

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM SANAYİCİLERİ DERNEĞİ



SEKTÖR RAPORU



2018

1.GENEL OLARAK GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜ

Gemi Geri Dönüşüm Endüstrisi; ekonomik ömrünü tamamlamış gemilerin seferlerden çekilmesi ve yerlerine yeni tonajda ve teknolojiye çevreye duyarlı, daha fazla işletme verimi olan gemilerin getirilmesi işlemlerinde, denizcilik risklerini daha aza indiren tabii bir teknolojik süreç içinde yerini bulmaktadır.

Gemi Geri Dönüşümü, Gemi İnşası İşleminin tersidir . Hurda geminin sökümü esnasında direkt olarak metal malzemeler değerlendirilir ya da haddehanelere gönderilir. Gemi Geri Dönüşümü bu işlevi ile hurdayı değerli mala çeviren ve kullanılan doğal kaynakları geri dönüştüren bir üretilimdir. Diğer taraftan Gemi Geri Dönüşümü, çevreyi koruyan endüstri çeşitlerindenidir. Doğal kaynakların etkin ve verimli kullanımı amacıyla hurda gemiler sökölür ve işlemlere tabi tutularak çeşitli ürünler elde edilir. Ekolojik dengenin korunmasında etkin bir rol üstlenen Gemi Geri Dönüşümü IMO Dünya Denizcilik Örgütölünün de kabul ettiği gibi “**yeşil endüstri**” diye de anılmaktadır. Demir cevherinin doğadan çıkarılması, eritilmesi ve haddelenmesi ile karşılaştırıldığında gemi geri dönüşölümölünün, enerji ve maliyetlerden büyük tasarruf sağladığı ve daha az çevre kirliliği yarattığı görölmektedir.

Çeliđin hurda gemilerden üretilmesine alternatif üretim yöntemi, bunun demir cevherinden üretilmesidir. Önce yüksek fırınlarda pik demir elde edilmekte, daha sonra bu pik demir konvektörlerde indirgenerek çeliğe dönüştürölmektedir. Yüksek fırınlarda pik demir elde edilmesinde üç hammadde kullanılmaktadır. Bunlar; Demir Cevheri, Kok Kömürü ve Kireç Taşdır.

Her üç hammadde de yeryüzünde açılan ocaklardan elde edilmekte, bu da geniş yeryüzü alanlarının tahrip olmasına neden olmaktadır. Kok kömürü ise uygun özellikteki taş kömürölünün dönüştürölmesi ile elde edilmektedir. Kok kömürü işlem sonunda kısmen karbondioksite kısmen de demir karbüre dönüştürmektedir. Ancak bu demir karbür de çelik elde etme işlemi süresince yine karbondioksit olarak atmosfere salınmaktadır.

Hurda demirden çelik elde edilmesi, gerek doğanın tahribine, gerek sera gazı salınımına yol açan bu işlemleri ortadan kaldırdığı için çevre dostu bir teknoloji olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca enerji tüketimi açısından bakıldığında, **1 ton hematit cevherinin pik demire dönüştürölmesi için 7400 MJ. 1 ton çelik hurdasının eritilmesi için ise 1350 MJ enerji tüketilmekte**, bu işlemler sonucunda yüksek fırında **2200 kg. CO2 atmosfere salınmakta, bir ton hurda çeliğin eritilmesi işleminde CO2 salınım miktarı ise 280 kg olmaktadır**. Elektrik enerjisinin elde edilmesinde doğal enerji kaynaklarının kullanımı arttıkça bu miktar da düşecektir.

Hurda çelik geri kazanıldığında;

Enerjinin %74 Hammadde kaynaklarının %90 oranında korunduğu,
Su tüketiminin %40 azaltıldığı,
Atık su kirlenmesinde %76,
Hava kirlenmesinde %86
Maden atıklarında %97 **azalma olduğu gözlenmiştir.**

Gemi Geri Dönüşüm sektörü öncelerde önemsenmeyen ve gözden uzak genellikle geri kalmış ülkelerin yaptığı bir sektör iken, küresel ısınma ve işsizliğin arttığı, doğal kaynakların azaldığı günümüzde, bütün ülkelerin dikkatle izlediği/yapmaya hazırlandığı bir faaliyet alanı olmuştur. Halen dünyada Avrupa Birliği ülkeleri de dahil olmak üzere bir çok ülkede gemi geri dönüşüm faaliyetleri yapılmaktadır.

Ülkemizde tek gemi söküm bölgesi olan Aliağa'da Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından gemi söküm izni, Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğünden Gemi Söküm Yetki Belgesi almış, **22 Gemi geri dönüşüm** firması **28 parselde** faaliyetlerini sürdürmektedir.

Gemi geri dönüşümü, işletme ömrünün sonuna erişen gemilerin bertarafının şüphesiz ki en '**çevreye duyarlı**' yoludur. Gemi bünyesinde bulunan hemen her malzeme geri dönüştürülebilir veya olduğu gibi ya da elden geçirilerek yeniden kullanılabilir.

Hurda gemilerin **% 98'i çelik bununda %95'i yeniden kullanılabilir maddelerdir.** (Fire oranları hariçtir.) Bu nedenle ekonomik ve çevresel açıdan **yapılmaya değer bir sektördür.**

Dünya ticaretinde denizlerde halen 300 Grt üzerinde 48000 gemi dolaşmaktadır. (yaklaşık 1,8 milyar DWT) Bu gemilerin yaş ortalaması 24.5 'dur. İstatistikî olarak 20 yaşını geçmiş gemilerin çevre felaketleri ile sonuçlanan kazalara sebebiyet verme riskleri oldukça yüksektir.

20 yaş üstü gemilerin ticari faaliyet için buldukları liman kontrollerinde yaşadıkları sıkıntılar, yük bağlantılarında teknolojik ve daha süratli gemilerin tercih edilmesi yaşlı gemilerin seferlerden çekilmesi , deniz ticaret filosunun yaşı da dikkate alındığın da ortaya sökümü gerçekleştirilecek müthiş bir çelik atığın çıkması, kaçınılmaz hale gelmektedir.

Bu müthiş çelik atığın çevre ve insan sağlığına duyarlı şekilde geri kazanılmaması halinde çevre ve insan sağlığı için **trajik sonuçlar doğurması kaçınılmaz olacaktır.**

Halen yılda **20 milyon DWT geminin** geri dönüştürülmesi gerekmektedir. Ancak çevre ve iş sağlığına uyumlu gemi geri dönüşüm tesislerinin azlığı da ayrıca üzerinde durulması gereken bir husustur.

Gemi geri dönüşüm sektörü, denizcilik sektörünün iç dinamiklerine olumlu etkiler yapmaktadır.

Filo tonaj sayısını dengeleyerek navlun fiyatlarına etki eder. Gemi inşa sanayinin yeni siparişler almasını sağlar.

Bu saptama; Navlun bedellerinin yalnızca ekonomik aktiviteye bağlı olmadığını, aynı zamanda sektördeki gemi tonaj eksikliği ya da fazlalığı ile ilgili olduğunu göstermesi açısından önemlidir.

Gemi Geri Dönüşüm sektörünün Ekonomiye katkıları için temel üç başlık

HAMMADDE

- ✓ Demir çelik fabrikaları ve haddehanelerin hurda hammadde ihtiyaçlarının sağlanması.
- ✓ Hurda hammadde ithalatının düşürülmesi
- ✓ Yassı demir çelik mamullerinin üretim kalite standartlarının artırılmasına katkı

KATMA DEĞER

Fabrikaların ithal hurda hammadde tedarik maliyetlerin düşürülmesi sonucu **ton başına 80 USD döviz tasarrufu**

İSTİHDAM

Gemi geri dönüşüme bağlı olarak gelişen,

Gemi yan sanayi ,tekne bakım/tamir sanayi

Haddehaneler
Müteahhitler , Taşeronlar,
Nakliyeciler Yardımcı hizmetler

ile birlikte **10.000 kişiye dolaylı istihdam**

2.ULUSLARASI MEVZUATLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ

Başlı başına bir endüstri dalı olan gemi geri dönüşümü, başta arasında ülkemizin de yer aldığı, dünya hurda gemi tonajının **%97'sini işleyen beş ülke** olmak üzere, bazı ülkelerdeki yerel ve ulusal ekonomilerin temel bir bileşenini oluşturmaktadır. Kolayca tahmin edilebileceği gibi, bu endüstrinin bağlı olduğu pazar ve bu pazarın kuralları / işleyişi, özünde deniz ulaştırması ve çelik endüstrilerinin sosyo-ekonomik unsurlarından etkilenmektedir.

Tartışılmaz yararlarına karşın gemi geri dönüşüm endüstrisi, çevre ve güvenlik konularında, günden güne artan kamusal duyarlılığın da etkisiyle çözüm üretmesi gereken birçok sorunsalla karşı karşıyadır.

Farkındalıkların küresel boyutta gelişmesiyle, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP), Basel Sözleşmesi (BC) ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) gibi uluslararası kurumlar birbiri ardına gemi geri dönüşüm rehberleri yayımlamışlar ve konuya özgü ortak bir çalışma grubu oluşturmuşlardır.

IMO'nun **Gemilerin Güvenli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü İçin Hong Kong Sözleşmesi'nin** kabulüyle bu endüstri dalında önemli bir aşamayı işaret etmektedir. Kısa süre içinde, endüstriyi küresel ölçekte düzenlemenin yaygın kabul görmüş bir aracı olarak benimsenen Hong Kong Sözleşmesi gemi geri dönüşüm tesislerini, gemi sahipleri, gemi inşaatçıları olduğu kadar en üst düzeyde devletlerin düzenlemelerini de şimdiden etkilemeye başlamıştır ki yakın bir gelecekte, gemi geri dönüşüm sürecindeki tüm anahtar unsurlar bu küresel düzenlemeye uyum sağlamak zorunda olacaklardır.

Hong Kong Sözleşmesinin yürürlüğe girmesi için;

En az 15 devletin;

- 1.Çekince koymaksızın onay& kabul,
- 2.Uygun bulmaya ilişkin imza,
- 3.Katılım için gerekli belgeleri vermesi,

Sözleşmeyi kabul eden ülkelerin toplam ticari filolarının, dünya ticari taşımacılığının en az % 40'ını oluşturması gerekmektedir.

Sözleşme, henüz yürürlüğe girmemiş olmasına karşın temel beş geri dönüşümcü ülkelerin ulusal mevzuatında olduğu gibi pazarın tümünde etkisini göstermeye başlamıştır. Buna paralel olarak, deniz ulaştırma endüstrisi de sözleşme'nin beklenen etkilerini içselleştirmeye hazır görünmektedir.

Özünde, konvansiyonel atık hiyerarşisindeki atığın kaynağında azaltılması, yeniden kullanım, geri dönüşüm, enerji geri kazanımı ve bertaraf süreçlerinin tümünü gemi özelinde içeren '**Gemi Geri Dönüşümü**' için Hong Kong Sözleşmesi'ndeki "bir geminin, tehlikeli ve diğer maddelere dikkat edilmesi kaydıyla, bileşenlerin ve malzemelerin yeniden işleyip kullanılabilir duruma getirmek amacıyla geri kazanımı için, bir gemi geri dönüşüm tesisinde, tam veya kısmi olarak sökülmesi faaliyeti ile depolama, bileşenlerin ve malzemelerin sahada işlem görmesi gibi birleşik işlemleri içeren, ancak farklı tesislerde daha ileri işlem görmesini ve imha edilmesi faaliyetini içermeyen işlemler bütünü" tanımı, gemi geri dönüşüm tesisi dışındaki enerji geri kazanımı ve bertaraf aşamalarını içermemekle birlikte oldukça kapsayıcıdır.

Dünya'daki hemen her ülke, belli ölçülerde gemi geri dönüşüm etkinliği içindedir. Bu etkinlik çoğunlukla limanlarda terk edilmiş ve hatta batmış halde bulunan görece olarak küçük gemilerin bertarafı şeklinde gerçekleştirilmektedir. Bununla birlikte, birkaç ülkede ise ticari olarak sürdürülebilir temelde ve endüstriyel bir ölçekte gemi geri dönüşümü operasyonları yapılmaktadır. Bu ülkelerde, gemi geri dönüşüm şirketleri, gemileri küresel pazardan temin etmekte ve onların çeliğini, demir dışı metallerini, makinelerini, donanımlarını, donatılarını ve mobilyalarını satarak kazanç sağlamaktadırlar.

Günümüzde geri dönüşüm faaliyetleri grafikleri halen keskin bir şekilde yükselmekte ve geri dönüşüm tesisleri maksimum kapasiteye yakın faaliyet göstermektedir. Küresel krizin en kötü günlerinin geride kaldığı iyimserliği halen mevcut olsa da, bazı ileriye dönük ekonomik analizler denizcilik sektörünün gemilerin aşırı arzı nedeniyle karşılaşılabilecekleri zorlukları işaret etmektedir.

Son yıllardaki rekor geri dönüşüm seviyelerine rağmen, hala pazara katılan yeni inşalar ile geri dönüştürülen tonaj ve emniyetli ve çevreye duyarlı geri dönüşüm tesisleri arasında önemli bir uyumsuzluk vardır.

Genellikle bir geminin ömrü ortalama 20 ila 35 yıl arasında değişmektedir.

Geminin bakım ve işletme maliyetleri olası gelirlerini aşmaya başladığında, ya da ikinci el piyasası söz konusu gemi için bir seçenek olmadığında bir gemiyi hurdaya gönderme kararı alınır. Gemi sahibinin gemisini geri dönüşüme gönderme kararı birçok faktör tarafından etkilenir. Fakat bu faktörlerden en önemlisi navlun fiyatlarıdır. Genellikle, **navlun oranları geri dönüşüme gönderilen gemi miktarlarıyla ters orantılıdır.**

Basel Sözleşmesi, tehlikeli atıklara ilişkin hükümler içerdiğinden ve hurda gemilere ilişkin uygulanabilir hükümleri geliştirilmediğinden uluslararası deniz ulaştırmasının paydaşları tarafından göz ardı edilmiş olup Sözleşmenin gemi geri dönüşüm endüstrisi için sıkıntılar yarattığı ortaya çıkmıştır.

Bunun yanı sıra Sözleşme'de, Avrupa Birliği tarafından tehlikeli atıkların OECD üyesi olmayan ülkelere ihraç edilmesini yasaklayan yeni bir Karar (*the Ban Amendment, Yasak Kararı*) alınmıştır. Ayrıca Basel Sözleşmesi ve Yasak Kararının eşdeğeri olan Avrupa Birliği mevzuatındaki Atık Taşınımı Tüzüğü'nün (*Waste Shipment Regulation*) yine hurda gemiler için uygulanabilir bir mekanizma içermemesi nedeni ile ömrünü tamamlamış **Avrupalı gemilerin %91'inin, yukarıda bahsedilen mevzuattan kaçınarak, farklı çözümlere yöneldiğini AB Komisyonu tarafından belirlenmiştir.**

Basel Sözleşmesinin gemilerin geri dönüşümünü düzenleyemeyeceğinin anlaşılması, Hong Kong Sözleşmesi'nin yürürlüğe giriş tarihinin gecikeceği endişesiyle 'ara dönem'de uygulanabilir yaptırımların düzenlenmesine ilişkin, olarak AB Konseyi, AB Parlamentosu ile anlaşarak **27 Haziran 2013 tarihinde Gemi Geri Dönüşüm Yasasını kabul etmiş, 22 Ekim 2013 tarihinde Gemi Geri Dönüşüm Yasası AB Parlamentosu'nun ana toplantısında onaylamış ve 30.12.2013 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir.**

AB Bayraklı gemilerin geri dönüşümü sırasında oluşabilecek olumsuz emniyet ve çevre etkilerinin, gereksiz ekonomik yük oluşturmaktan azaltılmasının sağlanmasıdır. Yeni Yasa, AB Bayraklı gemilerin OECD ülkeleri dışında kalan ülkelerde yer alan tesislerde minimum çevresel ve emniyet koşulları yerine getirerek yasal olarak geri dönüştürülebilmesine imkân sağlamaktadır. **Gemi sahipleri gemi geri dönüşüm kriterlerini sağlayan tesisleri "AB Listesi" içinden seçebilecektir.**

AB Gemi Geri dönüşüm tesisleri listesine dahil olmak için öncelikle müracaat ve daha sonra AB komisyonu tarafından yetkilendirilen DNV GL kuruluşu tarafından denetime tabi olunması gerekmektedir.

1 grup 8 firmamızın listeye dahil olma müracaatları tamamlanmış, komisyona sundukları gemi geri dönüşüm tesis planlarının (SRFP) incelenmesi ve uygun görülmesinden sonra denetimlerine **4-8 Haziran 2018 tarihinde müracaat sırasına göre, Leyal ve leyal Demtaş firmalarımızdan başlanmıştır.**

Aralık 2018 ay'ı içerisinde AB Komisyonu **26 AB üyesi tesisin** yer aldığı listeye AB dışından **Amerika Birleşik Devletlerinden bir** Türkiye'den 2 tesisi (**Leyal ve leyal Demtaş**) dahil etmiştir.

2018 yılı içerisinde 2 firmamızın denetimleri tamamlanmış, 2019 Ocak ay'ı içerisinde 2 firmamız daha denetim sürecine girecektir.

Gemi geri dönüşüm işlerinin 3. Dünya ülkelerinin yaptığı bir endüstri olduğu ile ilgili kamuoyu algısı 2013 yılında yayımlanan AB gemi geri dönüşüm yönetmeliği ile son buldu. Avrupa ülkeleri gemi sökümü için ilk planda **26 firma ile AB gemi geri dönüşüm listesine girerek bu sektörde ben de varım dedi.** %98 'i çelik olan gemilerin çevre ve iş sağlığına uyumlu olarak geri dönüştürülmesi halinde ülke ekonomilerine hammadde –istihdam açısından büyük bir katkı sağladığı anlaşılmış oldu.

Yönetmeliğin uygulanması süreci ile ilgili bir çekinceler;

AB Yönetmeliği ile AB Bayraklı gemilerin yönetmelik kriterlerini yerine getirmeyen ülkelere gönderilmesinin engellenmesi planlanmıştır. Ancak bu hükmün uygulanabilirliği konusunda çekinceler elbette bulunmaktadır. Başlıca çekince ; AB bayraklı gemilerin bayrak değişikliği yolu ile, Asya ülkelerine gönderilmesi önünde bir engel bulunmamaktadır.Sonuçta armatörler gemilerini daha yüksek bedel ödeyen tesislere gönderme eğiliminde olacakları başlıca çekincemizdir.Bu durumun engellenmesi için **NGO Gemi söküm platformu başta olmak üzere bu tip örgütlere görevler düşmektedir.**

Yıllık olarak hurdaya çıkacak AB bayraklı gemi tonajını karşılama kapasitesi

Yıllık olarak hurdaya ayrılacak AB bayraklı gemi tonajı yaklaşık 2 milyon ton civarındadır.AB listesine dahil olan tesislerin söküm kapasitelerinin **1-1.5 milyon ton** olarak kabul ettiğimizde bu listeye dahil edilecek tesislerin artırılması gerekmektedir.

AB bayraklı gemilerin sökümünün çevre ve iş sağlığına uyumlu tesislerde yapılmasının sağlanması için ülkemizin katkısı ve avantajları

Tüm bu gelişmeler, hurda gemilerin bir çöp olmadığını, önümüzdeki yıllarda sektör üzerinden aslında devam eden ekonomik savaşın şiddetinin artacağını göstermektedir. Türk gemi geri dönüşüm sektörü 2000'li yıllarda aldığı tedbir ve uygulamaları nedeniyle. Hong Kong Sözleşmesine 2009 yılında yapılan diplomatik konferansta imza atan ülkelerin başında gelmektedir. Türkiye AB Gemi geri dönüşüm yönetmeliği kurallarını uygulayan önemli bir ülkedir. Türkiye AB Yönetmeliği yazım aşamalarına fiili olarak katılmıştır. Türkiye yıllar içerisinde kural konan ülkeler içinden çıkarak kural koyan ülke durumuna gelmiştir. Dünyanın en büyük hurda ithalatçısı olan ülkemiz de hurda tedarik bağımlılığının azaltılması için iç tedarikçilerin desteklenmesi önem arz etmektedir.

AB Yönetmeliği 31.12.2018 tarihinde uygulamaya alınmıştır.

AB komisyonu 1 milyon ton kapasitesi ile Türkiye'nin AB Geri dönüşüm listesine dahil olması halinde AB bayraklı gemilerin **Türkiye haricinde başka bir ülkede sökülemeyeceğini** açıkladı.

Bayrak değiştirmek suretiyle yönetmeliğin baypas edilebileceği gerçeğini de kabul eden yetkililer, bu sorunun çözümü noktasında arayış içinde olduklarını ancak yönetmeliğin her ne kadar hukuksal bağlayıcı maddelere sahip olsa da listede yer almanın gönüllük esasına bağlı olduğuna dikkati çekti.

AB bayraklı gemi sahipleri için uygulanacak yaptırımların sonuçları önümüzdeki yıllarda görülecektir.

Dünyada hurda gemilerin %95 'ini söken Diğer Asya ülkelerinin AB bayraklı hurda gemiler ile ilgili meydana gelen gelişmeler ile tavrı

AB bayraklı hurda gemilere işçilik –atık bertaraf ve yatırım maliyetleri avantajını kullanarak, yüksek fiyatlar veren diğer Asya ülkeleri, AB bayraklı gemilerin AB geri dönüşüm listesinde bulunan tesislerde ve ülkemizde sökülecek olmasının hurda gemi fiyatlarını düşüreceği ve armatörlerin kazanç kaybına uğrayacağını dillendirmeye başlamışlardır.

Türkiye ve Avrupa'daki gemi geri dönüşüm tesisleri halen kapasitelerinin altında faaliyet göstermekte, çünkü Güney Asya'da bulunan tesislerin yüksek gemi alım fiyatları ile rekabet edememektedir.

Akdeniz çanağında legal bir sektör olarak faaliyet gösteren Türk Gemi Geri Dönüşüm Sanayi, çevre ve iş sağlığı en iyi uygulamaları ile, AB bayraklı ve diğer gemilerin geri dönüştürüleceği bir ülke olarak her zaman tercih edilecektir.

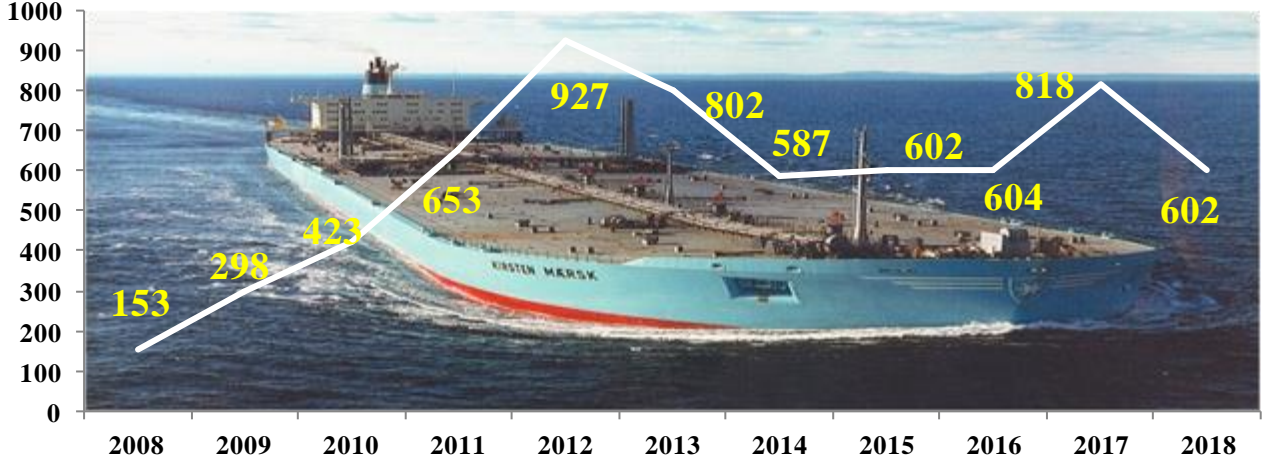
3.TÜRKİYE'NİN AVANTAJLARI

Ülkemiz; gemi geri dönüşüm sanayinin kolay bulunabilir kalifiye iş gücüne sahip olması pazara (Avrupa) olan yakınlık,

- ✓ **Akdeniz çanağında gemi geri dönüşüm endüstrisine sahip tek ülke olunması,**
- ✓ Tesislerinin toplu olarak Aliağa bölgesinde bulunması,
- ✓ **OECD Üyesi tek gemi geri dönüşüm endüstrisine sahip ülke olması,**
- ✓ Geri dönüşüm malzemelerinin ülke içinde ihtiyacının olması ve bunların gemi söküm ile elde edilebilir olması,
- ✓ **Türk insanının girişimci yapısı, tecrübeli iş gücü**
- ✓ OECD üyesi olarak gemi söküm açısından Basel anlaşmasına göre avantajlar,
- ✓ **Merkezi Atık Yönetim sağlık ve iş güvenliği hizmetleri en iyi uygulamalar**
- ✓ OECD içindeki devlet gemilerinin sökümü, global büyümenin yavaşlaması,

4.YILLARA GÖRE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM VERİLERİ

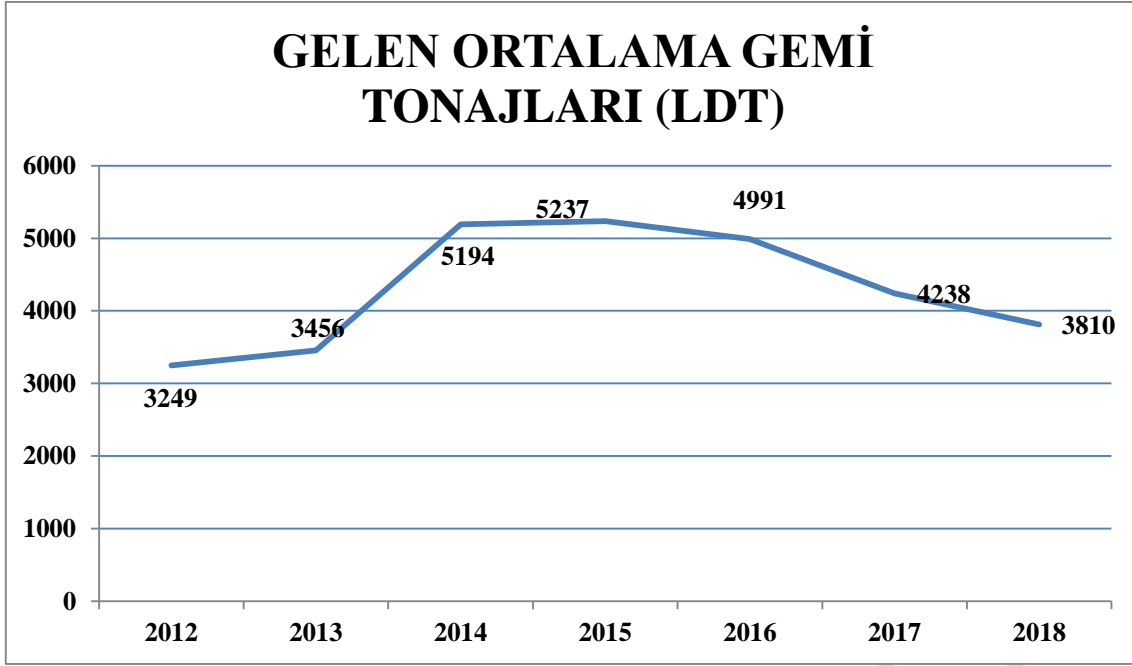
GGD YILLARA GÖRE ÇELİK AĞIRLIĞI 1000 TON



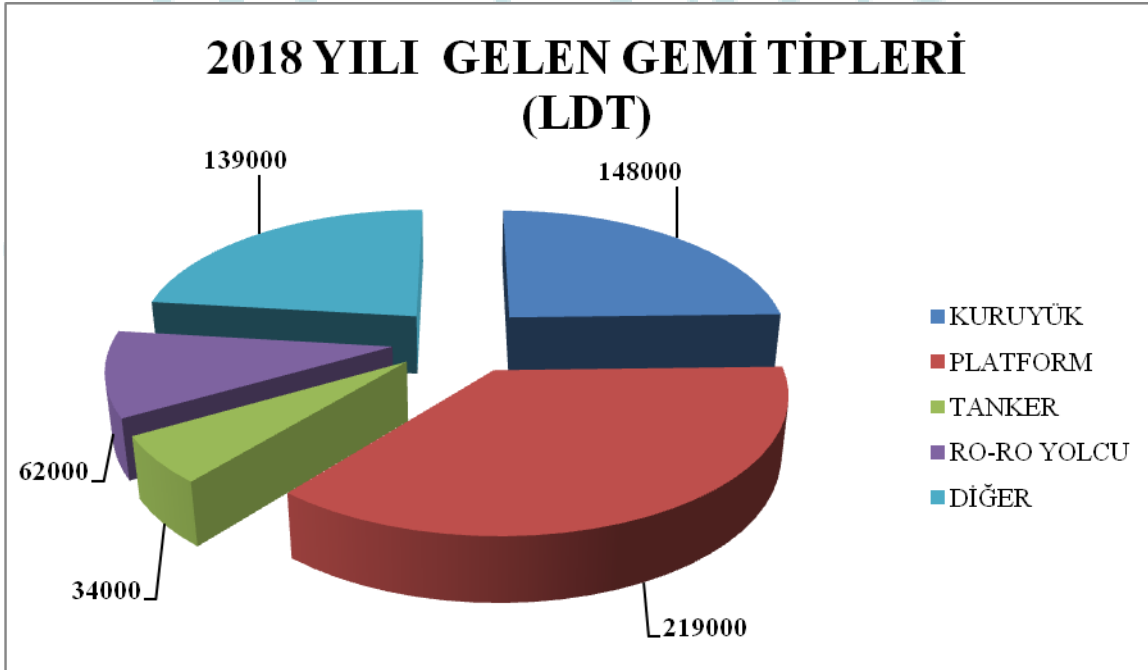
GELEN GEMİ SAYILARI



5. YILLARA GÖRE GELEN ORTALAMA GEMİ TONAJLARI (LDT)

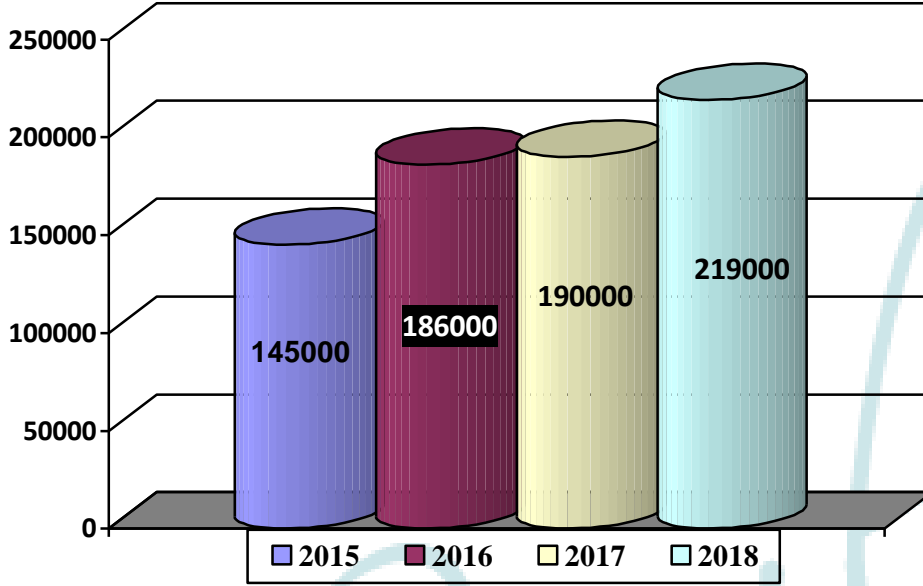


6. GEMİ TİPLERİNE GÖRE GERİ DÖNÜŞÜME ALINAN GEMİLER 1000 LDT/TON

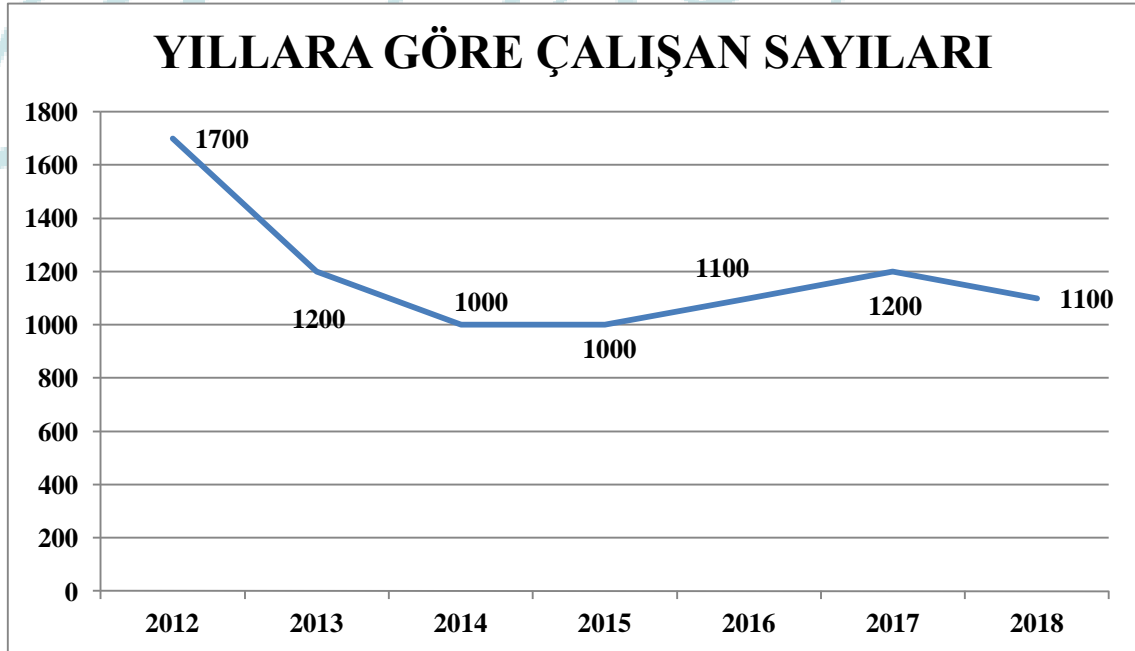


2015 yılında gerileyen ham petrol fiyatlarının etkileri, 2018 yılında da devam etmiş, Dünya gemi geri dönüşüm sektörlerinde ülkemiz petrol platformlarının geri dönüşümünde tercih edilen tek ülke olarak kayıtlara geçmiştir.

7. PLATFORMLAR (LDT- TON/YIL)



8. YILLARA GÖRE ÇALIŞAN SAYILARI

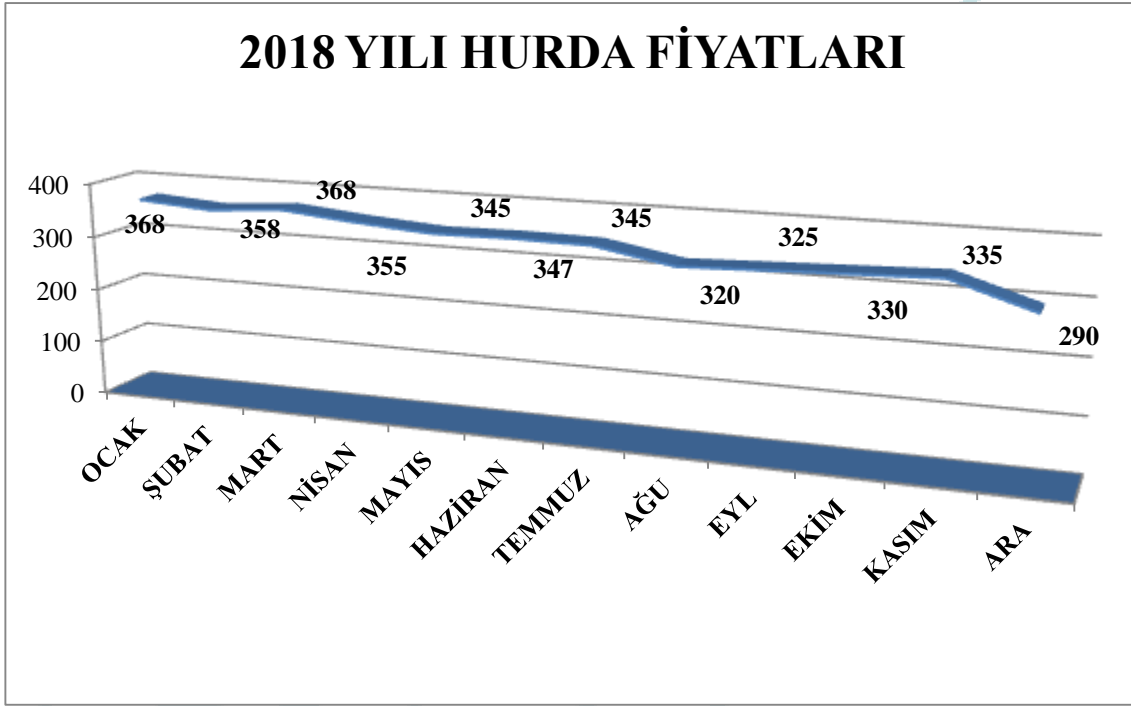


9. 2018 YILI HURDA FİYATLARI, DEĞERLENDİRME

2017 yılı 355 USD/ton olarak kapatılmış, 2018 ocak ay'ı içerisinde 368 USD/tona yükselmiş mart ayına kadar bu seviyede seyretmiştir. Mart ay'ından itibaren dünya demir çelik piyasasındaki gelişmelere bağlı olarak (**iç talepte yaşanan daralma**) düşüş eğilimine girmiş yıl 290 USD/Ton olarak kapanmıştır.

Çin çelik sektörü, 2018 yılında etkili olamamış, kütük demir ihracatları normal seviyede seyretmiştir.

2018 yılında yıl sonuna göre **78 USD'lik** bir düşüş meydana gelmiştir.



10.2018 YILI ATIK YÖNETİMİ ÖZETİ

Sektör de maden, hurda, donanım geri kazanımı yanında atıkların iyi bir yönetimle geri kazanılarak, doğal kaynakların tüketimine engel olunmuştur.

2018 yılında, tesislerimize gelen uluslararası tehlikeli maddeler envanterine sahip (petrol platformları tankerler savaş vb.) gemilerin yapısal elemanlarında tehlikeli kimyasalların(PCB-HBCCD-FSPO-PCN TBT vb) olmadığı/olanların ise uluslararası tehlike sınır değerleri altında olduğu tespit olunmuştur. Bu durum, gemilerin yıllar içerisinde asbestten olduğu gibi diğer tehlikeli maddelerden de arınmaya başladığını göstermektedir.

Tesislerimizde sökülmesi yapılan gemilerin atık yönetimleri bölgemizde merkezi olarak yapılmaktadır. Ulusal Atık Yönetim Yönetmeliği ve AB Gemi Geri Dönüşüm Yönetmeliği uyumlu olarak yapılan yönetim sonucunda; atıklar metal geri dönüşümü, enerji geri kazanımı yoluyla geri kazanımı sağlanmıştır.

Atıkların mevzuatlara uyumlu olarak yapılan yönetimi ile atık kaynaklı çevre kirliliği önlenmiş, doğal kaynak ve fosil yakıtlardan tasarruf sağlanmıştır.

11. TÜRKİYE'NİN GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM VİZYONU

Türkiye Akdeniz çanağında gemi geri dönüşüm faaliyetlerinin sektör olarak yapıldığı tek ülkedir. Bu nedenle, büyük önem arz etmektedir. Türkiye AB bayraklı gemilerin %85'inin geri dönüşümü yapıldığı önemli bir merkezdir. Türkiye gemi geri dönüşüm faaliyetlerinin çevre ve iş sağlığına uygun yapma kararlığı ile **Gemi geri dönüşüm Hong Kong sözleşmesini hiçbir çekince koymadan 2009 yılında diplomatik bir konferansta imzalayan tek ülkedir.** Ayrıca Ülkemiz şerh koyarak TBMM'de sözleşmeyi kabul eden ülkelerin başında gelmektedir. Bu durum Gemi geri dönüşüm faaliyetlerinin çevre ve iş sağlığına uyumlu yapma kararlılığını göstermektedir. Gemi geri dönüşümü yapılan diğer **Asya ülkelerine rol model olan ülkemiz**, özellikle askeri gemiler ve AB bayraklı gemilerin geri dönüşümü için önemli bir gemi geri dönüşüm merkezidir.

Diğer gemi geri dönüşüm ülkelerine nazaran şeffaflık politikamız kapsamında sektörümüzü temsil eden, Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği olarak, tüm STK'lara yabancı kuruluşlarda dâhil olmak üzere kapımızı her zaman açık tutmak istişare etmek tavsiyeleri dikkate almak, yapıcı eleştirileri değerlendirmek temel politikamızdır.

12 . DİĞER HUSUSLAR

1.TOKİ Mülkiyetinde bulunan Gemi söküm bölgesine ait kıyı kenar çizgisini de kapsayan revize imar planı çalışmaları 2017 içinde tamamlanmış Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından kurum görüşlerine açılmıştır. Plan yıl içinde onay sürecine girmiştir.

Gemi Geri Dönüşüm firmalarına, Ulaştırma ve Yatırımlar Bakanlığı tarafından verilen gemi söküm yetki belgesi ve Çevre Şehircilik Bakanlığı tarafından verilen Gemi söküm izinleri imar planı kaynaklı olarak, yıllık olarak düzenlenmektedir. Bu durum, **firmaların izin ve yetki belgeleri yenileme süreçlerinde hurda gemi tedarik, sözleşme kaynaklı hukuksal sorunlar ve en başta kapasite düşüşlerine neden olmaktadır.**

Bu nedenle, bölgenin diğer kurumların görüşüne açılan revize planının onaylanması büyük önem arz etmektedir.

Bu geçiş dönemlerinde, firmalardan kaynaklı olmayan imar planı konusundaki mağduriyetlerin asgariye indirilmesi için Ulaştırma ve Yatırımlar Bakanlığı ve Çevre Şehircilik Bakanlığı'ndan gerekli destek alınmaktadır.

AB Gemi Geri Dönüşüm Yönetmeliği ve Hong Kong sözleşmesi ile Avrupa Birliği ve diğer Asya ülkelerin de dahil olduğu **bir rekabet süreci başlamıştır.** Süreçte kalıcı yatırımlar (Kuru havuzlar-merkezi arıtma-tesisleri ara depolama tesisi vb.) büyük önem arz etmektedir. Ancak sektörün önündeki en önemli engel, **2026 yılında sona erecek kira sözleşmeleridir.**

Firmaların kira sözleşmelerinin Gemi İnşa Sektöründe olduğu gibi, sözleşme bitim tarihi olan **2026 tarihi beklenilmeden uzatılması** sektörde kalıcı yatırımların devamı/rekabet için önemli bir husus olduğu arz edilmiştir.

Ekonomi Bakanlığımızın talepleri üzerine, kiralama süreçlerinin uzatılması ile ilgili olarak bağlı olunan Bakanlıklar ve TOKİ Başkanlığı nezdinde çalışmalar başlatılmıştır. Devam etmektedir.

Sektörümüzün her geçen yıl artarak devam eden yatırımlar ve tedbirlerle gemi geri dönüşümde tercih edilen bir ülke olması temel hedeftir. Faaliyetler bu kapsamda devam etmektedir.