



## GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM SANAYİCİLERİ DERNEĞİ 2017 YILI SEKTÖR RAPORU



### 1. GENEL OLARAK GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜ

Gemi Geri Dönüşüm Endüstrisi; ekonomik ömrünü tamamlamış gemilerin seferlerden çekilmesi ve yerlerine yeni tonajda ve teknolojide 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 üretimdir. Diğer taraftan Gemi Geri Dönüşümü, çevreyi koruyan endüstri çeşitlerindedir. Doğal kaynakların etkin ve verimli kullanımı amacıyla hurda gemiler sökülür ve işlemlere tabi tutularak çeşitli ürünler elde edilir. Ekolojik dengenin korunmasında etkin bir rol üstlenen Gemi Geri Dönüşümü IMO dünya denizcilik örgütünün de kabul ettiği gibi “**yeşil endüstri**” diye anılmaktadır. Demir cevherinin doğadan çıkarılması, eritilmesi ve haddelenmesi ile karşılaştırıldığında gemi geri dönüşümünün, enerji ve maliyetlerden büyük tasarruf sağladığı ve daha az çevre kirliliği yarattığı görülmektedir.

Çeliğin 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 dönüştürülmektedir. 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 taşkömürünün dönüştürülmesi ile elde edilmektedir. Kok kömürü işlem sonunda kısmen karbondioksit kısmen de demir karbürüne dönüşmektedir. 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 dönüştürülmesi 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.



## GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM SANAYİCİLERİ DERNEĞİ 2017 YILI SEKTÖR RAPORU



Gemi Geri Dönüşüm sektörü öncelerde önemsiz 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 Aliğa'da Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından gemi söküm izni, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğünden Gemi Söküm Yetki Belgesi almış, **22 Gemi geri dönüşüm** Firması mevcuttur.

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.



## GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM SANAYİCİLERİ DERNEĞİ 2017 YILI SEKTÖR RAPORU



### 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 60 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.



## GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM SANAYİCİLERİ DERNEĞİ 2017 YILI SEKTÖR RAPORU



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.



## GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM SANAYİCİLERİ DERNEĞİ 2017 YILI SEKTÖR RAPORU



**Basel Sözleşmesin gemilerin geri dönüşümünü düzenleyemeyeceğinin anlaşılması, Hong Kong Sözleşmesi'nin yürürlüğe giriş tarihinin gecikeceği endişesiyle 'ara dönem'de uygulanabilir yaptırımların düzenlenmesine ilişkin, olarak 2013 yılında Çevre ve İş sağlığına uyumlu AB Gemi Geri Dönüşüm Yönetmeliği yayımlanmıştır.**

AB Yönetmeliği ile AB bayraklı gemilerin yönetmelik kriterlerini yerine getirmeyen ülkelere gönderilmesinin engellenmesi planlanmıştır. Ancak bu hükmün uygulanabilirliği konusunda çekinceler bulunmaktadır.

**Başlıca çekince ; AB bayraklı gemilerin bayrak değişikliği yolu ile, diğer ülkelere gönderilmesi önünde bir engel bulunmamasıdır.**

### **2017 Yılı, AB Birliliğinde Gemi Geri Dönüşüm de önemli gelişmelerin yaşandığı bir yıl olmuştur.**

AB gemi geri dönüşümcüleri, 10 Mart 2017de Brüksel'de bir araya gelerek , gemi geri dönüşümde mevcut en iyi uygulamaların farkındalığını ve Avrupa'da gemi geri dönüşüm kapasitesini etkin bir şekilde artırmak için güç birliği için bir araya gelerek, **Avrupa Gemi Geri Dönüşümcüleri Grubu (ESR) adı altında örgütlendiler.**

Fransa (Port Bordeaux), Belçika (Galloo), Danimarka (Smedegaarden), Hollanda (Scheepssloperij) ve İspanya (DDR) olmak üzere gemi geri dönüşüm alanları ESR'nin ilk beşini temsil etmektedir.

**Avrupa Gemi Geri Dönüşümcüleri Grubu (ESR), temiz ve güvenli gemi geri dönüşümü arayan gemi sahiplerine ulaşmayı hedeflemektedir.**

Bir STK olan **NGO Gemi Geri Dönüşüm platformu** bu adımı memnuniyetle karşıladığını ve Avrupa'da daha fazla gemi geri dönüşümü için gösterilen çabayı destekleyeceğini ifade etmiştir.

Avrupa Birliği, AB listesine geçen yıl toplam 18 tesisi (toplam kapasiteleri 1.1 milyon LDT) almıştır. 18 tesisin tamamı AB'de üyesidir.

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

AB gemilerinin, AB dışına çıkarılmasını engelleme çabalarının AB birliği bayraklı gemilerin yıllık 2.5 milyon ton olduğu dikkate alındığında 1 milyonluk geri dönüşüm kapasitesi ile önümüzdeki yıllarda mümkün olmadığı görülmektedir.

ESR'deki tesislerin alt yapı ve kapasitelerini arttırabilmek için Avrupa Birliği fonlarından yardım talep eden **ESR başkanı Galloo'dan Peter Wyntin**, hedeflerinin AB Bayraklı hurda gemileri Avrupa'da tutmak ve sökmek olduğunu ifade etmiştir.

Gemi sahiplerini AB onaylı alanlara doğru etkili bir şekilde yönlendirmek için, NGO Gemi SÖKÜM Platformu, kirli ve tehlikeli gemi sökümü ve uygun gemi geri dönüşümü arasındaki mali boşluğu kapatmaya yardımcı olacak bir teşvik çağırısı yapmış, Bu konuda Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komitesinden destek aldığını ifade etmiştir.



## GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM SANAYİCİLERİ DERNEĞİ 2017 YILI SEKTÖR RAPORU



Baştankara (beaching- Landing) olarak faaliyet gösteren tesislerin, AB listesinde yer bulması halen tartışılan bir konudur.

Ülkemizde bazı çevrelerin gemi geri dönüşüm sektörlerinin geri kalmış ülkelerin yaptığı bir faaliyet olduğu yönündeki saptaması , 2017 yılında, Birliğin AB gemilerini birlik ülkelerinde sökme kapsamlı kapasite artırılması için yaptığı çalışmalarla anlamını yitirmiş oldu.

2016 yılı sonunda AB tarafından, AB Bayraklı gemilerin geri dönüştürüleceği tesisler listesi yayımlanmış listede Kuzey Avrupa ülkelerine ait (İngiltere-Hollanda-Finlandiya vb) 18 tesis yer almıştır.

Türk Gemi Geri Dönüşüm sektöründen 7 firmanın yönetmeliğe uyum denetimleri henüz tamamlanmıştır.

Diğer firmaların, Hong Kong sözleşmesine uyumluluk sertifikasyon çalışmaları devam etmektedir.

Her şeye rağmen, 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.

"Kısacası AB'nin almış olduğu kararlarda hurda gemilerin emniyetle ekonomiye kazandırılması için ülkemizle işbirliği yapma zorunluluğu bulunmaktadır. Birliğin bu hususu dikkate alması ve karar vermesi gerekmektedir.

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

### **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 Aliğa 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,

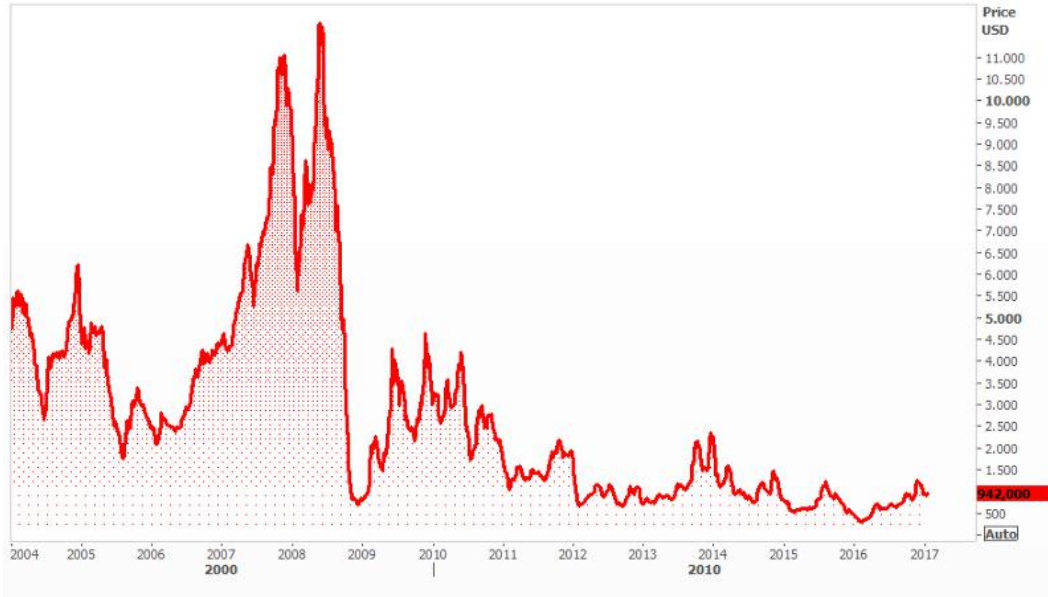




## GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM SANAYİCİLERİ DERNEĞİ 2017 YILI SEKTÖR RAPORU



BDI (Baltık Kuru yük endeksi) son yıllardaki düşüşü Capesize armatörlerinin eski gemilerini elden çıkarmaya mecbur etmektedir. Bu husus hurda gemi tonajını arttıran diğer bir husus olarak dikkate alınmalıdır.



Capesize

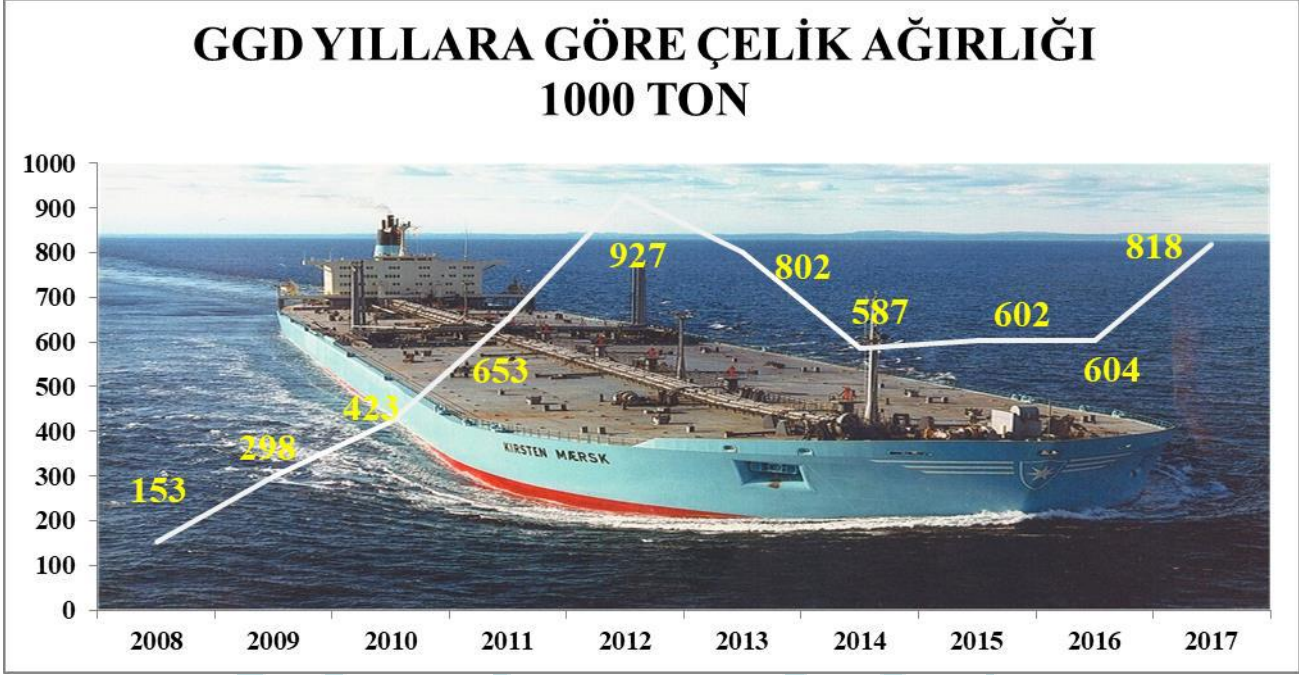


GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM SANAYİCİLERİ DERNEĞİ  
2017 YILI SEKTÖR RAPORU



**4.YILLARA GÖRE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM VERİLERİ**

2012-2017 geri dönüşüme alınan gemi tonajları (LDT)



2012-2017 geri dönüşümü alınan gemi adetleri





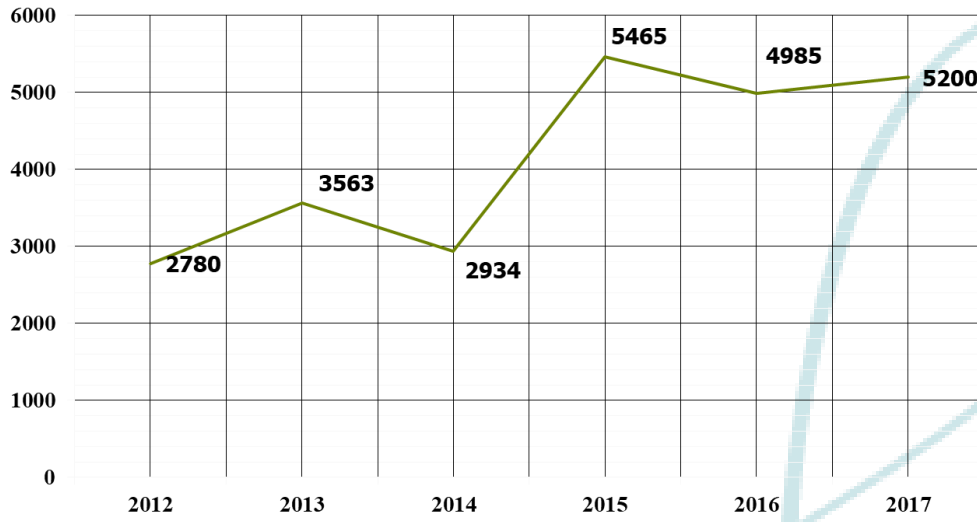


GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM SANAYİCİLERİ DERNEĞİ  
2017 YILI SEKTÖR RAPORU

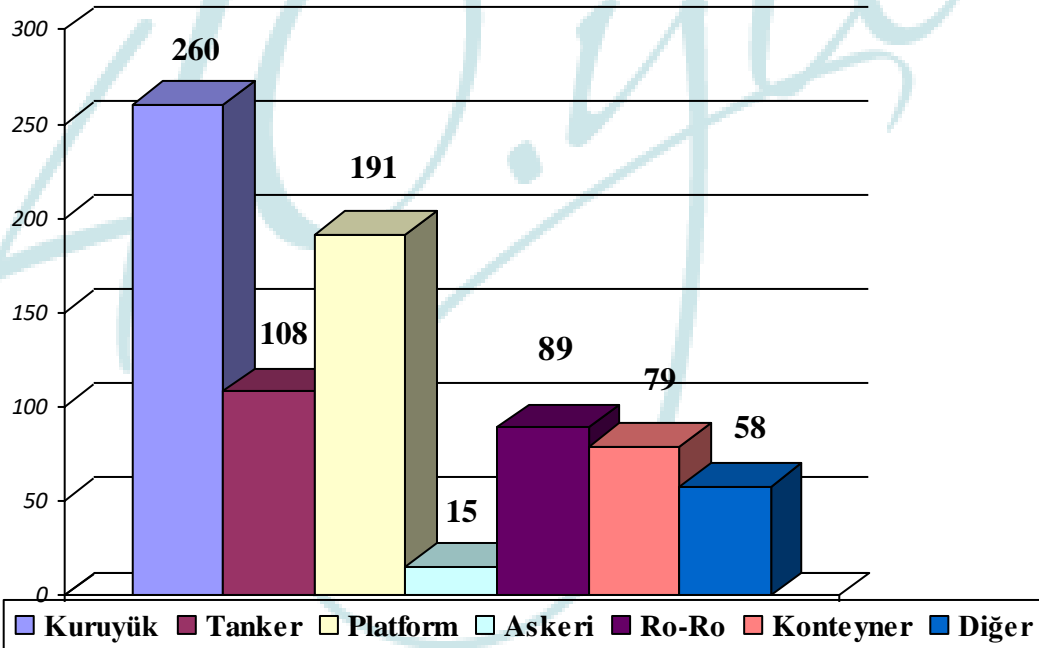


5. YILLARA GÖRE GELEN ORTALAMA GEMİ TONAJLARI (LDT)

Yıllara göre gelen gemi ortalama tonajları LDT



6. 2017 GEMİ TİPLERİNE GÖRE GERİ DÖNÜŞÜME ALINAN GEMİLER 1000 LDT/TON



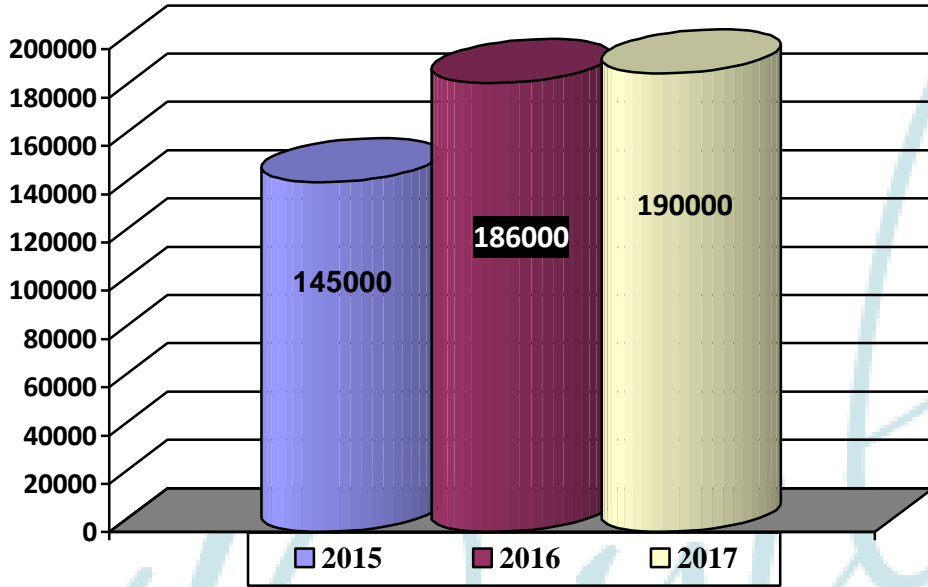


## GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM SANAYİCİLERİ DERNEĞİ 2017 YILI SEKTÖR RAPORU



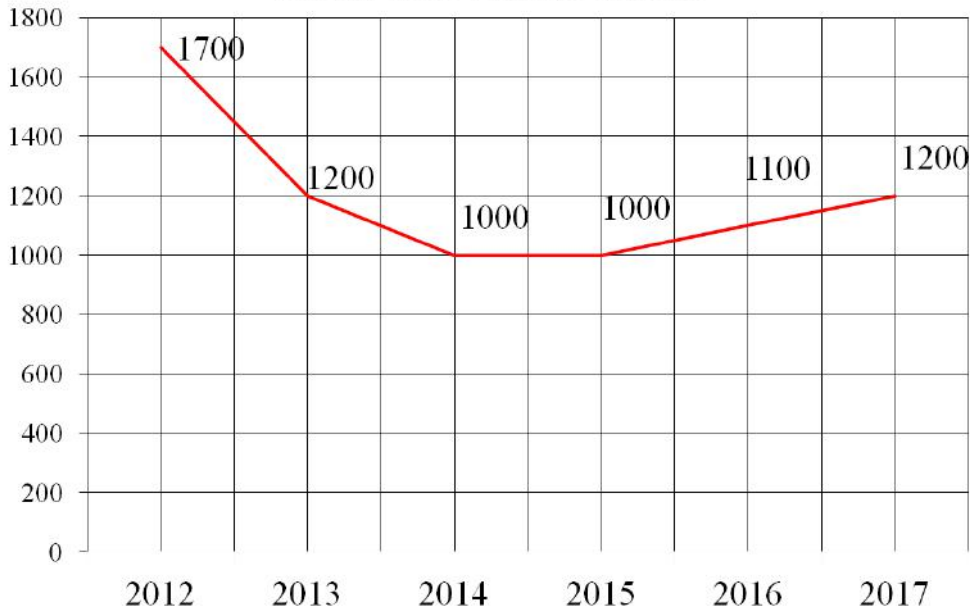
2015 yılında varil başına 100 dolardan 30 dolara gerileyen ham petrol fiyatlarının etkileri, 2017 yılında da devam etmiş, Dünya gemi geri dönüşüm sektörlerinde ülkemiz petrol platformlarının geri dönüşümünde tercih edilen tek ülke olarak kayıtlara geçmiştir.

### 7. PLATFORMLAR (LDT- TON/YIL)



### 8. YILLARA GÖRE ÇALIŞAN SAYILARI

Yıllara göre çalışan sayıları





## GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM SANAYİCİLERİ DERNEĞİ 2017 YILI SEKTÖR RAPORU



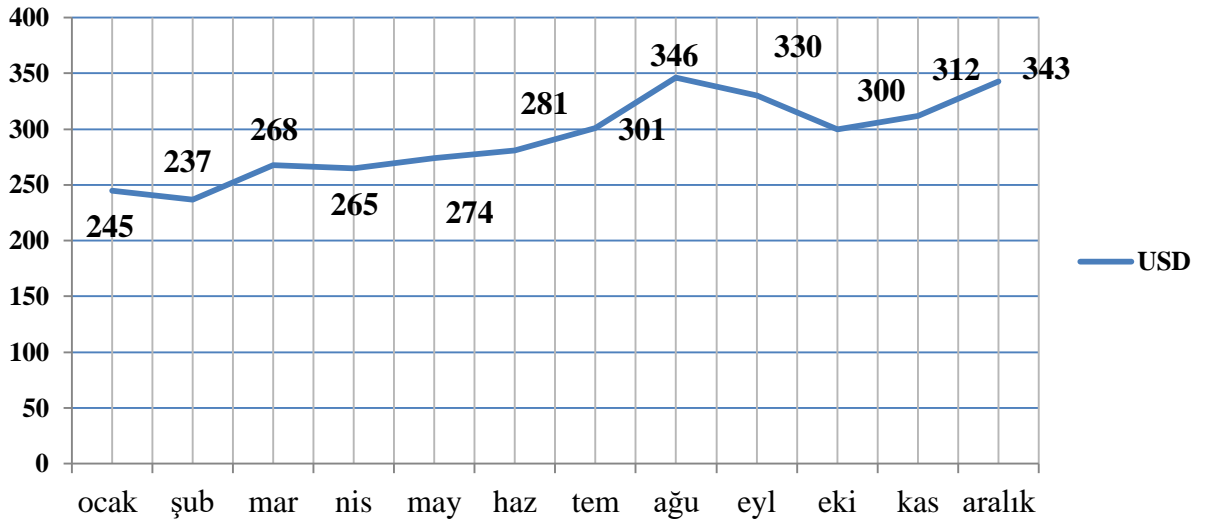
### 8. 2017 YILI HURDA FİYATLARI DEĞERLENDİRME VE 2018 YILI BEKLENTİLERİ

2016 yılında kapasite fazlası sorunu ile yüzleşen ve iç talepte yaşanan daralma ile birlikte, uluslararası piyasalara maliyetlerin altından satışlar yaparak küresel dengeleri değiştiren Çin çelik sektörü, 2017 yılında Etk ili olamamış, kütük demir ihracatları normal seviyede seyrederek hurda fiyatlarını etkilememiştir.

2017 Dünya demir çelik piyasasında olumsuzluklar yaşanmayan bir yıl olmuştur. Yılbaşından itibaren hurda fiyatları genellikle yükseliş eğilimi göstermiş, dalgalanma yükseliş eğilimli olarak, Ağustos ay'ında başlamış yıl 355 dolardan kapanmıştır.

2018 yılının ilk yarısına kadar hurda fiyatlarında bir dalgalanma beklenmemektedir.

### 2017 YILI HURDA FİYATLARI AYLIK ORT. USD/TON





## GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM SANAYİCİLERİ DERNEĞİ 2017 YILI SEKTÖR RAPORU



### 9.2017 YILI ATIK YÖNETİMİ ÖZETİ

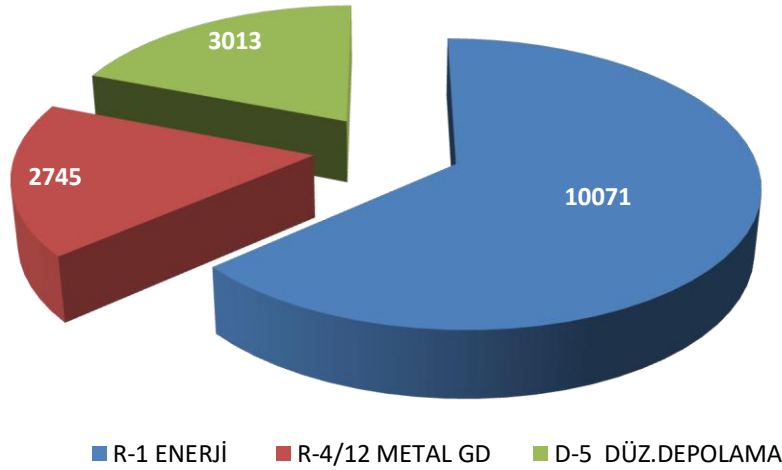
Sektör de maden, hurda, donanım geri kazanımı yanında atıkların iyi bir yönetimle geri kazanılarak, doğal kaynakların tüketimine engel olunmuştur.

2017 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 sökümü yapılan gemilerin atık yönetimleri bölgemizde merkezi olarak yapılmaktadır. Ulusal Atık Yönetim Yönetmeliği'ne uyumlu olarak yapılan yönetim sonucunda; atıkların metal geri dönüşümü ve enerji geri kazanım tonajları aşağıdadır.

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

### ATIKLAR/ TON







## GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM SANAYİCİLERİ DERNEĞİ 2017 YILI SEKTÖR RAPORU



### 9. 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.

Türkiye'de Gemi geri dönüşüm sektörüne 3.dünya ülkelerinin yaptığı bir iş olarak kabul edip karşı çıkan bazı çevreler bugün, TÜRKİYE 'de bu işin sadece Aliğa ile sınırlı kalmamasını sektörün kapasite artışının sağlanmasını diğer Asya ülkeleri ile rekabet etmenin yollarının aranmasının gerektiğini dile getirmeleri sevindiricidir.

Diğer gemi geri dönüşüm ülkelere 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 İstişare etmek tavsiyeleri dikkate almak, yapıcı eleştirileri değerlendirmek temel politikamızdır.

### 10 . 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.

Gemi Geri Dönüşüm firmalarına, Ulaştırma Denizcilik Haberleşme 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 yıl içinde onaylanması büyük önem arz etmektedir.

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



## GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM SANAYİCİLERİ DERNEĞİ 2017 YILI SEKTÖR RAPORU



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 ATY tesisi vb.) büyük önem arz etmektedir. Ancak sektörün önündeki en önemli engel, 2026 yılında sona erecek kira sözleşmeleridir.

2017 yılı içerisinde, Ekonomi Bakanlığımızca yapılan sektör toplantılarında bu husus yönetim kurulumuzca sayın Bakan'a arz edilmiş, 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.

2. UDHB Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü Başkanlığınca başlatılan, Gemi Geri Dönüşüm çalışanları mesleki yeterlilik çalışmaları derneğimizin katkıları ile tamamlanmıştır. Yıl içerisinde resmi gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmesi beklenmektedir. Yıl içerisinde işçilerin mesleki yeterlilik belgelerini almaları planlanmaktadır.

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

**2018 yılı için hedefimiz; 1 Milyon tondur.**