



# LET'S CREATE SUSTAINABLE INDUSTRY

## SÜRDÜRÜLEBİLİR SANAYİ YARATALIM

**Some of the biggest names in shipping called on the industry to take far-reaching action to create a maritime sector which is socially and environmentally responsible and profitable.**

**Deniz taşımacılığı alanındaki bazı büyük isimler, sektörü sosyal ve çevre açısından sorumlu ve karlı bir denizcilik sektörünün yaratılması yönünde kapsamlı bir şekilde harekete geçmeye çağırdı.**

**M**embers of the Sustainable Shipping Initiative, a global coalition drawn from across the sector, launched a Case for Action analysing the global trends which will shape the future of shipping, and announced: "Our goal is to transform the global shipping industry and the wider maritime sector, establishing a new, sustainable approach as the norm."

Soren Stig Nielsen, Head of Sustainability, Maersk Line, said: "By creating a shared vision for sustainable growth, we can plot a new ambitious course. A course where shipping is viewed as a key enabler of responsible and sustainable economic development."

The Sustainable Shipping Initiative brings together leaders from across the maritime sector with Forum for the Future and WWF. Its members are: ship owners and charterers BP Shipping, Cargill, Gearbulk, IMC, Maersk Line, Morgan Stanley, Rio Tinto

**S**ektör çapında oluşturulan küresel bir koalisyon olan Sürdürülebilir Deniz Taşımacılığı Girişiminin üyeleri, deniz taşımacılığının geleceğini şekillendirecek küresel eğilimleri analiz ederek, bir Uygulama Planını başlattı ve "Hedefimiz, standartlar gibi yeni, sürdürülebilir bir yaklaşım oluşturarak, küresel deniz taşımacılığı sektörü ile birlikte genel olarak denizcilik sektörünü değiştirmek" duyurusunu yaptı.

Maersk Line Sürdürülebilirlik Bölüm Başkanı Soren Stig Nielsen konu hakkında şunları söyledi: Sürdürülebilir büyümeye yönelik ortak bir vizyon yaratarak, yeni ve iddialı bir rota çizebiliriz. Bu rota, deniz taşımacılığının sorumlu ve sürdürülebilir bir ekonomik kalkınması için kilit öneme sahip görülüyor."

Sürdürülebilir Deniz Taşımacılığı Girişimi, Gelecek ve WWF için Forum etkinliği ile denizcilik sektörünün önde gelenlerini bir araya getiriyor. Üyeleri arasında BP Shipping, Cargill, Gearbulk,

### MEMBERS OF THE SUSTAINABLE SHIPPING INITIATIVE CALLED ON INDUSTRY LEADERS TO:

#### SÜRDÜRÜLEBİLİR DENİZ TAŞIMACILIĞI GİRİŞİMCİLERİNDEN SEKTÖRE ÇAĞRI

- create a shared vision of how the industry should develop over the next 30 years;
- prepare for greater scrutiny and demands from customers and society with regard to social and environmental performance;
- build and convert ships to the highest standards of energy efficiency in anticipation of high and volatile fuel prices and demands for low-carbon performance;
- drive the development of co-ordinated, progressive legislation that rewards sustainability;
- develop innovative business models that encourage long-term investment and take into account social and environmental obligations.
- Sektörün önümüzdeki 30 yıl boyunca nasıl gelişmesi gerektiği konusunda ortak bir vizyon oluşturun,
- Sosyal ve çevre performansı ile ilgili olarak müşteri ve toplumdan gelecek daha fazla denetim ve taleplere hazır olun,
- Son derece yüksek ve dalgalanan yakıt fiyatları ve düşük karbon performansı koşullarını da göz önünde bulundurarak, gemilerinizi en yüksek enerji verimliliği standartlarına göre inşa edin veya dönüştürün,
- Sürdürülebilirliği ödüllendiren koordineli, ilerici bir mevzuatın geliştirilmesini teşvik edin,
- Uzun vadeli yatırımı teşvik eden yenilikçi iş modelleri geliştirin ve sosyal ve çevresel yükümlülükleri göz önünde bulundurun.



Marine and Tsakos Energy Navigation; shipbuilders, engineers and service providers Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering and Wartsila; ABN Amro bank; RSA insurance; and the classification society Lloyd's Register.

Tom Boardley, Marine Director at Lloyd's Register, emphasised the importance of commercial interests working with technical expertise. "One of the real strengths of this initiative is the marriage of ship operating and ship engineering capability - we all need to work together to help make shipping more sustainable," he said.

Board level representatives launched the Sustainable Shipping Initiative Case for Action at a summit chaired by Jonathon Porritt, founder director of Forum for the Future on May 17<sup>th</sup>. It is designed as a resource for the entire industry and warns that companies should be ready for three key challenges over the next 30 years.

- Continued growth of free trade and strong global governance cannot be guaranteed. A decline in global trade would lead to greater competition and magnify competitive advantages. Companies should be prepared for this and work with the IMO on progressive regulation to anticipate future challenges.
- Shipping is likely to face increased scrutiny of its social and environmental performance, mirroring trends seen in other industries. Companies which can demonstrate a strong record on working conditions, fuel efficiency, prosecutions and

IMC, Maersk Line, Morgan Stanley, Rio Tinto Marine ve Tsakos Energy Navigation gibi armatör ve kiracıların yanı sıra, Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering ve Wartsila gibi tersane, mühendislik ve hizmet şirketleri; ABN Amro Bank; RSA Insurance ile birlikte Lloyd's Register klas kuruluşu bulunuyor.

Lloyd's Register Deniz Direktörü Tom Boardley, teknik uzmanlıkla birlikte çalışan ticari çıkarların önemine dikkat çekti. Boardley, "Bu girişimin gerçek güçlerinden biri de, gemi işletmeciliği ile gemi mühendisliğinin bir araya gelmesidir. Deniz taşımacılığının daha sürdürülebilir bir hale gelmesine yardımcı olmak için hepimiz birlikte çalışmalıyız," dedi.

Kurul seviyesindeki temsilciler, Sürdürülebilir Deniz Taşımacılığı Girişimi Uygulama Planını, başkanlığını Gelecek İçin Forum'un kurucu yöneticisi Jonathon Porritt'in yaptığı bir zirvede, 17 Mayıs'ta uygulamaya koydu. Sektörün tümüne yönelik bir kaynak olarak tasarlanan plan, şirketleri önümüzdeki 30 yıl boyunca şu 3 önemli soruna hazır olması gerektiği konusunda uyarıyor:

- Serbest ticaretin gelişiminin devamı ve güçlü bir küresel yönetim garantisi edilemeyecektir. Küresel ticarete olabilecek bir düşüş, daha da büyük bir rekabete yol açabilir ve rekabet avantajlarının önemini artırabilir. Şirketlerin buna hazır olması ve ileride ortaya çıkabilecek sorunların öngörülebilmesi için aşamalı bir yönetmeliğin geliştirilmesi konusunda IMO ile birlikte çalışması gerekmektedir.
- Deniz taşımacılığı, diğer sektörlerde de olduğu gibi, sosyal ve



similar factors are likely to be favoured by customers and suppliers, including ports, financiers and insurers.

- Volatile and rising oil prices will push up costs significantly while climate change is increasing pressure on shipping to reduce greenhouse gas emissions. Companies can gain competitive advantage by investing in energy efficiency and the transition to new fuels.

The Sustainable Shipping Initiative Case for Action explores the risks and opportunities around each of these three challenges. It also warns that companies which do nothing may face serious consequences. The US auto industry came close to collapse in 2008, partly by failing to adapt to rising oil prices, and was only saved by a \$25 billion government bailout.

In the next stage of the Sustainable Shipping Initiative, members will create a shared vision of an industry in 2040 which is resilient, socially and environmentally responsible and profitable, and will commit to a set of actions to achieve this. The ultimate aim is to mobilise industry support for an action plan to achieve this vision, including engineering and technical initiatives, policy proposals and marketing and communications plans.

Jonathon Porritt said: "The leaders involved in this Initiative understand that success and sustainability must go hand in hand. These practical actions which they will help deliver will not only make their businesses more robust, but will ensure a more secure future for all of us."

### CHALLENGE 1: NAVIGATING A CHANGING ECONOMIC CONTEXT

Over the next 30 years there is likely to be rapid and significant changes in the direction of trade and the type of goods

çevre performansı açısından daha fazla denetimle karşı karşıya kalacak. Çalışma koşulları, yakıt verimliliği, adli takibatlar ve benzer faktörler ile ilgili güçlü bir performans sergileyebilen şirketler ancak limanlar, finansörler ve sigortacılar tarafından tercih edilebilir olacak.

- Dengesiz ve yükselen petrol fiyatları, iklim değişikliğinin deniz taşımacılığına sera gazı emisyonlarını azaltma yönünde her geçen gün fazlaşan baskısının söz konusu olduğu bir ortamda maliyetleri büyük oranda arttıracak. Şirketler, enerji verimliliği ve yeni yakıtlara geçişe yatırım yaparak rekabet avantajı sağlayabilir.

Sürdürülebilir Deniz Taşımacılığı Girişimi Uygulama Planı, bu 3 zorlu durumu çevreleyen risk ve fırsatları değerlendiriyor. Ayrıca şirketlerin ciddi sonuçlarla karşı karşıya kalabileceği konusunda uyarılarda bulunuyor. ABD otomotiv sektörü 2008 yılında kısmen yükselen petrol fiyatlarına adapte olamaması nedeniyle çökmekten son anda 25 milyar dolarlık devlet operasyonu ile kurtarılabildi.

Sürdürülebilir Deniz Taşımacılığı Girişiminin bir sonraki aşamasında üyeler, 2040 yılına yönelik olarak esnek, sosyal ve çevresel olarak sorumlu ve karlı bir ortak vizyon oluşturacak ve buna ulaşmak için kendilerini bir dizi eylemlerde bulunmaya adayacak. Nihai amaçsa; bu vizyonun başarılabilmesi için, mühendislik ve teknik girişimler, politika onayları ile pazarlama ve iletişim planları da dahil, uygulanacak bir eylem planı konusunda sektörün desteğini almak.

Jonathon Porritt konu hakkında şunları söyledi: "Bu Girişime katılan önde gelen kişi, kurum ve kuruluşlar, başarı ve sürdürülebilirliğin birlikte yürümesi gerektiğini biliyor. Yardımcı olacakları bu pratik eylemler yalnızca kendi işlerinin daha güçlü olmasını sağlamayacak, aynı zamanda hepimiz için daha güvenli bir geleceği temin edecek".

transported. An industry that is highly mobile by its very nature should be well equipped to deal with this. But the key questions will be whether global trade grows or declines and how the industry is governed.

Continued growth of free trade, clarity on the aims and influence of rapidly growing economies such as China, within the context of a strong, more directive ocean and maritime governance regime would provide regulatory and economic certainty. This would enable industry leaders to invest for the long-term and prepare for the more disruptive possible futures identified in this report.

### CHALLENGE 2: INCREASED SCRUTINY, HIGHER EXPECTATIONS

In a highly networked, social media-savvy world, the shipping industry is likely to come under increased scrutiny. Greater transparency will encourage customers and other stakeholders to favour strong performers.

Expect the shipping customer of the future to be interested in price, security and speed, but also in wider performance factors such as working conditions, vessel efficiency, emissions, biodiversity and environmental/labour rights prosecutions. This is a strong trend already seen in the land-side supply chain, with companies such as Walmart demanding that suppliers perform against a sustainability scorecard.

### CHALLENGE 3: THE FUTURE OF ENERGY AND CLIMATE CHANGE

Leaders of the energy establishment are warning that the age of easy oil is over. Many believe we will reach 'peak oil' as early as 2020. Over the past two years we have already seen oil prices span almost the entire range that the US government projected for the next 15 years. Volatile prices and insecure supply are likely to present a significant challenge to shipping and the wider economy.

At the same time floods, heatwaves and other extreme weather events offer increasingly alarming evidence of global warming. This will increase pressure for shipping to be included in regional and global regimes to reduce greenhouse gas emissions.

Shipping companies and their partners recognise the need to invest in energy efficiency and in the transition to new fuels, exploring new financial models to enable this to happen. This is challenging but necessary: companies that fail to act will be vulnerable to competition in an increasingly uncertain market.

### MORE PRESSURE AND POTENTIAL FOR CHANGE

Recent years have seen the rise of fundamental new global challenges, driven by the scale and growth of human economic activity against a background of increasing resource scarcity. Material and social expectations that were once limited to a rich minority are becoming universal. Economic and political power is shifting, and shipping cargoes are changing as consumption patterns change and as climate change affects crop production

### ZORLUK 1: DEĞİŞEN BİR EKONOMİK BAĞLAMDA DENİZCİLİK

Önümüzdeki 30 yıl boyunca, ticaret ve taşınan yük tiplerinin yönünde hızlı ve önemli değişiklikler olması muhtemel. Doğası gereği son derece hareketli olan bir sektörün bununla başa çıkabilmesi için son derece iyi donanmış olması gerekir. Ancak kilit öneme sahip sorular, küresel ticaretin büyüyeceği mi yoksa gerileyeceği mi ve sektörün nasıl yönetileceği yönünde.

Serbest ticaretin büyümeye devam etmesi, hedeflerin açıklığı ve Çin gibi hızlı büyüyen ekonomilerin etkileri, güçlü, daha sıkı deniz ve denizcilik yönetim rejimi bağlamında yasal ve ekonomik bir belirlilik sağlayacak. Bu da sektörün önde gelenlerinin uzun vadeli yatırımlar yapmasına ve bu raporda belirtilen daha yıkıcı olması beklenen geleceğe hazırlanmasına imkan sağlayacak.

### ZORLUK 2: DAHA FAZLA DENETİM, DAHA YÜKSEK BEKLENTİLER

Son derece entegre bir hale gelmiş ve sosyal medyaya aşına bir dünyada, deniz taşımacılığı sektörünün daha fazla denetime girmesi muhtemel. Daha fazla şeffaflık, müşteri ve diğer paydaşların güçlü performans gösterenleri tercih etmesine yol açacak.

Geleceğin deniz taşımacılığı müşterileri fiyat, güvenlik ve hızın yanı sıra, çalışma koşulları, gemi verimliliği, emisyonlar, biyolojik çeşitlilik ve çevre/işçi hakları ile ilişkili adli takibatlar gibi daha geniş çaplı performansa önem verecek. Bu şimdiden, tedarikçilerinin sürdürülebilirlik performansını bir puantaj kartı yoluyla ölçen Walmart gibi şirketlerle birlikte kara tarafındaki tedarik zincirinde zaten görülen güçlü bir trend halinde geldi.

### ZORLUK 3: ENERJİ VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİNİN GELECEĞİ

Enerji kuruluşunun yöneticileri, kolay petrol döneminin bittiği konusunda uyarıyor. Birçokları "Peak Oil" olarak bilinen ve petrol üretiminin zirveye ulaşacağı ve takip eden yıllarda üretimin talebin arkasında kalmaya başlayacağı döneme 2020 yılı gibi oldukça yakın bir tarihte ulaşılacağına inanıyor. Geçtiğimiz iki yıllık dönem boyunca petrol fiyatları neredeyse ABD hükümetinin önümüz-





and water availability. Meanwhile, oil supplies are harder to find, forcing a potentially stark choice for the global economy: innovate for efficiency, or see consumption and growth constrained by high fuel prices perhaps well beyond those experienced in 2008.

Looking ahead, it is clear that the operating context for the industry will change dramatically over the next 30 years, bringing new challenges and opportunities. The industry has seen many 'paradigm' shifts before, and is well capable of managing future change successfully.

Planning ahead now, rehearsing strategies and considering medium and long-term options will allow industry leaders to navigate these challenges and opportunities and secure a successful future, while contributing to a sustainable world.

#### WHAT ARE THE POSSIBLE FUTURES?

**BRIC blooms:** As predicted by the mainstream, China looks likely to become the world's top economy by the mid 2020s, 24 flanked by India, Brazil and Russia. The interests and priorities of China (and other newly empowered nations) will be increasingly felt in globalised systems of trade negotiations and policies.

**Protectionist or locally focused world:** Resource constraints, climate change or energy security pressures send globalisation into reverse as countries resort to protectionism. Corporate supply chains would have to regionalise to minimise risks. In this case, China would probably dominate a stagnant and fragmented

deki 15 yıl için yaptığı tahmini seviyelere şimdiden ulaştı. Dalgalanan fiyatlar ve endişe verici arzın, deniz taşımacılığı ve genel olarak ekonominin önüne önemli sorunlar çıkarması muhtemel.

Seller, sıcaklık dalgaları ve diğer aşırı hava koşulları, küresel ısınma konusunda endişeleri her geçen gün artırıyor. Bu, sera gazı emisyonlarının azaltılması amacıyla yönelik olarak deniz taşımacılığının bölgesel ve küresel rejimlere dahil edilmesi yönündeki baskıları arttıracak.

Denizcilik şirketleri ve ortakları, enerji verimliliğine yatırım yapılmasının gerekli olduğunu kabul etmeli ve bunun gerçekleştirilmesi için yeni finansman modelleri aramaya başlamalı. Bu epey zorlu ancak gerekli bir adım. Bunu gerçekleştirmeyen şirketler belirsizliği gittikçe artan bir piyasada rekabete dayanamayacak konuma gelecek.

#### DEĞİŞİM İÇİN DAHA FAZLA BASKI

Son yıllarda, her geçen gün artan kaynak yetersizliğinin söz konusu olduğu bir ortamda ekonomik faaliyetlerin artması nedeniyle köklü yeni küresel sorunların ortaya çıktığına şahit olundu. Bir zamanlar yalnızca zengin azınlıkla sınırlı olan maddi ve sosyal beklentiler evrensel hale gelmeye başladı. Ekonomik ve siyasi güç kayıyor ve taşınan yükler de tüketim biçimleri değişikliği ve iklim değişikliği tarımsal üretimi ve su bulunabilirliğini olumsuz etkiledikçe değişiyor. Bu arada, bulunması zorlaşan petrol de küresel ekonomi için artık bir seçimi yapılmasını gerektiriyor; ya verimlilik için yenilikler yapılacak, ya da 2008 yılında olduğu gibi yüksek yakıt fiyatlarının daralttığı tüketim ve büyümeye tanık olacağız.

İleriye baktığımızda sektör için işletme bağlamı, önümüzdeki 30 yıl boyunca oldukça fazla değişecek, yeni fırsatlar ve zorluklar ortaya çıkacak. Sektör daha önceleri de birçok "paradigma" kaymasına şahit olmuştu, dolayısıyla ileride meydana gelebilecek değişikliklere başarıyla adapte olabilecek durumda.

Şimdiden ileriye dönük yapılan planlar, provası yapılan stratejiler ve orta-uzun vadeli seçeneklerin değerlendirilmesiyle, sektörün ön-de gelenleri bu zorluk ve fırsatlarla dolu denizde başarılı bir geleceğe yelken açacak ve bir yandan da sürdürülebilir bir dünyaya katkıda bulunacak.

#### GELECEKTE NELER OLASI?

**BRIC gelişiyor:** Öngörülere göre, Çin 2020'li yıllarda dünyanın en büyük ekonomisi haline gelecek ve onu Hindistan, Brezilya ve Rusya izleyecek görünüyor. Çin'in (ve diğer yeni ortaya çıkan ülkelere) ilgi alanları ve öncelikleri, ticaret anlaşmaları ve politikalarının küresel sistemlerinde her geçen gün daha fazla hissedilecek.

**Korumacı veya yerele yoğunlaşmış dünya:** Ülkelerin korumacılığa başvurmaya başladığı bir dönemde, kaynak sıkıntılarını, iklim değişikliği veya enerji güvenliği ile ilgili baskılar, küreselleşmeyi tersine çevirmeye başladı. Küresel tedarik zincirleri risklerin azaltılması için bölgeselleşmek zorunda kalabilir. Bu durumda Çin durgun ve parçalanmış bir ekonomide egemen hale gelecek. Bu du-

## THE FUTURE TODAY: EXISTING ENERGY EFFICIENCY MEASURES

### BUGÜNKÜ GELECEK: MEVCUT ENERJİ VERİMLİLİĞİ ÖNLEMLERİ

Tried and tested energy efficiency measures are available for both new ships and retrofit of existing ships. Below are examples from Wärtsilä and DSME which can be applied today

#### Container vessels: Designed for speed, manoeuvrability and loading efficiency:

- Waste heat recovery (for electric power): 4-10%
- Autopilot adjustments (self-tuning, adaptive autopilots): 4%
- Ship speed reduction: 23%
- Efficiencies of scale (per 10% increase in container capacity): 4%
- Hull surface coatings: 5%
- Bow thruster scallops/grids location: 5%
- Propeller blade design: 2%
- Lightweight construction: 7%

#### Tankers and bulkers: Designed for slow speed, long voyages and high-density cargoes:

- Energopac (rudder and propeller design to reduce drag): 4%
- Delta tuning (using rail technology to tune the engine): 1%
- Air lubrication (an air carpet beneath the hull to reduce drag): 5%
- Voyage planning for weather and sea conditions): 10%
- Wind power (sails, skysails or Fletner rotors): 20%
- Hull cleaning (to reduce resistance): 3%
- Optimum main dimensions (eg slender hulls): 9%.

Hem yeni, hem de modernize edilen mevcut gemiler için denenmiş ve test edilmiş enerji verimliliği önlemleri söz konusu. Wärtsilä ve DSME'nin günümüzde uygulanabilecek örnekleri arasında şunlar bulunuyor:

#### Hız, manevra kabiliyeti ve yükleme verimliliği için dizayn edilmiş konteyner gemileri:

- Atık ısı geri kazanımı (elektrik enerjisi için): %4-10
- Otomatik pilot ayarları (otomatik ayar, uyarlamalı otomatik pilot): %4
- Gemi hızının düşürülmesi: %23
- Ölçek verimlilikleri (konteyner kapasitesindeki her %10'luk artış için): %4
- Tekne yüzey kaplamaları: %5
- Baş itici ile ilgili iyileştirmeler: %5
- Pervane kanat dizaynı: %2
- Hafif yapı: %7

#### Düşük hız, uzun sefer ve yüksek yoğunluklu kargolar için dizayn edilmiş Tanker ve Dökme Yük Gemileri:

- Energopac (sürtünmeyi azaltmaya yönelik dizayn edilmiş dümen ve pervane): %4
- Delta ayarı (makinenin ayarlanması için ray teknolojisi kullanımı): %1
- Hava yastığı (sürtünmenin azaltılmasına yönelik olarak, tekne altında hava yastığı kullanımı): %5
- Hava ve deniz koşullarına göre sefer planlaması): %10
- Rüzgar gücü (yelken, uçurtma paraşüt veya Fletner rotor uygulamaları): %20
- Tekne temizliği (direnci azaltmak için): %3
- Optimum ana boyutlar (örneğin daha ince uzun tekne yapısı): %9

economy. 25 Security issues then become important. Could failure to reach agreement at the WTO Doha round signal a return to bilateral agreements and trade restrictions?

**Globally connected, locally focused:** A more planned, technology-led version of the protectionist world scenario. Virtualisation shifts global trade from physical goods to information. Resource pressures cause a retreat to a more local economy, with nationalistic demands for local products. Demand for raw materials could fall because of better closed-loop design and renewable energy.

#### THE FUTURE TODAY: THE B9 LOW-CARBON FREIGHTER

B9 shipping is set to release the world's first low-carbon, fossil-fuel-free freighter, to meet an anticipated increase in demand for low-carbon shipping. The B9 will draw 60% thrust from sails,

rumda güvenlik sorunları önem kazanacak. WTO Doha'da bir anlaşmaya varılamaması; ikili anlaşmalar ve ticaret sınırlamalarının geri dönüşünün sinyali olabilir mi?

**Küresel olarak bağlı, yerel olarak odaklanmış:** Korumacı dünya senaryosunun daha planlı, teknoloji güdümlü bir versiyonunu teşkil ediyor. Sanallaşma, küresel ticareti fiziksel mallardan bilgiye kaydırıyor. Kaynak baskıları, yerel ürünlere milliyetçi bir taleple birlikte daha lokal bir ekonomiye dönüşmesine yol açıyor. Hammadde talebi, daha iyi bir kapalı çevrim dizaynı ve yenilenebilir enerji nedeniyle azalabilir.

#### BUGÜNKÜ GELECEK: B9 DÜŞÜK KARBON EMİSYONLU YÜK GEMİSİ

B9 denizcilik şirketi, düşük karbon emisyonlu deniz taşımacılığında beklenen artışa istinaden dünyanın ilk düşük karbonlu, fosil yakıt kullanmayan yük gemisini hizmete sokmaya hazırlanıyor. B9



#### Gerry Wang, CEO, Seaspan:

"There is increasing desire among Chinese state-owned entities to control the ships that transport their goods around the world."

"Çin'in devlet kuruluşları arasında, dünyada kendi ülkelerinde üretilen malları taşıyan gemileri kontrol etme isteği artıyor."



## WINNERS AND LOSERS

## KAZANANLAR VE KAYBEDENLER

Differing attitudes to sustainability have helped to produce some clear winners and losers, both within and outside the shipping industry:

- General Electric anticipated customers' demands for energy-efficient products, and developed more than 80 new products under the 'ecomagination' banner. These generated revenue of more than \$17 billion in 2008.
- Maersk initiated 'slow steaming' in 2007, yielding cost savings of £300 million and a 7% reduction in CO<sub>2</sub> emissions. The experience gained allowed the company to define a new generation of vessels, with 50% lower costs than the industry average.
- The US auto industry, already encumbered by pension debt, came close to collapse in 2008 when sales of the large, inefficient vehicles it produced plummeted in response to rising oil prices. A government bailout of \$25 billion was approved on condition that the industry fast-tracked fuel economy standards of 35mpg.
- In the 1990s, B&Q, part of the Kingfisher Group, went into partnership with WWF to deal with the emerging consumer concern over wood product sourcing. This led to B&Q becoming a founder member of the Forest Stewardship Council, which certifies sustainable timber. As an early mover, B&Q secured its reputation, protected its supply chain and helped define sustainable forestry.
- In 2008, airlines that had based their business model on historic fuel prices failed in large numbers. Companies went under at the rate of one a week in the US, and Europe lost premium services such as Silverjet and Maxjet. More established players were forced to merge, cut services and endure heavy losses. British Airways' CEO stated that profits would be wiped out if oil remained above \$120/barrel.

and the remaining 40% from a bio-methane engine. The sails will automatically adjust to wind conditions and use kite sails where appropriate. Methane for the engine comes from anaerobic digestion of food waste, and will be primarily used either in calm conditions or when manoeuvring into port. This fuel is to be sourced from municipal waste.

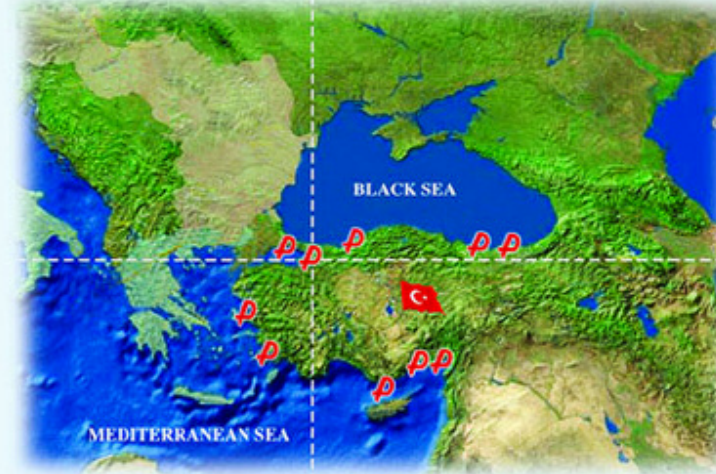
The first B9 vessel has the potential to accommodate 9,000 tonnes of cargo on board - about five times the capacity of traditional sail-powered cargo vessels. It will be able to travel a thousand miles, operating around European waters - particularly in the North Sea. As demand increases, B9 in the future hopes to produce larger ships capable of longer voyages. In addition, B9 is currently working to develop a products tanker and a chemical tanker to transport biofuels such as bioethanol and biodiesel. &

Sürdürülebilirliğe yönelik farklı tutumlar, denizcilik sektörünün hem içinde, hem de dışında bazı kazanan ve kaybedenlerin ortaya çıkmasına yardımcı oldu.

- General Electric, müşterilerin enerji açısından verimli ürünlere olan talebini önceden görerek, "ecomagination" sloganıyla 80'den fazla yeni ürün geliştirdi. Bu ürünler 2008 yılında 17 milyar dolardan fazla gelir sağladı.
- Maersk 2007 yılında gemi seyir hızlarını düşürerek 300 milyon dolarlık maliyet tasarrufunun yanı sıra CO<sub>2</sub> emisyonlarında %7'ye varan azalma sağladı. Edinilen tecrübe, şirketin sektör ortalamasının %50 altındaki maliyete sahip yeni bir gemi neslini belirlemesine imkan sağladı.
- Zaten borç yükü altında olan ABD otomotiv sektörü, ürettiği büyük, enerji tüketimi açısından verimsiz araç satışlarının artan petrol fiyatları karşısında hızlı bir düşüş yaşamaya nedeniyle 2008 yılında çöküşün eşiğine gelmişti. Sektörün 35mpg düzeyinde bir yakıt ekonomisi standardına uyması koşuluyla devlet 25 milyar dolarlık yardımda bulundu.
- 90'lı yıllarda, Kingfisher grubunun bir parçası olan B&Q, ağaç ürünleri kaynağı ile ilişkili olarak WWF ile ortaklığa gitti. Bu hamle, B&Q'nun sürdürülebilir niteliğe sahip ağaç ürünlerini onaylayan Orman İdare Konseyinin kurucu üyesi olmasını sağladı. B&Q bu sayede itibarını sağlamlaştırdı, tedarik zincirini korudu ve sürdürülebilir bir ormancılığın belirlenmesine yardımcı oldu.
- 2008 yılında iş modelini geçmiş yakıt fiyatları üzerine kuran havayolları büyük zarara uğrayarak başarısız oldu. ABD ve Avrupa'daki havayolu şirketleri bu nedenle Silverjet ve Maxjet gibi birinci sınıf hizmetlerini kaybetti. Daha köklü oyuncular birleşmek, hizmetlerinde kesintiye gitmek ve ağır zararları kabullenmek zorunda kaldı. British Airways CEO'su, petrol varil fiyatının 120 doların üzerinde kalması halinde tüm karların yok olacağını söylüyor.

tahrik gücünün %60'ını yelkenlerden, kalan %40'ını ise biyolojik metan kullanan makinelerinden alacak. Yelkenler otomatik olarak rüzgar koşullarına ayarlanacak ve uygun olduğu durumlarda uçurtma paraşütleri kullanacak. Makine için gerekli metan, yiyecek atıklarının havasız (anaerobik) yöntemle parçalanmasından elde edilecek ve esas olarak sakin koşullarda veya limanlarda manevra yaparken kullanılacak. Bu yakıt, belediye atıklarından temin edilecek.

İlk B9 konsepti gemi 9,000 ton kargo taşıma kapasitesine sahip. Bu rakam, geleneksel yelkenli kargo gemilerinin 5 katına eşit. Gemi Avrupa sularında özellikle de Kuzey Denizi'nde bin mil yapabilecek. B9, talep arttıkça ileride daha uzun seyir mesafesine ve daha büyük boyutlara sahip gemiler inşa etmeyi umut ediyor. B9 ayrıca biyoetanol ve biyodizel gibi biyoyakıt taşımacılığı için halen bir ürün tankeri ile birlikte bir kimyasal tankeri geliştirilmesi üzerinde çalışıyor. &


[www.dalsangrup.com](http://www.dalsangrup.com)


Dalsan Tersaneler  
Limani - Tuzla