

“MARMARA DENİZİ AĞIR ŞEKİLDE KARA KAYNAKLI KİRLİLİKLE KİRLETİLİYOR”



DENİZ KAYNAKLI KİRLİLİKLERİN KARA KAYNAKLI OLANLARA GÖRE YÜZDESEL ANLAMDA DAHA DÜŞÜK OLDUĞUNU VURGULAYAN UFUK TEKER, “DENİZİ KAZA SEBEBİYLE YA DA BİLİNÇLİ OLARAK KİRLETEN, YANI BÜNYELERİNDEKİ ATIKLARI, KARA TESİSLERİNE DEVRETMELERİ GEREKİRKEN DENİZE BIRAKAN İNSANLARIN SAYISI CİDDİ DERECEDE AZALDI. ZATEN DENİZCİLER DE BU KONULARA OLDUKÇA HASSAS YAKLAŞIYOR.” DİYOR.



Denizcilik sektörünün güncel ihtiyaçlarını gözeten, sektörün sorunlarını önceliğine alan Türk P&I Sigorta, kurulduğu 2013 yılından bu yana çözüm odaklı hizmetlerini kesintisiz sürdürüyor. Kuruluşu ile birlikte hızlı bir büyüme sağlayan Türk P&I, ilk 1-2 yıl içinde Türkiye’deki pazar payını, yolcu taşımacılığı, römorkörler ve görece küçük deniz araçlarında neredeyse yüzde 100’e kadar getirerek ciddi bir başarı yakaladı.

“Ulusal bir markanın uluslararası pazarda görünür olmasını sağladık ve 17 değişik ülkede, Türk P&I markasını satılabilir hâle getirdik. Hem personel hem de hem reasürans anlamında tüm anlaşmalarımızı buna uygun olarak yaptık ve bugün itibarıyla da yüzde 50’nin üzerinde olan üretimimizi yabancı müşterilerimize satıyoruz.” diyen Türk P&I Genel Müdürü Ufuk Teker ile şirketin güçlü reasürans yapısının sunduğu avantajları, deniz sigortacılığı sektöründeki güncel gelişmeleri ve denizlerimizin geleceği üzerine konuştuk.

Denizcilik sigortası alanında Türkiye’nin ilk ve tek şirketi olan Türk P&I, bir misyon ve hedef ile kuruldu. Bugün hedeflerin neresindediniz ve misyonun kapsamında değişim var mı?

Türk P&I başından beri içinde yer aldığım bir kuruluş. O sebeple de çocuğum gibi büyötmeye, tıpkı bir baba özeni ile elimden geleni yapmaya çalışıyorum. Türk P&I, isminden de anlaşılacağı üzere stratejik bir şirket. Bugün her şirkete Türk ismi verilmiyor, ismimizi Bakanlar Kurulu kararıyla aldık. Kurulurken üç misyonumuz vardı. Birinci hedefimiz; Türk bayraklı deniz araçlarına yönelik oldu. Türkiye’de daha önceden ağırlıklı olarak batılı sigortacıların hâkim olduğu bir alanı, yerel ekspertiz, yerel tecrübe ve iş yapabilme yeteneği oluşturularak

TÜRK P&I GENEL MÜDÜRÜ UFUK TEKER



İlk 1-2 yıl içinde Türkiye'deki pazar payımızı, yolcu taşımacılığı, römorkörler ve görece küçük deniz araçlarında neredeyse yüzde 100'e kadar getirdik. Türk sahipli yabancı bayraklı gemilerdeki pazar payımızı da oldukça fazla düzeyde arttırdık.

etkin hâle getirmektir. İkinci hedefimiz, Türk sahipli ama yabancı bayrak taşıyan gemiler ile uluslararası sefer yapan gemilerin sorumluluk sigortası alanından pay alarak döviz miktarının milli sınırlar içinde kalmasını sağlamaktır. Üçüncü olarak da, oluşacak olan bu bilgi birikimi ile Türkiye'nin uluslararası deniz sigortacılığı içinden pay almasıyla ilgili pozitif yönlü bir hedefimiz vardı.

İlk 1-2 yıl içinde Türkiye'deki pazar payımızı, yolcu taşımacılığı, römorkörler ve görece küçük deniz araçlarında neredeyse yüzde 100'e kadar getirdik. Ardından Türk sahipli yabancı bayraklı gemilerdeki pazar payımızı oldukça fazla düzeyde arttırdık. Ama bu arada P&I sigortasının yanına tekne makine adını verdiğimiz gövde sigortaları kısmında faaliyet göstermeye başladık. Ve şu an, bugünden geriye doğru baktığımızda üretimimizin yüzde 50'sinden daha fazlasını yabancı müşterilerimiz oluşturuyor. Ulusal bir markanın uluslararası pazarda görünür olmasını sağladık ve 17 değişik ülkede, Türk P&I markasını satılabilir hâle getirdik. Bunu yaparken de kendimizi Türkiye sınırlarına sıkıştırmadık. İlk günü itibarıyla "Uluslararası nasıl faaliyet gösterebiliriz?" konusuna odaklandık ve şirketin alt yapısını da ona göre hazırladık. Hem personel hem de reasürans anlamında tüm anlaşmalarımızı buna uygun olarak yaptık ve bugün itibarıyla da yüzde 50'nin üzerinde olan üretimimizi yabancı müşterilerimize satıyoruz. Alman, İspanyol, çok sayıda İtalyan, Yunan ve Azeri müşterilerimiz bulunuyor. Rusya pazarına hızlı bir giriş yapıyorduk ama mevcut durumdaki ambargo dolayısıyla geriye çekildik. Şu anda çok ciddi bir

Mısırlı penatrasyonu bulunuyor ve Mısırlı deniz araçlarına teminat sağlıyoruz. Suriyelilerin Türkiye ve Yunanistan'da konuşlanmış, yeni şirketlerine teminat sağlıyoruz. Asıl üssümüz ise Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) ve Orta Doğu. Şu an bu bölgede ciddi anlamda çalışmalarımız var yakın zamanda güzel gelişmeler olacak.

Mavi ekonomi de denilen denizlerimizdeki ticaretin sürdürülebilirliği için en önemli konuların başında aslında denizleri korumak geliyor. Türkiye üç büyük deniz olmak üzere Marmara gibi de stratejik önemi bulunan bir iç denize sahip. Bu anlamda ülkemizin denizlerini çevresel perspektiften nasıl görüyorsunuz?

Deniz sigortacıları, denizin korunması anlamında fazlasıyla rol alıyor. Çok yakın zamanda, Dünya Deniz Sigortacılığı Birliği'nin Amerika Birleşik Devletleri'nde (ABD) düzenlediği uluslararası bir konferansa katıldım. Birliğin hukuk komitesine Türk P&I'da çalışan bir arkadaşımız seçildi. Bu bizim için çok önemli bir gelişme. Deniz sigortacıları çevre konularında oldukça fazla inisiyatif alıyor. Hatta sadece deniz sigortacıları değil, denize finans sağlayanlar da birlikte hareket ediyorlar. Bildiğiniz gibi denizcilik karbon emisyonu ile ilgili önlemler konusunda kara şirketlerine göre birkaç adım önde gidiyor. 2050 yılında sıfır emisyon hedefine doğru ilerliyorlar. Şu an henüz teknoloji ortaya çıkmamış olsa dahi yeşil enerjiyle çalışan gemilerin üretimine başlandı. Yani bazı armatörler çok büyük yatırımlar

yaparak filolarının belli kısmını, yeşil enerji, karbon emisyonunu daha düşük olan amonyak, doğal gaz, LPG, LNG yakıtlarla çalışan gemilerle güncelliyor ya da baca gazlarını rehabilite eden sistemleri gemilerine adapte ediyorlar.

Armatörlerin üzerine çok ağır bir yük yüklediler bu anlamda. Çünkü gelişmiş bir makine teknolojisi olmamasına rağmen bu zorunluluğu, bu hedefi koydular. Sigortacılar perspektifinden bakıldığında, denizcilerin içinde bulunduğu bu karmaşık durum içinde sigortacılar da zorlayıcı bir pozisyon almaya başladı. Büyük global şirketler Environmental, Social and Governance (ESG) diye yeni bir tanımla tanıştılar. Eğer ki müşteriler ESG kriterlerini taşıyorsa onlarla çalışmama kararı alıyorlar. Yani sigorta teminatı sağlanmaması noktasında çok sert yaptırımlar yakın gelecekte ortaya çıkacak ki bunların bir inisiyatif de çıkmış durumda. Bazı sigortacılar hatta imza atan taraf oldular. Sigorta şirketleri, brokerler ve reasürans şirketleri, Poseidon Principles Initiative isimli yeni bir oluşum ortaya koydular. Poseidon Principles, eğer gemi çevresel kriterleri ve karbon emisyon kriterlerini sağlamıyorsa sigortacılar, sigorta teminatını sağlamayacaktır şartını koyuyor. Bazı sektörler vardır ki sigorta olmazsa o sektör olmaz. Denizcilik de bunlardan biri. Çünkü sigorta teminatı almayan gemi limana giremez, sigortası olmayan gemiye kimse kredi vermez ve yük yüklemes. Dolayısıyla sigortacılar burada kendilerini belki de ilk defa bu ölçüde zorlayıcı bir pozisyona soktular. Bu da çevresel etkilere ne kadar dikkat ettiklerini gösteriyor.

Özellikle pandemi sonrasında, paylaşılan satış rakamlarından da görüldüğü üzere yat sabibi olanların sayısında artış yaşandığını biliyoruz. Bu doğrultuda yat turizminde de ciddi bir artış söz konusu. Sizce bu alanda yaşanan gelişmeler Türkiye'nin koyları için bir tehdit oluşturuyor mu? Bu konu hakkında ne düşünüyorsunuz?

Deniz turizmi Türkiye için gerçekten çok önemli. Deniz turizmi deyince sadece deniz turizminden kazandıklarımızı görmek hata olur ki sektör zaten bunu çok iyi analiz edebiliyor. Deniz turizmi için gelen insanlar harcama standartları yüksek olan, daha çok Türkiye'de döviz bırakan turistler. O yüzden çok önemli bir segment. Türkiye marinaları şu anda tıka basa dolu. Hatta marina standartları dışında yerlerde de barınan özel tekneler bulunuyor. Yani bunlar kişi sahipli tekneler genelde. Bir de deniz turizmini icra eden, günlük gezi teknelerimiz ile haftalık tur yapan guletlerimiz var.

Bizde kruvaziyer turizm dediğimiz; yolcusunu bir noktadan alan ve belli bir süre gezdiren, lüks yolcu gemisi formunda seyahat imkânı sunan ve her biri yarım milyar dolar civarında yatırım gerektiren bir deniz turizmi maalesef gelişmedi. Diğer yandan çevresel olarak bakmak gerekirse bildiğim kadarıyla dünyada atık toplama gemisi olan tek sivil toplum kuruluşu TURMEPA. Türkiye'de de özellikle TURMEPA'nın öncülüğünde denizlerin temizliği için kapsamlı çalışmalar yapılıyor. Bu konuda mevzuat olarak da Mavi Kart uygulamasıyla belli bir seviyeye gelindiğini söyleyebilirim. Fakat küçük ölçekteki yelkenli teknelerde ve bireysel kullanımdaki teknelerde gri su diye tabir ettiğimiz, el yıkama ve mutfak suyunu toplayan tanklar bulunmuyor. Bu da tekne adetleri arttığında, teknelerdeki gri suyun, vahşi bir şekilde denize gönderildiği anlamına geliyor. Bunun etkisini ise özellikle yoğun sezonlarda paha biçilemez koylarımızda denizin köpürmesinden anlayabiliyoruz.

Aynı şekilde bir kapasite gözetilmeden, denetimsiz şekilde teknelerin koylara bırakılması nedeniyle koylarımız büyük zarar görüyor. Benzer turistik özelliklerde olan Akdeniz'deki ve Pasifik'teki adalarda, sabit tonoz yerlerinin ve tekne kapasite sınırı olan koylardaki konaklama yerlerinin, o koyların korunması için çok daha faydalı olduğunu düşünüyorum. Biz de maalesef böyle bir limit yok. İsteyen isteyen istediği yere dip yapıyı gözetmeden demir atabiliyor. Ama benzer özelliklerin çok daha azına sahip olan diğer ülkelerde koylarda, sabit tonozlara bağlamak mecburi ve tekne sahibi belli bir ücret karşılığında ancak onu sağlayabiliyor. Onun haricinde de o koylara girmesi mümkün değil.

Biraz da +2,5 belgeselinden bahsedelim. Belgesel özellikle Marmara Denizi'ni esir alan müsilaj ve Marmara Denizi'nin geleceği üzerine yoğunlaşıyordu. Belgesel yapma fikri nasıl oluştu, hazırlık çalışmaları ve süreç hakkında bilgi verebilir misiniz?

Biz bir denizci kuruluşuyuz. Denizden kopuk olmamız mümkün değil ve bir vatandaş olarak da kenarında yaşadığımız Marmara Denizi bence Türkiye'nin en büyük hazinelerinden biri. Benim yaşım tutuyor,



biz o denize girip yürüyorduk. Özellikle Kuzey Marmara kıyılarının Maldivler gibi kumsalı vardı. Marmara Adası, Avşa veya İstanbul'un kenarındaki adalara gittiğimiz zaman kristal berraklığında su vardı. Şimdi geçen iki yıl kadar önce müsilağ krizi başladığında artık deniz bir çığlık attı yani. O dönemde, buradan nasıl geri dönülür, alınması gereken önlemler nelerdir gibi birçok soru ile yüzleştik. Bu sadece kamu eliyle veya denetlemeler ile ulaşılabilecek bir şey değil, temiz yarınlara için bireysel düzeyde bir bilinçlenme gerekiyor. Genel bir bilinç oluşturmak şart. Fikir de böyle çıktı aslına bakarsanız. Sonrasında ne tür bir form oluşturmamız gerektiği ile ilgili uzun uzun tartıştık. Belgesel, yüzde 100 Türk P&I tarafından hazırlandı ve sponsor kullanılmadı. Herhangi bir reklam amacı da taşımıyor. Tamamen denize katkısı olsun diye yapılan yeşil bir proje.

Sadece teknik bilgilerle donatılmış bir belgesel oluşturmak yerine halkın ve bundan etkilenen insanların da içinde olduğu ama bilimsel donelere yer verilen bir belgesel olsun istedik. Balıkçısından Ergene'nin köyünde yaşayan vatandaşa, belediye başkanından, İstanbul Büyükşehir Belediye Çevre Dairesinin yetkililerine, deniz biyoloğundan kimyagerlere, dizi oyuncularından, 15-16 yaşındaki aktivist arkadaşlarımıza kadar çok geniş bir perspektifte görüşlere yer verdik. Umarım seyredenler de belgeselin içinden kendisine bir şey alacaktır. +2,5 Belgeselimizi Türk P&I YouTube sayfasından herkes seyredebilir.

Şu an devlet kanalında da hâlâ Marmara Denizi'ni eski güzel günlerine döndürmek için uzman kadrolardan oluşan ekiplerce çalışmalar yapılıyor. Sizce Marmara'nın nasıl bir eylem planına ihtiyacı var?

Deniz kirliliğine bakarken deniz ve kara kaynaklı kirlilik olarak ikiye ayırmak gerekiyor. Marmara kıyısında şehirlerin toplam nüfusu 23 milyon insandan oluşuyor. 23 milyon insanın yanı sıra sanayimizin de büyük bölümü yine Marmara kıyısında konuşlanmış durumda. Konsantrasyon bu kadar yüksek olunca tabii denizin bundan etkilenmemesi, ısısının artmaması, global küresel ısınmanın haricinde bu kadar insanın olduğu bir yerde mutlaka çevreye negatif anlamda bir etkileşimi oluyor. Yeşilimiz de kayboluyor, denizimiz de tahrip oluyor, etraf kalabalıklaştıkça havamız da kirleniyor... Yani bunların hepsi bir kompakt olarak bir paket.

Deniz kaynaklı kirliliğe gelince. Denizi kaza sebebiyle ya da bilinçli olarak kirletenler, yani bünyelerindeki atıkları, kara tesislerine devretmeleri gerekirken denize bırakan insanların sayısı ciddi derecede azaldı. Kazaları bir kenara koyarsak Marmara Denizi'nin çok ağır şekilde karadan kirletildiğini söyleyebilirim. Kaza konusuna da açıklık getirmekte fayda var. Denizde kaza meydana geldiğinde P&I kulüpleri temizlik işlemini üstleniyorlar. En ufak taş bile basınçlı sıcak sularla temizleniyor, dış fırçaları ile fırçalanıp olduğu yere geri bırakılıyor. Bu tarz konuların da zaten anında rapor edilme zorunluluğu bulunuyor. Bu yüzden deniz kaynaklı kirlilikler, kara kaynaklı olanlara göre yüzdesel anlamda daha düşük. Zaten denizciler de bu konulara oldukça hassas yaklaşıyor.

“3A REYTINGLİ ŞİRKET DÜZEYİNDE SERVİS SAĞLIYORUZ”

Repütasyon sadece kuruluş yılıyla ilgili bir konu değil. Sadece finansal reytingin 3A olmasıyla da ilgili değil. 3A reytingi olan ama olması gerektiği şekilde sigorta servisi sağlamayan birçok şirket bulunuyor. Finansal reytingimiz ülke reytingi ile sınırlı olduğundan yerel bir şirket olmamızın dezavantajları bulunuyor. Bu konuyu değiştirmek adına farklı çalışmalarımız da var. Ama biz servis sağlarken 3A reytingli şirket düzeyinde servis sağlıyoruz. Yani, hasar ödemesi meydana geldiğinde en iyi finansal güce sahip olan yüzlerce yıllık şirketlerle baş edebiliyoruz. Bu da armatörlerin tercih yaparken eşitler arasında değil, bizi de listeye sokmasını sağlıyor. Aslına bakarsanız biz repütasyonumuzu satın alıyoruz.

Arada bir de servis sağlayıcı brokerler var. Şirket olarak brokerler ile çok iyi ilişkilere sahibiz ve brokerler ilişkilerimizi de bu noktada kullanıyoruz. Bugünlerde şansımızın biraz yaver gittiğini söyleyebilirim. Gemi kiracıları ve yük sahiplerinin dominant olduğu piyasalarda, gemi sahiplerinden çok aslında P&I sigortacılarının kim olup olmayacağını gemi kiracıları etki ediyor. Belli P&I sigortacıları haricindeki teminatı olan gemilere yük vermiyorlar. Fakat içinde bulunduğumuz periyod, biraz armatör dominant bir piyasaya döndü. Navlunların da yükseldiği bir süreçten geçiyoruz. Teminat sağladığımız gemilerin hasarları olunca da en az bir grup kulübü kalitesinde servis vermeye çalışıyoruz.