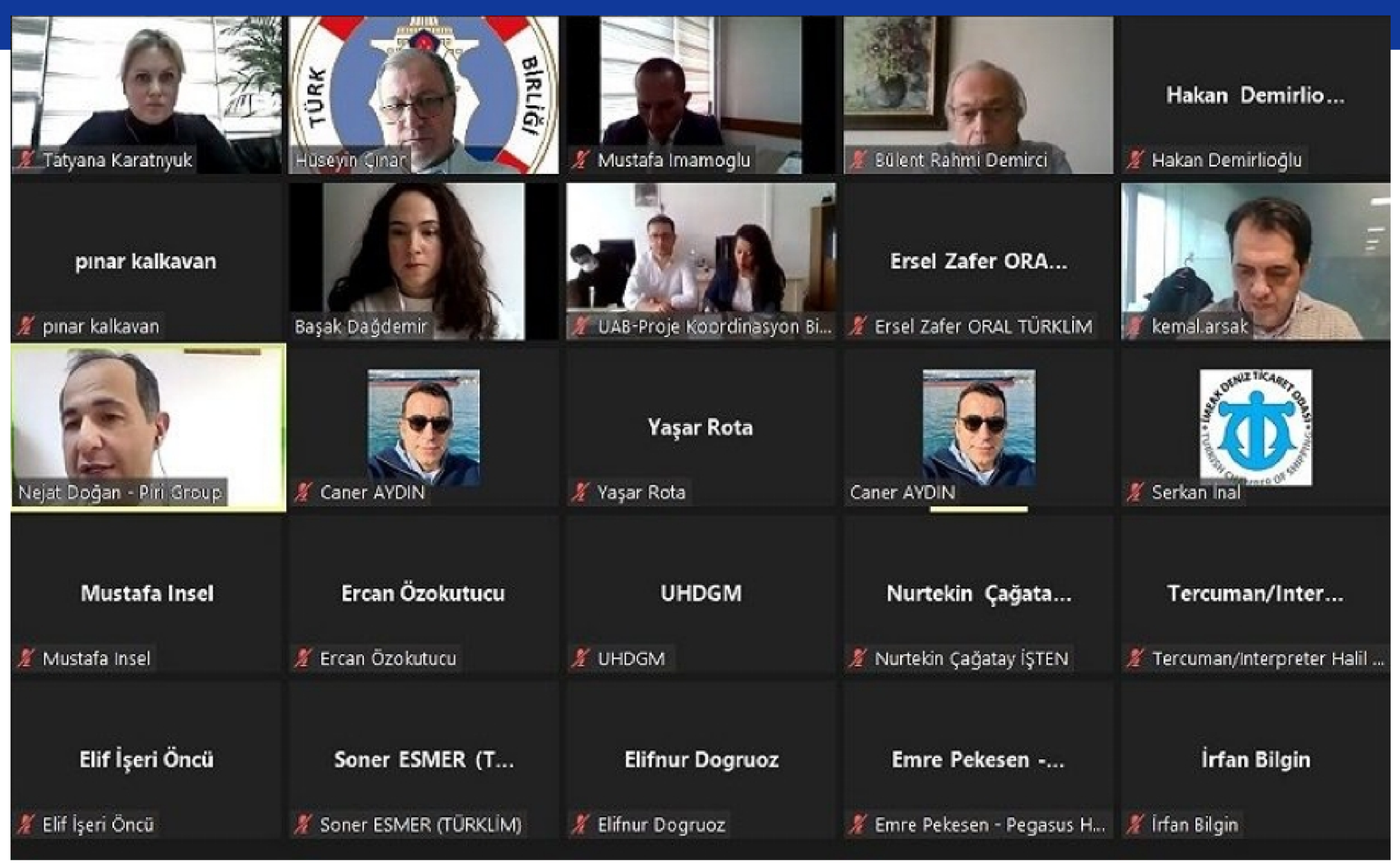
TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ
TURKISH SHIPOWNERS ASSOCIATION

Tarih / **01 MART 2022** / Cilt **7** / **Sayı 2**

bülten

AB Müktesabatına uyum çerçevesinde ATLAS Projesi Deniz Taşımacılığımız Açısından Oldukça Önem Arz Ediyor.



AB Müktesebatına Uyum Sürecinde Türkiye'nin Ulaştırma Mevzuatının Analizi (ATLAS) Projesi

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı AB ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğünün ana faydalanıcısı olduğu, AB-Türkiye Mali İşbirliği (IPA) kapsamında yürütülen ve kısa adı ATLAS olan "AB Mevzuatına Uyum Sürecinde Türkiye'nin Ulaştırma Mevzuatının Analizi (Analysis of the Transport Legislation of Turkey in the Process of Harmonisation with the EU Acquis)" Projesinin çevrim içi tanıtım toplantısı 2 Şubat 2022 Çarşamba günü saat 14.00'te gerçekleştirilmiştir.

Atlas Projesi, Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programının 4. Eylemi olan "Müktesebat Uyumu ve Avrupa Birliği (AB) Entegrasyonu"nun altındaki "Müktesebatın uygulanması için mevzuatın uyumlu hale getirilmesi" faaliyeti kapsamında gerçekleştirilmektedir. 27 ay sürecek proje ile Avrupa Birliği'ne uyum çalışmalarında ulaşılan son durumun genel bir değerlendirmesine dayalı olarak, Türkiye'nin ulaştırma mevzuatı ile AB müktesebatının karşılaştırılarak aradaki farklılıkların tespit edilmesi ve yapılması gereken hukuki düzenlemelere ilişkin Strateji Belgesi ve Eylem Planı hazırlanması amaçlanmaktadır.

AB Müktesabatına uyum çerçevesinde ATLAS Projesi Deniz Taşımacılığımız Açısından Oldukça Önem Arz Ediyor.

Bu çerçevede, Proje kapsamında yapılacak faaliyetler şunlardır:

– Türkiye'de ve AB'de yürürlükte olan ulaştırma mevzuatının dökümünün çıkarılması,
– Türkiye'nin ve AB'nin ulaştırma mevzuatlarının karşılaştırılarak boşluk analizi yapılması,
– AB mevzuatına tam uyum için yapılması gereken eylemlerin değerlendirilmesi ve boşlukların doldurulması, Düzenleyici Etki Analizlerinin hazırlanması,
– Strateji Belgesi ve Eylem Planı hazırlanması.
Bu projenin Türk Deniz Taşımacılığına etki boyutunun ise önemli olduğunu değerlendirmekteyiz. Her ne kadar deniz taşımacılığımız uluslararası düzenlemelere tabiyse de bu projede ulaştırma ve dolayısıyla deniz taşımacılığımızın da etkinlendiği bütün milli mevzuat (kanun, tüzük, yönetmelik vb.) masaya yatırılarak, AB mevzuatları ile karşılaştırılacak, Türk ve AB mevzuatları arasındaki farklılıklar ve boşluklar tespit edilecek, bunların birbirine uyumlu hale getirilmesi için neler yapılması gerektiği değerlendirilecek, ulaştırma sektörümüze etkileri değerlendirilecek ve ardından bir strateji ve eylem planı hazırlanacaktır.

Bu çerçevede bu proje sektörümüz açısından büyük önem arz etmektedir.
Bu süreç içerisinde bu toplantılara azami katkımızı sağlamak, sektör menfaatlerimizi uluslararası ve milli mevzuatlarımızı da dikkate alarak gözetmek amacıyla bu toplantılara katılım oldukça önemli olacaktır.

IMAM 2022 – 19th International Congress of International Maritime Association of the Mediterranean / 19. Akdeniz Uluslararası Denizcilik Birliği Kongresi

19'uncu Akdeniz Uluslararası Denizcilik Birliği Kongresi, IMAM 2022 Kongresi 26-29 Eylül 2022 tarihlerinde İstanbul Teknik Üniversitesi'nde yüz yüze ve on-line olarak gerçekleştirilecektir.

Akdeniz Uluslararası Denizcilik Derneği (IMAM) tarafından düzenlenen IMAM kongresi, deniz taşımacılığı ve teknolojileri ile ilgili önemli kongrelerden biridir.

IMAM 2022, üniversite bursiyerlerini, bilim insanlarını ve araştırmacılarını bildirilerini özet ve tam makale şeklinde teslim etmeleri için davet etmektedir.

IMAM 2022 – 19th International Congress of International Maritime Association of the Mediterranean / 19. Akdeniz Uluslararası Denizcilik Birliği Kongresi

IMAM 2022 kongresinin amacı, profesörlere, öğrencilere, bilim insanlarına, araştırmacılara ve mühendislere son araştırma sonuçlarını ve yeni gelişmelerini sunmaları için fırsatlar sunmak ve deniz taşımacılığı ve teknolojileri konusunda son derece deneyimli profesyonellerle yeni işbirlikleri geliştirmektir.

Organizasyon komitesinin amacı, uzmanlığınızı, deneyiminizi ve yeni fikirlerinizi iş arkadaşlarınızla paylaşabileceğiniz bir atmosfer yaratmaktır.
Özet gönderim süresi 15 Şubat 2022 tarihine kadar uzatılmış olup, özet ve bildiri gönderimi, program detaylara ekte ve kayıt için kongre web sitesini https://imam2022.itu.edu.tr/ ulaşabilirsiniz.

01.02.2022

Türk Armatörler Birliği ARGE, İnovasyon ve Teknik Komitesi ve Çevre, Güvenlik, Operasyon ve Chartering Komitesi toplantıları yapıldı.

Komite toplantılarında proje başlangıç değerlendirmeleri yapıldı.

1 Şubat 2022 Salı günü 1600-1700 saatleri arasında ARGE, İnovasyon ve Teknik Komite Toplantısı, 3 Şubat 2022 Perşembe günü 1600-1700 saatleri arasında ise Çevre, Güvenlik, Operasyon ve Chartering Komitesi toplantısı yapılmıştır.

Bu toplantılarda Türk Armatörler Birliğince belirlenmiş olan projelerden komite konularına ilişkin olanlar üzerinde konuşulmuş, projeler gerçekleştirilebilme, uygulanabilme vb. Nitelikler açısından değerlendirilmiştir. ARGE, İnovasyon ve Teknik Komitesince özellikle Enerji, Operasyon ve Çevre Verimliliği Yazılım Programı, bu programın ihtiyaç duyabileceği ARGE geliştirmeleri (Örneğin baş-kıç draftların sensörler ile ölçülmesi) ve operasyonel anlamda maliyetleri düşürebilecek bir projeye odaklanılması gerektiği ifade edilmiştir.

Türk Armatörler Birliği ARGE, İnovasyon ve Teknik Komitesi ve Çevre, Güvenlik, Operasyon ve Chartering Komitesi toplantıları yapıldı.

Çevre, Güvenlik, Operasyon ve Chartering Komitesinde ise sürdürülebilir bir deniz taşımacılığı modeli oluşturulması yönünde bir fikir birliği oluşmuştur. Bu model içerisinde Deniz Taşımacılığında döngüsel ekonomi modellemesi, verimlilik, denizde güvenlik ve emniyet modeli kurgusu, çevre modellemesi, deniz taşımacılığında risk yönetimi, deniz taşımacılığında kriz yönetimi gibi konular ele alınmıştır. Ayrıca operasyon ve chartering konusunda zoom üzerinden bir yuvarlak masa toplantısı yapılmasına da karar verilmiştir.

Her iki komite de en önemli projenin deniz taşımacılığı veri, analiz ve araştırma merkezi olduğu kanaati ifade edilmiştir. Bununla birlikte her iki komitenin aynı düşünceleri paylaştığı diğer bir konu ise üniversite sektör işbirliği olmuştur.
Türk Armatörler Birliğinin her bir komitesinin 1-2 proje ile çalışması planlanmaktadır. Komitelerde aşağıdaki üyeler yer almaktadır.

ARGE, İnovasyon ve Teknik Komite
Ali İbrahim Kontaytekin
Murat Er
Adnan Naiboğlu
Kaşif Kalkavan
Eray Ergenç
Binay Çavuşoğlu
Ahmet Kulaçoğlu

Prof. Dr. Selma Ergin
Prof. Dr. Nafiz Arıca
Prof. Dr. Buğra Uğur Çelebi

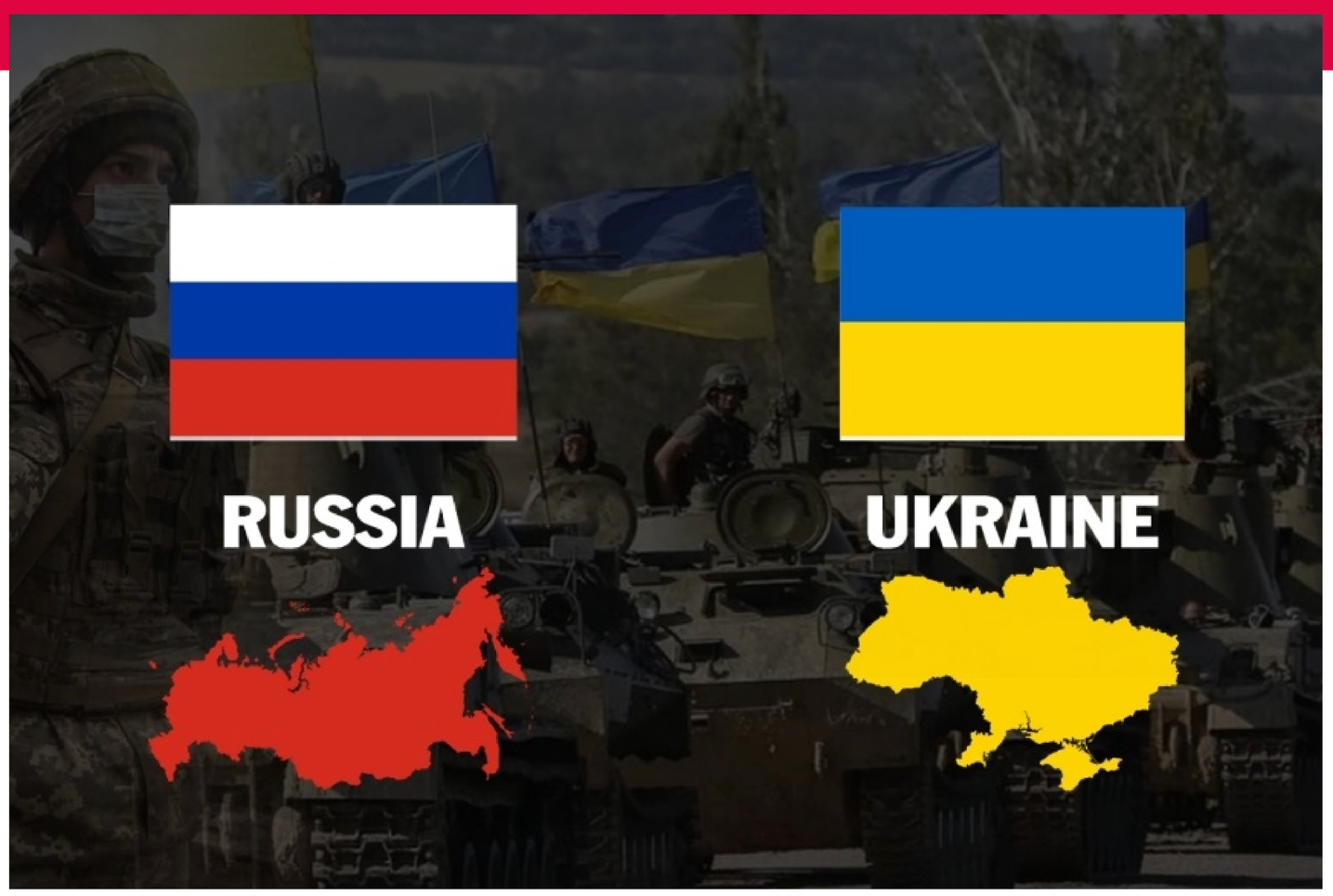
Çevre, Güvenlik, Operasyon ve Chartering Komitesi
Erhan Bayraktar
Kaşif Kalkavan
Kemal Akbaşoğlu

Faruk Emre Yıldıran
Eray Ergenç
Kapt.Mehmet Emin Erdoğdu

Prof. Dr. Gülşen Altuğ
Prof. Dr. Ülkü Alver Şahin
Harun Şişmanyazıcı
Faruk Doğan

04.02.2022

Ayın Makalesi



Rusya'nın Savaşı Ticaret Çeşitliliğini Teşvik Edecek mi?

1 Mart 2022 | MICHAEL SPENCE

Günümüzün çalkantılı dünyasında ekonomik güvenlik, ülkelerin ticaret ortaklarına bağımlı olmalarına bağlıdır. Bu durum, özellikle Rusya'nın enerji ithalatına büyük ölçüde bağımlı olma gibi imrenilemez bir konumda bulunan Avrupa Birliği için ciddi kısa vadeli zorluklar ortaya çıkarmaktadır.

Herhangi bir sorun, mesele karşısında dayanıklılık oluşturmak son yıllarda, özellikle de COVID-19 salgını sırasında insanların bu konuda yüksek bilince ulaşmasına imkan tanıdı. Ancak ekonomik güvenliği artırma ve ekonomik alandaki çeşitlendirmeyi ilerletme eylemi yavaş oldu. Bu yavaş ilerleme Rusya'nın Ukrayna'yı işgal etmesinin ardından değişmek üzere olabilir.
II. Dünya Savaşı'ndan sonraki on yıllarda, dünya çapındaki ekonomik aktörler, nispeten açık bir küresel ekonomiye yönelik geniş tabanlı bir uluslararası taahhütte önemli ve artan bir inanç ortaya koydu. Ülkelerin ekonomik çıkarlarını güvence altına almak için düzenli olarak savaşa girdiği daha uzak geçmişten farklı olarak, politika yapıcılar kritik kaynaklara veya pazarlara erişimde bazen keyfi, bazen de siyasi bağlamda uygulanan yaptırımlar konusunda çok az endişe duyuyorlardı. Endişelerini, ekonominin değişen arz ve talep koşullarına ve bazen de şiddetli fiyat hareketlerine maruz kalması gibi konularla sınırlayabiliyorlardı.

Ayın Makalesi

Ancak pandemi sırasında küresel tedarik zincirlerindeki gerilimler, sürtüşmeler ve tıkanıklıklar bu inancı aşındırmaya başladı. Fiyatlar ve pazarlar, aşıların dağılımının birincil belirleyicisi değildi. Bunun da ötesinde Çin, Amerika Birleşik Devletleri ve diğerleri, ulusal güvenlik endişelerini öne sürerek yabancı (özellikle rakiplerinin) teknoloji firmalarının pazar erişimine yüksek engeller koydu.
Daha geniş anlamda, ekonomik ve mali yaptırımlar, özellikle ABD'de, bir dış politika silahı tercihi haline geldi. O halde, özellikle Rusya'nın NATO'nun Ukrayna'ya herhangi bir doğrudan askeri müdahalesini bir savaş ilanı olarak görme olasılığı göz önüne alındığında, yaptırımların Batı'nın Ukrayna krizine verdiği yanıtın büyük kısmını oluşturması şaşırtıcı olmamalıdır. ABD ve Avrupa Birliği, büyük Rus bankalarını SWIFT sisteminden çıkararak uluslararası işlemlerden kesmek için hızla harekete geçti ve şimdi Rus merkez bankasının varlıklarını dondurdu.

Rusya ekonomisi şimdiden sarsılırken, bir ülkenin ekonomik güvenliğinin ticaret ortaklarıyla olan daha geniş ilişkilerine bağlı olduğu artık çok açık. Ve ticaret ortaklarıyla olan bu ilişki makul ölçüde güvenilir ve öngörülebilir olmalıdır. Bu, özellikle Rusya'nın enerji ithalatına büyük ölçüde bağımlı olmanın imrenilmez konumunda olan AB için ciddi kısa vadeli zorluklar doğurmaktadır. Halihazırda Rusya, Avrupa'nın doğal gazının yaklaşık %40'ını sağlıyor. Bu arzı kaybetme korkusu, Batı'nın Ukrayna'nın işgaline ekonomik tepkisini önemli ölçüde kısıtladı. Örneğin, büyük AB ülkeleri, Rusya'yı SWIFT'den hariç tutmak için başlangıçta direnç gösterdi ve karar verildiğinde yalnızca "seçilmiş" bankalar etkilendi.

Ancak pandemi sırasında küresel tedarik zincirlerindeki gerilimler, sürtüşmeler ve tıkanıklıklar bu inancı aşındırmaya başladı. Fiyatlar ve pazarlar, aşıların dağılımının birincil belirleyicisi değildi. Bunun da ötesinde Çin, Amerika Birleşik Devletleri ve diğerleri, ulusal güvenlik endişelerini öne sürerek yabancı (özellikle rakiplerinin) teknoloji firmalarının pazar erişimine yüksek engeller koydu.

Daha geniş anlamda, ekonomik ve mali yaptırımlar, özellikle ABD'de, bir dış politika silahı tercihi haline geldi. O halde, özellikle Rusya'nın NATO'nun Ukrayna'ya herhangi bir doğrudan askeri müdahalesini bir savaş ilanı olarak görme olasılığı göz önüne alındığında, yaptırımların Batı'nın Ukrayna krizine verdiği yanıtın büyük kısmını oluşturması şaşırtıcı olmamalıdır. ABD ve Avrupa Birliği, büyük Rus bankalarını SWIFT sisteminden çıkararak uluslararası işlemlerden kesmek için hızla harekete geçti ve şimdi Rus merkez bankasının varlıklarını dondurdu.

Rusya ekonomisi şimdiden sarsılırken, bir ülkenin ekonomik güvenliğinin ticaret ortaklarıyla olan daha geniş ilişkilerine bağlı olduğu artık çok açık. Ve ticaret ortaklarıyla olan bu ilişki makul ölçüde güvenilir ve öngörülebilir olmalıdır. Bu, özellikle Rusya'nın enerji ithalatına büyük ölçüde bağımlı olmanın imrenilmez konumunda olan AB için ciddi kısa vadeli zorluklar doğurmaktadır. Halihazırda Rusya, Avrupa'nın doğal gazının yaklaşık %40'ını sağlıyor. Bu arzı kaybetme korkusu, Batı'nın Ukrayna'nın işgaline ekonomik tepkisini önemli ölçüde kısıtladı. Örneğin, büyük AB ülkeleri, Rusya'yı SWIFT'den hariç tutmak için başlangıçta direnç gösterdi ve karar verildiğinde yalnızca "seçilmiş" bankalar etkilendi.
verdiğine bağlıdır.

Ayın Makalesi

Ancak pandemi sırasında küresel tedarik zincirlerindeki gerilimler, sürtüşmeler ve tıkanıklıklar bu inancı aşındırmaya başladı. Fiyatlar ve pazarlar, aşıların dağılımının birincil belirleyicisi değildi. Bunun da ötesinde Çin, Amerika Birleşik Devletleri ve diğerleri, ulusal güvenlik endişelerini öne sürerek yabancı (özellikle rakiplerinin) teknoloji firmalarının pazar erişimine yüksek engeller koydu.
Daha geniş anlamda, ekonomik ve mali yaptırımlar, özellikle ABD'de, bir dış politika silahı tercihi haline geldi. O halde, özellikle Rusya'nın NATO'nun Ukrayna'ya herhangi bir doğrudan askeri müdahalesini bir savaş ilanı olarak görme olasılığı göz önüne alındığında, yaptırımların Batı'nın Ukrayna krizine verdiği yanıtın büyük kısmını oluşturması şaşırtıcı olmamalıdır. ABD ve Avrupa Birliği, büyük Rus bankalarını SWIFT sisteminden çıkararak uluslararası işlemlerden kesmek için hızla harekete geçti ve şimdi Rus merkez bankasının varlıklarını dondurdu.

Rusya ekonomisi şimdiden sarsılırken, bir ülkenin ekonomik güvenliğinin ticaret ortaklarıyla olan daha geniş ilişkilerine bağlı olduğu artık çok açık. Ve ticaret ortaklarıyla olan bu ilişki makul ölçüde güvenilir ve öngörülebilir olmalıdır. Bu, özellikle Rusya'nın enerji ithalatına büyük ölçüde bağımlı olmanın imrenilmez konumunda olan AB için ciddi kısa vadeli zorluklar doğurmaktadır. Halihazırda Rusya, Avrupa'nın doğal gazının yaklaşık %40'ını sağlıyor. Bu arzı kaybetme korkusu, Batı'nın Ukrayna'nın işgaline ekonomik tepkisini önemli ölçüde kısıtladı. Örneğin, büyük AB ülkeleri, Rusya'yı SWIFT'den hariç tutmak için başlangıçta direnç gösterdi ve karar verildiğinde yalnızca "seçilmiş" bankalar etkilendi.

Aynı zamanda Rusya, gazını satın almaya devam etmesi için AB'ye bağımlıdır. Dolayısıyla, Batı'nın cephaneliğindeki belki de en güçlü ekonomik silah, AB'nin kendisine ciddi zarar vermeden kullanamayacağı silahtır. Sonuç, dünyanın nükleer saldırıları caydırmak için uzun zamandır güvendiği "karşılıklı garantili yıkım"a benziyor. İtalya Başbakanı Mario Draghi'nin geçen hafta belirttiği gibi, "Bugünlerde yaşanan olaylar, son yıllarda enerji kaynaklarımızı ve tedarikçilerimizi daha fazla çeşitlendirmemenin ihtiyatsız olduğunu gösteriyor." Gerçekten de, AB'ninenerjiyle ilgili olmayan yaptırımları şüphesiz sert ve hala daha sertleştirilebilir olsa da, Avrupa yine enerji konusunda köşeye sıkışmış gibi görünüyor. Her halükarda, Rusya'nın küresel pazarlardan izolasyonu ve ürün ve teknolojilere erişiminin engellenmesi dahil olmak üzere herhangi bir yaptırımın maliyeti, önemli ölçüde Çin'in Rusya'yı ne ölçüde desteklemeye karar verdiğine bağlıdır.

Şimdilik, Avrupalı liderler gelecekle ilgilenmek zorunda kalacaklar. Ancak, giderek daha çalkantılı bir dünyada uzun vadeli güvenliklerini güçlendirmek için ülkeler, dış politika stratejilerine - çeşitlendirme yoluyla elde edilen - ekonomik esnekliği de koymalıdırlar.

Ayın Makalesi

Enerji söz konusu olduğunda, Avrupa aynı zamanda tamamen ithal fosil yakıtlara bağımlı olan Japonya'yı taklit edebilir. Japonya, Orta Doğu'daki birçok ülkeden petrol ve Avustralya, Malezya, Katar, Rusya, ABD ve diğerlerinden sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) formunda doğal gaz alıyor ve Avustralya en büyük pazar payına (% 27) sahip. Avrupa'nın enerji kaynağı daha çok Japonya'nınkine benziyor olsaydı, mevcut Rusya-Batı oyununun getiri yapısı çok farklı görünürdü ve Avrupa, enerjiyle ilgili cezalar yoluyla Rusya'ya asimetrik maliyetler getirme gücüne sahip olurdu. Çeşitlendirmenin değeri, karşı karşıya kalınan göreceli olarak birbiriyle ilintili olmayan risklerin büyüklüğü ile artar. Bazıları, bu tür bir çeşitlendirmenin, özellikle verimliliği azalttığı için maliyetli olduğuna işaret edecektir. Ancak, istikrarlı, düşük riskli bir ortamda böylesine bir maliyete katlanmak buna değmeyebilir, ancak böyle bir ortamda yaşamıyoruz. Günümüz dünyasında, çeşitlendirmenin maliyetleri, kesintiye uğrayan ekonominin potansiyel ve muhtemel maliyetleri tarafından gölgede bırakılıyor. Kısmen ilişkisiz önemli risklerin varlığında, çeşitlendirme en iyi stratejidir.
Bu sadece ithalat için geçerli değil.

Pazar erişiminin kesilebileceği göz önüne alındığında - Çin bunu ABD Başkanı Donald Trump'ın yönetimi sırasında ilk elden öğrendi - ülkeler ayrıca ihracat pazarlarını çeşitlendirmeye çalışmalılar. ABD veya Çin kadar büyük ekonomilerden uzaklaşmak zor olsa da ülkeler bu yönde hareket edebilir.

Tabii ki, en acil zorunluluk, öngörülemeyen ticaret ortaklarından uzaklaşmaktır. Katılım kurallarının açıkça kabul edildiği ve istikrarlı kalması muhtemel ortaklar, çeşitlendirmenin faydalarını azaltarak çok daha az risk oluşturur. Bununla birlikte, ülkeler ne kadar istikrarlı olursa olsun, en azından iklim değişikliğine bağlı artan aksama riskleri nedeniyle herhangi bir ortağa aşırı bağımlılıktan kaçınmalıdır.

Gerekli çeşitlendirme seviyesinin - yani bir kriz durumunda bir ülkenin ekonomik güvenliğini ve pazarlık pozisyonunu geliştiren bir seviyenin - ekonomik ve stratejik faydaları olduğu için salt piyasa sonucu olarak ortaya çıkma ihtimalinin düşük olduğunu belirtmek önemlidir. Piyasa katılımcıları riskleri kabul etseler, piyasaları ve arz kaynaklarını tamamen çeşitlendirmeyi reddetmeseler de, muhtemelen yeterince ileri gitmeyeceklerdir.

Bu göz önüne alındığında, kamu politikası ve uluslararası koordinasyon, bu sürecin ilerlemesinde önemli bir rol oynamalıdır. Neyse ki, şimdilik, politika yapıcılar gerekli adımları atmak için güçlü bir teşvike sahipler. Ancak, aciliyet duygularının devam edip etmeyeceği veya algılanan tehdit seviyeleri azaldıkça azalıp azalmayacağını göreceğiz.

IINO Lines, Yapay Zeka Destekli Bir CII Optimizasyon Yazılımını Kullanacak

4 Şubat'ta IINO Lines, MITSUI & CO., LTD tarafından yatırım yapılan ve US Bearing (Genel Merkez, California) tarafından geliştirilen bir CII (Karbon Yoğunluğu Göstergesi) optimizasyon aracını kademeli olarak sunmaya karar verdiğini duyurdu.

Bearing'in yüksek hassasiyetli AI (yapay zeka) performans modelini kullanan yazılım, gemilerin CII derecesini gerçek zamanlı olarak algılayabilmekte ve aynı zamanda gelecekteki derecelendirmeleri tahmin edebilecektir. IINO Lines, bu yazılımı kullanarak CO2 (karbondioksit) emisyonlarını yönetecek ve daha çevre dostu gemi operasyonları gerçekleştirmeyi amaçlayacaktır.

2023 yılından itibaren uygulanacak olan CII düzenlemesi, her yıl yakıt tüketimini A'dan E'ye beş skalada değerlendiren ve sıralayan bir sistem olup, belirli bir derecenin altına düşen gemilerin iyileştirme planı sunmasını şart koşan bir regülasyondur ve idari makamlarca onaylanmıştır. Amaç, sürekli enerji verimliliği operasyonlarını teşvik etmektir.

IINO Lines, Yapay Zeka Destekli Bir CII Optimizasyon Yazılımını Kullanacak

INO Lines tarafından sunulan CII optimizasyon aracı, şirketin uzun yıllara dayanan operasyon ve gemi yönetimi bilgisini kullanmaktadır. Ayrıca, Bearing'in AI teknolojisinden tam olarak yararlanan bir gemi performans analiz modeli birleştirilerek geliştirildi. Bu sistem sadece mevcut CII notunun izlenmesine izin vermekle kalmaz, aynı zamanda gelecekteki derecelendirmelerin tahmin edilmesine de izin verebilir. Çeşitli çalışma senaryolarında CO2 emisyonlarının görselleştirilmesini sağlar.

Geleceğe yönelik derecelendirme tahminleri, hız, rota, sefer gün sayısı ve gemilerin karinasının temizlenip temizlenmediği gibi çeşitli operasyonel senaryoların yanı sıra gemilerin geçmiş ticari modellerinin, meteorolojik ve sefer alanındaki koşullarda seyre yönelik tarihsel ortalamaları dikkate alınarak hesaplanmaktadır. IINO Lines, her gemisi tarafından hedeflenen CII derecesine ulaşmak için etkilerin ölçülmesi ve sayısallaştırılması için bu yazılımı kullanacaktır. Bu şekilde işletme gemilerinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltma çabalarını hızlandıracaktır.

MITSUI & CO., LTD'den bir yetkili, CII optimizasyon yazılımının üstünlüğü ile ilgili olarak. "Hiçbir başlangıç maliyeti olmadan sunulabilir ve operasyon planlarının oluşturulması ve yük taşımacılığı sözleşmelerinin müzakere edilmesi gibi verilere dayalı karar vermeyi destekleyebilir" dedi.

Bearing MITSUI & CO., LTD ve AI Fund (AI konusunda bir dünya otoritesi olan Andrew Ng tarafından kurulan (Genel Merkez, California, ABD)) ortak yatırımı ile kurulmuştur. Şirketin teknolojisinin özü, çeşitli verilere dayalı olarak oluşturulmuş, son derece doğru bir gemi performans analizi modelidir.

Bu modelin tam anlamıyla kullanılması, gemilerin operasyonel verimliliğinin iyileştirilmesini desteklemektedir.

IINO Lines, CII optimizasyon yazılımına ek olarak çevresel yükün azaltılmasına katkıda bulunan diğer yapay zeka araçlarının işlevlerini genişletmek için Bearing ile işbirliği yapmayı planlıyor. MITSUI & CO., LTD. "Deniz taşımacılığı sektörünün dijital dönüşümünü (DX) ve yeşil dönüşümünü (GX) desteklemek için CII optimizasyon aracının işlevlerini ve tanıtım etkilerini iyileştireceğiz" diyor.

Not: Serbest tercümedir.

Makale Kaynağı: Japan Maritime Daily 8.2.2022 tarihli haberi

Haber Resim Kaynağı: https://www.iino.co.jp/kaiun/english/

08.02.2022

2. Yönetim Kurulu Toplantısı,

09 Şubat 2022

Türk Armatörler Birliğinin 2. Yönetim Kurulu toplantısı asıl ve yedek tüm yönetim kurulu üyelerinin katılımıyla Zoom üzerinden yapıldı.

GEMİMO Başkanı Sayın Feramuz Aşkın Başkanımız Sayın Cihan Ergenç'i Ziyaret Etti

Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası Başkanı Nezaket Ziyaretinde Bulundu.

Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası Başkanı Sayın Feramuz Aşkın veda ve nezaket ziyareti kapsamında Başkanımız Sayın Cihan Ergenç'i ziyaret etti. Uzun dönemdir GEMİMO Başkanlığını yürüten Sayın Aşkın ile Sayın Ergenç karşılıklı görüş alışverişinde bulundular ve sektör ile ilgili tecrübe paylaşımında bulundular.

Sayın Ergenç, GEMİMO'nun Sayın Feramuz Aşkın'ın başkanlığı döneminde önemli mesafeler katettiğini, bunun bir bayrak taşıma görevi olduğunu ve kurumların başkanlıklarının değişiminin her zaman bir adım daha ileriye gidilebilmesi için önemli olduğunu, bu davranışıyla da Sayın Feramuz Aşkın'ın sektöre örnek olduğunu ifade etti ve kendisine başarı temennisinde bulundu.
09.02.2022

TÜRDEF Yeni Yönetim Kurulu ile Türk Armatörler Birliğini Ziyaret Etti

TÜRDEF 18 Şubat 2022 tarihinde Birliğimize Bir Ziyaret Gerçekleştirdi.
Türkiye Denizcilik Federasyonu'nun (TÜRDEF) yeni seçilen Yönetim Kurulu Başkanı Arif Bostan ve beraberindeki Yönetim Kurulu Üyeleri, 18 Şubat 2022 Cuma günü, Yönetim Kurulu Başkanımız Sayın Cihan Ergenç'e bir ziyarette bulundu.

Federasyon Üyeleri, Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Cihan Ergenç tarafından ağırlandı. Ziyarete, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Sayın Ali İbrahim Kontaytekin ve Yönetim Kurulu Üyeleri Sayın Mesut Cesur, Murat Er ve Rasim Akar da eşlik etti.
18.02.2022

İMEAK DTO Webinar – İklim Değişikliği Tedbirlerinin Türk Sahipli Gemi Filosuna Etki Değerlendirme Analizi Projesi Sunumu

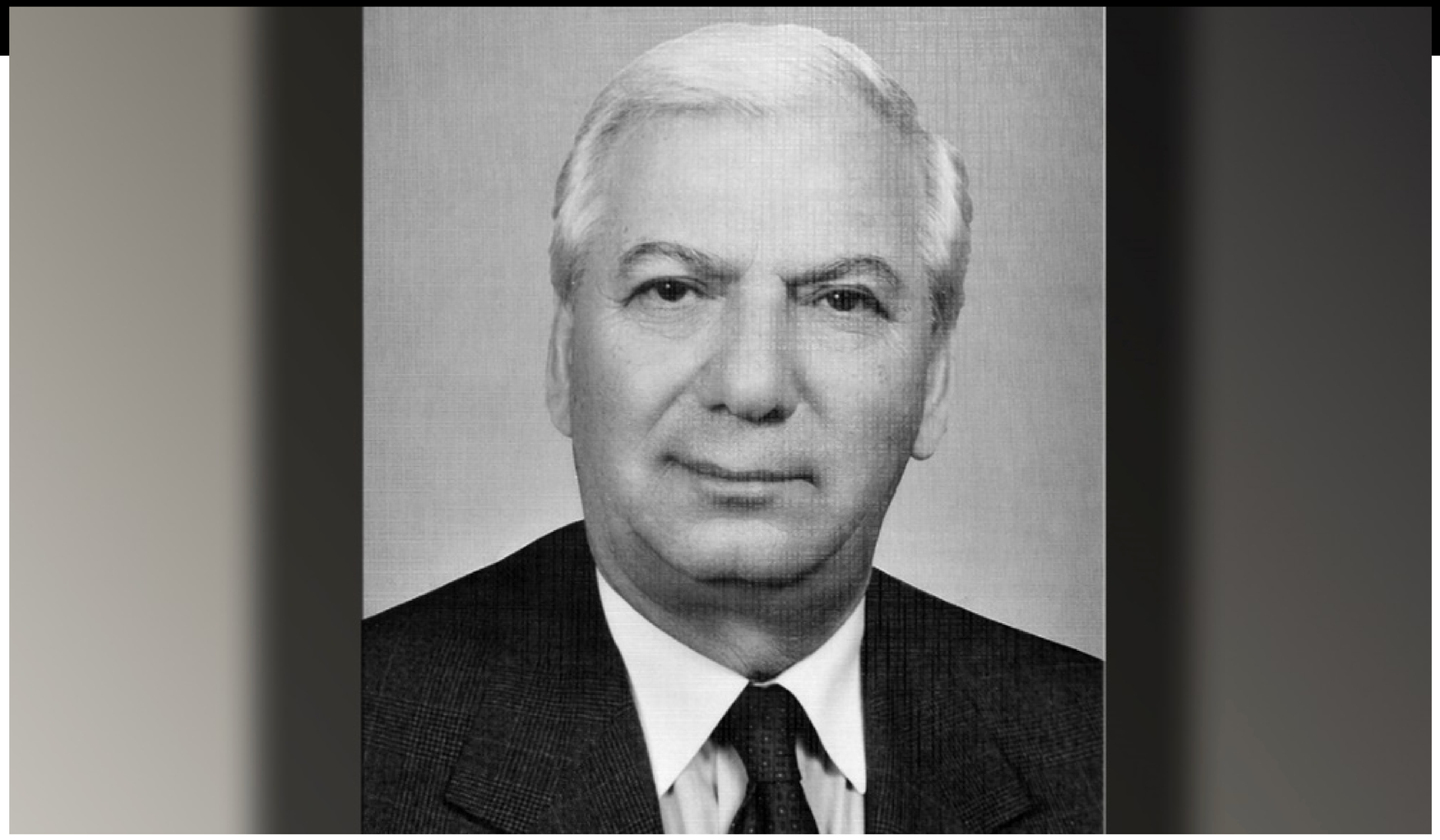
İMEAK DTO tarafından düzenlenen İklim Değişikliği Tedbirlerinin Türk Sahipli Gemi Filosuna Etki Değerlendirme Analizi Projesi Sunumu 1 Mart 2022 Salı günü 14:00-16:00 saatleri arasında gerçekleşmiştir.

Deniz ticaretini kökten etkileyeceği gerçeğinden Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) sera gazı kuralları ve Avrupa Birliği (AB) Emisyon Ticaret Sistemi'nin (ETS) önümüzdeki süreçte, filomuzdaki gemilerle ilgili dönüşüm sürecinde uygulanmaya konulmasının gerekli olacağı tedbirler ve yapılacak düzenlemelerle ilgili olarak Türk Sahipli Deniz Ticaret Filosunun hazırlık durumu ve alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla İMEAK DTO bünyesinde "Deniz Ticaretinde İklim Değişikliği Tedbirlerinin Türk Sahipli Gemi Filosuna Etki Değerlendirme Analizi" projesi gerçekleştirilmiştir.

Türk sahipli gemi filomuzun gemi tipleri ve yakıt kullanımlarına göre Mevcut Gemilerin Enerji Verimliliği İndeksi (Energy Efficiency Existing Ship Index-EEXI), Karbon Yoğunluğu Göstergesi (Carbon Intensity Indicator-CII), Akdeniz Kükürt Emisyon Kontrol Alanı (Akdeniz SECA), AB Emisyon Ticaret Sistemi (Emissions Trading System-ETS) kural ve uygulamalarına uyum oranı ve uyum maliyetleri, söz konusu gerekliliklere uyum sağlanabilmesi için alınması gereken önlemler ve küresel ölçekte getirilmesi öngörülen IMO Piyasa Bazlı Önlemler (Market Based Measures-MBMs) dahilindeki uygulamalar konularında elde edilen sonuçlar ortaya konulacaktır.
Buna bağlı olarak, projeyi hazırlayan İMEAK DTO Danışmanı Prof. Dr. Sayın Mustafa İNSEL tarafından projenin sonuçları hakkında sektörümüzün bilgilendirilmesi maksadıyla, "Deniz Ticaretinde İklim Değişikliği Tedbirlerinin Türk Sahipli Gemi Filosuna Etki Değerlendirme Analizi Projesi Sonuç Raporu Sunumu" webinar formatında 1 Mart 2022 Salı günü 14:00-16:00 saatleri arasında uzaktan toplantı sistemi (Zoom) üzerinden gerçekleşmiştir.

Haber Resim Kaynağı: https://mobile.twitter.com/imeakdtomarmars
22.02.2022

Başsağlığı



Türk Armatörler Birliği eski Yönetim Kurulu Üyesi, Diler Denizcilik ve Ticaret A.Ş. ortaklarından, Faruk ve Tarık Miras'ın babası 24 Şubat 2022 günü vefat etmiştir. Sayın Miras'ın vefatını derin üzüntüyle karşılıyor, merhuma Allah'tan rahmet, kederli ailesi, yakınları ve tüm sevenlerine başsağlığı dileriz.

Türk Armatörler Birliği
24.02.2022

Türk Armatörler Birliğinin
Kurumsal İletişim Faaliyetleri

12

Duyuru

19

Mesaj

3.382 Kişiye

19

Sirküler

–

Basın Bülteni

Raporlar

“Sektör Analiz Raporu Aralık 2021
Norm Raporu Aralık 2021/Ocak 2022”

Eğitim / WEBINAR Mailleri / 2.687

TÜRK TURKISH
ARMATÖRLER SHIPOWNERS
BİRLİĞİ ASSOCIATION