şirketler mal tesliminin zamanında yapılmasını garanti ederek rakip firmalara karşı üstünlük sağlamakla birlikte, büyük tonajlı kuru dökmeyük gemilere de sahiptirler. Tahıl ticaretinin uluslararası gelişimine bakıldığında; 1980'lerin başında rekor düzeye çıkan ticaret hacminin, OECD ülkelerinde görülen ekonomik durgunluk ve özellikle Avrupa Birliği ülkelerince izlenen ortak tarım politikasının bir sonucu olarak sonraki yıllarda yeterli bir artış grafiği çizemediği görülmektedir. Bunun en büyük nedenleri, bahse konu ülkelerde iç üretimin sübvansede edilerek artırılması ve arz talep dengesinin bozularak piyasada aşırı ölçüde arz fazlasının oluşmasıdır[13]. Bu politikaların sonucu olarak tahıl fiyatları ve talebinin gerilemesiyle beraber ticaret hacmi de daralmıştır. Her ne kadar Doğu Avrupa ülkeleri ile gelişmekte olan ülkelerin tahıl taleplerinde artışlar olmuşsa da, bu talepler kayıpları tam anlamıyla telafi edememiştir. Böylece A.B.D. ve Avrupa Birliği ülkeleri tahıl üretim politikalarında değişiklik yapma gereksinimini hissetmişler ve bu arada Kuzey Amerika'daki artan tahıl talebi ve kuraklığın etkisiyle dünya tahıl piyasalarına egemen olan koşullar biraz hafiflemiştir. Bu gelişmelerin yanı sıra son yıllarda Rusya'nın tahıl ithalatında, gerek tarım politikasında uygulamaya koyduğu değişikliklerden ve gerekse de kötü iklim koşullarından kaynaklanan önemli artışlar olmuş ve dolayısıyla piyasalarda, gelişmekte olan ülkelerle Doğu Avrupa ülkeleri daha etkin ve belirleyici bir rol üstlenmeye başlamışlardır.

Bu kapsamda tahıl fiyatlarının gelişim düzeyi dünyanın en büyük tahıl borsası olan Şikago Borsası baz alınarak incelendiğinde, son yıllardaki talep azalması ile orantılı olarak 1998 yılında gerek buğday ve gerekse de mısır fiyatlarında son 8 yılın en düşük rakamlarının gerçekleştiği tespit edilmektedir (Şekil 5).



Şekil 5. Buğday ve Mısır fiyatlarının gelişimi (Dolar/ ton) [5]

Dünya tahıl ticaretinin ülkeler açısından dağılımına bakıldığında ise, gerek ithalatın ve gerekse ihracatın geniş bir ülke veya ülkeler grubuna yayıldığı görülmektedir. Tahılın gelişmiş veya gelişmemiş olsun her ülke için hayati önem taşıması ve üretiminin iklim koşulları ile uygulanan tarımsal politikalar başta olmak üzere pek çok faktöre dayalı bulunması, ithalatının ülkeler açısından dağılımında da yıldan yıla önemli değişimlerin ortaya çıkmasına neden olmaktadır. 1980'li yılların başlarında A.B.D., Kanada, Avustralya ve Arjantin'in dünya tahıl ihracatındaki payları toplam %90 civarında iken bu pay 1990'lı yıllarda %80'lere kadar gerilemişse de bu dört ülke halen dünyanın tahıl deposu olma özelliğini korumaktadır. A.B.D'nin 1980'de %65 olan payının 1985 ve 86'da %43'e kadar gerilemesinin temel nedenleri; bu yıllarda tahıl ticaretine yapılan politik müdahaleler (Rusya'ya yapılan ihracata kısmi ambargo konması), AB'nin sübvansiyon politikaları ve bunun sonucunda AB'nin tahıl ithalatının azalmasıdır [8]. Bütün bunlara rağmen A.B.D'nin 1992 yılında tahıl ihracatı 88.5 milyon tona ulaşmış ve özellikle Panamax navlunlarında önemli oranda canlanma görülmüştür. 1980'de dünya tahıl ihracatında %10 civarında bir paya sahip bulunan Kanada ise, bu tarihten itibaren uyguladığı ihracat politikaları ile özellikle Pasifik piyasasında etkili olabilmiş ve günümüzde ihracattaki payını %10'un üzerine çıkarabilmiştir. Aynı zamanda önemli bir ihracatçı ülke grubu olan AB üyeleri ise, (Fransa buğday ve mısır, İngiltere arpa ve buğday) önemli bir soya üreticisi olan Brezilya ile beraber yıllara göre değişmekle birlikte pazarda %10 ile %20 arasında paya sahiptirler (Tablo 7 ve 8).

Tablo 7. Önemli tahıl üreticisi ülkelerin ihracat miktarları (bin ton) [6]

Yıllar	A.B.D.	Kanada	A.B.	Avustralya	Arjantin
1994	74959	27354	23137	17428	10155
1995	100566	21461	19388	8360	13335
1996	89619	21421	17528	19058	13811
1997	74289	26696	16297	22855	20255
1998	68018	16497	16417	17129	22134

Tablo 8. Tahıl denizyolu ticaretinin ülkelere göre dağılımı (%) [2]

Ülke	İthalat (%)	Ülke	İhracat (%)
Rusya	16	A.B.D	55
Japonya	15.5	Kanada	14
AB Ülkeleri	13.5	Avustralya	9
Çin	6	Arjantin	5
Hindistan	5	AB Ülkeleri	11
G.Afrika Cum.	5	Diğer Ülkeler	6
İndonezya	4		
Suudi Arabistan	4		
Mısır	3		
Diğer Ülkeler	28		
Toplam	100	Toplam	100

1998 yılına gelindiğinde ise, Uzakdoğu ve Avrupa ülkelerinin ithalatlarını azaltırken BDT üyesi ülkeler ile Baltık Ülkelerinin (Litvanya, Letonya ve Estonya) ithalatlarını arttırdıkları saptanmıştır. Yine aynı yıl içinde AB üyesi ülkeler ve A.B.D. tahıl üretimlerini arttırırken Arjantin'de üretimin azaldığı ve Avustralya'da ise değişmediği görülmüş olup önümüzdeki yıllarda Çin'in tahıl ithalatını kısması beklenmektedir.

Günümüzde denizyolu ile yapılan tahıl taşımacılığının yarısından biraz fazlası 50.000 dtw'dan büyük kuru dökme yük gemileri ile gerçekleştirilmekte ancak, liman derinlik

tahditleri ve diğer kısıtlayıcı unsurlar nedeniyle genellikle 80.000 dwt'a kadar olan gemilerin tahıl taşımacılığında etkin olarak kullanılabileceği kabul edilmektedir. Denizyolu tahıl ticaretinde yukarıda bahsedilen koşullara rağmen, halen tahıl taşımacılığının yaklaşık %90'ı denizyoluyla yapılmaktadır.

6. SONUÇLAR

Kuru dökmeyük denizyolu ticaretinde oldukça önemli bir potansiyele sahip olan demir cevheri, kömür ve tahıl taşımacılığının yapısı, konjonktürel gelişmelere bağlı olarak değişiklik göstermekle birlikte dünyadaki ekonomik büyüme ile orantılı olarak sürekli artış eğilimindedir. Globalleşme kapsamında gelişmiş ve yeni gelişmekte olan ülkelerin toplam ticaret hacimlerinin büyümesi ile artan hammadde talepleri, özellikle gelişmiş ülkelerdeki çelik ve elektrik tüketiminin artışı ve petrol fiyatlarının dünya piyasalarında yükselmesi karşısında linyit kömürünün ekonomik bir alternatif olarak görülmesi, piyasadaki olumlu etkenler olarak dikkati çekmektedir. Ayrıca demir cevheri ve linyit kömürü rezervlerinin uzun yıllar boyunca dünyayı besleyebilecek olması ve tahılda da çeşitli sebeplere bağlı olarak yaşanan üretim değişikliklerine rağmen sürekli olarak artma eğilimi gösteren bir talebin mevcudiyeti, sektör açısından olumlu bir durumu yansıtmaktadır. Talepteki bu artış eğilimi, önümüzdeki yıllar boyunca kuru dökmeyük denizyolu demir cevheri, kömür ve tahıl taşımacılığının önemli bir taşıma modeli olarak canlı kalmasına yolaçacaktır.

KAYNAKLAR

- [1] UNCTAD., "Review of Maritime Transport 1997", New-York, 1999,96 - 105.
- [2] OCEAN SHIPPING CONSULTANTS (O.S.C.), "Freight Rates and Shipping Costs (Bulk Carriers and Tanker Profitability Analysis)", Surrey,1999,112-119.
- [3] DREWRY SHIPPING CONSULTANTS (D.S.C.), "Dry Bulk Market Prospects", London,1999,54-59.
- [4] LAAR, J.V., "Heating Technology", Steel Technology International,8,12,33-38,1992.
- [5] FEARNRESEARCH., "Fearnleys Review 1999", Oslo,1999,136-142.
- [6] DREWRY SHIPPING CONSULTANTS (D.S.C.), "Shipping Statistics and Economics" (June), London,1999,81-88.
- [7] BODDING, B., "The Dry Bulk Market", The Platou Report 99,18,15,41-47,1999.
- [8] O' MAHONY, H., "Dry Bulk Seaborne Trade Main Commodities", International Bulk Journal, 11,96,71-80,1998.
- [9] SCHIFFER, H.W., "The European Lignite Review", World Coal, 7,21, 24-30,1998.
- [10] MURRAY, D.K. ve SCHWOCHOW, D., " Keeping The Drive Alive ", The Quarterly Journal of Coalbed Methane Industry, 4,35, 14-18,1999.
- [11] OCEAN SHIPPING CONSULTANTS (O.S.C.), "Projections to 2010 In Transitional Economics", Surrey,1998,141-147.

[12] TOPRAK MAHSULLERİ OFİSİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (T.M.O.),"21. Yüzyılın Jeoekonomik Gücü Tahılın Üretimi, Ticareti ve Uluslararası İlişkilere Etkileri ", Ankara,1999,46-52.

[13] ADAL, Z., "Kuru Dökmeyük Gemilerinin Operasyonu ve Ticari Maliyetleri Seminer Notları", İ.Ü. İşletme Fakültesi, İşletme İktisadı Enstitüsü, İstanbul.1992,10-22.

PDF Source : [Sigma](#)