

6. ULUSLARARASI İSTANBUL BUNKER KONFERANSI

6th INTERNATIONAL ISTANBUL BUNKER CONFERENCE



"Görünen o ki, gemi yakıt ikmallerinde önümüzdeki 10 yılda yaşayacağımız gelişmeler, geçtiğimiz 100 yılda yaşadıklarımızdan daha fazla olabilir". Gemi Yakıt İkmalcileri Derneği'nin ev sahipliğinde yapılan 6. Uluslararası İstanbul Bunker Konferansı'nı dernek başkanı A. Deniz Eraydın masaya yatırdı.

"It looks like that the developments we will experience in the next 10 years in bunkering would be much more than what we experienced in the past 100 years". Mr. A. Deniz Eraydın, the President of the Association talked at the 6th International Istanbul Bunker Conference hosted by the Turkish Bunker Association".

05-07 Haziran 2013 tarihleri arasında 6. Uluslararası İstanbul Bunker Konferansı yapıldı. Ev Sahipliğini 2001 yılında kurulan Gemi yakıt İkmalcileri Derneği yaptı. Four Seasons Hotel'de (Ortaköy) yapılan konferansa İstanbul'da yaşanan hareketli günlere rağmen 26 ülkeden 180 katılımcı geldi. Bunker Konferansı'nda bu yıl birçok ilk gerçekleşti. T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) ve T.C. Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu (EPDK) Konferansa sunumları ile katıldılar. Dünyadaki bütün bunker şirketlerinin üye olduğu Uluslararası Bunker Örgütü (IBIA) de Yönetim Kurulu Toplantısı'nı İstanbul'da yaptı. Yönetim kurulu üyeleri konferansa tam kadro katıldılar.



Dernek Başkanı / Association President
A. Deniz ERAYDIN

Açılışını T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürü Cemalettin Şevli'nin yaptığı konferansın başında Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyesi Şadan Kaptanoğlu İMEAK DTO adına bir konuşma yaptı.

Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürü Cemalettin Şevli 1 Temmuz

The 6th International Istanbul Bunker Conference was held between June 05 and 07, 2013. The conference was hosted by the Turkish Bunker Association that was established in 2011. Despite the actions going on in Istanbul, 180 attendees from 26 countries arrived to the conference organized at Four Seasons Hotel (Ortaköy). Many firsts were accomplished this year at the Bunker Conference. The Ministry of Transportation, Maritime Affairs and Communication (UDHB) and the Energy Market Regulatory Authority (EPDK) made contribution to the conference with their presentations. Also, the International Bunker Association (IBIA) that brings all bunker companies throughout the world together held its Board of Directors Meeting in Istanbul. All Board Members participated to the conference.

At the beginning of the conference opened by Cemalettin Şevli, General Manager of Sea and Inland Waters of the Ministry of Transportation, Maritime Affairs and Communication, and Şadan Kaptanoğlu, the Board Member of the Chamber of Shipping, made a speech for İMEAK DTO.

The General Manager of Sea and Inland Waters, Cemalettin Şevli made striking statements regarding the commencement of implementation of the "Renewed



Cemalettin ŞEVİLİ

2010'da yürürlüğe giren "Yenilenen Marpol ANNEX VI"nın ülkemizde uygulanmaya başlaması ile ilgili çarpıcı açıklamalarda bulundu. Şevli, TBMM'nin 27 Şubat 2013'de onayladığı kuralların, Resmi Gazete'de yayınlanmasını takiben uygulanmaya başlanacağını duyurdu. Türk denizciliğinin uluslararası kurallar ve standartlarda çalışma niyetini ve kararlılığını açık şekilde ortaya koyan bu gelişme, katılımcılar tarafından da büyük ilgi ile karşılandı.



Şadan KAPTANOĞLU

Tüm dünyada olduğu gibi, İstanbul Bunker Konferansı'nda da "Çevreye Saygılı" yaklaşımlar ve "Gemi Kaynaklı Emisyon Kontrolleri" öne çıktı. Enerji Uzmanı Mehmet Özcan EPDK'nın yaptığı dikkat çekici çalışmaları, tespitleri ve istatistikleri katılımcılarla paylaştı.



Mehmet ÖZCAN

Marpol ANNEX VI" in our country that became effective in July 01, 2010. Şevli announced that the rules approved by the Grand National Assembly of Turkey (TBMM) in February 27, 2013, will be put into practice after having been published in the Official Gazette. This progress, presenting the intent and determination of Turkish Maritime to work under international rules and standards, was welcomed by the attendees with great interest.

As it is the case all around the World, "Environmentally-Friendly" approaches and "Ship Borne Emission Controls" were discussed at the Istanbul Bunker Conference. An Energy Specialist, Mehmet Özcan shared remarkable studies, determinations and statistics made by EPDK.

THE "TWINNING PROJECT" WITH THE SPANISH WAS PRESENTED

One of the most interesting presentations of the conference was made by Murat Korçak, amongst the engineers of UDIİB, General Directorate of Sea and Inland Waters. In his speech, Korçak made a briefing about the "Twinning Project" carried out by EU together with the Spanish authorities. This project proposes that the Turkish Straits and the Sea of Marmara will become an "Emission Controlled Area" (ECA), and it includes studies, data collection methods and procedures on this subject. Although the "Turkish ECA" caused unease and confusion in many sector members, the statements of Murat Korçak, the adopted manner of work and the ministry's approaches were welcomed by the attendees with appreciation.

"Firstly the examples all around the world was examined during formation phases of the "Turkish ECA", and then the criterions required to form an ECA were examined in detail, the exact location to perform the application was determined, the emission types to be considered were identified, the population affected from ship emissions was determined, and the wind movements in the given geography were analyzed along with shipping" said Korçak. Indicating that the studies were still in earlier stage, Korçak's continued as follows; "As well as it is intended to provide positive contributions to community and environmental health, it is aimed to take actions to prevent negative reflection of practices to our economy, international trade and industrial activities".

"TURKISH ECA" WILL BE SENT TO IMO IN 2015

Korçak also stated that they are not in a hurry to take binding steps without generating necessary data in this regard. "We will exchange information with private sector representatives in September 2013, we intend to formalize the outlines of "Turkish ECA" in March 2014. The "Turkish ECA" could be submitted to the approval of IMO as a proposal in 2015 after final touches". It would appear that, if everything runs its course, it can be expected that the "Turkish ECA" would enter



Murat KORÇAK

İSPANYOLLARLA YÜRÜTÜLEN "EŞLEŞME PROJESİ" ANLATILDI

Konferansa damgasını vuran sunumlardan biri de, UDHB Deniz ve İç Sular Genel Müdürlüğü mühendislerinden Murat Korçak tarafından yapıldı. Korçak konuşmasında AB tarafından İspanyol yetkililerle birlikte yürütülen "Eşleşme Projesi" hakkında kısaca bilgi verdi. Bu proje, Türk boğazlarının ve Marmara Denizi'nin "Emission Controlled Area" (ECA) olmasını öngörüyor ve bu konu hakkında çalışmaları, veri toplama yöntemlerini ve prosedürleri içeriyor. "Turkish ECA" bir çok sektör mensubunda tedirginlik ve şaşkınlık yaratmış olsa da, Murat Korçak'ın açıklamaları, benimsenen çalışma şekli ve bakanlığın yaklaşımı katılımcılar tarafından takdirle karşılandı.

Korçak, "Turkish ECA"nın oluşturulması aşamalarında öncelikle dünyadaki örneklerin mercek altına alındığını, ECA oluşturmak için gereken kriterlerin detaylı incelendiğini, uygulamanın yapılacağı bölgenin tam tespitinin yapıldığını, göz önünde bulundurulacak emisyon türlerinin belirlendiğini, gemi emisyonlarından etkilenen nüfusun tespit edildiğini, gemi trafiği ile birlikte söz konusu coğrafyadaki rüzgar hareketlerinin incelendiğinin altını çizdi. Henüz çalışmaların çok başlarda olduğunu ileten Korçak'ın, "Toplum ve çevre sağlığına pozitif katkılar amaçlanmakta beraber, uygulamaların ekonomimize, uluslararası ticaretimize ve endüstriyel aktivitelerimize olumsuz olarak yansımaması için tedbirlerin alınması hedeflenmektedir" şeklindeki açıklaması katılımcılar tarafından olumlu karşılandı.

"TURKISH ECA" IMO'YA 2015'DE GÖNDERİLECEK

Korçak bu bağlamda gerekli veriler oluşmadan bağlayıcı adımlar atmakta acele etmediklerini de söyledi. Eylül 2013'de özel sektör temsilcileri ile bu konuda bilgi alışverişini, Mart 2014'de "Turkish ECA"nın genel hatlarını şekillendirmeyi hedeflediklerini, son rötuşlar sonrasında da "Turkish ECA"nın teklif olarak 2015'de IMO'ya onaylanmak üzere gönderilebileceğini belirtti. Görünen o ki, her şey yolunda giderse "Turkish ECA"nın en erken 2015'i takip eden bir kaç yıl içinde yürürlüğe girmesi beklenebilir. Soru-cevap ve konuşmalar sırasında ortaya çıkan diğer bir ayrıntı ise, Türkiye'nin iç kabotajda kullandığı gemi yakıtlarının uluslararası ortalamalara göre açık ara daha çevreci olduğudur.

DÜNYADA BÖYLE BİR ÖRNEK YOK

Gasoil ile çalışan şehir hatları vapurları, arabalı vapurlar, deniz

into force within a few years following 2015 at the earliest. And another detail that was emerged during question-answer session and discussions was that the bunker fuels used in the internal cabotage by Turkey is more ecologist by several lengths based on international averages.

THERE IS NO SUCH AN EXAMPLE IN THE WORLD

Gasoil powered Cityline Ferries, Ferryboats, Fast Ferries, Passenger Boats, etc., use 10ppm gasoil. In other words, the sulphur ratio is 1 per 100.000. On the other hand, including Europe and United States, the sulphur ratio found in bunker fuels used as low sulphuric gasoil is 1 per 1000. As it will be understood from this, the sulphur ratio in bunker fuel used in small cabotage in our country is hundredfold lesser. This indicates that we covered a good distance on the way to solve the problem of emissions released from our ships in our inland waters. It would not be wrong to say that we do our share for public health to a large extent. Beyond doubt, there is still much progress to be made. In addition to these studies, it is necessary to invest in activities to supply electricity to ships engaged in loading/unloading activities, and ships rendering services at the port via land connection, which is called OPS (onshore power supply) systems.

58,000 vessels in the world operate in international trade. The number of vessels passing from Istanbul per year is around 55,000. There is not a similar or even a close example in another city with a population of 15 million.

At this point, it would be considered as a correct approach to "track and control ship emissions caused by international ship movements which are important for Istanbul". The suggestion of Turkish Bunker Association is that if an ECA practise will be carried out, then it would be more effective to ensure the transition with a study to cover the whole Black Sea, Marmara Sea and Aegean Sea by making attempts on international ground. Such approach will also minimize the adverse economic effects.

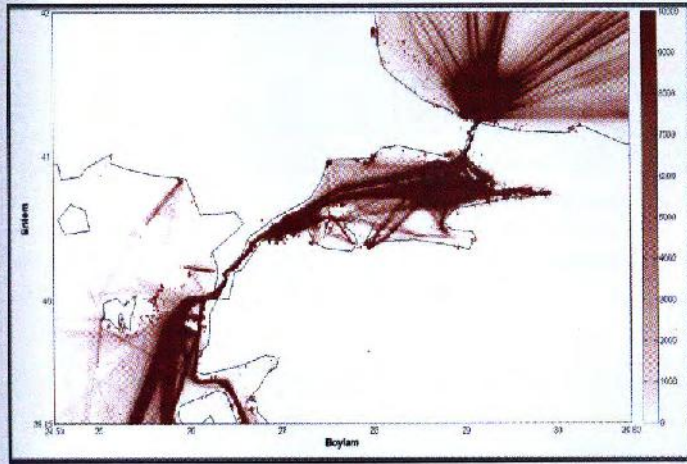
In 2011, 42 percent of all ships cruising internationally in the world stopped in ECA areas. Enhancement of ECA areas show that this ratio would increase. Although there is not many problems encountered in the production of low sulphuric gasoil (gasoil 0.1 or 10ppm), it is anticipated that there will be difficulties in the production and supply of Fuel oil (Fuel oil 1 percent and 0.5 percent).

LNG RANKED AMONG ALTERNATIVE BUNKER FUELS

If we think that the "primary bunker oil" commonly used and presented in the world is "fuel oil" and "gasoil", the potential supply difficulty in fuel oil with higher consumption in quantity bothered many shipping line companies and led

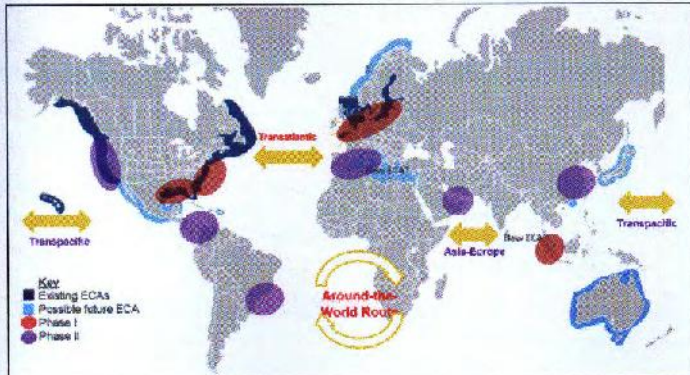
otobüsleri, yolcu motorları, vs... 10 ppm gasoil kullanılmaktadır. Yani kükürt oranı 100 000'de 1'dir. Diğer taraftan, Avrupa ve Amerika dahil olmak üzere, düşük kükürtlü gasoil olarak kullanılan gemi yakıtlarında bulunan kükürt oranı 1000'de 1'dir. Buradan da anlaşılacağı gibi, ülkemizde küçük kabotajda kullanılan gemi yakıtındaki kükürt oranı 100 kat daha azdır. Bu resim bizlerin iç sularımızda gemilerimizden kaynaklanan emisyon problemini çözüme yolunda bir hayli yol katettiğimizin göstergesidir. Halk sağlığı için üstümüze düşeni büyük oranda yaptığımızı söylemek yanlış olmaz. Şüphesiz daha alınması gereken çok yol var. Bu çalışmalara ilave olarak OPS (onshore power supply) sistemleri olarak tabir edilen, yükleme boşaltma yapan gemilere, limanda hizmet veren gemilere kara bağlantısı ile elektrik sağlama faaliyetlerine de yatırım yapılması gerekmektedir.

Dünyada 58.000 gemi uluslararası ticaret faaliyeti göstermektedir. Yılda İstanbul'dan geçen gemi sayısı 50.000 civarındadır. Dünyada 15 milyon insanın yaşadığı başka bir şehirde değil benzer, yaklaşık bir örnek dahi yoktur.



Tablo 1

Bu noktada "İstanbul için önemli olan uluslararası gemi hareketlerinden kaynaklanan gemi emisyonlarının takip edilebilir ve kontrol edilebilir hale gelmesi" doğru bir yaklaşım olarak değerlendirilebilir. Gemi yakıt İkmalcileri Derneği'nin önerisi, eğer bir ECA uygulaması yapılacaksa, uluslararası zeminde girişimlerde bulunarak tüm Karadeniz, Marmara ve Ege Denizi'ni de kapsayacak bir çalışma ile geçiş yapılmasının çok daha etkili olacağı yönündedir. Böyle bir yaklaşım, olumsuz ekonomik yan etkileri de minimize edecektir.



Tablo 2

them searching for alternative bunker fuels. In 2010s, it is a fact that we will witness many changes in fuel oil and supply methods. Expectations based on developments show that the changes to be experienced by the maritime sector throughout the world in the next 10 years in "bunkering" will be significantly more than what we experienced in the past 100 years. Until four years ago, common use of LNG as bunker fuel was believed to be a dream. However, developments in the last 2 years brought LNG to the fore as ruling candidate among the "alternative bunker fuels".

Especially, in the Scandinavian countries, use and search of "unpolluted fuel" continues due to ECA. In these countries, there are significant increases in newly-built ships with main engines called "dual engine", capable of using only LNG or fossil fuels along with LNG.

When we look at the background of LNG-powered main engines, we see that its technology and use date back 50 to 60 years. But, this technology has never become widespread and its use remained very exceptional and local. Current developments show that LNG will, as bunker oil, become widespread. At this point, it is necessary to underline once more that LNG has become a common alternative to fuel oil.

It would be considered as a correct approach not to be in a hurry for switching to LNG in areas where "10ppm gasoil is used as bunker oil" as is in our country.

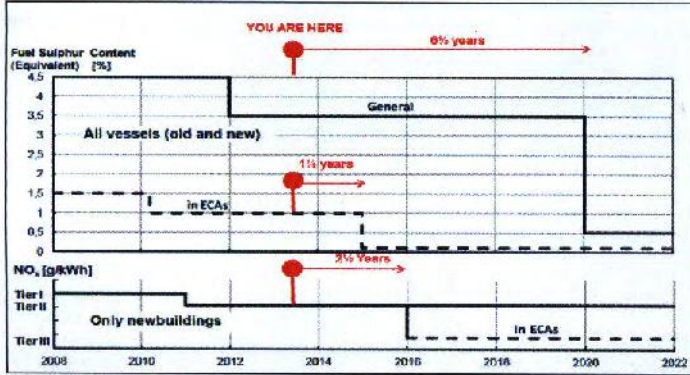
Even though LNG technology is used for long years, necessary experience and safety records related to its widespread use have not been established yet. There is a chain of rules and procedures required to be established from scratch in terms of its storage as bunker fuel, transport, supply, sampling, seaman training, and number of sufficient personnel. Moreover, review of this chain within the next 5 to 15 years based on experiences to be gained will be in question.

OUR SHARE IN THE WORLD MARKET IS NOT EVEN 1 PERCENT

It is highly possible that premature transition would bring technical problems, expensive mechanical changes and vital security gaps along with it.

On the other hand, increase of LNG use and of LNG Bunker Barges should be considered as an opportunity for our Turkish ship building sector. In the second day of the conference, Dirim Şener from Delta Marin made a presentation, summarizing the challenging point in the subject of design and construction of LNG tankers. And another impressive statistic with regard to Turkish Bunker sector was related to our share in the world market. The bunker product supplied in our country is around 2 million tons. And the bunker product

2011 yılında dünyadaki tüm uluslararası sefer yapan gemilerin yüzde 42'si ECA bölgelerine uğradı. ECA bölgelerinin çoğalması bu oranın artacağını göstermektedir. Düşük kükürtlü gasoil (gasoil 0.1 veya 10 ppm) üretiminde çok fazla problem gözükmemekle beraber, düşük kükürtlü Fueloil (fueloil 1yüzde ve 0.5yüzde) üretiminde ve arzında sıkıntılar olacağı ön görülmektedir.



Tablo 3

LNG ALTERNATİF GEMİ YAKITLARI ARASINA GİRDİ

Dünyada yaygın olarak kullanılan ve sunulan "ana gemi yakıtının" fueloil ve gasoil olduğunu düşünürsek, miktar olarak daha yüksek tüketimi olan fueloildeki muhtemel arz sıkıntısı birçok armatörlük şirketini tedirgin etmiş ve alternatif gemi yakıtları için arayışa yöneltirmişti. 2010'lu yıllarda gemi yakıtı ve ikmal yöntemleri konusunda birçok değişikliğe şahit olacağımız bir gerçektir. Gelişmelere dayalı beklentiler göstermektedir ki, denizcilik sektörünün tüm dünyada "gemi yakıtı ikmal" konusunda önümüzdeki 10 yılda yaşayacağı değişiklikler, geçtiğimiz 100 yılda yaşadığımız değişikliklerden daha fazla olacaktır. Dört yıl öncesine kadar LNG'nin gemi yakıtı olarak yaygın kullanılmasına hayal gözü ile bakılıyordu. Fakat son 2 yıldaki gelişmeler, LNG'yi "alternatif gemi yakıtları" arasında en güçlü aday olarak öne çıkarttı.

Özellikle İskandinav ülkelerinde, ECA'dan sebep "temiz yakıt" kullanımı ve arayışı sürüyor. Bu ülkelerde sadece LNG kullanan veya LNG ile beraber fosil yakıtları da kullanabilen "dual engine" tabir edilen ana makinelerin kullanıldığı yeni inşa gemilerde dikkat çekici artışlar var. LNG ile çalışan ana makinelerin geçmişine baktığımızda teknolojinin ve kullanımının 50-60 yıl geriye dayandığını görüyoruz. Fakat bu teknoloji hiç bir zaman yaygınlaşmadığı gibi, kullanımı çok istisnai ve bölgesel olmuştur. Mevcut gidişat LNG'nin gemi yakıtı olarak yaygınlaşacağını göstermektedir. Bu noktada altını tekrar çizmek gerekir ki, LNG daha çok fueloil alternatif olarak yaygınlaşmaktadır. Ülkemizde olduğu gibi, "10 ppm gasoilin gemi yakıtı olarak kullanıldığı alanlarda LNG'ye geçiş yapmak için acele edilmemesi" doğru bir yaklaşım olarak değerlendirilebilir. LNG teknolojisi uzun yıllardır kullanılıyor olsa dahi, yaygın şekilde kullanımı ile ilgili gerekli deneyim ve güvenlik kayıtları henüz oluşmamıştır. Gemi yakıtı olarak depolanmasından, nakliyesine, ikmalinden numunelendirilmesine, gemi adamı eğitiminden, yeterli personel sayısına kadar sıfırdan oluşturulması gereken kurallar ve prosedürler zinciri vardır.

Kaldı ki bu zincirin yaşanacak tecrübelerle bağlı olarak önümüzdeki 5-15 yıl içinde gözden geçirilmesi söz konusu olacaktır.

DÜNYA PAZARINDAKİ PAYIMIZ YÜZDE 1 BİLE DEĞİL

Erken geçişin beraberinde teknik problemleri, masraflı mekanik değişiklikleri ve hayati güvenlik zaafiyetlerini getireceği kuvvetle muhtemeldir. Diğer taraftan LNG kullanımının ve LNG Bunker Barçlarının artması Türk gemi inşa sektörümüz için bir fırsat olarak görülmelidir. Konferansın ikinci gününde Delta Marin'den Dirim Şener' de LNG tankerlerinin dizaynı ve inşası konusunda gelinen iddialı noktayı özetleyen bir sunum yaptı.



Dirim ŞENER

Türk bunker sektörü ile ilgili bir diğer çarpıcı istatistik de, dünyadaki pazar payımızla ilgili idi. Ülkemizde ikmal edilen bunker ürünü yılda 2 milyon ton civarındadır. Bütün dünyada ikmal edilen bunker ürünü yılda 350 milyon ton civarındadır. Rakamlardan da anlaşılacağı gibi Türk bunker sektörünün dünya pazarındaki payı yüzde 1 bile değildir. Ülkemizin jeopolitik durumu ve Türk Boğazlarından geçen gemi sayısı göz önünde bulundurulduğunda, pazar payımız olması gerekenin yarısından daha düşük bir seviyededir. Söz konusu rakamlar ikmal limanı olarak olmamız gereken noktada bulunmadığımızı göstermektedir. Bu aynı zamanda ikmal limanı olarak yılda USD 3-4 milyar ekonomimize kazandıramadığımızı, 1500 civarında nitelikli istihdam sağlayamadığımızı göstermektedir. Bu dramatik durumun enine boyuna irdelenmesinin Türk denizciliği ne ve ülke ekonomisine faydası olacağı yanlış bir tespit olmaz.



Kaptan Uğur KARABAY

Limanlarımızdan hizmet alan gemilerin sıkça merak ettiği konulardan birisi de, Boğaz geçişlerindeki beklentiler ve sebepleri oldu. Türk Boğazları Gemi Trafik Dairesi Başkanlığı (VTS) temsilen konferansa katılan Kaptan Uğur Karabay yaptığı sunumla katılımcılara Türk Boğazları'nda gemi trafiği ile ilgili karar mekanizmasının hangi teknik parametrelere göre işlediğini, güvenlik ve risk örneklemeleri ile anlattı. Çeşitli istatistik bilgileri de içeren sunum, dışarıdan bakıldığında basit gibi görünen işleyişin arkasında rafine bir kadronun disiplinli bir çalışması olduğunu ortaya koydu.



Firat YEMENİCİLER

Poliport Genel Müdürü Firat Yemeniciler de "Kocaeli Port" hakkındaki konuşmasında, son ekonomik ve endüstriyel gelişmeler ışığında Kocaeli Port'un Avrupa'nın en büyük ilk 10 limanı sıralamasına girişini ve gelecekle ilgili projeksiyonlarını anlattı. Gemi yakıt ikmali bakış açısından, Kocaeli Port'un gidişatı bölgedeki "bunker ikmal pastası" büyütecek gibi görünüyor.



Sami HABBAB

Bir diğer konuşmacı, Delta Rubis CEO'su Sami Habbab İskenderun Limanı'ndaki gemi hareketlerine bağlı olarak bölgedeki yeni bunker faaliyetleri, bunker potansiyeli, ürün depolama olanakları ve standartlar hakkında bilgi verdi. Yapılan sunum, soru cevap neticesinde, bunker ikmali bakımından, Akdeniz'in "Uyuyan Dev"i olarak görülen Mersin ve İskenderun limanlarında SOCAR MARIN ve OMV PETROL OFİSİ'nin "deniz ikmalleri" için hazırlıklarını büyük oranda tamamladıkları duyurulmuş oldu.

Mersin ve İskenderun bölgesinde bunker potansiyeli 3-4 milyon MT/yıl olarak hesaplanmıştır. Haziran 2013'e kadar lokal problemler, ürün ikmal sorunları, yasal prosedürler ve bir takım

supplyed throughout the world is 350 million tons per year. As it will be understood from these figures, the share of Turkish bunker sector is not even 1 percent in the world market. When the geo-political situation of our country and the number of vessels passing the Turkish straits are considered, our market share is lower than half of what it should actually be. The given figures show that we are not at the point that we should arrive as a supply port. This also shows that we are not able to make 3-4 billion US Dollars annual contribution to our economy and not able to employ around 1,500 qualified personnel. It would not be wrong to say that analysing of this dramatic situation in great detail will bring benefit to the Turkish Maritime Affairs and the national economy. One of the other subjects that the vessels receiving services from our ports are wondering about is waiting times during passage from the Strait and its causes.

Captain Uğur Karabay, who participated to the conference on behalf of the Turkish Straits Vessel Traffic Department (VTS), explained the technical parameters that the decision mechanism based on related to vessel traffic in the Turkish Straits via security and risk illustrations to the attendees with his presentation. The presentation, including various statistical data, revealed that there is a disciplined effort of a refined staff behind such process that seems simple from an external perspective.

And Firat Yemeniciler, General Manager of Poliport, emphasized the ranking of Kocaeli Port among the top major 10 ports of Europe and his predictions for future based on recent economic and industrial developments in his speech. From the perspective of bunkering, it seems that the direction of Kocaeli Port will enlarge the "bunker supply cake".

Another speaker, the CEO of Delta Rubis, Sami Habbab provided information about new bunker activities in the region, bunker potential, product storage opportunities and standards based on vessel movements at İskenderun Port. As a result of the presentation made, and question and answer session, it was announced that SCOR MARIN and OMV PETROL OFİSİ completed their preparations significantly for "sea supplies" at Mersin and İskenderun ports that are seemed as "Sleeping Giant" of the Mediterranean in terms of bunker supply.

The bunker potential in Mersin and İskenderun region was calculated as 3-4 million MT per year. No investment has been made in this region for bunker supply for long years due to risks caused by local problems, product supply issues, legal procedures and some official uncertainties until June 2013. Vessels accepting millions of MT bunker arriving to our ports yearly from other ports rejuvenated Malta,



resmini belirsizliklerden kaynaklı çekincelerden dolayı uzun yıllar bu bölgede bunker ikmalı için yatırım yapılmadı. Limanlarımıza uğrayan yılda milyonlarca MT bunkerli diğer limanlardan alan gemiler, Malta, Cebelitarık, Güney Kıbrıs, vs... limanlarını ihya etmişlerdir. Umarız ülkemize yılda USD 2.5 – 3 milyar döviz girdisi sağlaması beklenen, yüzlerce kişiye istihdam yaratacak, T.C. bayraklı tankerlere yatırım yapılmasının kapısını açacak, yaratılan ekonomik aktivite ve sinerji ile denizciliğimizi ileriye taşıyacak bu bölgesel girişim başarılı olur.

Birinci günün sonunda tüm misafirlerin katılımı ile keyifli bir boğaz gezisi gerçekleşti. İkinci gün öğleden sonra tüm sunumların sonunda Gemi yakıt İkmalcileri Derneği Yönetim Kurulu Üyelerinin sahneden vedası ile 6. Uluslararası İstanbul Bunker Konferansı sona erdi.

Gibraltar, South Cyprus, etc. ports. We hope that this regional initiative, which is expected to provide yearly US\$2.5 – 3 billion foreign currency inflow to our country, to create employment for millions of people, to open the door for investment in Turkish-flag tankers and to carry our maritime sector a step further with this economic activity and synergy created, becomes successful.

At the end of the first day, a pleasant Bosphorus tour was organized with the participation of all guests. In the afternoon of the second day, at the end of all presentations, the 6th International Istanbul Bunker Conference ended with farewell of the Board Members of the Turkish Bunker Association from the stage.

Hazırlayan: A. Deniz Eraydın- Gemi yakıt İkmalcileri Derneği Başkanı /Prepared by: A. Deniz Eraydın- President of the Turkish Bunker Association