



BİRLEŞİK KRALLIK // THE UNITED KINGDOM

A NATION THAT IS MARINER FROM TIME IMMEMORIAL

EZELDEN BERİ DENİZCİ BİR ULUS

DENİZ SÖZEN

U.K.'ın "üzerinde güneş batmayan ülke" olarak adlandırılmasını sağlayan en büyük nedenlerden biri kuşkusuz "denizci" bir ülke ve ulus olmasıdır. Güneş artık batıyor ama ülkenin dünya denizciliği için önemi, zaman zaman bazı sektörlerde sıkıntılar yaşansa da inkar edilemez.

Doubtlessly, one of the most important reasons why it was once said that 'the sun never sets on the British Empire' is that it was a "mariner" country and nation. The sun now sets, but importance of the country for the world shipping industry is undeniable in spite of occasional hardships encountered in some sectors.



Felixstowe
Limanı // Port



Birleşik Krallık (U.K.) her zaman denizci bir ulus olarak anıldı. Ulusun bu şekilde anılması elbette boş yere değil. Ülke, dünya denizcilik tarihine yaşattığı enler ve ilklerle çoktan adını kazıdı.

Neler mi bu enler ve ilkler? Trafalgar Savaşı'nda görev alan HMS Victory dünyanın en eski hizmete giren savaş gemisiydi. Isambard Kingdom Brunel'in tasarladığı ve 31 Ocak 1858 günü denize indirilen SS Great Eastern isimli gemi pervane, kürek ve yelkenler sayesinde ilerliyordu. Bu gemi aynı zamanda o dönemde dünya üstünde bulunan en büyük gemiydi. HMS Dreadnought 1906 yılında Portsmouth Askeri Tersanesi'nden dünyanın ilk tamamı büyük silahlı ve türbinlerle donatılmış savaş gemisi olarak denize indirildi. Dünyanın araba taşıyan ilk feribotu SS Autocarrier 30 Mart 1930'da yine U.K.'den denize indirildi. Dünya denizcilik tarihinin en büyük facialarından birinin baş aktörü olan Kuzey White Star Line'a ait Titanic gemisi Harland & Wolff tersanesinde inşa edilmişti. Great Western Steamship Co.'ya ait olan SS Great Britain Liverpool'den New York'a ilk seferini gerçekleştirerek, Atlantik'i ilk kez geçen pervaneli ve demir omurgalı hat gemisi ünvanını elde etti. Dünyaca ünlü çay taşıyıcısı clipper tipi gemi Cutty Sark da İskoçya'nın Scott & Linton tersanesinde inşa edildi ve 22 Kasım 1869 yılında denize indirildi.

EKONOMİ VE DENİZCİLİK

U.K. ekonomisi, Ulusal İstatistikler Ofisi'nin açıkladığına göre 2004 yılında, 2003'e göre yaklaşık yüzde 3.1'lik bir büyüme gösterdi. Dünyanın en büyük 4. ekonomisi olan U.K.'nin ekonomisi uluslararası ticarete dayanıyor. İşte bu uluslararası ticaretin yüzde 95'lik kısmı halen deniz yoluyla yapılıyor. Bir ada ülkesi olan U.K., aynı zamanda önemli su yolları üzerinde bulunması nedeniyle her zaman denizle ve denizcilikle içiçe olan bir ülke konumunda.

Bir yüzyıl önce denizdeki taşıma kapasitesinin neredeyse yarısına sahip olan U.K. 1970 ve 80'lerde ticari filosunda çok büyük bir düşüş yaşadı. Bugün itibarıyla, ülkenin ticari filosu toplam dünya filosunun sadece yüzde 1,6'sını temsil ediyor ancak buna rağmen, halen dünya denizcilik sektörünün yüzde 4'ünden sorumlu. U.K.'nin denizcilik sektöründen elde ettiği toplam ciro ise yaklaşık 5.12 milyar sterlin.

The United Kingdom (The U.K.) has always been considered to be a mariner nation. Certainly it is not coincidental. The country has long carved her name in the maritime history with the 'firsts' and 'mosts' introduced.

What are these firsts' and 'mosts'? HMS Victory that served in the Battle of Trafalgar was the world's oldest battleship. SS Great Eastern, which was designed by Isambard Kingdom Brunel and launched on 31 January 1858, was propelled by propellers, oars and sails. At that time, she was also the biggest ship in the world. HMS Dreadnought was launched from the Portsmouth military dockyard in 1906. She was the best armed battleship in the world at the time and she was powered by new steam turbines. World's first car carrying ferry SS Autocarrier was launched on 30 March 1930 again by the British. Titanic, which is the central figure of one of the biggest tragedies in the world maritime history, was owned by White Star Line and built by Harland and Wolff shipyard. SS Great Britain owned by Great Western Steamship Co. sailed on her maiden voyage from Liverpool to New York and became the first propeller driven, iron-hulled liner to cross the Atlantic Ocean. The world famous tea carrier clipper-type ship Cutty Sark was built at Scott & Linton shipyard in Scotland and launched on November 22, 1869.

Dünya denizcilik sektörünün yüzde 4'ünden sorumlu olan U.K.'nin bu sektörden elde ettiği toplam ciro ise yaklaşık 5.12 milyar sterlin.

UK accounts for 4 percent of the world maritime industry. Country's total turnover in this industry is approximately £ 5.12 billion.



Ülkenin denizcilik sektörünün avantajları var. Bu avantajların en başta geleni bazı Avrupa ülkelerinden farklı olarak İngiltere'nin uzun zamandır yaşattığı, dünyanın her tarafından gelen ticaret gemilerine serbest erişim imkanı sunma geleneği. Bunun karşılığında da diğer ülkelerle olan deniz ticaretinde ve İngiliz denizcilik şirketlerinin gemilerinin ülkede kayıtlı olup olmadığına bakmaksızın denizcilik işinde önemli bir tarihi role sahip olmaktan yararlanılıyor. Ayrıca İngiltere limanlarına erişim de makul seviyedeki liman tarifelerinin ödenmesi karşılığında herkese açık. Müşterilerin ülkedeki istediği limanı seçebilmesi ile ilgili köklü bir prensibe sahipler. Bu yüzden limanlar uzun vadeli değerler sunarak rekabet ediyor ve bunu yurtiçi ve yurtdışında eşit koşullarda gerçekleştirmelerine izin veriliyor.

Ülkede her şey güllük gülistanlık değil tabii ki. Denizcilik sektörünün yaşadığı bazı önemli sıkıntılar da var. 2005 Maritime London konferansında konuşan Maersk Company Başkanı Michael Hassing, U.K.'nin denizcilik endüstrisinin yaşadığı sorunların nedenlerini denizcilik eğitimi alan öğrencilerin eğitim ücretleri, sektöre hükümet tarafından gösterilen desteğin azlığı, ülke limanlarının kapasitesinin yetersizliği ve İngiltere'deki karayolu ve demiryollarında her geçen gün artan sıkışıklığın intermodal taşımacılık üzerindeki olumsuz etkisi olarak sıraladı.

TONAJ VERGİSİ GEMİ SAYISINI ARTIRDI

The Observer gazetesinden Mike Gerber de 16 Ocak 2005 günü kaleme aldığı makalesinde U.K. denizciliğinin günümüzdeki durumu hakkında şunları söyledi: "Bu en küreselleşmiş sektördeki ticari baskılar, gemi sahiplerini U.K. bayrağını terk ederek denizcilik düzenlemelerinin daha yumuşak olduğu ülkelerin sicillerine geçmeye yöneltti. Ayrıca yüksek ücret isteyen Britanyalı mürettebat yerine daha ucuza çalışanlar tercih edildi. Çünkü gemi mürettebatını Filipinliler'den oluşturmak Britanyalılar'dan oluşturulmaktan 3'te 1 daha ucuza geliyor. Ayrıca U.K. bayraklı gemilerde çalışan zabıtların neredeyse çeyreği Britanyalı. Tüm bu düşüşü engellemek adına hükümet 2000 yılında bir denizcilik tonaj vergisi çıkardı. Tonaj vergisi U.K. bazı operasyon yürüten ve gemilerinin sicili bu ülkede olan armatörlere karlıları yerine filolarının tonajı ile vergilendirilmeyi getirdi. Bu yeni yöntemin denizciliği biraz da ol-

ECONOMY AND MARITIME INDUSTRY

According to the Office for National Statistics (ONS), the British economy grew by 3.1 percent in 2004 compared to in 2003. The United Kingdom is the fourth largest economy in the world and its economy relies on foreign trade. 95 percent of the UK's trade comes or goes by sea. Being an island country, the United Kingdom has always been closely connected with the sea and shipping.

Today, the United Kingdom has doubled its shipping capacity compared to that about one century ago. The merchant fleet of the country declined sharply in the 1970s and 1980s. As of today, the British merchant fleet accounts for only 1,6 percent of the world fleet. However, the country accounts for 4 percent of the world maritime industry. Country's total turnover in the maritime industry is approximately £ 5.12 billion.

The country's maritime industry has many advantages. The most important one of these advantages is that, unlike some of the European countries, the U.K. has a long tradition of allowing free access to the shipping trade vessels from all nations. They benefit in return from a major historic role in shipping trade between other countries and in the shipping business itself whether or not the British shipping companies vessels registered in the country. As a counterpart, access to U.K. ports is also open, subject to payment of reasonable port tariffs. There is a long standing principle that customers may choose which U.K. port they use not the other way round. So ports must compete by offering long-term value and must be allowed to do so domestically and internationally on level terms.

Of course, not everything is a bed of roses in the country. The shipping industry of the country has some important problems. Maersk Company Chief Executive Michael Hassing listed the causes of the challenges faced by the UK's maritime industry as the cost of training cadets, the lack of government support for the industry, the inadequacy of the UK's port capacity and the negative impact of increasing gridlock on the British roads and railways on intermodal freight.



sa canlandırdığı söylenebilir. Nitekim U.K.'nin sahip olduğu ve siciline kayıtlı olan gemi sayısı 1975'de 1,600 iken, 1995'te 253'e düşmüştü. Tonaj vergisi sayesinde U.K. Deniz Ticaret Odası verilerine göre U.K. bayraklı gemilerin sayısı 2004 yılında yüzde 250 artarak, sahip olduğu gemi sayısı ikiye katlanmış oldu."

Zabitler Birliği NUMAST'tan Andrew Linington denizciliğin Britanya ekonomisi için hala çok büyük önem taşıdığını belirtiyor. Londra'nın halen özellikle de denizcilik finansı için önemli bir merkez olduğunu ancak Norveç, Singapur, Hong Kong ve Güney Kıbrıs Rum Kesimi'nin de uluslararası denizcilik merkezleri olarak öne çıkmaya çalıştıklarını vurguluyor. Londra uluslararası birçok denizcilik örgütüne evsahipliği de yapıyor. Uluslararası Denizcilik Örgütü, INTERCARGO, INTERTANKO, Uluslararası Denizcilik Federasyonu, Uluslararası Deniz Ticaret Odası, Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği, Uluslararası P&I Kulüpleri Grubu, Uluslararası Denizcilik Bürosu, Uluslararası Denizcilik Endüstrileri Forumu, Uluslararası Bunker Endüstrisi Birliği, Uluslararası Gemi İşletmecileri Birliği, Inmarsat, Gemi Mühendisliği, Bilim ve Teknoloji Enstitüsü bu örgütler arasında. Tüm bunların dışında ülke denizciliğinin bir başka sorunu olarak da gençlerin bu endüstriden kaçınması gösteriliyor.

TİCARETİN YÜZDE 95'İ DENİZYOLUYLA

U.K. limanlarına giren ve limanlardan çıkan yüklerin büyük bir kısmını petrol, kimyasallar, petrolyum, maden, hububat, taşıtlar, taze gıda, çelik, inşa malzemeleri, makineler ve manifatura ürünleri oluşturuyor. Ülkede 600'ün üzerinde çeşitli boyutlarda liman bulunuyor ki bunların içinde ticari açıdan en hareketli olanlarının sayısı 120'yi buluyor. Limanlar 25,000'in üzerinde insana da istihdam sağlıyor.

Ülke limanları yük tonajı bakımından 2003 yılı verilerine göre Avrupa'nın en büyük limanlarından. Halbuki 2002 yılına göre limanlarda elleçlenen yük miktarı 2,7 milyon ton yani yüzde 0,5 azalarak ve 555,7 milyon ton olarak gerçekleşti. Bu miktarın içinde iç ticaret trafiği yüzde 1 artışla 323,8 milyon ton, dış ticaret trafiği ise yüzde 2 azalarak 231,9 milyon ton oldu. İngiltere limanlarındaki trafik yüzde 2 artarak, 370,5 milyon tona, İskoçya limanlarındaki trafik yüzde 10 düşerek 110,5 milyon tona, Galler limanlarındaki trafik yüzde 1 artarak 52,6 milyon tona ve Kuzey İrlanda limanlarındaki



TONNAGE TAX HAS INCREASED THE NUMBER OF VESSELS

In his article published in the Observer on January 16, 2005, Mike Gerber wrote the following regarding the current situation of the UK's maritime industry: "Commercial pressures in this most globalised sector have prompted shipowners to abandon the UK flag, register wherever maritime regulations are less rigorous, jettison British crews and trawl the world for cheaper replacements. A crew from the Philippines costs about a third less to hire than a British crew - hence there are more Filipinos than Britons operating in British waters. And fewer than half the officers employed on UK-flagged ships are British. In a bid to arrest this decline, the government introduced a shipping tonnage tax in 2000. Tonnage tax offers shipowners who run UK-based operations or register vessels here the option of being taxed on fleet tonnage, rather than profits. This new method seems to be drawing back the moguls. The number of UK-owned and registered ships had slumped from more than 1,600 in 1975 to just 253 by 1995. Under the new fiscal regime, the Chamber of Shipping last year hailed a 250 per cent growth in tonnage in the UK-flagged fleet and a doubling of vessels in the UK-owned fleet."

UK DENİZCİLİK EKONOMİSİ 2004

THE UK MARITIME ECONOMY 2004 (milyar // billion £)

Sektör // Sector	Ciro // Turnover	Katma Değer // Value Added	İhracat// Exports	İstihdam // Employment	İthalat // Imports	Yatırım // Investment
1 Petrol & Gaz // Oil & Gas	9.20		1.40	200,000		
2 Denizcilik // Shipping	5.12	2.40	3.29	31,500	3.80	0.66
3 Üretim // Manufacturing	5.20	2.53	0.46	40,600		
Gemi İnşa // Shipbuilding	2.54	1.27	0.46	24,000		
Deniz Ekipmanı//Marine Equipment	2.66	1.26		16,600		
4 Denizcilik Hizmetleri // Maritime Services	4.54	1.08	0.95	13,800		
5 Limanlar // Ports	1.69	1.18		25,000		
6 Savunma / Askeri // Defence/Naval	6.66	2.53	0.75	61,500		
7 Yatçılık // Leisure Marine	1.61	0.77	0.67	26,378		
8 Diğer // Other	2.82	1.17	0.75	30,460	1.30	
TOPLAM // TOTAL	36.84	11.66	8.27	429,238	5.10	0.66

Kaynak // Source: Sea Vision İstatistikleri // Statistics



trafik de yüzde 3 artarak 22 milyon tona ulaştı. Yine 2003 yılında tüm U.K. limanlarından gerçekleştirilen ithalat 8,3 milyon tonluk. yani yüzde 4'lük artışla, 229,3 milyon ton, ihracat ise 4,2 milyon ton yani yüzde 2 azalarak 174 milyon tondur. Limanların yolcu trafiği de oldukça yüksekti. 50 milyonun üzerinde insan ülke için ya da uluslararası seyahatlerinde limanları kullandı.

Büyük ithalat hacmi nedeniyle liman trafiği, 1993'den beri ortalama yüzde 1 büyüdü. Bugün itibarıyla, ithal ve ihraç edilen ürünlerin yüzde 95'lik kısmı ülke limanlarından geçiyor. Limanların kullanım alanları da çeşitlilik gösteriyor. Örneğin bazı limanlar balıkçılık endüstrisi, bazı limanlar yolcu gemileri, bazı limanlar seyahatler, bazı limanlar da açık deniz enerji endüstrisi için önemli merkezler konumunda. U.K. Ulaştırma Bakanlığı (DFT) limancılık sektörünün geliştirilmesi için ulusal standartlar oluşturmaya ve hükümet ile limanlar arasındaki iletişimin düzgünce sağlanmasına çalışıyor.

3 ÇEŞİT BAĞIMSIZ LİMAN

U.K. limanlarının işletmeciliği, özel sektör, tröstler ya da belediyeler tarafından yapılıyor. Bu üç işletme tipi de tamamen hükümetten bağımsız. Limanlar sıkı bir rekabet ortamında birbirleriyle yarışıyor ve

Andrew Linington of officers' union Numast, makes it clear that shipping is still hugely important for the British economy. London remains the global centre for shipping finance, but, he warns, countries like Norway, Singapore, Hong Kong and Cyprus are trying to sell themselves as international maritime centres. London hosts many international maritime organizations, including the International Maritime Organization (IMO), INTERCARGO, INTERTANKO, International Shipping Federation (ISF), International Chamber of Shipping, International Association of Classification Societies, International Group of P&I Clubs, International Maritime Bureau, International Maritime Industries Forum, International Bunker Industry Association, International Ship Managers Association, Inmarsat, Institute of Marine Engineering, Science and Technology. Another problem of the UK's maritime industry is that youngsters are shunning the industry.

95 PERCENT OF THE TRADE IS BY SEA

Most of the cargo from and to the UK ports consists of oil, chemicals, petroleum products, mine ores, cereals, vehicles, fresh foodstuffs, steel, building materials, machinery and dry goods. There are around 120 commercially active and diverse ports (over 600 ports of varying sizes in all), and over 25,000 people are directly employed by the ports industry.

According to the 2003 data, the country was one of the biggest ports in Europe in terms of tonnage. However, compared to 2002, total traffic fell 2,7 million tons (0,5 percent) to 555,7 million tons, with inward traffic up 1 percent to 323,8 million tons and outward traffic down 2 percent at 231,9 million tons. The volume of traffic through English ports rose by 2 percent to 370,5 million tons, while Scottish ports traffic fell by 10 percent to 110,5 million tons. The Welsh ports traffic rose by 1 percent to 52,6 million tons, and Northern Irish ports traffic rose by 3 percent to 22,0 million tons. Again in 2003, imports through all UK ports increased by 4 percent, i.e. 8,3 million tons, to 229,3 million tons and exports decreased by 2 percent, i.e. 4,2 million tons, to 174,0 million tons. The passenger traffic at the ports was also very heavy. More than 50 million people used ships for their domestic or international travels.

Due to the increasing export volume, the port traffic has also increased by 1 percent since 2003. As of today, 95% of all imports and exports to and from the UK pass through the country's ports. Port specialisms also vary widely. For example some ports serve as a centre for the fishing industry, some are travel hubs, some provide essential supplies to the offshore energy industry and some are centres for the growing cruise liner trade. The UK Department for Transport sets national standards for the development of the port industry and endeavours to maintain proper communication between the government and ports.

3 TYPES OF INDEPENDENT PORTS

Ports of the country are operated by the private sector, trusts or municipalities. All of them are completely independent of



böylelikle bağımsızlıklarını koruyorlar. AB ülkeleri içinde başka hiçbir ülkede görülmeyen bu durum sayesinde ülke limanları dünya limanları arasındaki önemli, verimli ve etkin yerlerini halen koruyor.

U.K. ulaşan kargonun yaklaşık yüzde 65'i özel sektöre yani şirketlere ait limanlarda elleçleniyor. Bu şirketler kar amacı güderek liman tesislerini işletiyorlar. Bugün itibarıyla ticari açıdan en hareketli olan limanlar özel sektörün hakimiyetinde. Tonaj açısından da en büyük 20 limandan 6'sını özel sektör işletiyor. Özel limanlar esnek yönetim stratejileri sayesinde son birkaç sene içerisinde karlarında büyük artışlar yaşadı. 1992 ve 1997 yılları arasında özelleştirilen trust limanları arasında Clydeport, Dundee, Forth, Ipswich, Sheerness, Teesport ve Tilbury bulunuyor.

U.K.'de sayı açısından çoğunluğu tröst limanları oluşturuyor. Bu limanlar bağımsız yasal oluşumlar. Finansal ve stratejik açıdan bu limanlar da hükümetten bağımsız olarak hareket edebiliyor. Yaklaşık 20 adet trust limanının bugün itibarıyla yıllık cirosu 1 milyon sterlinin üzerinde. Bu tip limanlar içinde birkaçı özellikle petrol ya da yolcu taşımacılığı gibi özel marketler için önemli. Örneğin, Dover limanı uluslararası deniz yolcusu trafiğinin neredeyse yüzde 60'ını ve feribotla taşınan uluslararası ürünlerin yüzde 28'ini karşılıyor. Lerwick ve Milford Haven limanları ise ana petrol elleçleme limanları. En büyük 5 tröst limanı balıkçılık endüstrisini destekliyor.

Belediyelere ait olan limanlar sayı ve toplam tonaj açısından sektördeki en küçük paya sahip olanlar. Ancak çoğunlukla petrol endüstrisine hizmet veren Sullom Voe ve Flotta limanları tonaj bakımından ilk 20 liman içinde yer alıyor. Portsmouth, Ramsgate, Sunderland, Weymouth ve Workington da önde gelen belediyelere ait limanlardan.

KONTEYNER LİMANLARI ÇIKIŞTA

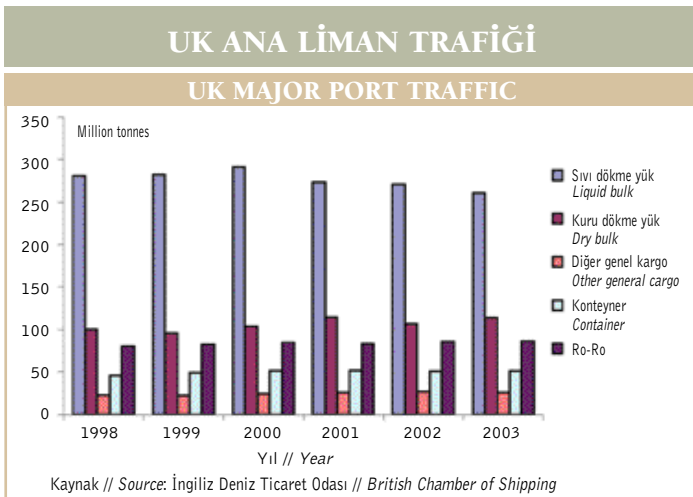
U.K.'in en büyük konteyner limanları Felixstowe, Southampton, Thamesport, Tilbury ve Liverpool. Bu limanlar ülkenin neredeyse tüm derin deniz konteynerlerini elleçliyor. Hull, Tees, Immingham, Belfast gibi limanlarda elleçlenen konteynerler genellikle yakın deniz ve kıyasal ticaretten doğan yüklere sahip. Özellikle 1990'dan beri U.K. limanlarında elleçlenen konteyner miktarı sürekli artıyor. Bazılarına göre bunun sebepleri ülke ekonomisinin gücü, uzun vadede tüketici zevklerinde meydana gelen değişiklikler, bu de-ği-



government control. The ports are in a keen competition with each other to maintain their independence. This application is unique in Europe, and owing to that application, the ports of the country maintain their major, efficient and effective position among the world ports.

Approximately 65 percent of cargo that arrives in the UK is handled by private sector ports. As the name implies, these are companies who run a port facility for profit purposes. Most commercially active ports are now in the private sector. Companies now operate all but six of the largest 20 ports by tonnage. Private ports have benefited from flexible management strategies and several have seen profits increase markedly in the last few years. Trust (tröst) ports privatised between 1992 and 1997 include Clydeport, Dundee, Forth, Ipswich, Sheerness, Teesport and Tilbury.

The majority of UK ports by number are trust ports. These ports are independent statutory bodies. These ports also act independently in terms of both financially and strategically. Only about 20 trust ports now have an annual turnover above £1 million. Some of these ports are important hubs for specific markets, particularly for oil and passenger transportation. For example, Dover port handles almost 60 percent of international





şiklik talebinin sağlanma biçimi ve Felixstowe'un ana aktarma merkezi olarak kullanılması şeklinde sıralanıyor.

LİMANLAR İÇİN NELER YAPILDI?

Hükümetin son yıllardaki odak noktası U.K. limanlarını güvenlik, emniyet ve çevre standartları açısından geliştirmek oldu. Bu doğrultuda birçok belge hazırlandı ve sektöre sunuldu. Bu belgelerin başlıcaları şöyle sıralanıyor:

Modern Limanlar: Bir U.K. Politikası

2000 yılında hazırlanan bu belge, 20 yıldan beri limanlara yönelik olarak yapılan ilk çalışmaydı. Hükümetin limanlar konusundaki amaçları ilk kez bu belge ile ortaya konuluyordu.

sea borne passenger traffic and 28 percent of international road goods vehicles carried by ferry. Lerwick and Milford Haven ports have major oil facilities. Five of the biggest trust ports support the fishing industry.

A few commercially significant ports are municipally owned. Sullom Voe and Flotta appear in the top 20 by tonnage, both because of specialised oil facilities. Portsmouth, Ramsgate, Sunderland, Weymouth and Workington are the most significant of the rest.

CONTAINER PORTS ARE IN THE UPTURN

The major UK container ports are at Felixstowe, Southampton, Thamesport, Tilbury and Liverpool. These ports handle nearly all deep-sea containers of the country. Containers handled at other ports like Hull, Tees, Immingham, and Belfast are nearly all short-sea or coastal movements. The number of container units handled at UK ports has been growing very strongly particularly since 1996. To some extent this growth is a reflection of the strength of the UK economy and long-term trends in consumer tastes and the way in which those demands are supplied, but also the use of Felixstowe as a major transshipment hub.

WHAT HAS BEEN DONE FOR THE PORTS?

In recent years, the major focus for the government has been on improving standards for safety, security and the environment for UK ports. The primary pieces of legislation that cover these areas are outlined below:

Modern Ports: A U.K. Policy

Prepared in 2000, this document was the first major policy document concerning ports for over 20 years. It established the broad aims of government for the first time in the country.

Modernising Trust Ports

This document was also published in the same year. It established benchmark standards for all ports and promoted the development of an open and accountable relationship between ports, their users and local communities.

Port Marine Safety Code

Prepared for the purpose of ensuring safety at ports, this document titled Port Marine Safety Code was published again in

UK'NİN SAHİP OLDUĞU TÜM TİCARİ GEMİLER

ALL UK OWNED TRADING VESSELS (31.12.2004)

Sicil // Registry			
Gemi Tipi // Vessel Type	No	'000 gt	'000 dwt
Petrol Tankeri // Oil Tanker	129	2,998	5,374
Kimyasal Tanker // Chemical Tanker	14	148	239
Sıvı Gaz Taşıyıcı // Liquefied Gas Carrier	24	1,357	1,085
Diğer Tankerler // Other Tanker	3	1	1
Toplam Sıvı // Total Liquid	170	4,504	6,698
Dökme Yük / Petrol Taşıyıcı // Bulk/Oil Carrier	0	0	0
Dökme Yük Taşıyıcı // Bulk Carrier	51	2,287	4,300
Toplam Kuru Dökme Yük // Total Dry Bulk	51	2,287	4,300
Özel Taşıyıcılar // Specialised Carrier	17	83	42
Konteyner (FC) // Container (FC)	78	3,035	3,349
Ro-Ro Yolcu // Ro-Ro Passenger	115	1,009	225
Ro-Ro Yük // Ro-Ro Cargo	27	472	293
Soğutuculu Gemi // Reefer	4	27	33
Kar. Yük / Yolcu // Gen. Cargo / Passenger	5	10	4
Kar. Yük Tek Güverte // Gen. Cargo Single-Deck	128	639	937
Kar. Yük Çift Güverte // Gen. Cargo Multi-Deck	33	272	360
Toplam Diğer Kuru Yük // Total Other Dry Cargo	407	5,548	5,242
Yolcu Gemisi // Cruise	15	588	64
Diğer Yolcu Gemileri // Other Passenger	28	5	1
Toplam Yolcu Gemileri // Total Passenger	43	594	65
Toplam Ticari Filo // Total Trading fleet	671	12,934	16,305

Kaynak // Source: İngiliz Deniz Ticaret Odası // British Chamber of Shipping



Tröst Limanlarını Modernleştirme

Aynı sene trust limanlarını modernleştirme başlıklı diğer bir belge daha hazırlandı. Bu belge tüm limanlar için referans standartların hazırlanması ile limanlar, limanların kullanıcıları ve yerel yöneticiler arasında açık bir ilişkinin kurulmasını öngörüyordu.

Liman Deniz Emniyet Kodu

Limanlarda güvenliğin sağlanması için hazırlanan Liman Deniz Emniyet Kod'u isimli belge de yine 2000 yılında yayımlandı. Bu belgeyle tüm deniz operasyonları için onaylanmış emniyet standartları oluşturuldu. Standartlar gereği, tüm limanlar düzenli raporlar hazırlamak ve bunları hükümete iletmekle yükümlüydüler.

Limanlar için Proje Değerlendirme Sistemi

"Limanlar için Proje Değerlendirme Sistemi" isimli belge 3 sene sonra, 2003'te yayımlandı. Bu belge planlama başvuruları için gereken bilgileri resmileştiriyor ve limanlardaki gelişmeler için durum bazında yaklaşımını destekliyordu.

GEMİ İNŞADA BİR ZAMANLAR LİDERDİ

Gemi inşa 20. yüzyılda U.K.'nin endüstriyel çıkışının simgesi oldu. 1914 yılında ülke tersanelerinde dünyanın geri kalanının toplamından daha fazla askeri ve ticari yeni gemi inşa ediliyordu. 1. Dünya savaşı sırasında ve savaş sonrasında ülkenin gemi inşa kapasitesi patlama yaşadı. Tersanelerde 300 bine yakın işçi çalışıyordu. Ancak bu sıralarda diğer ülkelerle rekabet de başgösterdi. İki dünya savaşı arasındaki zorlu ticari koşullar yeni gemilere olan talebi azalttı ve bu durum dolayısıyla gemi inşa sanayine yansıdı. 2. Dünya Savaşı sırasında ülke tersanelerde modernleştirme çalışmaları yapılmaya çalışıldı. Hükümet de bu çalışmaların bir kısmını finansal açıdan destekliyordu.

Ne var ki bu sıralarda dünya gemi inşa sanayinin yeni rotası Atlantik'in öbür yakasında başka bir ülkede, ABD'de çiziliyordu. U.K. tersaneleri yeni Amerikan gemi inşa yöntemlerinden haberdardı ama bunları kullanmak için hiçbir çaba sarf etmiyordu.

2000. It established agreed safety standards for all marine operations. It required each harbour authority to produce regular reports, submitted to government.

Project Appraisal Framework for Ports

The document titled "Project Appraisal Framework for Ports" was published in 2003. It formalises the information required to support planning applications and supports the "case by case" approach to port developments.

ONCE A LEADER IN SHIPBUILDING

Shipbuilding became the symbol of British industrial upturn in the 20th century. In 1914, shipyards in the country would build more new tonnage, both naval and merchant, than the rest of the world put together. In the First World War and the immediate post-war boom, the capacity of the country's shipyards expanded. Approximately 300 thousand workers were employed at shipyards. However, that was also the time for some other countries to emerge as a rival. The harsh economic conditions during the World War II reduced the demand for new ships. The ports underwent a modernization process during the war, and the government provided financial support for some portion of these operations.

However, the new route for the world shipbuilding industry was being determined in another country across the Atlantic Ocean, i.e. the United States of America. The UK ports were aware of the new American methods, but they put forth no efforts to adopt them. The period between 1945 and 1958 was very important for the UK's shipbuilding industry. The constantly increasing world trade volume also increased demand for new ships. As a result, the shipyards of the country were again filled with orders. The situation was pleasing, but the shipbuilding methods they used had not improved compared to those used back in 1914. However, the USA drew the attention of the shipowners from Japan, then West Germany, and Sweden with the modern and new methods developed. In 1958, Japan and West Germany began building more ships than Britain did.

TÜM LİMAN TRAFİĞİ

ALL PORTS TRAFFIC

a) İç ve dış yönelik trafik // Inwards and outwards traffic

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	1000 ton // tonnes	
								2002	2003
İngiltere // England	343,878	342,500	361,563	367,560	357,652	363,212	366,645	362,786	370,540
Galler // Wales	57,160	63,212	62,307	56,150	56,578	57,892	54,734	52,020	52,613
İskoçya // Scotland	126,847	125,254	115,069	124,713	130,100	130,512	123,820	122,156	110,535
Büyük Britanya // Great Britain	527,885	530,967	538,939	548,423	544,330	551,616	545,199	536,962	533,688
Kuzey İrlanda // Northern Ireland	20,345	20,276	19,591	20,079	21,284	21,434	21,167	21,363	21,973
Birleşik Krallık // United Kingdom	548,230	551,243	558,530	568,502	565,614	573,050	566,366	558,325	555,662

b) Yabancı ve iç trafik // Foreign and domestic traffic

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	1000 ton // tonnes	
								2002	2003
Birleşik Krallık // United Kingdom									
İthalat // Imports	190,302	192,702	205,694	209,279	203,581	220,681	238,364	220,924	229,273
İhracat // Exports	178,801	175,790	179,298	181,661	184,367	192,673	180,383	178,173	174,003
İç // Domestic	179,127	182,751	173,538	177,562	177,666	159,695	147,619	159,228	152,386
Toplam // All	548,230	551,243	558,530	568,502	565,614	573,050	566,366	558,325	555,662

Kaynak // Source: UK Ulaştırma Bakanlığı // UK Department for Transport



1945 ve 1958 yılları arası ülke gemi inşa sanayi için çok önemlidir. Sürekli artan dünya ticareti yeni gemilere duyulan ihtiyacı da artırıyordu. Bu sayede ülke tersaneleri yine doldu. Durum sevindiriciydi ama gemi inşa yöntemleri 1914 yılı öncesine göre pek değişmemişti. Halbuki ABD geliştirdiği modern ve yeni yöntemler sayesinde Japonya, Batı Almanya ve İsveç'in dikkatini çekiyordu. 1958'e gelindiğinde Japonya ve Batı Almaya Britanya'dan daha fazla yeni gemi inşa eder hale gelmişti.

TERSANELER KAMULAŞTIRILYOR

1961'den sonra dünya gemi inşa sanayi yeniden canlanmaya başladı ama U.K.'de durum tam tersine işliyordu. 1973'te yaşanan ve dünya gemi inşa endüstrisini 1930'lardan beri en kötü durumuna sürükleyen petrol fiyatı krizinden önce bile hükümetin sponsorluğunu üstlendiği U.K. tersanelerinin tekrar organize edilmeleri projesi ürünlerde istenen artışı sağlayamamıştı. İşçi Partisi'nin girişimleriyle 1977'te tersanelerin kamulaştırılmasına başlandı. Halbuki kamulaştırma kendi içinde sonu da beraberinde getiriyordu. Gelecek için çok az plan yapılmıştı. 1967'den beri endüstriye milyonlarca sterlin harcanmış ama çok az gelişme sağlanmıştı.

Thatcher hükümeti 1983'de tekrar seçildikten sonraki gündemlerinde tersanelerin özelleştirilmesi vardı. Kar eden askeri tersaneler kendi başlarının çaresine bakabilirdi ama hükümet yardımının kesilmesi ticari gemi inşa kapasitesinin azalmasına neden oldu. Soğuk savaşın ardından askeri tersaneler de zorlanmaya başladı çünkü donanmanın siparişleri de gitgide azalıyordu. 1990'lara gelindiğinde ülke en büyük gemi inşa üreticisi değildi artık. Birçok tersane hükümet tarafından kapatıldı ya da yabancı girişimcilere satıldı. Norveçli Kvaerner, Govan tersanesini, yine Norveçli Olsen Grubu da Harland & Wolff tersanesini satın aldı. Cochrane tersanesi 1993'de, Richard Dunston 1994'de Yorkshire Kuru Havuzu ise 1998'de kapatıldı. Swan Hunter tersanesi de 1993'de kapatıldıktan sonra 1995 yılında THC Fabricators tarafından satın alınarak tekrar açıldı. P&O o yıllarda dünyanın en büyük yolcu gemilerini teslim alıyordu ama bu gemilerin hiçbiri ülke tersanelerinde inşa edilmemişti. 21. yüzyılın başında gemi inşa kapasitesi, denizci bir ulus olarak adlandırılan ülke için en alt seviyede idi.

NATIONALISATION OF SHIPYARDS

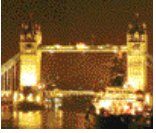
After 1961, the world shipbuilding industry began to revive, but not in the UK. The project for reorganization of the UK shipyards, which was sponsored by the government before the oil price crisis that broke out in 1973 and caused the world shipbuilding industry to touch the bottom, did not provide the expected increase in the products. With the attempts of the Labour party, the shipyards began to be nationalised in 1977. However, nationalisation brought the end of the shipyards in itself. There were almost no plans for the future. Millions of pounds were spent in the industry since 1967, but only a minor improvement was made.

The agenda of the second Thatcher government in 1983 included privatisation of the shipyards. The naval shipyards making profits could save themselves, but as the government ceased providing assistance, the capacity of the civil shipbuilding industry decreased. Following the Cold War, the naval shipyards also began experiencing difficulties because of the decrease in orders. In 1990s, the country was no longer the biggest shipbuilder. Many shipyards were closed down or sold out to foreign entrepreneurs by the government. The Norwegian Kvaerner acquired the Govan shipyard, and another Norwegian Olsen Group acquired the Harland & Wolff shipyard. The Cochrane shipyard was closed in 1993, Richard Dunston in 1994 and Yorkshire Dry Dock in 1998. The Swan Hunter yard was closed in 1993, but it was bought and reopened by THC Fabricators in 1995. P&O took delivery of some of the world's largest cruise ships in those years, but none of them was built at shipyards in the country. By the beginning of the 21st century, the country's shipbuilding capacity was at the bottom level for a country that is known as a mariner nation.

REASONS OF THE DECLINE

There are two different opinions about the decline of British shipbuilding industry. The first one is the "institutional" and the other is the "entrepreneurial". According to the first opinion, the reasons of the decline were the scale of British shipyards, the extent of family ownership, the craft structure of the work process and the trade unions. And according to the entrepreneurial opinion, the reasons of the decline were the failings of management and failure to adapting to the changes.

The major historical UK shipyards include the Ferguson Shipbuilders in Scotland, the Harland & Wolff Ltd. in the Northern Ireland, Appledore Shipbuilders, Swan Hunter Shipbuilders Ltd., Wallseng on Tyne and Vosper Thornycroft PLC Shipbuilders, and BAE Systems Marine. According to the data provided by the British Shipbuilders and Shiprepairers Association, total number of merchant ship orders received by the British shipyards in 2003 was only 13. Turnover generated from shiprepair and ship conversion was 420 million Euros. 40 percent of ship conversion operations in the world are carried out in Europe. British shipyards rank third among such yards.



DÜŞÜŞÜN NEDENLERİ

U.K.'nin gemi inşa sektörünün yaşadığı bu düşüşün nedenlerini açıklayan iki farklı görüş bulunuyor. Bunların ilki "kurumsal" görüş, diğeri ise "girişimsel" görüş. Kurumsal görüşe göre ülke tersanelerinin küçük ölçekli ve aile şirketi yapısında olması, sendikalar ve iş sürecinin beceri üzerine kurulu olması bu düşüşün sebepleri. Girişimsel görüşe göre ise daha çok yönetimdeki hatalar ve değişikliklere adapte olunamaması bu düşüşün nedenleri.

Ülkenin önde gelen tarihi tersaneleri arasında, İskoç Ferguson Shipbuilders, Kuzey İrlandalı Harland & Wolff Ltd, İngiliz Appledore Shipbuilders, Swan Hunter Shipbuilders Ltd, Wallsend on Tyne ve Vosper Thornycroft PLC Shipbuilders ve BAE Systems Marine bulunuyor. U.K. Gemi İnşa ve Gemi Tamircileri Birliği'nin verilerine göre 2003 yılında U.K. tersanelerinin aldığı ticari gemi siparişi sayısı 13'dü. Gemi tamiri ve dönüştürülmesi işlerinden elde edilen ciro ise 420 milyon euro idi. Dünya çapındaki gemi dönüştürme işlemlerinin yüzde 40'ı Avrupa'da yapılıyor. U.K. tersaneleri de bu işlemler sıralamasında ilk üçte yer alıyor.

"TİCARİ DONANMA" ZENGİN

U.K.'nin ticari filosu "Ticari Donanma" olarak adlandırılıyor. Bugün itibarıyla, ülkenin ticari filosu toplam dünya filosunun sadece yüzde 1.6'sını temsil ediyor ancak buna rağmen, halen dünya denizcilik sektörünün yüzde 4'ünden sorumlu.

Filoda çeşitlilik çok. Petrol, kimyasal, hububat, mineral, gübre ve makine taşıyan yük gemileri, yolcu taşıyan feribotlar ya da yolcu gemisi hatları, iletişim kabloları döşeme, araştırma ve sörvey hizmetleri, gemi kurtarma ve kirlilik kontrolü gibi özel operasyonlarda kullanılan özel amaçlı gemiler filoda bulunan gemiler arasında. BP, Cunard ve P&O gibi dünyaca ünlü birçok armatörlük şirketi İngiliz.

Petrol şirketi BP'ye bağlı olarak çalışan BP Shipping, ham petrol, rafine edilmiş ürün ve LNG tankerlerinden oluşan bir filoyu işletiyor. BP Shipping 2003 yılında 220 milyon tonun üzerinde ham petrol ve petrol ürünü taşıdı, ki bu da dünya üzerinde deniz aracılığıyla taşınan petrolün yaklaşık yüzde 5'lik bölümünü temsil ediyor.

Shell International Trading & Shipping Company Ltd., 10,000 dwt'luk ürün taşıyıcılardan 300,000 dwt'luk VLCC'lere kadar 40'ın üzerinde gemiyi işletme ya da çalışan bulma hizmeti veriyor. Yılda 1 milyon tondan fazla yakıt sağlayan şirket 250 ayrı limanda gemi acenteleriyle çalışıyor. Yalnızca geçtiğimiz 3 sene içerisinde şirket 40'ın üzerinde ülkede danışmanlık hizmeti de verdi.

James Fisher & Sons Public Ltd. Co., tankgemileri, kablo döşeme gemileri ve deniz destek hizmetleri başlıkları altında 3 ana dalda hizmet veriyor. Şirketin 2004 yılı cirosu 2003'e göre yüzde 2 artarak 78,8 milyon sterlin oldu.

Ocean Bulk Carriers Ltd. (OBC) 2000 yılının Eylül ayında kuruldu. Armatörlük ve gemi işletmeciliği ile ilgilenen bu şirketler grubu özel bir limited şirket konumunda. U.K.'de sicile kayıtlı ve burada ticaret yapıyor. Handy, handymax ve panamax boyutlarındaki kuru yük gemilerini ya uzun ya da kısa zamanlı kiralyor. &



"MERCHANT NAVY" IS RICH

The merchant fleet of the United Kingdom is called the "Merchant Navy". As of today, the British merchant fleet accounts for only 1,6 percent of the total world fleet. However, the country accounts for 4 percent of the world maritime industry.

The fleet consist of a large variety of ships, including oil and chemical tankers, cereal, mineral, fertilizer and machine carriers, passenger ferries or cruise liners, cable-laying vessels, special-purpose vessels for research, survey, salvage, and pollution control services. Many world-renowned shipowning companies such as BP, Cunard and P&O are all British.

BP Shipping, a division of the petroleum giant BP, operates a fleet consisting of crude oil, petroleum product and LNG tankers. In 2003, BP Shipping carried over 220 million tons of crude oil and petroleum products, which accounts for approximately 5 percent of all oil carried by sea all over the world.

Shell International Trading & Shipping Company Ltd. operates over 40 vessels ranging from 10,000 dwt product carriers to 300,000 dwt VLCCs. The company also provides manning services. Supplying more than 1 million tons of fuel annually, the company operates through shipping agents at 250 ports in every corner of the world. Only in the past 3 years, Shell International Trading & Shipping provided consultancy services in over 40 countries.

James Fisher & Sons Public Ltd. Co. is the leading provider of marine services with its business structured into three sectors: tankships, cable laying vessels and marine support services. Compared to 2003, 2004 turnover of the company increased by 2 percent to £ 78,8 million.

Ocean Bulk Carriers Ltd. (OBC) was founded in September 2000. The principal activities of the company are ownership and operation of ships. The company is a private limited company and trading and registered in the UK. OBC operates handy, handymax and panamax dry cargo vessels, for both short term and long-term period charters. &