

# Pandemi taşımacılığın önemini ortaya çıkardı

Pandeminin ilk döneminde sadece deniz taşımacılığının ayakta kaldığını söyleyen Türk P&I Sigorta Genel Müdürü Ufuk Teker, konteyner ve taşıma fiyatlarının bir anda yükseldiğine dikkat çekti. Teker, o dönemde taşımacılığın malların fiyatları üzerindeki etkisini çok açık olarak gördüklerini aktararak, "Eskiden navlun ve sigorta arasında bir korelasyon vardı ve navlun fiyatları mal bedelinin yüzde 10'unu geçmezdi. Bugünlerde navlun fiyatları emtia'nın bedelinden fazla olabiliyor" dedi.

Covid-19 salgını pek çok alanı olduğu gibi taşımacılığı da olumsuz etkiledi. Kara ve hava taşımacılığında büyük sıkıntılar yaşanırken olumsuz koşullar şirketler ve tüketiciler için taşımacılığın ne kadar önemli olduğu bir kez daha ortaya çıktı. Sigorta Ekranı'nda Sigortamedya Genel Yayın Yönetmeni Can Kantar'ın konduğu olan Türk P&I Sigorta Genel Müdürü Ufuk Teker, pandemi döneminde deniz taşımacılığında yaşanan sorunlara dikkat çekti. Teker, programda Türk P&I özelinde yaptıkları çalışmalar ve ürünleriyle ilgili açıklamalarda bulunarak 2021 yılında karlımın yüzde 300 arttığını söyledi.

## TAŞIMACILIK MAL FİYATLARINI ETKİLEDİ

Covid-19 salgınıyla birlikte taşımacılığın öneminin bir kez daha ortaya çıktığını belirten Teker, pandeminin ilk döneminde tüm ulaşım araçları taşımacılığı bıraktığında sadece deniz taşımacılığının ayakta kaldığını dikkat çekti. Söz konusu dönemde deniz taşımacılığında da ciddi sıkıntılar yaşandığını dile getiren Teker, "Denizcilik sektöründe de gemiler seferlerine devam ettiler ama tam kapasiteyle çalışmadılar. Limanlarda uzun bekleme kuyrukları meydana geldi ve tedarikte aksamalar oldu. Bu aksamalar 2021 yılına da sarktı" dedi.

Teker, maliyet anlamında çok daha uygun olan ve küçük ölçekli yüklerin uluslararası ticarete rahatça taşınmasını sağlayan konteyner hareketlerinde pandemi döneminde çok ciddi bir aksama meydana geldiğini aktararak, konteyner kutularının bir kısmının Uzak Doğu'da biriktirildiğini belirtti. Türk ihracatçıların konteyner tedarikinde çok büyük zorluklar yaşadığını söyleyen Teker, "Konteyner ve taşıma fiyatlarında bir anda ciddi bir yükseliş meydana geldi. Taşımacılığın mal fiyatları üzerindeki etkisini bu dönemde çok açık olarak gördük. Eskiden navlun ve sigorta arasında bir korelasyon vardı ve navlun fiyatları mal bedelinin %10'unu geçmezdi. Bugünlerde navlun fiyatları mal bedelinden fazla olabiliyor. Navlun artışları olduğu günlerde deniz yatırımcısı sayısında da artış oluyor. Biz bunu deniz taşımacılığını yapan ve deniz taşımacılığı yapmayan yatırımcılar olarak ikkiye ayırıyoruz" açıklamalarında bulundu.

## GEMİ SİPARİŞLERİ YÜZDE 125'LERE ULAŞTI

Teker, yüksek piyasa seviyelerinde gemi alan yeni deniz yatırımcılarının sonrasında düşen piyasa şartlarında ciddi anlamda zarar edebileceğini vurgulayarak, "Denizcilikte navlunlar hala çok yüksek. Fakat verilen gemi sipariş sayısı yüzde 125'lere varmış durumda. Gemi sayısında artış oluncu navlunlar da bir miktar aşağıya gelecektir. Eski seviyeye olmasa bile belli bir seviyede dengeye oturacağını düşünüyoruz" şeklinde konuştu.

## SİGORTA SEKTÖRÜNDE EK PRİM GİRDİSİ OLACAK

Programda son dönemde gemi sahiplerinin gelirlerinde ciddi bir artış olduğunu dikkat çeken Teker, navlun gelirlerindeki artış ve gemi bedellerindeki yüzde 50'ye yakın artış sayesinde sigortacılığa bir miktar ilave prim girdisi meydana çıktığını söyledi. Teker, sigorta sektörünün daha yüksek bedelleri teminat altına almasından dolayı daha yüksek primlere sahip olmaya başladığını ifade ederek, "İlerleyen dönemlerde meydana gelecek hasarlar da daha yüksek maliyetlerle karşılaşacağı için sigorta sektöründe oluşacak etkiyi öngörmek kolay değil. Fakat şu dönem için artan bir prim girdisi olacağını söyleyebiliriz" dedi.

## 2021'DE KARIMIZ YÜZDE 300 ARTTI

Zor bir yıl geçirdiklerini belirten Teker, buna karşın sigortacılık anlamında Türk P&I'nın primini TL bazında yaklaşık yüzde 75'er oranında arttırdığını, portföyünü ise döviz bazında yüzde 26 civarında büyüdüğünü aktardı. Teker, Türkiye'deki genel sigortacılık trendinin dışında hareket ettiklerini açıklarken, "Bizim yüzde 65 oranında sigortalımız Türk olmayan, yabancı müşterilerden oluşuyor. Bu da bize tabana yayma, riskimizi açma konusunda büyük bir imkân sağladı. 2021'de karımız yaklaşık yüzde 300 oranında arttırdık. 8 yıl önce kurulan şirketimiz peş peşe son 7 yıldır kar elde ediyor" ifadelerini kullandı.

## DÜNYADA DA TÜRK P&I İSMİNİ GÖREBİLECEKSİNİZ

Önümüzdeki dönemde uluslararası anlamda farklı hamleler yapmayı planladıklarını ifade eden Teker, yabancı müşterilere satış yapmanın yanı sıra yurt dışında yatırım yapmaya gayret edebileceklerini söyledi. Teker alt yapı çalışmalarını da yaptıklarını belirterek, "Şayet uygun olursa dünyanın 1-2 yerinde Türk P&I ismini görebileceksiniz. 2022 yılı bizim için çok önemli atılımların olabileceği bir potansiyel içeriyor diyebiliriz" diye konuştu. Teker, Türkiye'de yerli piyasadan da bir gelişim süreci içinde olduğunu ifade ederek, "2022 yılında deniz turizmi araclarının günlük gezi teknelerinin, hafiflik tur teknelerinin P&I sigortalı yapma zorunluluğu kanunen ortaya çıktı. Mart ayı itibarıyla bunun yoğunluğunu yaşayacağımız düşünüyoruz" dedi.

## AMATÖR DENİZCİLERİN DESTEKLENMESİ GEREKİYOR

Denizcilik ve deniz turizminin ucuz bir branş olmadığını altını çizen Teker, fiyat artışlarının talebi düşürmeyeceğini söyledi. Teker, Türkiye'de özel amaçlı tekne sayısının geçen yıla göre çok hızlı bir oranda arttığını dikkat çekerek, "Pandemi insanları deniz turizmi araçlarıyla ya da kendi tekneleriyle çok hijyenik bir ortamda tatil yapabiliyorlar. Burada koylardaki fiziki durumlar, samandıraların bağlama yerlerinin sayısı konusunda birtakım yatırım çalışmalarını yapması gerekiyor. Türkiye'de yaklaşık 17-18 bin bağlama kapasitesi olduğunu tahmin ediyoruz. Bu sayının bir planlama dâhilinde yeni marinalarla desteklenmesi ve marina ücretlerinde amatör denizcileri de destekleyici seviyelere kalmak çok önemli. Bu sayede Türklerin yeniden denizciliğe başlayabileceğini umuyorum" açıklamalarında bulundu.

## İHTİYACA GÖRE TEKNİK ÜRÜNLER TASARLIYORUZ

Teker, deniz turizmi araclarının sigortalanmasının tamamiyle bir uzmanlık alanı olduğunu söyleyerek, "Bu konuyla ilgili onlarca ürün dizayn ediyoruz. Balıklar için ayn, özel amaçlı tekneler için ayn, deniz turizmcileri için ayn, denizde hatlı yolcu taşıyanlar için ayn ürünlerimiz var. Tüm ihtiyaç sahiplerinin ihtiyaçlarına göre dizayn edilmiş teknik ürünler. İhtiyaç oldukça yeni ürünleri hızlı bir şekilde dizayn ederek ortaya koyuyoruz. Burada dikkat edilmesi gereken şey sigorta bedelinin piyasa bedeliyle uyumlu olması. Bu, hasar anında mağduriyetlerin önüne geçiyor" dedi.

## KASKO İLE DENİZ SİGORTACILIĞINI KARIŞTIRMAMAK GEREK

Teker, hasar yönetiminden doğru sigorta bedellerinin tespit edilmesine, sigortalının doğru teminatlarla teminat altına alınmasından ve sigorta şirketinin bilgilendirilmesine kadar birçok noktada acente ve brokerlerin önemli rol üstlendiğini ifade ederek, "Bate ve güney sahillerimizde bu konularla kendisini yetiştirmiş aracı ve acentelerimiz var. Fakat deniz sigortacılığının ciddiye alınması noktasında birtakım zafiyetler görüyoruz. Kasko sigortası ile deniz sigortasını karıştırmamak lazım" dedi.

## TEKNE MAKİNE SİGORTALARINDA PRİM ARTIŞI OLABİLİR

İki tür ana deniz sigortası olduğunu söyleyen Teker, konuyla ilgili şu açıklamalarda bulundu: "Bunlardan biri sorumluluk sigortalı yani P&I sigortası, diğeri de gövde sigortalı, tekne makine sigortası. Bunların ikisinin de reasürans yapıları birbirinden farklı. P&I sigortalılarında dünya tonajını yapan 13 tane şirket var. Bunlara International Group of Companies deniyor ve Batı Avrupalı sigortalılardan oluşuyor genellikle. 2021 yılı içerisindeki hasar prim oranları yüzde 130'lara kadar vardı. Bu 13 şirket kar gütmeyen kooperatif mantığıyla çalışan şirketler. Bunların hasar prim oranları yüksek çıkınca üyelerine başvuru ek prim talebinde bulunuyorlar ve reasüranslarında da ciddi bir artış meydana geliyor. Gelecek yıl primlerini de önden ilan ediyor bu şirketler. İlan ettiklerine göre en kötü yüzde 7,5 ve yüzde 15 aralığında primlerini bu yıl arttırmak zorunda kalacaklar. Reasüranslarının da maliyet artışları net yüzde 10 olarak piyasaya duyurulmuş durumda. Tekne makine sigortalılarında yani P&I sigortalılarında 2022 yılında denizcilerimiz bir prim artışı bekliyor diyebiliriz." Teker, tekne makine tarafında 2018-19 yılları itibarıyla kötü piyasa şartları nedeniyle birçok gövde sigortalısının tekne sigortası yapmaması ve piyasadan çıkmaya karar verdiğini aktararak, "Geçen 3 yıllık dönemde daralan piyasa sebebiyle gövde sigorta primlerinde çok ciddi artışlar oldu. Her yıl yüzde 20 hasarsız olan filolarla yüzde 20-25 mertebesinde bir prim artışı meydana geldi. Bu da toplamda 3 yıl içerisinde yüzde 60-70'lik bir prim artışını peşinden getirdi." dedi.

## GÖVDE MAKİNE SİGORTALARINDA ARTIŞ ÖNGÖRMÜYÖRÜZ

Uluslararası pazarda teminat sağlayan şirketlerden biri olduklarını dile getiren Teker, "Şu anda orada bir doyum oluştu. Prim seviyeleri istenen seviyelere yaklaştı. Hasar prim oranları da uygun seviyelerde seyrediyor. Reasürans bulmakta da güçlü çözümlenmeye başlandı. Tekne makine tarafında kapasite artışı yaşanıyor. 2022 yılında gövde makine sigortalılarında çok fazla prim artışını ön görmediğimiz bir yıl olacağını söyleyebiliriz" şeklinde konuştu.

## MARMARA DENİZİ REHABİLİTE EDİLEBİLİR

Marmara denizi öldü diyen bir kitle olmasına rağmen Marmara Denizi'nin ilmedildiğini altını çizen Teker, "Marmara Denizi rehabilite edilebilir ama bu konuda yapmamız gereken çok ciddi şeylerin olduğunu, o bilince çıkmamız gerektiğini ve tıpkı deprem geçeri gibi çevresel sorumluluklarımızın farkına varmamız gerekiyor" dedi. Teker, Türk P&I olarak çevresel bilinci artırmak adına misalijla ilgili bir belgesel hazırlığında olduklarını aktararak bu belgeseli 2022 yılında izleyicilerle buluşturmayı planladıklarını aktardı.

## DENİZ TURİZMİ LE İLGİLİ TARİFE BEKLENTİMİZ VAR

SEDDK ve gelirler idaresi ile ilgili bazı sorunları olduğundan bahseden Teker, "Deniz sigortalı sektörü, deniz turizmi ile ilgili bir tarife talimat tebliği yayınlanmasını bekliyor. Bu bir uygulamaya yönetmeliği kapsamında olacağı için bütün sektör gözünü SEDDK'nın yapacağı düzenlemeye çevirmiş durumda" ifadelerini kullandı. Teker, uluslararası pazarlarda da bulduklarını aktararak "BSMV sebebiyle haksız rekabete tabii oluyoruz. Yani aynı işte teklif verirken biz %5 oranında rekabet dezavantajıyla geriden başlıyoruz. Elimizden geldiğince bağlı olduğumuz idarelerle bunu paylaşıyoruz" dedi.