



A MARINE ADVENTURE OF 150 YEARS

150 YILLIK BİR DENİZ MACERASI

Norveç, sadece fiyordlarının güzelliğiyle değil, denizci bir ulus olmasıyla da ön plana çıkıyor. Ülke 150 yıldır dünya denizcilik sektöründe önemli bir yere sahip. Avrupa'nın en uzak köşesinde konumlanmış ve nüfusu yalnızca 4.5 milyon civarında olan Norveç'in dünya ticari filosunun yüzde 5'ini kontrol ettiğine inanmak zor.

Norway stands out not only with the beauty of its fjords but also as a maritime nation. The country has had an important position in the world maritime industry for 150 years. With a population of only around 4,5 million, this small country located in the farthest corner of Europe controls 5 percent of the world's merchant fleet.



Norveç'te insanlar tarih boyunca hep deniz kenarında yaşadılar ve geçimlerini denizden sağladılar. Norveç'in 2,700 km uzunluğundaki kıyıları neredeyse Ekvator'un yarı mesafesinde. Ülkenin 4,5 milyonluk nüfusunun yaklaşık yüzde 80'i, kıyından en fazla 10 km uzakta yerleşmiş. Dolayısıyla böyle bir ülkede okyanusa yakınlık, her 5 Norveçli'den 4'ünün ortak paydası. Yelkenli gemiler çağından bu yana denizcilik Norveç'in en önemli sektörlerinden biri olagelmış. 2003 yılı dış ticaret istatistikleri ülkenin denizcilikten elde ettiği brüt taşımacılık gelirinin 72.5 milyar Norveç Kronuna ulaştığını, denizciliğin Norveç'in en büyük hizmet ihracatını gerçekleştiren sektörü olduğunu gösteriyor. Taşımacılık gelirleri ülkenin toplam mal ve hizmet (petrol ve gaz dahil) ihracatının yüzde 11.2'sini teşkil ediyor. Petrol ve gaz hariç olarak ise deniz taşımacılığından elde edilen gelir ülkenin toplam ihracatının yüzde 20'sine karşılık geliyor. 1 Ocak 2005 tarihinde Norveç'in okyanus gemi filosu toplam 1,614 gemiden oluşuyordu. Filonun yaklaşık yüzde 60'ı Norveç bayrağı taşıyor. Ülkenin ticari filosunun yüzde 90'ından

In Norway, people have always lived by the sea and made their living on the sea. Norway's 2,700 km coastline is nearly as long as half the distance around the Equator. About 80 per cent of the population of 4,5 million inhabitants are located less than 10 km from the coast. In such a country close proximity to the ocean is a common denominator for four out of five inhabitants. Ever since the days of sail, shipping has been one of Norway's most important industries. Foreign trade statistics for 2003 show that gross freight income from shipping reached NOK 72.5 billion, making shipping Norway's largest exporter of services. Freight income accounted for 11.2 per cent of total Norwegian exports of goods and services (including oil and gas). Of total Norwegian exports, excluding oil and gas, freight income accounted for 20 per cent. 1 January 2005 the Norwegian foreign - going fleet comprised 1,614 ships and about 60 percent of the fleet fly the Norwegian flag. More than 90 per cent of the Norwegian merchant fleet never call at a Norwegian port, but crosstrade between third countries. Norwegian shipping companies employ some 62,000 people of more than 60 different nationalities onboard



fazlası üçüncü ülkeler arasında çalışmaktan Norveç limanlarına uğramıyor bile. Norveçli denizcilik şirketleri gemilerinde ve petrol platformlarında 60'tan fazla farklı uyruğa sahip 62,000 kişiye istihdam sağlıyor. Buna ilave olarak 11,000 kişi de karada istihdam ediliyor. Ülkenin dış ticaretinin neredeyse yüzde 95'i ve iç ticaretinin de yüzde 45'i deniz yoluyla sağlanıyor.

LİMANLAR VE KONTROL

Norveç'in yaklaşık 60 kamu limanından 51'i Norveç Liman Federasyonunun üyesi. Ülkenin en önemli limanları Bergen, Drammen, Floro, Hammerfest, Harstad, Haugesund, Kristiansand, Larvik, Narvik, Oslo, Porsgrunn, Stavanger, Tromso ve Trondheim. Ülkenin liman ve karasuları, 1984 tarihli Liman ve Deniz Yolları Kanunu altında idare ediliyor. Norveç'teki liman yapısı, hem kamuya hem de özel sektöre ait liman bölümleri ve rıhtımların bir arada bulunduğu belediye liman bölgeleri üzerine kurulu. Her belediye Liman ve Deniz Yolları Kanunu altında kendi bölgesindeki limanların yönetiminden sorumlu. Liman faaliyetlerinin finansmanı oto-finansman prensibine dayalı. Kanun limanların para kaynaklarının belediye ekonomisinden ayrı tutulmasını ve limanların aldığı ücretlerin yalnızca limanların kendileri için kullanılmasını öngörüyor. Limanın bulunduğu yerin belediyesince sahip olunan kamu limanı alanlarında dahi yük elleçleme faaliyetleri özel işletmeciler ile yükleme/boşaltma şirketleri tarafından gerçekleştiriliyor.

40,000 DWT'LİK GEMİ İNŞA KAPASİTESİ

Norveç tarihinde hiçbir zaman büyük gemi inşa etmemiş ve gemi inşa sanayi hiç ağır bir kriz yaşamamış. Aksine yıllar boyu durmadan gelişmiş. Norveç tersaneleri eskiden beridir daha çok balıkçı gemileri ile askeri gemiler olmak üzere çok çeşitli uygulamalara yönelik küçük tonajlı gemi üretimine yoğunlaşıyor. 60'lı yılların sonlarında Norveç kıta sahanlığında büyük hidrokarbon kaynaklarının keşfedilmesi de eski Norveçli gemi inşacıların petrol ve gaz sanayi için büyük boyutlu offshore tesislerinin inşasında dünya lideri olmasını sağlamış.

Norveç'te tersanelerin çoğu ülkenin batı kıyılarında bulunuyor ve 40,000 DWT'e kadar inşa kapasitesine sahipler. Tersaneler gelişmiş ve son derece entegre tahrik sistemleri, manevra, izleme ve

ships and rigs. In addition almost 11,000 are employed onshore. The sea transport is handling practically 95 per cent of the transport work of foreign trade and something like 45 per cent of domestic transport work.

PORTS AND CONTROL

51 of Norway's approximately 60 public ports are members of the Norwegian Ports Federation. The most important ports of the country are Bergen, Drammen, Floro, Hammerfest, Harstad, Haugesund, Kristiansand, Larvik, Narvik, Oslo, Porsgrunn, Stavanger, Tromso, Trondheim. The administration of the country's ports and coastal waters is governed by the Port and Seaways Act of 1984. The port structure in Norway is based on municipal port districts, within which you can find both public and private port sections and quays. Each municipality is in charge of their port district under the Port and Seaways Act. The funding of port activities is based on the principle of self-financing. The Act prescribes that ports funds shall be kept separate from the municipal economy and charges the ports collect should be used for the benefit of the port only. Even in public ports areas, which are landlord owned by the respective municipalities, cargo handling operations are carried out by private operators and stevedore companies.

NEWBUILDINGS UP TO 40,000 DWT

Norway has never been a builder of big ships and its shipbuilding industry has not experienced a massive decline. On the contrary, it has steadily grown over the years. Norwegian yards have historically concentrated on the production of fishing vessels and smaller tonnage for a wide range of applications, including military vessels. The discovery of huge hydrocarbon deposits on Norway's continental shelf in the late 1960s has also led former Norwegian shipbuilders to become world leaders in the construction of large-scale offshore installations for the oil-and-gas industry.

Norwegian shipyards are located predominantly on the west coast and can accommodate newbuildings of up to 40,000 DWT. The focus is on designing and building specialised ships equipped



teknik raporlama, yük elleçleme sistemleri ile en son elektronik seyir sistemleri ve gemiden-karaya iletişim çözümleriyle donatılmış özel gemilerin dizayn ve inşa edilmesine yoğunlaşıyor.

Norveç'te şimdiye kadar devlet tarafından işletilen bir tersane olmamış. Ülkenin önde gelen üç uluslararası gemi inşacısı da özel sektör şirketleri. Aker Kvaerner Yards Group feribotlar, Ro-Ro gemileri, soğutuculu gemiler, offshore ikmal ve araştırma gemileri inşa eden tesislere sahip. Ayrıca Aukra'daki tesislerinde paslanmaz çelik depolu özel kimyasal tankerleri inşa ediyor. Ulstein Group ise offshore ikmal gemileri, sismik araştırma gemileri ve kablo döşeme gemilerinin inşasına yoğunlaşıyor. Umoe Group da çok amaçlı offshore gemileri, balıkçı gemileri ve ro-ro gemilerine odaklanıyor. Grup, Umoe Mandal tesislerinde özellikle mayın gemileri ve hızlı devriye tekneleri olmak üzere FRP kompozit malzemenin askeri gemiler inşa ediyor. Daha küçük bağımsız tersanelere örnek olarak Fosen Mek tersanesi verilebilir.

HAREKETLİ OFFSHORE FİLOSU 59 PLATFORMDAN OLUŞUYOR

Norveç 70'li yılların ortalarında deneyimli bir petrol üreticisi ülke haline geldi. Bunun en önemli nedenlerinden biri de Norveç denizcilik sektörünün ve ilgili denizcilik şirketlerinin gelişmiş bir offshore petrol sanayinin kurulması için gerekli idari ağ ile birlikte teknik ve idari becerileri sağlamış olması. 2005 yılı Ocak ayı itibarıyla Norveç'in hareketli offshore filosu 31 yarı batık platform, 2 jack-up platform, 6 sondaj gemisi, 12 yüzer üretim ünitesi ve 8 yardımcı gemi olmak üzere toplam 59 üniteden oluşuyordu. Bunlara ilave olarak ülke 57 gemiden oluşan mekik tanker ve depolama tankeri filosuna ve 354 gemilik offshore hizmet gemisi filosuna sahip. Norveç'in kontrol ettiği offshore filosu dünyada ABD'nin filosundan sonra ikinci sırada.

DENİZCİLİK EN ÖNEMLİ SEKTÖR

Ülkenin denizcilik şirketleri okyanus taşımacılığında gemi donanımlarına, gemi inşadan gemi acenteliğine ve finansal hizmetlere, sigortadan klaslama ve offshore petrol faaliyetlerine kadar geniş bir yelpazeyi kapsayan Norveç denizcilik sektörünün çekirdeğini oluşturuyor. Denizcilik eğitimine, araştırma ve geliştirmeye büyük önem veriliyor. Bu nedenle de Norveç denizcilik sektörünün büyü-

with advanced, highly integrated systems for propulsion, manoeuvring, monitoring and technical reporting, cargo handling and the latest electronic navigation and ship-to-shore communications solutions.

Norway has never had a state - run shipbuilding enterprise and its three major international shipbuilders are private concerns. The Aker Kvaerner Yards Group covers a number of facilities building ferries and ro-ros, reefers, offshore supply and research vessels and, at its Aukra site, specialised chemical carriers with stainless-steel tanks. The Ulstein Group concentrates on offshore supply, seismic-survey and cable-laying vessels, while the Umoe Group focuses on multipurpose offshore vessels, fishing vessels, ro-ros and at its Umoe Mandal facility the production of naval vessels built with FRP composite materials, particularly mine countermeasure vessels and fast patrol boats. Typical of smaller independent yards is Fosen Mek.

MOBILE OFFSHORE FLEET HAS 59 UNITS

Norway became a full-fledged oil-producing nation in the mid-1970s. One of the main reasons for this was that Norwegian shipping and related maritime businesses provided the administrative network and technical and managerial skills needed to build up a sophisticated offshore oil - related industry. In January 2005, the Norwegian mobile offshore fleet consisted of totally 59 units, including 31 semi-submersibles, 2 jack-ups, 6 drillships, 12 floating production units and 8 tenders. In addition the country has a fleet of 57 shuttle and storage tankers and 354 offshore service vessels. The Norwegian-controlled offshore fleet is the second largest in the world after the USA.

SHIPPING IS THE MOST IMPORTANT SECTOR

The shipping companies in Norway make up the core of a complete maritime cluster, which ranges from ocean transport to ship's equipment, shipbuilding, shipbrokering, financing, insurance, classification and maritime offshore oil-related activities. Maritime education, research and development are very important. Therefore the growth rate and productivity of the maritime industry is higher than in any other business sector in



me hızı ve verimliliği Norveç'teki diğer herhangi bir iş sektörününkinden daha yüksek. Denizcilik ayrıca diğer Norveçli şirketler için yurtdışına açılan bir kapı olarak da görülebilir.

DENİZCİLİĞE DEVLET DESTEĞİ

Norveç'in hedeflerinden biri de denizcilik alanındaki konumunu korumak. 2004 yılı Nisan ayında denizcilikle ilgili bir Hükümet Raporu sunuldu. Yıllardan beri ilk defa bir hükümet, yeni ve dinamik bir denizcilik politikası öneriyordu. Parlamento Haziran ayında Daimi Komisyonun Ticaret ve Sanayi ile ilişkili önerisini kabul etti. Büyük bir siyasi çoğunluk Norveç'in denizcilik şirketlerinin vergilendirilmesi ile ilgili olarak bir Avrupa modeline ihtiyacı olduğunu ifade etti.

17 Aralık 2004'te Norveç hükümeti ülkenin denizcilik sektöründeki vergi sistemini incelemek ve yapılabilecek değişiklikleri belirlemek üzere bir Komisyon kurdu. Hükümet bu komisyondan ayrıca diğer Avrupa ülkeleriyle karşılaştırmalı olarak Norveç'deki koşulları değerlendirmesini istedi. Hükümetin son zamanlarda sorunları çözmeye yönelik çaba göstermesine karşın Norveç'deki vergi sistemi denizcilik sektörü için büyük bir dezavantaj yaratıyor. Vergi sistemi denizci bir millet olarak Norveç'e ve tabii ki tüm denizcilik sektörüne zarar veriyor.

Komisyon çalışmalarının sonucunda Norveç denizcilik sektörünün en az diğer Avrupa ülkelerindeki kadar tatmin edici olmasını sağlayacak bir rapor sunacak. Komisyonun çalışmaları ülkenin önde gelen denizci bir millet olarak konumunu koruyup koruyamayacağını ve güçlendirip güçlendiremeyeceğini belirleyecek.

Norveç Parlamentosu (Stortinget) 2003'te 2006-2015 dönemini kapsayan bir Ulusal Taşımacılık Planını (NTP) kabul etti. NTP, ülkenin taşımacılık politikası hedeflerine ulaşabilmesi için tüm taşıma şekillerinin tek bir ortak ulusal plan içinde bir araya getirilmesini öngörüyor. Ana hedef, deniz taşımacılığının kara taşımacılığına rekabetçi bir alternatif olmasını sağlayarak taşıma şekilleri arasındaki dengeleri değiştirmek ve taşımacılık sektöründe kombine taşımacılığı yerleştirmek. &

Norway. Shipping can also be regarded as a door opener for other Norwegian enterprises abroad.

GOVERNMENTAL SUPPORT TO SHIPPING

An expressed objective for Norway is to preserve its position in maritime. A White Paper on Shipping was presented in April 2004. For the first time in many years a government proposed a new and dynamic shipping policy. In June the Parliament agreed to the recommendation of the Standing Committee on Business and Industry. A broad political majority stated that Norway needs a European model of shipping company taxation.

On December 17, 2004 a Commission was appointed by the Government to review the current system of taxation of the Norwegian shipping industry and consider possible changes. The Government have also asked the Commission to look at Norwegian framework conditions relative to other European countries. Despite recent steps taken by the Government to improve matters, the Norwegian system of taxation unfortunately puts the shipping industry at a considerable disadvantage. It harms Norway as a shipping nation and, of course, the entire maritime sector.

The Commission should submit a report that ensures that Norway's shipping industry will become as rewarding a proposition as those of other European countries. Their work will decide whether the country can maintain - and strengthen - its international position as a leading maritime nation. Shipping is a global growth industry, where Norway deserves to remain strong.

The Norwegian Parliament (Stortinget) adopted in 2003 a National Transport Plan (NTP) for the period 2006-2015. The idea behind the NTP is to integrate all modes of transport in one common national plan in order to reach the goals in the transport policy. Central objective is to shift the balance between modes of transport by making sea transport a competitive alternative to land transport and to enforce intermodality in the transport sector. &