

Cey life

ALİ AVCI:

**"YATIRIMLARIMIZA
HIZ KESMEDEN
DEVAM EDECEĞİZ"**

**ENERJİDE YENİ ROTA
TÜRK AKIMI**

**TÜRKİYE'NİN KUZEY KAPISI
SAMSUNPORT**

AHMET ÜMİT:

**"HAYAT, AŞKTAN
ÇOK DAHA DEĞERLİDİR"**

**TANGONUN
COŞKULU BAŞKENTİ:
BUENOS AIRES**



Hatay Dörtüyl Antrepoları Hizmete Açıldı!

- **55.000 M²** TOPLAM ALAN
- **41.000 M²** GÜMRÜKLÜ ANTREPO
- DÖKME, PALETLİ, PAKETLİ VB. HER TÜRLÜ ÜRÜN ELLEÇLEME İMKANI
- HER TÜRLÜ HAVA ŞARTLARINDA OPERASYON İMKANI
- MMK LİMANINA **200 M** UZAKLIK
- BÖLGESEL LOJİSTİK AVANTAJLAR



Cey Group Yönetim Kurulu Başkanı
Ali AVCI

“
Hiçbir ordu,
vakti gelmiş bir
fikir kadar güçlü
değildir.

”
Victor Hugo

CEYLIFE'TAN SICAK BİR MERHABA

Ülkemiz zor ve çetin dönemler yaşarken, küresel ekonomik sistemde büyük bir değişim ve dönüşümden geçiyor. Ülkeler kendi iç dinamikleriyle büyümeye çalışıyor. Geçmişin üretim alışkanlıkları yerini Endüstri 4.0 ve dijitalleşmenin getirdiği yeni teknolojilere bırakırken, küresel sistemde yaşanan dalgalanma öncelikle gelişmekte olan ülkelerde daha fazla hissediliyor. Elbette bu dalgalı seyir durulacak ve çarklar eskisinden de hızlı bir şekilde çalışmaya devam edecek. Şimdiden hazırlıklı olmak, taşlar yerine oturduğunda ekonomimizi ve sektörlerimizi yeni sisteme adapte etmek önem taşıyor. Böyle dönemlerde iş insanları olarak, bizlere düşen en önemli görev, büyük bir kararlılıkla yatırım yapmak, üretmek ve çalışmak. Türkiye ekonomisine yarattığımız her artı değer, içinden geçtiğimiz zor dönemleri toplum olarak daha rahat atlatmamızı sağlıyor. Cey Group olarak kurulduğumuz günden bugüne, faaliyet gösterdiğimiz her sektörde, sorumluluklarımızın farkındayız ve yatırımlarımızla ülke ekonomisine katma değer yaratmaya devam ediyoruz.

Yatırımlarımıza hız kesmeden devam ettik

Kriz dönemlerinde yatırımlarımıza hız kesmeden devam ettik. Yatırımlarımızı ülke genelinde istikrarlı bir şekilde yaygınlaştırdık. Küresel ticarete yaşanan daralma, ülkelerin tarım politikalarını değiştirirken, gelişmiş ülkelerde başarıyla uygulanan lisanslı depoculuk faaliyetlerine odaklandık. 2017'de tamamlayacağımız Ceyhan'daki 200 bin ton kapasiteli lisanslı depo, bu anlamda hem Türk çiftçisine hem de Türk tarımına önemli katkı sağlayacak büyük bir hizmet olacaktır. Samsunport'un hinterlandını artıracak çalışmalarımıza da hiç ara vermedik. Türkiye ve Rusya arasında yeniden düzelen siyasi ve ekonomik ilişkilerin Samsunport üzerinden gerçekleşecek ticaret hacmine de olumlu katkı yapacağına inanıyoruz. Ayrıca Türk Akımı Projesi'nin imzalanmasıyla birlikte, bu projede ihtiyaç duyulacak tüm altyapı hizmetlerini tamamlamış olan Samsunport'un projenin paydaşlarından biri olması için çalışmalarımıza devam ediyoruz. Bu prestijli projede yer almak için biz hazırız ve nitelikli liman hizmetlerimizle projeye katkı koyacağımıza da yürekten inanıyoruz.

CeyLife, gelecek yolculuğumuzun yazılı kaynağı olacak

Şu anda elinizde olan CeyLife, geleceğe olan yolculuğumuzda önemli bir kilometre taşı olacak. Kurumların paydaşlarıyla bir araya geldiği, iş ortaklarına sadece iş dünyasını değil sosyal hayata dair içerikler de aktardığı en önemli enstrüman, kuşkusuz CeyLife gibi kurumsal yayınlardır. Büyük bir heyecanla hazırladığımız CeyLife'in ilk sayısı hepimize, bu zor ve çetin dönemlerde umutlarımızı canlı tutmak adına "sıcak bir merhaba" diyoruz. Sağlık, mutluluk, huzur ve barış içinde bir geleceği hep birlikte inşa etmek adına birlikte büyümeye devam etmek istiyoruz.

Keyifli okunalar,

4 HABERLER

- CEYNAK LOJİSTİK, LOGITRANS 2016'DA YİNE ÖN PLANDAYDI
- CEYNAK YATIRIMLARINA DEVAM EDİYOR
- CEYNAK LİSANSLI DEPOCULUĞA BAŞLIYOR
- DENİZCİLİK GÜNÜ ETKİNLİKLERİNDE SAMSUNPORT DA YER ALDI

8 GÜNDEM SÖYLEŞİ

CEY GROUP YÖNETİM KURULU BAŞKANI ALİ AVCI:
"YATIRIMLARIMIZA HIZ KESMEYEN DEVAM EDECEĞİZ"

14 BÖLGESEL GÜÇ

TÜRKİYE'NİN KUZAY KAPISI: SAMSUNPORT

18 DOSYA KONUSU

ENERJİDE YENİ ROTA: TÜRK AKIMI

24 İHRACAT ROTASI

EKONOMİDE GÜÇLÜ ORTAK: RUSYA

28 BÖLGE RAPORU

KUZAY YILDIZI SAMSUN

32 İŞ ORTAĞI

YALITIMDA BÖLGESEL GÜÇ

36 PROFESYONEL BAKIŞ

SALİH ZEKİ MURZİOĞLU:
TÜRKİYE'NİN KARADENİZ'E AÇILAN KAPISI

42 İŞ DÜNYASINDA KADIN

NUR GER:
"VARLIĞIMIZIN YARISINI KULLANMADAN, GELİŞMEMİZ MÜMKÜN DEĞİL"

46 SPOT İŞIKLARI

MERT FIRAT:
"EN BÜYÜK TUTSAKLIK, İNSANIN KENDİNİ KENDİNE HAPSETMESİDİR"

50 TÜKENMEYEN KALEMLER

AHMET ÜMİT:
"HAYAT, AŞKTAN ÇOK DAHA DEĞERLİDİR"

54 GEZGİN

TANGONUN COŞKULU BAŞKENTİ:
BUENOS AIRES

58 ADRENALİN

İSTANBUL YAKINLARINDA BİR VAHA:
KARGALI ŞELALESİ-DENİZLİ GÖLETİ YALINAYAK

60 TEKNOLOJİ**61 YAŞAMA DAİR****62 KÜLTÜR SANAT****64 BULMACA**



CEY GROUP ADINA SAHİBİ
M. Berzan AVCI

YAYIN KURULU
M. Berzan AVCI
Ali Rıza KATITAŞ
Efe Can ÇIVGIN

ADRES

Basın Ekspres Yolu
Cemal Ulusoy Caddesi No: 21
Yenibosna, Bahçelievler
İstanbul
Tel: +90 212 693 18 18 (pbx)
444 4 239
Faks: +90 212 693 25 78
www.ceynak.com.tr
info@ceynak.com.tr

YAYINA HAZIRLAYAN



AJANS BAŞKANI
Tugay SOYKAN

tugaysoykan@origamimedy.com

GENEL YAYIN YÖNETMENİ
Hüsne PAMUK
husne@origamimedy.com

EDİTÖR

Tolga ÇATAL
tolga@origamimedy.com

GÖRSEL YÖNETMEN
Murat CERİT

GRAFİK TASARIM
Zeynep Esen SARIKAYA

YAYIN ADRESİ

Mecidiyeköy Mah. Atakan Sok. No: 6/7
Şişli, İstanbul
Tel: +90 212 252 87 76 - 77
Fax: +90 212 211 40 70
www.origamimedy.com

YAYIN TÜRÜ

CeyLife dergisi, Cey Group'un üç ayda bir yayımlanan bedelsiz süreli yayın organıdır.

BASKI VE CİLT

Belmat Baskı ve Ajans Çözümleri
San. Tic. Ltd. Şti.
Oruçreis Mh. Tekstil Kent Cad.
A7 Blok No: 51
Esenler, İstanbul
Tel: +90 212 698 26 28
www.belmatbaski.com

CeyLife dergisi, Origami Medya tarafından
T.C. yasalarına uygun olarak yayımlanmaktadır.
"CeyLife" ibaresi kullanılarak alıntı yapılması izne
tabidir.

24



54



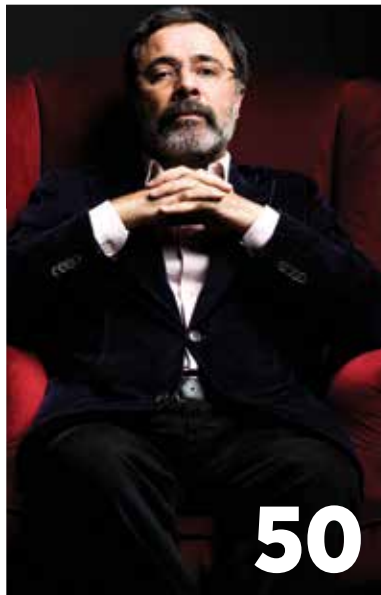
42



32



46



50



CEYNAK LOJİSTİK, LOGITRANS 2016'DA YİNE ÖN PLANDAYDI

16-18 Kasım 2016 tarihleri arasında İstanbul Fuar Merkezi'nde 10'uncu kez düzenlenen Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık Fuarı "logitrans 2016"da lojistik dünyası ile buluşan Ceynak, çözüm ortakları, sektör temsilcileri ve tedarikçilerle bir araya gelerek sektörün nabzını tutmaya devam etti.



Avrasya'nın en önemli lojistik buluşmalarından biri olan ve 10'uncu kez düzenlenen Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık Fuarı "logitrans 2016", 16-18 Kasım 2016 tarihlerinde, 26 ülkeden 180 katılımcı firmayı ağırladı. Üç gün süren ve 50 ülkeden 13 bin 500 ziyaretçinin takip ettiği logitrans'da Almanya ve Avusturya ülke pavilyonlarının yanı sıra Afganistan'dan Polonya'ya yayılan bir coğrafyadan gelen katılımcılar ürünlerin pazara en iyi şekilde sunulması için önerdikleri ürün ve hizmetlerini tanıttı.

Ceynak Lojistik'in 10'uncu hol, 302 numaralı stantta yer alarak katıldığı fuar, Almanya Federal Ulaştırma ve Dijital Altyapı Bakanı Müsteşarı Rainer Bomba'nın "Hoş geldiniz" notunun ardından düzenlenen "Uluslararası Tedarik Zincirinde Türkiye'nin Rolü" başlıklı panel programıyla açıldı.

İstanbul Fuar Merkezi'nde düzenlenen logitrans, mevcut politik ve ekonomik şartlara rağmen bir kez daha Avrasya bölgesinin lojistik endüstrisi platformu olduğunu kanıtlarken, fuarın organizatörü EKO MMI Fuarcılık'ın İdari Direktörü İlker Altun, fuarın elde ettiği başarıyı, "Genel ekonomik iklim değişmeye

devam ediyor. Bu nedenle ziyaretçi sayımızın istikrarlı olması bizler için mutluluk verici. Bundan sonraki fuarlarda katılımcı sayımızın da yeniden artış göstermesini bekliyoruz" sözleriyle özetledi.

BİR FUARDAN ÇOK DAHA FAZLASI

Fuar 10'uncu yılında yine kapsamlı bir konferans programına da ev sahipliği yaptı. Panel oturumları, öğretici konuların tartışıldığı programlar ve 2. Uluslararası PeriLog Konferansı (Çabuk Bozulabilen Ürünlerde

Tedarik Zinciri Yönetimi) gibi geniş kapsamlı bir konferans programıyla öne çıkan etkinlikler dizisinin ilki ise "Uluslararası Tedarik Zincirinde Türkiye'nin Rolü-Gelecekte Neler Olacak?" başlıklı Açılış Paneli oldu. Etkinlik programında ayrıca, "Endüstri 4.0 ve Tedarik Zinciri Yönetimi", "Geleceğin Global Lojistik Merkezi: İstanbul Yeni Havalimanı" ve "Elektronik Konşimento ve e-Yük Sistemleri" başlıklı oturumlarla güncel konular da ele alındı. Bilindiği üzere konferans programları, ihtisas fuarlarının oldukça önemli bir parça-



sı olarak katılımcılar tarafından ilgiyle takip ediliyor. BVL International (Alman Lojistik Konfederasyonu) Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Thomas Wimmer'e göre, bugünün ziyaretçileri fuarda sadece katılımcılar ile tanışmak değil aynı zamanda yeni ürünler ve yenilikçi hizmetlerle ilgili bilgiler de almak istiyor. Diğer yandan "logitrans", sadece bir iş ağı ortamı değil aynı zamanda şirketlerin iş yapmalarına olanak tanıyan bir etkinlik olarak da dikkat çekiyor ve bu amaçla takip ediliyor.

CEYNAK STANDI, SEKTÖRÜ BULUŞTURDU

Fuar kapsamında Ceynak Lojistik'in standı da yoğun ilgi görürken, sektörünün önde gelen temsilcileri ve Ceynak Lojistik iş ortakları, Ceynak standında güncel gelişmeleri değerlendirdi ve görüş alışverişinde bulundu.



CEYNAK YATIRIMLARINA DEVAM EDİYOR

Türkiye'nin önemli liman şehirlerinde kurduğu lojistik merkezleri ile sektörün ihtiyaçlarına cevap veren Ceynak, Mersin'deki lojistik merkezinin ardından Akdeniz Bölgesi'nin önemli şehirlerinden biri olan Hatay Dörtüyl'da bulunan Lojistik Terminali'ni de hizmete açtı.



HATAY Dörtüyl Lojistik Terminali, 55 bin metrekare saha üzerine kurulmuş 41 bin metrekare A Tipi Gümrüklü Antrepodan oluşuyor. Terminal içerisinde birbirinden bağımsız 29 adet depolama ünitesi bulunurken, terminalde gerçekleştirilecek ope-

rasyonların mevsim koşulları nedeniyle aksamaması için 7 bin metrekarelik kapalı elleçleme alanı da tesis içerisinde konumlandırılmış durumda.

Ceynak Yönetim Kurulu Başkan Vekili Berzan Avcı, Hatay Dörtüyl Lojistik Ter-

minali ile ilgili görüşlerini, "Mersin Lojistik Terminali'nde olduğu gibi Dörtüyl Lojistik Terminali de limanın hemen karşısına konumlandırıldı. Tesisimize en yakın liman olan MMK Limanı ile aramızda 200 metre mesafe bulunuyor. Ceynak olarak yatırımlarımızı gerçekleştirirken ilk hedefimiz, müşterilerimizden gelen talepler doğrultusunda ihtiyaçlarını tam olarak karşılayacak tesisler yapmaktır" diyerek özetlerken, Dörtüyl tesisinin sadece bölgeye ve Türkiye'ye değil, İskenderun üzerinden komşu ülkelere de hizmet vermek üzere tasarlandığının altını çiziyor. Ceynak'ın Akdeniz Bölgesi'ne yatırımlarının sadece bu tesis ile sınırlı kalmayacağını da vurgulayan Avcı, ilerleyen dönemde Mersin, Ceyhan ve İskenderun'a yatırımların süreceği müddesini de paylaşıyor.

Bilindiği üzere Akdeniz Bölgesi'nde daha önce Mersin'e, 100 bin metrekare alan üzerine kurulu 40 bin metrekare kapasiteli depo ve antrepo, 75 bin m/ton'luk tahıl silosu ve Mersin Limanı içinde bulunan 60 bin metreküplük likit terminal yatırımları yapan Ceynak, Dörtüyl Lojistik Terminali ile bölgedeki toplam depolama kapasitesini önemli ölçüde artırmış oldu.

CEYNAK LİSANSLI DEPOCULUĞA BAŞLIYOR

Emtia fiyatlarındaki düşük seyir ve zayıf uluslararası ticaret özellikle tarım ürünlerinde lisanslı depoculuğun önemini artırmaya başlarken, bu kapsamda Adana Ceyhan'da kurulacak 200 bin tonluk bir silo ihalesini kazanan Ceynak da lisanslı depoculuk faaliyetlerinde önemli adımlar atmaya başlıyor.

Küresel ekonomideki talep daralması ve durgunluk halen sürüyor. Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin büyüme oranlarında beklenen iyileşme 2016'da da gerçekleşmezken, küresel ekonomi yine beklentilerin altında bir performans gösterdi. Emtia fiyatlarındaki düşük seyir ve zayıf uluslararası ticaret ise özellikle tarım ürünlerinde lisanslı depoculuğun önemini artırmaya başlıyor. Dünya tarımsal ürün pazarlamasında önemli bir argüman olarak kendini gösteren lisanslı depoculuk sistemi, bugün dünyanın birçok tarım ülkesinde başarıyla uygulanıyor ve Türkiye'de de lisanslı depoculuk faaliyetleri hızlı bir şekilde artış gösteriyor. Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı ile

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın da desteklediği lisanslı depoculukta ürün çeşidi artırılırken, lisanslı depoculuk faaliyetleri çerçevesinde tarımsal ürün ticaretinin de artık elektronik ortamda gerçekleştirilmesi için altyapı çalışmaları hızlandırılıyor. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı verilerine göre Türkiye'de halen 27 lisanslı depo işletmesi faaliyet gösteriyor ve bunlardan 12'si lisans alarak faaliyete geçmiş durumda. Faaliyete geçen depoların toplam kapasitesi ise yaklaşık 532 bin tona ulaşıyor. Bu çerçevede, Ceynak'ın yatırımları arasında da önemli bir yere sahip olan lisanslı depoculuk faaliyetlerinde önemli bir adım atıldı ve Adana Ceyhan'da 200 bin ton kapasiteli bir silo ihalesi Ceynak tarafından alındı. Ceynak

Yönetim Kurulu Başkanı Ali Avcı, konuyla ilgili değerlendirmesinde, dünyada olduğu gibi Türkiye'de de ekonomik faaliyetlerde bir küçülme söz konusu olduğuna ve Türkiye'nin liman bölgelerinin doyuma ulaştığına değinirken, "Ceynak olarak Anadolu ve iç bölgelerde yapılanmamız lazım. Türkiye, tarım politikalarıyla yavaş yavaş kendine yeter hale gelmeye başladı ve bizim lisanslı depoculuğu yaratmamız gerekiyor. Ceynak artık lisanslı depoculuğa başlıyor. Adana Ceyhan'da 200 bin tonluk silo ihalesini alarak bu alanda ilk yatırımımıza başlıyoruz. Önümüzdeki yılın ikinci çeyreğinde projeyi bitirip Toprak Mahsulleri Ofisi ve Türk çiftçisinin hizmetine sunacağız" yorumunda bulundu.



DENİZCİLİK GÜNÜ ETKİNLİKLERİNDE SAMSUNPORT DA YER ALDI

Uluslararası Denizcilik Organizasyonu (IMO) himayesinde her yıl farklı bir ülkenin ev sahipliğinde düzenlenen “Dünya Denizcilik Günü Yan Etkinliği” programı, “Denizcilik: Dünya için Vazgeçilmezdir” temasıyla 4-6 Kasım 2016 tarihlerinde İstanbul Haliç Kongre Merkezi’nde gerçekleştirilirken, Samsunport standı, katılımcılar tarafından en çok ziyaret edilen stant oldu.



Dünya denizciliğinin önemine yönelik farkındalığın artırılması ve Türk denizciliğinin dünya çapında tanıtılması amacıyla düzenlenen etkinlik, Başbakan Binali Yıldırım ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan'ın yanı sıra 174 ülkenin üst düzey temsilcinin katılımıyla gerçekleştirildi.

İstanbul Haliç Kongre Merkezi'nde düzenlenen “Denizcilik: Dünya için Vazgeçilmezdir” temalı etkinliğin açılış konuşmasını yapan Başbakan Binali Yıldırım, “Denizcilik, insan hayatının her aşamasında ihtiyaç duyulan bir sektör. Sanayi ham maddesi, yiyecek, yakıt, eşya, ürün taşıyan küresel filolar, insanların yaşam standardını da değiştiriyor. Deniz taşımacılığı düşük maliyetli, verimli olması özelliğiyle sürdürülebilir kalkınma için olmazsa olmaz bir sektördür. Havayoluna göre 14, karayoluna göre 6,5, demiryoluna göre 3,5 kat daha ekonomik bir taşıma modelidir. Bu özelliği dolayısıyla da en fazla kullanılan taşımacılık, deniz taşımacılığıdır. Son 40 yıla baktığımızda dünya deniz ticaret filosundaki gemi sayısı ve gemi boyutları iki kat artarken, taşınan yük miktarı dört kat artmıştır. Gittikçe daha büyük ebatlı gemiler devreye giriyor, daha büyük parsel taşımacılık gerçekleştiriliyor. Deniz taşımacılığına olan ta-

lep önümüzdeki dönemde artmaya devam edecek. Ancak dünya ticaretindeki küresel bir birim küçülme, deniz taşımacılığına tam dört kat olarak yansıyor. Dolayısıyla en önce ve en fazla küresel ticaretteki daralmadan etkilenen sektör; denizcilik sektörüdür. Denizlere kıyısı olan her bölgemize bundan sonraki hedefimiz; bir ana aktarma limanı oluşturmaktır. Bunlarla ilgili Ege ve Karadeniz’de yapım çalışmaları halen devam ediyor; Akdeniz’de de özel sektöre ait limanlar hizmete girdi ve daha büyük ölçekli konteyner liman planlaması da mevcut” dedi. Başbakan Yıldırım, konuşmasında ayrıca “Bu kriz mutlaka bitecek. Bunun işaretlerini yavaş yavaş görüyoruz. Sekiz yıl geçti. Belki son yakın tarihimizdeki en büyük krizi yaşadık. Artık küresel ticarete canlanma emareleri başladı. O halde denizcilik belki 1 yıl, belki 1,5 yıl sonra tekrar o eski güzel günlerine dönecektir” değerlendirmesinde de bulundu.

ÇİN'DEN SONRA EN ÇOK GEMİ ADAMI YETİŞTİREN ÜLKEYİZ

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan ise konuşmasında Türkiye'nin 79 tersanesi bulunduğunu ifade etti ve “Artık gemi inşa sektöründe küresel bir marka haline geldik. Çok özel ve spesifik gemileri

yapıyor olmamız Türkiye'nin bu sektörde geldiği konumu göstermesi adına çok önemli. 2003'te 37 olan tersane sayımızı 2016 itibarıyla 79'a çıkardık. Denizcilik sektörüne yönelik ÖTV'siz yakıt uygulaması başlattık. Kent içi yolcu taşımacılığında yılda 164 milyon insan deniz yolunu tercih ediyor. Bu durum, sektörün geldiğini nokta adına çok önemli” dedi. Halen yılda 24 bin olan yat bağlama kapasitesinin de 50 bine çıkarılacağını ifade eden Bakan Arslan, Türkiye'nin uzman denizciler yetiştirme becerisine güvendiklerini, 185 bin iyi yetişmiş, konusunda uzman gemi adamıyla Çin'den sonra dünyada en çok gemi adamı yetiştiren ülke durumuna geldiğini sözlerine ekledi.

SAMSUNPORT STANDI YOĞUN İLGİ GÖRDÜ

Sempozyum boyunca alanında uzman yerli ve yabancı konukların katılımıyla çok sayıda oturum düzenlenirken, etkinliğin sponsorlarından biri olan Samsunport'un standına katılımcılar yoğun ilgi gösterdi. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan ve beraberindeki heyetin de ziyaret ettiği Samsunport standında, katılımcılar, liman hizmetleri kapsamında detaylı olarak bilgilendirildi.





Cey Group Yönetim Kurulu Başkanı **Ali AVCI:**

“YATIRIMLARIMIZA HIZ KESMEDEN DEVAM EDECEĞİZ”

Ulusal nakliye firması kimliğinden uluslararası lojistik hizmetler tedarikçisi konumuna ulaşan Cey Group, 48 yıldır sektörüne örnek teşkil edecek modeller ortaya koymaya devam ediyor. Lojistik sektörünün gerektirdiği tüm yatırımları gerçekleştiren, dış ticaretin yoğunlaştığı Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz gibi bölgelerin önemli ticaret merkezlerinde yatırımlar gerçekleştiren Cey Group, tüm operasyonlarını da müşteri memnuniyetini ilke edinerek yapılandırıp, ülke ekonomisine geniş çaplı tesisler kazandırıyor. Sektörde, duyarlı, ticari vizyonu olan bir firma olarak tanındıklarına dikkat çeken Cey Group Yönetim Kurulu Başkanı Ali Avcı, geçmişten günümüze taşıdıkları tüm değerleri daima daha mükemmeli arama felsefesi ile geleceğe taşıyacaklarını vurgularken, önlerinde uzun aynı zamanda da çetrefilli bir yol olduğunu altını çiziyor.

“YAŞIM KÜÇÜK AMA SORUMLULUKLARIM BÜYÜKTÜ”

Ali Avcı, uzun yıllar önce Adana-Ceyhan'da başlayıp Samsun'a uzanan bir girişimcilik hikâyesinin de kahramanı. Başarılı yönetici, girişimcilik öyküsünü şu sözlerle anlatıyor: “Babam Adana'da, sebze halinde komisyonculuk yapardı. Beni de yaz tatilimde bir nakliyecinin yanına cıracı verdi. Yazihanede getir-götür işlerini yapmaya başladım. Okul başlayınca da vakit buldukça devam ettim. 17-18 yaşında Çukurova Üniversitesi'nde okumaya başlayınca da beni şirkete ortak ettiler. ‘Sen buranın yüzde 25'ine sahipsin, oku ama bizimle devam et’ dediler. Böylece hem alaylı hem mektepli olarak sektörde kaldım.”

1980'li yılların hemen başında bölgenin önemli bir lojistik merkezi olan Mersin'deki yatırım fırsatını değerlendiren Ali Avcı, büyük kurumların yükleri için taahhütlü taşımalara başladıklarını, Türkiye Ziraat Donatım Kurulu (TZDK), Toprak Mahsulleri Ofisi

(TMO) gibi kurumların ihaleli taşımalarını alarak yavaş yavaş büyüdüklerini söylüyor. “Tarım ürünlerinde uzmanlaştık. Devletin 17 yem sanayi fabrikası vardı ve toplu taşımaları çok büyüktü. Telekom yatırımları hızlandığında da uzun süre direk taşımasını yaptık” diyerek devam eden Avcı, İstanbul'daki ilk ofislerini ise 1989'da açtıklarını, sonrasında da Türkiye'nin her bölgesine yayıldıklarını dile getiriyor: “Depoculuğu, limancılığı ve diğer hizmet alanlarını kendi bünyemizde oluşturduk. Cey Group, Türkiye'nin her bölgesinde özellikle limanlara yakın noktadaki ticaret kentlerinde yapılanmasını tamamladı. Bölgesel bir nakliye şirketi olarak kurulmamıza rağmen, şirketimizi önce ulusal daha sonra uluslararası boyuta taşımayı başardık. Halen tüm operasyonlarımız içinde limancılık ağır basmaya devam ediyor ama müşterilerimizin ihtiyaçları ve talepleri karşısında depolar, tesisler ve silolarımızı da hayata geçirmeye devam ediyoruz.” Cey Group, halen bünyesindeki beş şirket ile operasyonlarını geniş bir yelpazede sürdürüyor. Grubun ana lokomotifi, elbette Ceynak Lojistik; Samsunport, Samsun Limanı'nı işletirken, Ceyport da Ereğli, Tekirdağ ve Akçansa limanlarını işleten dev bir yapıya sahip. Ali Avcı, benzer şekilde, Ceymar ve Ceysan'ın da güçlü bir strateji ile büyümeye devam ettiğini vurguluyor.

“SAMSUN LİMANI'NA CAN VERDİK”

Lojistik faaliyetlerin tamamında hizmet veren Cey Group'un, Karadeniz'in en büyük limanı olan Samsun Limanı'nı bünyesine katarak limancılık faaliyetlerindeki etkinliğini artırdığını söyleyen Ali Avcı, Samsunport'a bugüne kadar 50 milyon dolarlık yenileme yatırımı yaptıklarını kaydediyor.

Limancılığın ana faaliyet konusunu lojistiğin oluşturduğuna değinen Avcı, geçmişte bu lojistik kavramı içerisinde sadece yükleme/boşaltma operasyonlarının yer aldığını ama günümüzde malların

Cey Group Yönetim Kurulu Başkanı Ali Avcı, küresel ekonomi ve Türkiye'de yaşanan tüm olumsuzluklar ile buna bağlı olarak yatırımlardaki durağanlığa rağmen Cey Group'un yatırım iştahında düşüş olmadığını vurgulayarak, “En iyi yatırımlar kriz dönemlerinde yapılanlardır. Cey Group, bu çerçevede yatırımlarına ara vermedi, vermeyecek. Artık lisanslı depoculuğa da başlıyoruz ve Türkiye'nin en büyük lisanslı depoculuğunu biz yapacağız” diyor.



Cey Group, Türkiye'nin her bölgesinde özellikle limanlara yakın noktalardaki ticaret kentlerinde yapılanmasını tamamladı. Bölgesel bir nakliye şirketi olarak kurulan Cey Group, bugün uluslararası boyutlara ulaşan operasyonlarını başarıyla sürdürmeye devam ediyor.

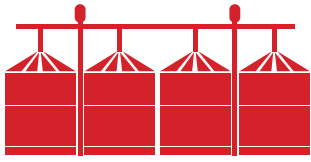
depolanmasından ambalajlanmasına, ulaşımdan gümrüklenmesi ve taşınmasına kadarki tüm süreçlerin liman hizmetleri içerisinde değerlendirildiğini söylüyor. "Sektörde, karadaki tecrübemizi limancılıktaki faaliyetlerimizle birleştirerek topyekun hizmet sunan bir konsept geliştirdik. Bu hem bizim açımızdan avantaj oldu hem de limanı işletirken müşterilerimize avantaj kazandırdı. Artık müşterilerimize tüm hizmetleri bir bütün olarak sunuyoruz" diyerek devam eden Avcı, Samsun Limanı'na talip olduklarında limancılık hizmetlerini kendi bünyelerinde yaptıklarını, Samsun Limanı'nı alarak kendi limanlarının sahibi olduklarını ifade ediyor: "Samsunport, bugün özelleşen limanlar içinde en başarılı, en iyi işleyen ve en doğru şekilde yatırım yapılan liman oldu. Zarar eden bir limanı bugün kârlı bir liman haline getirdik. Bugün Samsunport olarak yıllık 50 bin TEU konteyner elleçleme miktarına ulaşmış bulunuyoruz. Bugünlerde konuşulan, Türkiye ve Rusya arasında inşa edilecek Türk Akımı projesiyle ilgili de Samsunport'un lojistik üs olması konusunda ilgili firmalarla görüşmelerimiz devam ediyor. Samsunport, çevre yatırımlarıyla artık Amasya, Çorum, Tokat, Çankırı, Sivas, Ordu, Giresun gibi illerin imal ettiği ürünleri daha uygun

standartlarda ihraç edebilir hale geldi. Amasya'nın mermeri artık Mersin'e değil Samsun'a iniyor. Çorumlular makinelerini ve diğer ürünlerini Samsun'dan gönderiyor. Ordu, Giresun gibi illerimizden bulunduğu üreticinin kapısından alıp Samsunport'a, oradan da yurt dışına gönderiyoruz. Samsun-Sivas demir yolu hattında yeni yatırımlar da devam ediyor. Yani Samsunport'u daha aktif hale getirerek yeniden can verdiğimizizi söyleyebiliriz."

BAŞARININ ANAHTARI: DOĞRU LİMAN SEÇİMİ

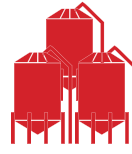
Her türlü ürünün ithalat ve ihracat sürecinin ancak eksiksiz bir lojistik hizmetle başarıya ulaşacağına altını çizen Ali Avcı, bu anlamda Cey Group'un, doğru ve uygun liman seçimleriyle maliyetleri düşürerek müşteri lehine ekonomik çözümler ürettiğini ifade ediyor. Avcı, "Sahip olduğumuz özel siklonlu pnömatikler, mobil paketleme üniteleri, özel çuvalı yüklem ekipmanı, konveyör bantları, vinç, ekskavatör, yükleyici, forklift, taşıma filosu ve benzeri makine ve ekipmanlarla tüm limanlarda 24 saat kesintisiz hizmet verebiliyoruz. Tüm bu hizmetlerinin yanında Cey Group aynı zamanda konteyner elleçlemesi, genel kargo yükleme-boşaltması, taşıma, puantörlük, gözetim ve gümrük alanlarında da müşterilerine

RAKAMLAR NE SÖYLÜYOR?



1.200.000 TON

Cey Group, 1 milyon 200 bin tonluk bir depolama kapasitesiyle Türkiye'de devletten sonra en büyük depolama kapasitesine sahip şirket özelliğine sahip.



200 BİN TON

Cey Group, Adana Ceyhan'da kurulacak 200 bin tonluk A Tipi Gümrüklü Antrepo ile lisanslı depoculuk faaliyetlerine başlıyor.



5.275 MİLYON TON

Cey Group, 2016 yılında 5.275 milyon ton taşıma gerçekleştirdi.



50 MİLYON \$

Samsunport'u 2010 yılının Nisan ayında devralan firma, limana 50 milyon dolarlık yenileme yatırımı yaptı.



245 MİLYON TL

Cey Group, 2016 yılında gerçekleştirdiği tüm lojistik operasyonlarıyla 244 milyon 855 bin TL ciro elde etti.



20 MİLYON TON/YIL

Cey Group, 2016 yılında gerçekleştirdiği liman operasyonlarıyla yaklaşık 20 milyon ton ürün elleçledi.

“2010 Nisan ayında devraldığımız ve 50 milyon dolarlık yenileme yatırımlarıyla dünya standartlarında bir liman haline getirdiğimiz Samsun Limanı, Karadeniz’deki tüm ülkeler içinde en hızlı büyüyen liman oldu.”

çözümler sunuyor. Ayrıca sahibi olduğumuz Samsunport Uluslararası Limanı ile de Samsun’da her türlü liman hizmetini veriyoruz” diyor.

“SİVAS VE ERDEMİR’İ BİRBİRİNE BAĞLADIK”

Türkiye’de cari açığın en önemli nedenlerinin Türkiye’nin enerji faturasının büyüklüğü olduğunu hatırlatan Avcı, “Türkiye’de kara taşımacılığında kamyon ve tanker trafiği hala önemli düzeyde. Eğer akaryakıt, kara yoluyla değil de demir yolu aracılığıyla taşınırsa hem önemli tasarruf sağlanır hem de çevreye verilen zarar önemli oranda düşer. Üç TIR’ın taşıdığı yükü bir vagonla taşımak mümkünken, o kadar maliyet üretmek anlamlı değil. Yakın bir gelecekte demiryolu taşımacılığının artacağını düşünüyoruz” diyor.

Samsunport’ta demir yolu taşımacılığı konusunda önemli bir mesafe kat ettiklerine vurgu yapan Avcı, Sivas ve Erdemir’i birbirine bağladıklarını söylüyor. “Divriği’de çıkarılan demir cevherini Samsunport üzerinden demir yolu ile Erdemir’e kadar ulaştırıyoruz. Günde 10 bin tona yakın demir cevheri limana girerken en küçük gürültü bile olmuyor.



Cey Group’un üst yönetiminde, Av. Lerzan Avcı Lülecioğlu ve M. Berzan Avcı da ikinci nesil olarak yer alıyor.

Amasya’nın mermeri hep kara yoluyla taşınırdı, şimdi biz mermeri de demir yoluna kaydırmayı başardık. Mermerin kara yolu ile taşınması zaten riskli. Amasya’da üretilen mermeri şimdi demir yoluyla Çin’e, Kazakistan’a ya da dünyanın başka bir ülkesine kadar ulaştırılabiliyoruz” diyen Avcı, Samsun’da özel hangarlar ve demir yolu hatlarıyla, limanı demir yolu taşımasına uygun hale getirdiklerine de dikkat çekiyor.

MÜŞTERİ ÖNCE GÜVEN İSTER

Cey Group’un 50 yıla yaklaşan hizmet yolculuğunda ağır ama yere sağlam basan adımlarla büyüdüğünün altını çizen Avcı, elde ettikleri başarıyı da çok çalışmaya borçlu olduklarını ifade ediyor: “Çok çalışır ve işinizi doğru yaparsanız, dürüst olarak piyasada anılırsanız, başarı da arkasından gelir. Hizmet sektörü; insan ve iş yönetme sanatıdır. Müşteriler, öncelikle güven ister çünkü müşterilerinizin milyonlarca malını kendi depolarınızda stokluyorsunuz. Yani bir anlamda biz, müşterilerimizin güvenini; onların bize teslim ettiği servetleri, değerleri stokluyoruz. Dolayısıyla bu değerleri bizim de sahiplenmemiz, korumamız lazım.”



“Samsunport, özelleşen limanlar içinde en başarılı, en iyi işleyen ve en doğru şekilde yatırım yapılan liman olmayı başardı. Zarar eden bir liman, bugün kârlı bir liman haline gelmiş durumda.”

TARIM ÜRÜNLERİ LOJİSTİĞİNDE LİDER

“Günümüz dünyasında ihtisaslaşma her konuda yaşanan bir süreç. Tarım lojistiği de bu anlamda uzmanlık gerektiren dikkat ve özenin öncelikli olduğu bir alan. Lojistik makro seviyede basit bir taşımacılık olarak algılsa da mikro seviyede belli bir uzmanlaşmayı gerekli kılan bir sektördür. Cey Group olarak tarım ürünleri lojistiğinde öncü ve en iyi olmayı hedefliyoruz. Kendi alanımızda, Türkiye'deki hiçbir firmanın bize benzer bir yapılanması yok. Kapalı silo ve depolarımız, açık depolama alanlarımız, likit yağ terminallerimizle Türkiye genelinde 1 milyon 200 bin tonluk bir kapasitemiz var; yılda yaklaşık 7 milyon ton tarım ürünü elleçliyoruz. Bu ciddi bir rakamdır. Bugün Türkiye'ye gelen tarım ürünlerindeki ithalatın yaklaşık yüzde 60'ına tek başımıza biz hizmet veriyoruz.”

“LİMAN ÖZELLEŞTİRMELERİNİ YAKINDAN TAKİP EDİYORUZ”

Türkiye'nin tüm limanlarında iş yaptıklarını ve büyük depoları bulunduğunu belirten Ali Avcı, “Tekirdağ'da, Mersin'de alt yüklenici olarak önemli bir yükleme, boşaltma ve lojistik faaliyetlerimiz var. Liman olan her yerde depolarımız, antrepolarımız ve başka yatırımlarımız var. Hedefimiz lojistik ağırlıklı bir şirket olmak, çünkü ticaretin geleceği lojistikte yatıyor. Liman yatırımlarımızı doğrudan lojistikteki hedeflerimize uygun planlıyoruz.

Samsunport bizim için çok önemli bir aşamaya geldi. Şimdi gözümüz diğer limanlarda. Birçok projeyi yakından takip ediyoruz. Özellikle gelişmekte olanlara ve alternatif olabilecek limanlara yatırım yapmayı hedefliyoruz. Sanayi artık büyük şehirlerden çevreye doğru taşınıyor. Biz de sanayilere yakın olmak için hem liman hem de lojistik olarak hizmet verecek şekilde yatırımlarımızı gerçekleştiriyoruz. Edindiğimiz bilgi birikimi ve tecrübeyi, özelleştirme sonucu alabileceğimiz diğer limanlarda da kullanmayı amaçlıyoruz. Biz önce, Türkiye'deki tüm ayaklarımızı yere sağlam basmak amacındayız. Kuzey'de varız, Güney'de varız, Batı'da varız ve Marmara ile Akdeniz bölgelerinde kapsamlı terminal projemiz devam ediyor. Bununla birlikte Adriyatik için çalışmalarımız da devam ediyor” diyor.

“KRİZDE YATIRIMA ODAKLANDIK”

2014'ten bugüne Türkiye'de yatırımların azaldığı bir ortamda, Cey Group olarak yatırım yapmaya devam

ettiklerinin altını çizen Avcı, “Türkiye'ye güveniyoruz. Kriz dönemlerinde yatırım yapmak yatırımcılara daha fazla kazandırıyor. Bana göre en iyi yatırım kriz dönemlerinde yapılan yatırımdır. Ambarlı'da büyük bir depolama ve konteyner terminali yapıyoruz. Tamamen kendi öz kaynaklarımızla yaptığımız bu terminal, 52 bin metrekare alanda kurulu olacak ve 2017'de tamamlanacak” diyor. Benzer şekilde, Hatay Dörtüol'da 41 bin metrekarelik kapalı alana sahip, 29 ayrı depodan oluşan büyük bir projeyi gerçekleştirdiklerini de vurgulayan Avcı, yine Mersin'de 40 bin metrekarelik tesislerine 10 bin metrekarelik ilave depo yaptıklarını; aynı bölgede, 300 bin metrekarelik açık olmak üzere 100 bin metrekare kapalı alana sahip bir terminal daha kuracaklarını söylüyor. Avcı, ayrıca, “Ceynak olarak Türkiye'de 1 milyon 200 bin ton depolama kapasitemiz var. TMO'dan sonra en fazla depolama kapasitesine sahip olan şirketiz. Türkiye, liman bölgelerinde doyuma ulaştı. Bizim Anadolu'da ve iç bölgelerde yapılanmamız lazım. Türkiye tarım politikalarıyla yavaş yavaş kendine yeter hale geldi. Bu nedenle lisanslı depoculuğun yaygınlaşması gerektiğini düşünüyor ve Cey Group olarak artık lisanslı depoculuğa başlıyoruz. İlk projemizin ihalesini aldık. Adana Ceyhan'da 200 bin tonluk bir silo yapacak ve 2017'nin ortasında bitirip Toprak Mahsulleri Ofisi ile Türk çiftçisine teslim edeceğiz. Türkiye'nin bugün geçtiği ortamda çok daha fazla yatırıma ihtiyacı var. Cey Group olarak üzerimize düşeni fazlasıyla yapmaya gayret gösteriyoruz. Yapmaya da devam edeceğiz” değerlendirmesinde bulunuyor.

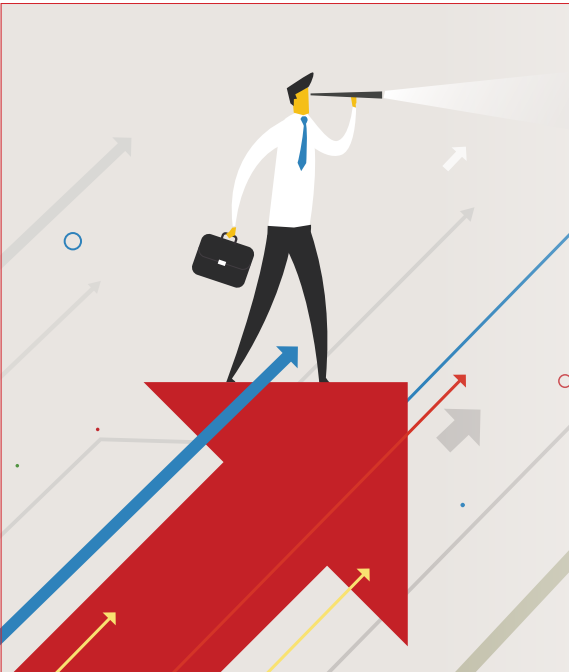
CEY GROUP, LİSANSLI DEPOCULUĞA BAŞLIYOR

Türkiye'de son yıllarda öne çıkan alanlardan biri olan lisanslı depoculuk faaliyetlerinde de adımlar atmaya başlayan Cey Group, Adana Ceyhan'da hayata geçirilecek 200 bin ton kapasiteli bir lisanslı depoyu önümüzdeki yılın Haziran ayında tamamlamayı hedefliyor. Bilindiği üzere, emtia fiyatlarındaki düşük seyir ve zayıf uluslararası ticaret özellikle tarım ürünlerinde lisanslı depoculuğun önemini artırmış durumda. Türkiye'de halen 27 lisanslı depo 532 bin ton kapasiteyle faaliyet gösteriyor.





Cey Group, 2016'da da yatırımlarına ara vermedi: Hatay Dörtyol'da 41 bin metrekare gümrüklü antrepo hizmete açılmış olup, Ambarlı'ya 52 bin metrekarelik yeni bir terminal kuran Cey Group, Mersin'deki 30 bin metrekarelik tesislerine 10 bin metrekarelik bir depo daha ekledi. Yine Mersin'e 300 bin metrekare açık alanda 100 bin metrekarelik bir terminal kuracak olan Cey Group, Adana'da ise 200 bin tonluk bir lisanslı depo inşa edecek.



KARİYER YOLCULUĞU

Yüksek eğitimini Çukurova Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi'nde tamamlayan Ali Avcı'nın iş hayatına atılması 1971'de Ceyhan Nakliyat'taki görevi ile oldu. Yerel bir taşıma firması olan işletmeyi önce bölgesel sonra ulusal, ardından da uluslararası bir lojistik firmasına dönüştüren başarılı iş insanı, lojistik sektöründe ilklerin öncüsü oldu. Avcı, Ceynak A.Ş., Ceysan A.Ş., Ceyport A.Ş., Ceymar A.Ş. ve Samsunport A.Ş. şirketlerini Cey Group bünyesinde topladı. Avcı, 2008 yılında Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) bünyesinde bulunan Samsun Limanı'nı Özelleştirme İdaresi'nden 36 yıllığına Liman İşletme İmtiyaz Hakkı'nı devraldı. Halen, İstanbul Beykoz Lojistik Meslek Yüksek Okulu danışma kurulu üyeliği, İstanbul Üniversitesi Uygulama ve Araştırma Merkezi danışma kurulu üyeliği, çeşitli meslek kuruluşlarında komite üyeliği, MESİAD (Mersin Sanayici ve İşadamları Derneği), YENSIAD (Yenibosna Sanayici ve İşadamları Derneği), BİAD (Bakırköy İşadamları Derneği), TÜSİAD (Türkiye Sanayicileri ve İşadamları Derneği) üyeliklerinin yanı sıra ÇUKUROVA SİFED (Çukurova Sanayi ve İş Dünyası Federasyonu) ve TÜRKONFED (Türk Girişim ve İş Dünyası Konfederasyonu) yönetim kurulu başkan yardımcılığı, SEDEFED (Sektörel Dernekler Federasyonu) yönetim kurulu başkanlığını sürdüren Avcı, iki çocuğuyla birlikte çalışıyor.

TÜRKİYE'NİN KUZEY KAPISI:

SAMSUNPORT

Karadeniz Bölgesi'nde demir yolu bağlantısı bulunan tek liman olan Samsunport, geniş hinterlandı ile bölge ekonomisinde önemli bir rol oynuyor. Anadolu'nun ürünlerini Karadeniz üzerinden dünyaya ulaştıran Samsunport, modern ekipmanları, kaliteli ve hızlı liman hizmetleri ile yetkin insan kaynakları sayesinde Karadeniz'in yükselen yıldızı olarak dikkat çekiyor.

Samsun, çağlar boyunca sahip olduğu doğal coğrafi avantajı nedeniyle bir ticaret merkezi olarak uygarlıkların odağında oldu. Geçmişte, Samsun Limanı'nda ilk yükleme-boşaltma hizmetleri, biri özel idareye ait "Park İskelesi", altı tanesi ise Samsun Belediye'sine ait "Gaz-Zahire-Markopala-Gümrük-Yolcu-Un ve Tütün" iskeleleri ile Çaparıcılar Cemiyeti tarafından gerçekleştiriliyordu. 1910 yılında ilk ciddi liman teşebbüsü olarak İngiliz Müşavirlik Mühendislik Teşekülü'ne etüt projeleri yaptırılrsa da 1. Dünya Savaşı nedeniyle modern liman inşası ancak 1950'li yıllarda gerçekleşti. 1926-1944 yılları arasında iskeleler devrini yaşayan bölgede kurulu yedi iskele ile deniz ticaretine hizmet veren liman, 29 Ocak 1944 tarihinde Devlet Limanlar İşletmesi Umum Müdürlüğü emrine ve yine aynı tarihte Devlet Demir Yolları Liman İşletme Umum Müdürlüğü'ne devredilmesinin hemen ardından, 1 Mart 1944 tarihinde satın alınan makineli ve makinesiz deniz nakil vasıtalarıyla fiilen işletilmeye başlandı. 29 Temmuz 1953 yılında kabul edilen 6186 sayılı Kanun ile TCDD'ye devredilen Samsun Limanı, 1953-1963 yılları arasında, Alman Rar-Philippe-Hezman Heohtiet Mühendislik şirketinin sürdürdüğü 10 yıl sürecek kapsamlı bir inşaat dönemine girdi. Bu dönemde inşası tamamlanan mendirek ve toplam 776 metreye ulaşan rıhtımlara, 40 ton kapasiteli 10 adet elektrikli vinç ile iki adet konveyör vinci kuruldu.

16 Mayıs 2008 tarihinde yapılan özelleştirme ile Ceynak Lojistik ve Ticaret A.Ş.'ye 36 yıl süresince devredilen limanın ismi ise 1 Nisan 2010 tarihinden itibaren Samsunport Samsun Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. olarak değiştirildi. Geniş hinterlandı, hava, kara ve demir yolu bağlantıları, modern ve güçlü ekipmanları, kaliteli ve hızlı liman hizmetleri ile yetkin insan kaynakları sayesinde Karadeniz Bölgesi'nin en büyük limanı olan Samsunport, Karadeniz havzasının ise en hızlı yükselen limanı olarak parlamaya devam ediyor. Samsunport Liman İşletme Müdürü Bedir Yıldırım, deniz hinterlandının Gürcistan'ın Batumi, Poti ve Suchumi; Rusya'nun Soçi, Tuapse, Novorossiysk; Azak Denizi'nde Azov, Taganrog, Jdanov, Yalta, Berdyansk, Geniçesk; Kırım'da Feodosiya, Yalta, Todor, Sevastopol, Yevpatorskiy; Ukrayna'da Nikolayev, Odesa, İliçhevski; Romanya'da Konstanta; Bulgaristan'da Varna limanlarını içine alan bir deniz hinterlandına hâkim. Bu duruma dikkat çeken Samsunport Liman İşletme Müdürü Bedir Yıldırım da Samsunport'un Karadeniz Bölgesi'nde Türkiye'nin en büyük limanı olduğunu; Karadeniz'de demir yolu bağlantısı olan tek liman olmasıyla Anadolu'dan gelen ve Anadolu'ya gidecek yüklerin uğrak noktası olarak önem arz ettiğini dile getiriyor. Demir yolu ve kara yolu bağlantısı ile Sinop, Çorum, Amasya, Ordu, Sivas, Erzincan, Yozgat, Tokat, Kastamonu,



Ankara, Kırşehir, Kayseri, Niğde, Konya, Malatya illerini hiderlandı içine alan Samsunport, günümüzde genel kargo, konteyner ve Ro-Ro hizmetlerindeki tüm süreçleri liman otomasyon sistemi ile kusursuz biçimde gerçekleştirebiliyor. Sadece Türkiye'nin değil, Karadeniz havzasının en önemli limanlarından biri olan Samsunport'un bugünü ve geleceğini, Samsunport Liman İşletme Müdürü Bedir Yıldırım ile konuştuk.

Öncelikle Samsunport'un geçmişi, teknik yeterlilikleri ve sağladığı hizmetlerden söz edebilir miyiz?

TCCD Samsun Limanı'nın 36 yıllık imtiyaz hakkı, bilindiği üzere, 2008 yılında yapılan ihale sonucunda Cey Group tarafından alınmıştı. 31 Mart 2010 tarihinde de yeni kurduğumuz Samsunport Samsun Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.'ne devrini sağladık. Özelleştirme öncesinde de Grup şirketlerimiz ile TCDD Samsun Limanı'nın en büyük müşterilerinden biriydik. TCDD ile yapmış olduğumuz kira sözleşmesi kapsamında liman içerisinde 20 bin ton tutma kapasiteli üç adet siloyu A tipi antrepo olarak işletiyorduk ve bu geçmişimizle limanın ne gibi sorunları olduğunu çok iyi biliyorduk. İki yıllık devir sürecinde de bu sorunları iyi analiz ederek, liman kullanıcılarının taleplerine modern limancılığın gerektirdiği teknik donanıyla hizmet verebilmek için hızlı bir şekilde yatırımlara başladık. Yaklaşık 2,5 yıl gibi kısa bir sürede yaptığımız yatırımlarla gemilerin rıhtımda kalma sürelerini 48 saatten 12 saate çektik ki, bu süre dünya ortalamasının altındadır. Yine bu sürede, kapalı alanda 30-40 bin ton olan stoklama kapasitemizi de 250-300 bin ton seviyelerine çıkardık. Oluşturulan bu kapasite; liman kapalı depo alanının 14 bin metrekareden 50 bin metrekareye çıkarılması, rıhtım ekipmanlarının günün liman teknolojisine uygun olarak yenilenmesi, liman elektrik ve su alt yapısının tamamen



**Samsunport
Liman İşletme Müdürü
Bedir YILDIRIM**

yenilenmesi ile etkin bir pazarlama çabasıyla sağlandı. Bugün itibarıyla limanımızda, işletme iznimiz kapsamında, petrol hariç ikinci sınıf tehlikeli yükler, genel yük, konteyner, yolcu, Ro-Ro, demir yolu ferry gemilerine hizmet veriyoruz. Özellikle 2011 yılından itibaren konteyner taşımacılığına yönelik olarak yaptığımız yatırımlarla Karadeniz'deki Türk limanları içinde en yüksek elleçleme kapasitesine sahip liman haline geldik. Bu yatırımlarla MSC, ARKAS ve CMA&CGM konteyner hatlarına da hizmet verebiliyoruz. Diğer yandan, yaş sebze ve meyve ihracatı ve hububat (buğday, mısır, kepek gibi) ithalatında da sahip olduğumuz elleçleme ve stoklama kapasitemizle Türkiye'nin en önemli limanlarından biri haline geldiğimizi söylemeliyim.

Samsunport, "Türkiye'nin Kuzey Kapısı" olarak da adlandırılıyor. Sizin görüşünüz nedir? Samsunport neden önemli?

Doğru bir tarif olduğunu düşünüyorum. Nitekim son Türkiye-Rusya krizi, iki ülke ekonomilerinin birbiriyle ne kadar etkileşim içinde olduğu

"SAMSUN'U VE SAMSUNPORT'U ÖNEMSIYORUZ"

"Rusya ile ilişkilerin düzelmesi özellikle Samsun'daki operasyonlarımızı olumlu etkileyecektir. Biliyorsunuz iki ülke arasında yaşanan süreçte tüm sektörlerimizde ciddi ihracat kayıpları yaşanmıştı. Dolayısıyla ilişkilerin siyasi zeminde düzelmesi ekonomik ilişkileri de düzelterektedir. Türk Akımı da bizim için çok önemli bir proje. Samsunport da bu projede aktif olarak görev alacaktır. Limanımız ağır tonajlı gemilerin yükleme boşaltmasına uygun durumda, liman hizmetlerimiz ise bu ölçekli bir projeyi rahatlıkla yüklenilecek kapasitededir. Samsunport sadece Rusya'ya odaklanmış bir liman değildir. Kazak buğdayı da Samsun'a gelir, Gürcistan ve Ukrayna buğdayı da. Ayrıca Samsunport bir konteyner limanı olması nedeniyle dünyanın birçok ülke ve bölgesi ile bağlantılı durumdadır."





TERMİNAL SAHASI
445 bin m²

TERMİNAL KAPASİTESİ
250 bin TEU

RO-RO KAPASİTESİ
135 bin kamyon

DEMİR YOLU FERRY
KAPASİTESİ
35 bin vagon

YARD SLOT SAYISI
1.240 TEU

REEFER PRİZ SAYISI
56

TOPLAM RIHTIM
UZUNLUĞU
1.756 metre

RIHTIM DERİNLİKLERİ
-6 metre / -12 metre

RUS RAY AÇIKLIĞINA
SAHİP DEMİR YOLU
FERRY RAMPASI
180 metre

SAHA BÜYÜKLÜKLERİ:
CFS **30 bin m²**

Kapalı Depo **50 bin m²**

Boş Depolama **320 bin m²**

nu, alınan kararların her iki ülke ekonomisinde nasıl derin yaralar oluşturacağını gösterdi. Hal böyle olunca, Rusya ile deniz sınır komşusu olmamız nedeniyle de limanların önemi, dolayısıyla her türlü yüke hizmet verecek altyapıya sahip Samsunport'un önemi ön plana çıkıyor. Bu anlamda, kuzeyden gelen yüklerin kara ile güneyden gelen yüklerin de denizle buluştuğu coğrafi bir konuma sahip olan Samsunport, Rusya ile olan ticaretimizdeki hacimsel güç de dikkate alındığında, "Türkiye'nin Kuzey Kapısı" sıfatını sonuna kadar hak etmektedir.

Samsunport'un hinterlandı için neler söyleyebilirsiniz? Liman, sahip olduğu kapasiteyi aktif olarak değerlendirebiliyor mu?

Ticaretimizin olduğu deniz ve nehir bağlantısı olan her ülkeyi deniz hinterlandımızda sayabiliriz. Bunun yanında limanımızın ulusal demir yolu ağına bağlı olması nedeniyle demir yolunun ulaştığı her noktayı da aynı zamanda bizim hinterlandımız olarak değerlendiriyoruz. Nitekim Samsun-Kavkaz Demiryolu Ferry hattı projesiyle Rusya'dan gelen vagonlar ülkemizin her noktasına gitme imkanına sahip olduğu gibi TCDD demir yolu ağı ve ulusal kara yolu ağı kullanılarak kamyon ve TIR'lar ile getirilen yükler de Samsunport'u kullanıyor. Sahip olduğumuz kapasiteyi aktif olarak kullandığımızı ise net olarak söyleyemiyoruz. Biliyorsunuz Türkiye'de alışkanlık ve korkuları kırmak uzun zaman alıyor. Bunun en güzel örneğini konteyner taşımacılığında yaşıyoruz. Konteyner altyapısı olarak her türlü yatırımı yapmamıza ve liman kullanıcılarının liman ücretlerinde de toplam maliyetler noktasında fark oluşturmayacak tedbirleri almamıza rağmen, firmalar kurulu düzeni bozmamak adına yükün uğrak limanını değiştirmekte zorluk çekiyor.

Cey Group bünyesinde Samsunport ne gibi yatırımlara sahne oldu? Gelecek dönemde yeni yatırımlar olacak mı?

Samsunport'u devir aldığımız 31 Mart 2010 tarihinden itibaren 2-2,5 yıl gibi bir sürede müşteri

LİMAN KONUMU

41°18'00" KUZUY
36°22'00" DOĞU

SAMSUNPORT'UN IMO'YA
UYGUN "ISPS GÜVENLİK
SERTİFİKASI" BULUNUYOR.



memnuniyetine yönelik yatırımlarımızın yüzde 90'ını tamamladık. Bunlar başlıca silo, kapalı depolar, beton açık depolama alanları, yer altı ve yer üstü elektrik ve su altyapısı, elleçleme ekipman ve vinçleri, terminal ekipman ve araçlarıdır. Bu yatırımlarla elleçleme kapasitemizi yıllık 11 milyon 500 bin tona ulaştırdık. Konteynerde de yıllık 250 bin TEU elleçleme imkanına sahibiz. Gelecek dönemlerde de gelişen ticari şartlara göre yatırımlarımız devam edecek. Çünkü Cey Group olarak, yatırımlarımızın bölgenin ihtiyacına cevap verecek yeterlilik ve işlevselliğine önem veriyoruz.

Limn'in Cey Group açısından önemi nedir? Cey Group'un gelecek dönem liman yatırımları açısından Samsunport nasıl bir deneyim sağlıyor?

Cey Group Samsunport'u almadan da ülkemizin hemen hemen büyük her limanında lojistik faaliyetini sürdürüyordu. Bu anlamda, limancılık sektörü Cey Group'un yabancı olduğu bir sektör değil. Diğer yandan Samsunport, yeni liman yatırımları konusunda daha rasyonel kararlar alınmasını sağlayacak bilgiye sahip olunması bakımından elbette önemli bir yatırım ve tecrübedir.

Limnlerin demir yolu bağlantıları neden önemlidir? Bu anlamda Samsunport'un demir yolu bağlantısı eterince verimli kullanılabilir diyebilir miyiz?

Dünyada taşımacılıkta genel eğilim, deniz yolu ve demir yoluna kayıyor. Bu iki taşıma modunun birbiriyle entegre olması, gelen ve giden yüklerin işletme ve yatırım maliyetleri yüksek olan kara



yolunu daha az kullanmasına da neden olacak. Bugün itibarıyla Samsunport, ulusal demir yolu ağını yeteri kadar kullanamıyor. Liman olarak vagonla gelen-giden her yüke her türlü hizmet verilebilmesine rağmen, limana gelen ve giden yüklerin geldiği yerlere bakıldığında demir yolu navlunlarının yüksek olması veya ürünün birkaç kez elleçlemeye tabi tutulacak olması, demir yolunun cazibesini azaltıyor. Ancak demir yollarının serbestleştirilmesiyle, ilgili düzenlemelerin önümüzdeki süreçte olumlu katkı sağlayacağını değerlendiriyorum.

Rusya ile düzelen ilişkiler göz önüne alındığında, Samsunport'un yakın dönem aksiyonlarında nasıl bir artış bekliyorsunuz?

Tekrar gelişen Türkiye-Rusya ilişkileri limanımızı muhakkak ki olumlu etkileyecektir. Özellikle 2016'da aksayan yaş sebze ve meyve ihracatı ve Ro-Ro taşımacılığında bir hareketlilik beklediğimizi söyleyebilirim.

Rusya ticaretimizde Samsunport'un önemi ve işlem hacmi nedir?

İhracat ve ithalatımızın büyük bir kısmı Rusya başta olmak üzere Karadeniz havzası içerisinde gerçekleşiyor. Özellikle narenciye'nin Rusya'da pazara ulaşma süresi diğer limanlardan yapılan taşımalara göre çok kısa süreli. Örnek vermek gerekirse, Akdeniz'den çıkan bir ürün yaklaşık 48 saat içinde Rusya'ya ulaşıyor. Samsunport'un stoklama kapasitesinin sağlamış olduğu avantaj ile Rusya'dan gelen hububatı en kısa yoldan Türkiye'deki alıcılara dağıttığımız gibi Rusya'ya ürünleri de en kısa sürede ulaştırıyoruz.

Samsunport'un Samsun'a ekonomik ve sosyal katkıları nelerdir?

Liman, katma değeri en yüksek sektörlerden biridir. Özellikle konteyner taşımacılığında her geçen gün artan trafik, bölgedeki sanayi hareketliliğine de işaret etmektedir. Sanayici daha önceden İstanbul, İzmir ve Mersin gibi illerdeki limanları kullanarak gerçekleştirdiği ithalat ve ihracatını artık bulunduğu yerden gerçekleştirmeyi tercih ediyor. Bu kolaylık ithalatçı veya ihracatçının hedeflerini yüksek tutmasına imkan tanırken, bu gelişimi sadece Samsun olarak düşünmemeliyiz. Nitekim Samsunport, Samsun ilinin limanı olduğu gibi hinterlandındaki Çorum, Amasya, Ordu, Tokat, Sivas, Yozgat, Çankırı, Konya illerinin de limanı konumundadır. Özellikle ürünlerde hinterlandımız Malatya ve Diyarbakır'a kadar iniyor. Bu anlamda, limanın aktif kullanılması ilde ticari seyahatlerin ve aktivitelerin artması demek olduğundan, iç turizme de önemli katkı sağladığımızı söyleyebiliriz.

Liman işletmeciliğinde insan kaynakları ne kadar önemlidir? Bu kapsamda Samsunport'un insan kaynakları stratejisi ve nitelikli çalışan yeterliliği için neler söyleyebilirsiniz?

İşletmeler nitelikli ve ufku geniş çalışanlarla hedeflerini yüksek tutabilir. Hedefiniz yoksa zaman içinde yok olmaya mahkûmsunuz demektir. Dolayısıyla her kademede tecrübeli elemandan ziyade (tabii ki önemli) ufku geniş, kendini geliştirmeye müsait elemanları istihdam etmenin daha doğru olduğunu düşünüyorum. Ayrıca insan kaynaklarımız, mesleğinde uzman oldukları kadar ilişkili sektörler hakkında da yeterli bilgi ve beceriye sahiptir.

SAMSUNPORT HİZMET AĞI

KONTEYNER HİZMETLERİ

- Konteyner tahliye/ yükleme
- CFS hizmetleri (iç yükleme, iç boşaltma, tam tespit/muayene)
- Konteyner depolama hizmeti
- Reefer konteyner hizmeti
- Konteyner terminal hizmetleri
- Konteyner sabitleme hizmeti (yükün bağlanması/ çözülmesi, konteyner kilitlerinin bağlanması/ çözülmesi)

KARGO HİZMETLERİ

- Proje kargo
- Genel kargo
- Dökme katı (Bulk)
- Dökme sıvı
- Torbalı katı (Dry Bulk)
- Ro-Ro ve yolcu taşımacılığı

DEMİR YOLU TAŞIMA HİZMETLERİ

- Demir yolu taşımacılığı (kargo, konteyner, dökme yük)
- Demir yolu ferry hattı

GEMİ HİZMETLERİ

- Pilotaj
- Römorkaj
- Demir yeri gösterme
- Tatlı su verme
- Yakıt ikmali
- Barınma
- Elektrik

ATIK HİZMETLERİ GÜVENLİK



ENERJİDE YENİ ROTA TÜRK AKIMI





Rus doğal gazını Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşıyacak olan "Türk Akımı Doğalgaz Boru Hattı Projesi" için hükümetler arası anlaşma, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Dr. Berat Albayrak ve Rus Enerji Bakanı Aleksander Novak tarafından imzalandı. İki hattan oluşacak proje, toplam 31,5 milyar metreküp kapasiteye sahip olacak.

İlk kez Aralık 2014'te, Rus doğal gazını Karadeniz'in altından Avrupa'ya taşıyacak Güney Akım Boru Hattı'nın iptal edilmesi üzerine Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin tarafından duyurulan, ancak Türkiye ve Rusya arasında geçtiğimiz yıl süren kriz nedeniyle rafa kaldırılan Türk Akımı Projesi, iki ülke arasındaki buzların erimesi ve ilişkilerin normalleşmesi üzerine hızla yeniden gündeme geldi ve geçtiğimiz Ekim ayında Türk Akımı Projesi resmi olarak imzalandı.

23'üncü Dünya Enerji Kongresi çerçevesinde bir araya gelen Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ve Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin'in himayelerinde Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Dr. Berat Albayrak ve Rus mevkidaşı Aleksander Novak'ın imzaladıkları anlaşma ile Asya-Avrupa güzergahındaki enerji dengeleri yeniden değişecek. Hatırlanacağı üzere, Türk Akımı öncesinde planlanan Güney Akım Boru Hattı, Ukrayna temelli AB-Rusya krizi üzerine iptal edilmiş ve AB'nin enerji talebinde yeni stratejiler konuşulmaya başlanmıştı.

DENİZ ALTINDA 900 KİLOMETRE

AB ile Rusya arasında halen süren kriz ile birlikte, 2019'dan itibaren Avrupa ülkelerine gaz satışında Ukrayna'yı by-pass etme kararı alan Rusya, Avrupa'ya gaz satışındaki hâkimiyetini kaybetmek istemiyor. Türkiye ise orta ve uzun vadede bir doğal gaz ticaret merkezi (hub) konumuna gelmeyi hedefliyor. Uzmanlar, Türk Akımı'nı, bu anlamda Türkiye'nin elini güçlendirecek önemli bir adım olarak bir proje olarak anarken, Türk Akımı ile Rus doğal gazının herhangi bir üçüncü ülkeden transit geçiş yapmayacak olması Türkiye'nin hedefleriyle de örtüşüyor.

Proje yetkililerinin verdiği bilgilere göre, Türk Akımı'nın bir adet kıyı, bir adet açık deniz bölümü olacak. Türk Akımı Doğalgaz Boru Hattı, Rusya'da Anapa yakınlarında denizin içine girecek ve 900 kilometre boyunca Karadeniz'de ilerleyerek, İstanbul'un yaklaşık 100 kilometre batısında yer alan Kıyıköy kasabasının yakınlarında Türkiye'ye ulaşacak. Buradan ayrı bir yeraltı boru hattı, doğal gazı Yunanistan sınırındaki İpsala kasabasının uç noktasına taşıyacak.

19 MİLYON EVİN İHTİYACINI KARŞILAYACAK

Türk Akımı, Rusya'daki dev doğal gaz rezervlerini doğrudan Türkiye'nin doğal gaz dağıtım şebekesine bağlayarak Türkiye ve Güneydoğu Avrupa için güvenilir bir enerji kaynağı yaratması açısından son derece önemli bir proje. Halefi Güney Akım projesine sıcak bakmayan AB'nin Türk Akımı için "şimdilik" olumlu görüşler beyan etmesi de aslında bu projenin AB için de önemine işaret ediyor. Sistemin açık deniz bölümü Gazprom tarafından inşa edilecekken, açık deniz boru hattı sistemi Karadeniz üzerinden geçen birbirine paralel iki adet hattan oluşacak. Her biri 9 ton ağırlığındaki 12 metre uzunluğunda ve 81 santimetre çapında özel üretilmiş dayanıklı çelik borulardan 150 binini birbirine bağlayacak olan projenin ortalama deniz derinliği ise 2 bin 200 metreye ulaşıyor. Maliyetinin 19,5 milyar dolar olacağı öngörülen proje, 2019 yılında her iki hattının da tamamlanmasıyla 31,5 milyar metreküp Rus doğal gazını Türkiye'ye aktaracak. Bu rakam, 19 milyon evin doğal gaz ihtiyacını karşılayacak düzeyde gaz akışı anlamına da geliyor.

Türk Akımı, Rusya'daki dev doğal gaz rezervlerini doğrudan Türkiye'nin doğal gaz dağıtım şebekesine bağlayarak Türkiye ve Güneydoğu Avrupa için güvenilir bir enerji kaynağı yaratacak.





**Projenin Rusya'daki başlangıç noktası
Russkaya Kompresör İstasyonu**

SAMSUNPORT, PROJEYE LOJİSTİK DESTEK VEREBİLİR

Türk Akımı'nda kullanılacak boruların, projeye lojistik destek verecek limanlarda depolanması için fizibilite çalışmaları halen sürerken, deniz dibi etüt çalışmaları konusunda Gazprom'a gerekli izinlerin verildiği de bildiriliyor. Bu çerçevede, Karadeniz'in alt yapı çalışmalarını tamamlamış en önemli limanlarından Samsunport'un da Türk Akımı projesine katılmak için yoğun bir çaba içerisinde olduğunu bildiren Cey Group Yönetim Kurulu Başkanı Ali Avcı, "Türk Akımı bizim için çok önemli bir proje, beklediğimiz de bir proje aslında. Geçtiğimiz yıl proje kapsamında biz de önemli adımlar atmıştık ancak iki ülke arasında yaşanan kriz nedeniyle bizim teklifimiz de onay aşamasında bekletilmişti. Dolayısıyla şimdi yeniden görüşme halindeyiz, umarım olumlu sonuçlanacak ve Samsunport Limanı da bu projede aktif olarak görev alacaktır. Samsunport, bu projeye tamamen hazırlıklı. Limanımız ağır tonajlı gemilerin yükleme boşaltmasına uygun durumda, liman hizmetlerimiz ise bu ölçekli bir projeyi rahatlıkla yüklenilecek kapasitededir" değerlendirmesinde bulunuyor.

PROJE TAMAMLANDIĞINDA BATI HATTI KAPANACAK

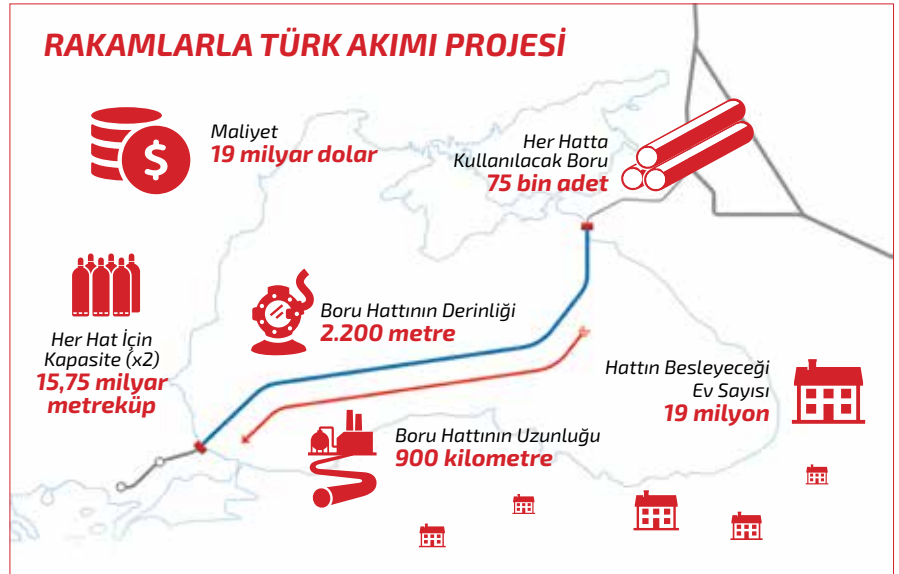
Türk Akımı'nın Karadeniz'de kat edeceği 900 kilometrelik derin deniz geçişi, derinliği açısından da dünyanın sayılı projeleri arasında yer almasını sağlayacak. Derin deniz boru hatlarında, borular gemi ile doğrudan özel bir boru döşeme gemisine taşınıyor; borular bu geminin üzerinde ana düzeneğe kaynak yapılarak birleştiriliyor ve ardından boru

düzeneği suya indirilmeden önce yapılan kaynak test edilip kaplanıyor. Proje başladığında ortalama her gün üç kilometre uzunluğunda boru hattı döşenmesi öngörülürken, bu yöntemle borular yatay olarak birleştirilip deniz tabanına bir S şekli oluşturacak şekilde indirilecek. Deniz tabanına indirilen boruları üzeri ise 5 ila 8 santimetre kalınlığında beton bir örtü ile kaplanacak. Hattın tamamlanmasıyla birlikte Türkiye, Batı Hattı yerine Türk Akımı üzerinden gaz çekecek ve böylece Ukrayna by-pass edilecek. Türk Akımı üzerinden geçecek tüm doğal gazı Türkiye satın alacak ve bu doğrultuda, ileriki tarihlerde belirlenecek bir fiyat politikası üzerinden Türkiye, eğer isterse doğal gazı AB'ye ihraç edebilecek.

TÜRK AKIMI, AB İÇİN DE ÖNEMLİ



Türk Akımı, Rusya'daki dev doğal gaz rezervlerini doğrudan Türkiye'nin doğal gaz dağıtım şebekesine bağlayarak Türkiye ve Güneydoğu Avrupa için güvenilir bir enerji kaynağı yaratması açısından son derece önemli bir proje. Halefi Güney Akım projesine sıcak bakmayan AB'nin Türk Akımı için "şimdilik" olumlu görüşler beyan etmesi de aslında bu projenin AB için de önemine işaret ediyor.



DOĞAL GAZIN DÖRT BORU HATTI



Halen Türkiye'ye doğal gaz taşıyan dört boru hattı var. Bunlar Rusya'nın kontrol ettiği Batı Hattı ve Mavi Akım ile Azerbaycan ve İran hatları. Azerbaycan'dan gelen boru hattının kapasitesi yıllık 6,6 milyar metreküp, İran'dan gelen ise 10 milyar metreküp. Rusya'nın kontrolündeki Batı Hattı 14 milyar metreküp, Mavi Akım ise 16 milyar metreküp kapasiteye sahip ve tüm bu boru hatları, ortalama olarak yüksek kapasiteyle çalışıyor.

Hatırlanacağı üzere Türk Akımı projesini ilk olarak Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin 2 Aralık 2014 tarihindeki Türkiye ziyaretinde duyurmuş ve Rus doğal gazını Bulgaristan üzerinden Avrupa'ya ulaştıracak Güney Akım Projesi'nden vazgeçtiklerini, yerine Türkiye üzerinden Avrupa'ya doğal gaz taşıyacak yeni bir hat inşa edileceğini söylemişti. Türkiye, halen Almanya'dan sonra Gazprom'un, dolayısıyla Rusya'nın en büyük ikinci doğal gaz alıcısı durumunda. Gazprom'dan 2014'te 27,4 milyar metreküp doğal gaz alan Türkiye, 2015'te bu rakamı 30 milyar metreküpe çıkardı. Türkiye, Mavi Akım ve Ukrayna üzerinden gelen Batı Hattı'ndan alım yaparken, Türk Akımı'nın devreye girmesinin ardından Batı Hattı'ndan alım da sonlandırılacak.

ENERJİ TALEBİNDE DÜNYA İKİNCİSİYİZ

Türkiye olarak enerjide çok farklı senaryolara hazırlıklı olmak gerektiğini belirten Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Dr. Berat Albayrak, "Rusya ile yaşanan kriz bize çok farklı şeyler öğretti. Bu çerçevede enerji politikalarımızı somut bir şekilde güncelledik. Bizim enerjiye ihtiyacımız çok önemli" değerlendirmesinde bulunurken, Türk Akımı'nın ikinci hattının Avrupa piyasasının akıbetiyle ilişkili bir husus olduğunun, toplamda ise Türk Akımı'nın özellikle Türkiye'nin Batı Hattı özelinde yaşanabilecek krizleri elimine etmek için önemli bir proje olduğunun altını çizdi. Türk Akımı'nın inşaatına 2017 itibarıyla başlanacağını da dile getiren Bakan Albayrak, projenin iki hattının da 2019'a yetişmesi konusunda bir gecikme öngörmediklerini vurguladı.

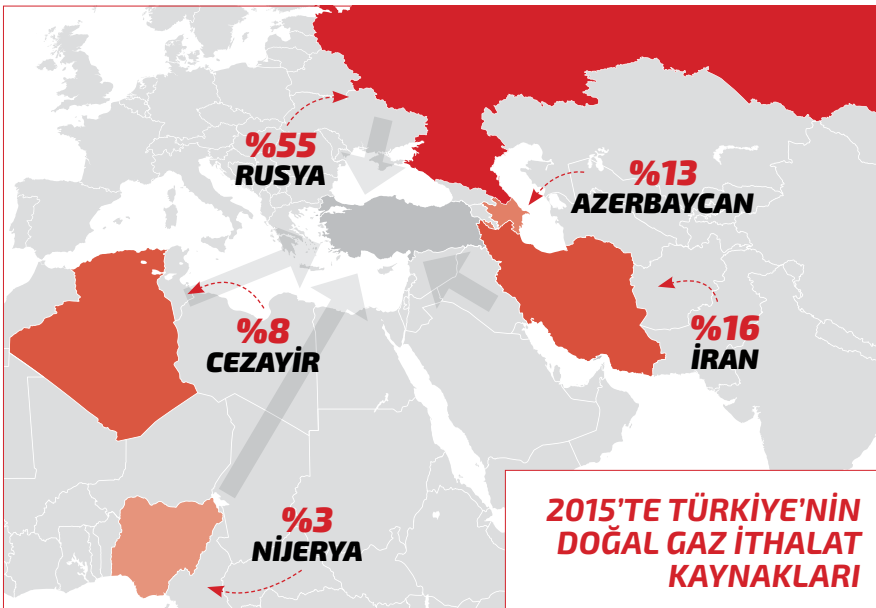
Türkiye'nin Rusya ile geçen yıl süren kriz öncesinde Türk Akımı'nda belli bir mesafe kat ettiğini ancak iki ülke arasında yaşanan kriz ile projede 7-8 aylık bir kesinti yaşandığını ifade eden Bakan Albayrak, "Son günlerdeki yakınlaşmayla projede mutabaka-



ta vardık. Türkiye üzerinden Avrupa'ya doğal gaz gönderilmesi Avrupa piyasasıyla ilgili. Attığımız imzalar Türkiye için kazan kazan olmuştur. Enerji politikalarıyla ilgili önceliklerimizi çok somut bir şekilde güncelledik. Türkiye, bölgenin en büyük enerji tüketen ülkelerinden bir tanesi, Avrupa'yı kattığınızda özellikle doğal gazda Almanya'dan sonra ikinci sırada. Türkiye, enerji büyümesini ekonomik büyümesiyle eş zamanlı ve eş güdümlü yürüten ve bu çerçevede enerji talebi açısından baktığımızda da dünyada Çin'den sonra ikinci büyük ülke. Bizim enerji ihtiyacımız bu anlamda hayatiyet addediyor. Onun için Türkiye gibi dışarıdaki enerji kaynaklarına bağlı bir ülke için çok farklı senaryolara hazırlıklı olmak lazım" yorumunda bulundu.

2017'DE BAŞLAYACAK İKİ YILDA TAMAMLANACAK

Projeyi değerlendiren Rusya Enerji Bakanı Aleksander Novak ise Türk Akımı anlaşmasının, Moskova ve Ankara için bağlayıcı niteliğe sahip olduğunun altını çizdi ve "Anlaşma, eşi benzeri görülmemiş derecede kısa süre içinde hazırlandı. 9 Ağustos'ta St. Petersburg'da yapılan liderler zirvesinde projeye geri dönüş yapılması ve hükümetler arası anlaşmanın ivedilikle hazırlanması talimatı verildi. Türk ve Rus bakanlıkları ile Gazprom ve BOTAŞ çok aktif bir çalışma yürüttü. Türk meslektaşlarımızın sonuca ulaşılması için yapıcı bir yaklaşım içinde olduklarını belirtmek istiyorum" dedi. Türk Akımı projesinde ilk olarak etüt çalışmaları yapılacağını, teknik-ekonomik zeminler ile proje-bütçe belgelerinin hazırlanacağını söyleyen Novak, bunların ardından 2017 yılında inşaat çalışmalarının başlayacağını belirtti ve Türk Akımı ile ilgili tüm izinlerin alındığını altını çizdi.





TÜRK-RUS İLİŞKİLERİNE DE KATKI SAĞLAYACAK

Bilindiği üzere Rusya, enerjide neredeyse tamamen dışa bağımlı olan Türkiye'nin ithal ettiği doğal gazın yüzde 55'ini karşılıyor. İran yüzde 16 ile ikinci, Azerbaycan ise yüzde 13 ile üçüncü sırada yer alırken, Cezayir ve Nijerya sırasıyla yüzde 8 ve yüzde 3'lük paya sahip bulunuyor. Bu noktada, Moskova Devlet Üniversitesi Öğretim Görevlisi ve Rusya Uzmanı Dr. Kerim Has, Rusya'nın Türkiye'ye ithal edeceği doğal gazı daha da artıracak yeni bir boru hattına gerek olup olmadığının tartışılabileceğini dile getiriyor. Has aynı zamanda gelecekte daha fazla enerji ihtiyacı duyacak Türkiye'nin, aynı zamanda uluslararası enerji hatları geçiş ülkesi olmaya aday olduğunun da unutulmaması gerektiğini ifade ediyor.

Halen Türkiye'ye doğal gaz taşıyan dört boru hattı var. Bunlar Rusya'nın kontrol ettiği Batı Hattı ve Mavi Akım ile Azerbaycan ve İran hatları. Azerbaycan'dan gelen boru hattının kapasitesi yıllık 6,6 milyar metreküp, İran'dan gelen ise 10 milyar metreküp. Rusya'nın kontrolündeki Batı Hattı 14 milyar metreküp, Mavi Akım ise 16 milyar metreküp kapasiteye sahip ve tüm bu boru hatları, ortalama olarak yüksek kapasiteyle çalışıyor.

Dr. Has, Türk Akımı'nın inşası ile Batı Hattı'ndan Türkiye'ye sevk edilen gazın akışı sonlandırılıp, bu hattan alınan aynı miktardaki gaz Türk Akımı'nın ilk hattı üzerinden Türkiye pazarına doğrudan ulaştırılacağını, böylelikle Türkiye'nin, Rusya'dan aldığı gazın tamamını doğrudan Rusya'dan ve Karadeniz üzerinden alacağını vurguluyor. Has, "Bu durum, transit ülkeler ile Moskova kaynaklı siyasi riskleri minimize etme imkânına kavuşan Türkiye'nin enerji arz güvenliğinin -Rusya ile ikili ilişkilerde ciddi bir kriz yaşanmadığı sürece- pekişmesini de



DÜNYANIN SAYILI DERİN DENİZ BORU HATTI PROJELERİ

PROJE	DERİNLİK (METRE)	BORU ÇAPI (CM)
FRANPIPE, KUZAY DENİZİ	70	110
KUZAY AKIM, BALTİK DENİZİ	210	122
LANGLED, KUZAY DENİZİ	360	112
MAĞRİP-AVRUPA, AKDENİZ	400	56
TRANS-AKDENİZ, AKDENİZ	610	59
YEŞİL AKIM, AKDENİZ	1.150	81
MAVİ AKIM, KARADENİZ	2.150	61
MEDGAZ, AKDENİZ	2.160	61
TÜRK AKIMI, KARADENİZ	2.200	81
PERDIDO NORTE, MEKSİKA KÖRFEZİ	2.530	46

sağlayacak. Batı Hattı'ndaki 14 milyar metreküpün Türk Akımı'yla 15,75 milyar metreküpe çıkarılması haricinde Rusya'dan alınan gazın miktarında ciddi bir artış yaşanmadığı takdirde ise Türk Akımı'yla Türkiye'nin Rusya'ya enerjideki bağımlılığının artacağını ifade etmek çok gerçekçi bir yaklaşım değil. Bununla birlikte, Türk Akımı transit ücretleri ortadan kaldıracığı için Türkiye'nin Rusya'dan aldığı doğal gazın fiyatında orta vadede kısmi bir düşüş yaşanması da beklenebilir" diyor.



12 metre uzunluğunda ve 81,3 santimetre çapındaki borular, projeye özel bir teknikle hazırlanacak. Çatlamaya karşı iç kısımda epoksi kaplamanın bulunacağı, duvar çapı 3,9 santimetre olan çelik boruların dış yüzeyleri ise paslanmaya karşı üç katlı polipropilen dış kaplama ile kaplanacak. Deniz tabanına yerleştirilen boruların üstleri de ek dayanıklılık için 5 ila 8 santimetre kalınlığında beton ile örtülecek.

EKONOMİDE GÜÇLÜ ORTAK RUŞYA

Türkiye ve Rusya arasında 2015'te kopma noktasına gelen ilişkiler geçen Ağustos ayında yeniden rayına oturdu. İki ülke arasında siyasi arenada düzenlenen ilişkilerin, ekonomik anlamda her iki ülkeye sıçrama yaşatacağı öngörülmürken, lojistik sektörü de bu hamleden pozitif yönde etkilenecek.



Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ve Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin'in, 2016'nın Ağustos ayı başında bir araya gelerek iki ülke arasında bir yıldır süren gerginliği sonlandırmasıyla, ekonomik ilişkilerde de büyük bir beklenti oluştu. 15 Temmuz'daki darbe girişiminin ardından Cumhurbaşkanı Erdoğan ilk yurt dışı ziyaretini Rusya'ya gerçekleştirdi ve St. Petersburg'da Putin ile görüştü. Bu görüşme iki ülke arasındaki buzları eritmekle kalmadı, aynı zamanda 2019'a kadar sürecek bir orta vadeli bir program üzerinde anlaşmaya varılmasını da sağladı. Hemen ardından geçtiğimiz yıl Ekim ayında Türk Akımı Projesi'nin imzalanmasıyla iki ülke arasındaki ilişkiler, 2015 yılına göre oldukça farklı ve şaşırtıcı bir boyuta taşındı.

İLİŞKİLERDEKİ KISITLAMALAR KALDIRILYOR

Türkiye ile Rusya arasındaki ilişkiler 2015 yılının Kasım ayında sınırı ihlal eden bir Rus jetinin düşürülmesinin ardından gerilmişti. Rusya, başta ekonomi ve dış ticaret olmak üzere birçok konuda Türkiye'ye yaptırım uygulama kararı almıştı. Ülkeler arasındaki dış ticarete müteahhitlik, yaş meyve ve sebze, enerji ve turizm ön plana çıkan sektörler olurken, yaşanan gerginlikten haliyle en fazla bu sektörler etkilenmişti.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre iki ülke arasındaki dış ticaret hacmi 2016 yılı altı aylık döneminde, geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 35 azalarak 13 milyar dolardan 8,5 milyar dolara geriledi. Bu dönemde sadece dış ticaret değil, turizm sektöründe de büyük olumsuzluklar yaşandı. Türkiye'yi ziyaret eden Rus turist sayısı da yüzde 87,4 düşüşle yaklaşık 1 milyon 455 bine düştü. Rus

turist sayısındaki bu keskin düşüş, birçok turizm tesisinin kapanmasına da neden oldu.

Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın Rusya ile buzları eritmesini önemli bir stratejik adım olarak değerlendiren uzmanlar, özellikle ekonomik iş birliklerinin yeniden kurulacak olmasının önemli olduğunu dikkat çekiyor. Tüm bu sıcak ve pozitif gelişmelerin, her iki ülke iş dünyası tarafından memnuniyetle karşılandığını da söylemek gerekiyor.

DÜNYANIN EN GÜÇLÜ EKONOMİLERİNDEN BİRİ

Dünyanın en güçlü ekonomilerinden biri olan Rusya ekonomisi, özellikle Ukrayna krizinin ardından durgunlaşma eğilimine girmiş, düşük seyreden petrol fiyatları ise Rus ekonomisindeki kırılganlığı artırmıştı. Rusya, petrol ve doğal gaz rezervleri dolayısıyla büyük ölçüde enerji ihracatına dayalı bir ekonomik sisteme sahip. Bu durum Rusya ekonomisinin kırılganlığını artıran en önemli faktör olarak karşımıza çıkıyor. Son yıllarda enerji fiyatlarında yaşanan düşüşlerden en fazla etkilenen ülkelerin başında gelen Rusya'da ekonomik anlamda ciddi sıkıntılar yaşanıyor. Gerek siyasi gerekse de ekonomik belirsizlikler Rusya'nın dış yatırımlarını da etkilemiş görünüyor. 2014 yılında 22 milyar dolarlık doğrudan dış yatırım alan Rusya ekonomisi, 2015 yılında sadece 4,8 milyar dolarlık doğrudan yabancı yatırım çekebildi. Krizin zirve yaptığı 2009 yılında bile 36,6 milyar dolarlık doğrudan yabancı sermaye girişinin yaşandığı Rusya'da bu denli büyük bir düşüş, ülke ekonomisini sıkıntıya sokan sebeplerin en önemlilerinden biri olarak değerlendiriliyor.

2015 yılı rakamlarına göre 3,7 trilyon dolarlık bir ekonomik hacme sahip olan Rusya, yaşanan kriz süresince yüzde 4 daralsa da 146,5 milyonluk nüfusu ve inanılmaz boyutlardaki doğal kaynakları ile halen dünyanın en güçlü ekonomilerinden biri olmayı sürdürüyor.

TÜRKİYE-RUSYA TİCARETİ YÜZDE 35 DARALDI

Türkiye ile Rusya arasında ekonomik ilişkilerin temelini ağırlıklı olarak enerji sektörü kaplıyor. Türkiye'nin enerji de dışa bağımlılığı, özellikle Rusya'nın enerji pastasındaki payı da düşünüldüğünde ikili ilişkilerin nasıl şekillendiğini ortaya koyuyor. Uçak krizi, Kırım ve Suriye gibi siyasi sorunlar, Türkiye-Rusya dış ekonomik ilişkilerine de fazlasıyla yansıyor. 2015 yılı itibarıyla Rusya Türkiye'nin ihracatında ikinci, ithalatında ise üçüncü sırada yer alıyor. Türkiye'nin üçüncü büyük ticaret ortağı olan Rusya'ya ihracatımız 2015 yılında, bir önceki yıla göre yüzde 39,6 azalarak 3,591 milyar dolara gerilerken, ithalatımızda yüzde 19,3 oranında düşüş yaşayarak 20,4 milyar dolar olarak gerçekleşiyor. Türkiye, Rusya'nın altıncı büyük ticaret ortağı ola-



M. BERZAN AVCI

CEY GROUP
YÖNETİM KURULU
BAŞKAN VEKİLİ

"İLİŞKİLERİN DÜZELMESİ SAMSUN'A YARAYACAK"

"Rusya ile ilişkilerin düzelmesi özellikle Samsun'daki operasyonlarımızı olumlu etkileyecektir. Benzer şekilde Mersin için de bu beklentimizi dile getirebiliriz. Özellikle yaş meyve sebze lojistiğinde artış bekliyoruz. Biliyorsunuz iki ülke arasında yaşanan süreçte tüm sektörlerimizde ciddi ihracat kayıpları yaşanmıştı. Özellikle Ro-Ro lojistiğinde yüzde 85 daralma yaşanmıştı. Dolayısıyla ilişkilerin siyasi zeminde düzelmesi ekonomik ilişkilerde düzellecektir."

Dünya Bankası tarafından açıklanan İş Yapma Kolaylığı 2017 (Doing Business 2017) raporuna göre, Rusya 190 ülke arasında iş yapma kolaylığı açısından 40'inci sırada yer alıyor.



RUSYA'NIN İHRACAT PARTNERLERİ

Hollanda:
40,2 MİLYAR \$
Pay: %11.9

Çin:
28,3 MİLYAR \$
Pay: %8.3

İtalya:
16,2 MİLYAR \$
Pay: %6.5

Almanya:
15,9 MİLYAR \$
Pay: %7.4

Türkiye:
11,7 MİLYAR \$
Pay: %5.6

Kaynak: TradeMap

rak, tarım başta olmak üzere inşaat ve makine sektörleriyle dış ticarete denge yakalamaya çalışıyor. 2015 yılında Rus ekonomisinin yaklaşık yüzde 4 civarında daralması ikili ticaretteki gerilemenin en önemli nedenini oluştururken, uçak krizi sonrasında Rusya'nın Türkiye'ye uyguladığı ekonomik tedbirler de ilişkilerin gerilmesini sağladı. Türk tarım ürünlerine ithalat yasağı konması, Türk mallarının gümrüklerde olağandışı kontrollere tabi tutulması, Türk vatandaşlarının istihdam edilmelerine kısıtlama getirilmesi, Rus turizm şirketlerinin aldığı kararlar ve seyahat yasağı, 1 Ocak 2016 tarihinden itibaren vize muafiyet anlaşmasının tek taraflı olarak askıya alınması dış ticaretin daha da daralmasına neden oldu. Bu çerçevede, 2016 yılının ilk altı ayında Rusya'ya ihracatımız bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 59,8, bu ülkeden ithalatımız ise yüzde 30,3 gerilerken, toplam ticaret hacmimiz yaklaşık yüzde 35 oranında düştü.

KOBİLERİN PAYI DÜŞÜK

Doğal kaynaklarının zenginliği ve nüfus büyüklüğü ile Rusya, büyük bir ekonomik güce sahip dünyadaki belli başlı ülkelerden biri konumunda bulunuyor. Rusya'nın sahip olduğu zengin doğal kaynak rezervleri ülke için büyük bir şans olmakla beraber, ülke ekonomisi açısından sorunları da beraberinde getiriyor. Son 10 yılda, yüksek düzeyde seyreden petrol fiyatları, ülke ekonomisindeki büyümenin itici gücüydü. Ancak enerji fiyatlarındaki düşüşler, ekonomisi büyük bir oranda petrol ve doğal gaz ihracatından elde ettiği gelirlere bağlı olan Rusya için dezavantaj da oluşturmaya başladı. Sanayi

Moskova



sektörü de ağırlıklı olarak enerji sektörünün yarattığı ivme ile hareket eden Rusya'da, yakıt, enerji ve metalürji üretimi toplam sanayi üretiminin yüzde 35'ten fazlasını oluşturdu. Bununla birlikte elektrik ve gıda üretiminin sanayi üretimdeki payı da yüzde 25 seviyelerinde gerçekleşti.

Rusya'da enerji ve sanayi sektöründe büyük ölçekli firmaların hakimiyeti, ekonomilerin lokomotifi olan küçük ve orta ölçekli işletmelerin yani KOBİ'lerin etkinliğini azalttı. Gelişmiş ekonomilerde yüzde 50 seviyelerinde seyreden KOBİ'lerin GSYİH'den aldığı pay, Rusya'da yüzde 15'lerin altında kalmasını sağladı. KOBİ'lerin, Rusya ekonomisine katkısının düşük oranda seyretmesinde, yoğun vergi uygulamaları ve karmaşık hukuki düzenlemeler de etkili oldu.

TÜRKİYE-RUSYA İLİŞKİLERİNDE YENİ DÖNEM

- Üst düzey iş birliği konseyi yeniden canlandırılacak
- Charter uçuşları başlayacak
- Tarım ürünleri dâhil ikili ticareti kısıtlayan yasaklar kaldırılacak
- Türk müteşebbislere yönelik yasaklar kaldırılacak
- Vizesiz rejimi tam teşekküllü olarak tekrar yürürlüğe koymak için peyderpey ve müştereken adımlar atılacak
- Akkuyu'ya stratejik yatırım statüsü verilecek ve proje hızlandırılacak
- Türk-Rus ortak yatırım fonu kurulacak
- Savunma sanayisinde iş birliği artırılacak
- Türkiye-Rusya-Azerbaycan üçlü zirvesi mekanizması kurulacak
- Ankara-Moskova hattı bir güven ve dostluk hattı haline getirilecek
- Türk Akımı projesi hızlı biçimde hayata geçirilecek





TARIMSAL ÜRETİM YAVAŞ BÜYÜYOR

Ülkenin kuzey bölgelerindeki toprak yapısı tahıl ve benzeri diğer ürünler üretimi için elverişli olmadığından tarımsal üretim, Rusya'nın güney bölgeleri ile batı Sibirya'da gerçekleştiriliyor. Ülkenin kuzeyinde ise hayvancılık sektörüne ağırlık veriliyor. Rusya'da tarım sektörünün gelişmemesinin nedenlerine bakıldığında, ülkenin tarım için elverişli olmayan coğrafi koşulları ön plana çıkıyor. Üç yılda bir hüküm süren kuraklık, toprakların yalnızca üçte birini tarım için kullanılabilir kılarken, ülke topraklarının neredeyse yarısı ormanlık arazilerden oluşuyor. Bu nedenle tarımsal üretimden çok, kereste en önemli ihrac kalemlerinden biri. 75 milyar metreküplük Rus kereste stoku, dünya rezervlerinin dörtte birini oluşturuyor.



TÜRKİYE-RUSYA DIŞ TİCARETİ (MİLYON DOLAR)

YILLAR	İHRACAT	İTHALAT	DENGE	HACİM
2008	6.483	31.364	24.881	37.847
2009	3.202	19.450	16.248	22.652
2010	4.632	21.592	16.960	26.224
2011	5.993	23.953	17.960	29.946
2012	6.683	26.620	19.937	33.303
2013	6.967	25.064	19.097	32.031
2014	5.943	25.289	19.346	31.232
2015	3.588	20.402	16.814	23.990
2016	619,2	6.285	-5.666	6.904

DOĞAL KAYNAKLARI ÇOK ZENGİN

Rusya, asıl ekonomik gücünü olağanüstü zenginlikteki doğal kaynak rezervlerinden almaya da devam ediyor. Pek çok maden ve mineralde ülke, dünyanın en önemli üreticisi ve ihracatçısı konumunda bulunuyor. Dünya petrol üretiminin yaklaşık yüzde 11'ini, doğal gaz üretiminin dörtte birini, nikel ve kobalt üretiminin ise beşte birini gerçekleştiren Rusya, aynı zamanda önemli bir kömür, demir cevheri, demir dışı metaller, altın, platin ve elmas üreticisi. Bu noktada pek çok Rus şirket üretimleriyle ön plana çıkarken, büyük elmas üreticisi Almazy Rossii-Sakha dünya üretiminin dörtte birini, Norilsk Nickel de dünya nikel üretiminin üçte birini ve platin üretiminin yüzde 40'ını gerçekleştiriyor.

TÜRKİYE-RUSYA TİCARETİNİN GELECEĞİ

Ekonomi Bakanlığı'nın yayımladığı analizlere göre Rusya'nın ithalatında tüketim mallarının ağırlığı devam ettiği sürece, Türk menşeli tüketim mallarına bu pazarda her zaman ihtiyaç duyulacak. Türk menşeli ürünler Rusya pazarında fiyat ve kalite olarak rakiplerine göre birkaç adım önde yer alırken, ülkemizin coğrafi konumu da rekabette firmalarımıza avantajlar sağlıyor. Ekonomi Bakanlığı, özellikle otomotiv ve otomotiv yan sanayi, bilgisayar donanım ve yazılımları, kozmetik ve kişisel bakım ürünleri, inşaat malzemeleri, ev tekstili, iş ve maden makineleri, tıbbi malzeme ve ekipmanlar, ilaç, tekstil ve hazır giyim, deri ve kürklü giyim, ayakkabı, yaş meyve-sebze, gıda sanayi ürünleri gibi sektörlerde potansiyel bulunduğu bilgisini paylaşıyor. Rusya pazarında başarı sağlamak için pazara uzun vadeli bir bakış açısına sahip olunması, ülkede ofis, depo, mağaza kurmak suretiyle bir dağıtım ağı oluşturulmasını öneren analize göre, ülke koşullarına hâkim, vasıflı yerel personel istihdam edilmesi gerekliliklerinin altı çiziliyor.



TUNÇAY ÖZİLHAN

DEİK TÜRKİYE-RUSYA
İŞ KONSEYİ BAŞKANI

"100 MİLYAR DOLAR HEDEFİ 2019'DA ULAŞIRIZ"

"İki ülke arasındaki ticaret hacminde önemli bir düşüş yaşadık. İlk altı aylık rakamlarda da bunun etkileri görülüyor. İki ülke arasındaki ilişkiler eski günlerine dönerken çok önemli kararlar da alınıyor ama, bu kararların uygulamaya geçmesi yılsonunu bulur. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın ifade ettiği 100 milyar dolarlık ihracat hedefinin gerçekleşmesi için zaman gerekli. Önemli olan, her iki ülkede hem bürokratlar, hem siyasetçiler hem de iş insanlarının bu konuda odaklanmalarını artırmalarıdır. 100 milyar dolarlık ihracat hedefine 2019'da ulaşabiliriz. Dileğimiz bu trendin artarak devam etmesi, çünkü iki ülkenin de önemli potansiyeli var."



KUZEY YILDIZI SAMSUN

Kara, deniz, hava ve demir yolu ulaşımına sahip sayılı kentlerimizden biri olan Samsun, bulunduğu bölgenin lojistik merkezi konumunda. Enerji koridorlarına yakınlığının yanı sıra Samsun, tarihsel birikimi, tarım ve sanayi potansiyeli, genç ve nitelikli insan kaynağı yapısıyla Anadolu'nun Karadeniz üzerinden dünyaya açılan kapısı olarak gösteriliyor.



Orta Karadeniz'in merkezinde yer alan Samsun, Türkiye ekonomisinin son yıllarda gösterdiği performansla birlikte sahip olduğu iş gücü, coğrafi konumu ve yüzyıllardan beri ticaret, sanayi ve ulaştırma konusunda edindiği bilgi birikimi ile ulusal ve uluslararası yatırımlar için önemli bir cazibe merkezi haline geldi. Türkiye'nin Karadeniz'e açılan kapısı konumunda olan Samsun, bugün ve gelecekte lojistik, sağlık hizmetleri, gıda, tarım ve turizm başta olmak üzere pek çok alanda bütün yatırımcılara elverişli imkânlar sunarak, cazip bir yatırım ortamı sağlayacak potansiyele sahip. Gelişmiş altyapısı, deniz, kara ve hava yolu bağlantıları ile bölgenin lojistik merkezi olan Samsun, yatırım alanları ve kalifiye iş gücü potansiyeli ile halen Orta Karadeniz Bölgesi'nin en büyük şehri ve en önemli yatırım merkezi. Kültür, turizm ve sanat anlamında da hızlı bir gelişim grafiği çizen şehir, üretim ve ticaret konusunda var olan dinamizmi, değişen şartlara uyum yeteneği ile yerli ve yabancı yatırımcılar için cazibesini her geçen gün daha da artırıyor.

Tarihçiler tarafından Karadeniz'in Mezopotamya'sı olarak da adlandırılan Samsun, çağlar boyunca insan yerleşimine sahne olmuş, coğrafi özellikleriyle önemli bir ticaret merkezi olma konumunu çağlar boyunca sürdürmüş bir kent. Karadeniz'in en önemli limanı olmasının yanı sıra Kızılırmak ve Yeşilirmak vadileri ile Bafra ve Çarşamba ovaları arasında yer almasıyla önemli ve bereketli topraklara sahip olan Samsun, aynı zamanda bir doğa cenneti. Bu değerleriyle 14 ayrı medeniyete yaşam sunan Samsun, ticaret ve kültür merkezi olarak, "Kuzey Yıldızı" sıfatıyla gelecekte de parlamaya devam edeceği benziyor.

DÜNYA STANDARTLARINDA BİR ŞEHİR

Ticari ve ekonomik üretim gücünün yanı sıra Samsun, günümüzde ulaşım sorunlarını çözmüş, çevre projelerini tamamlamış, yeşil alanları, çocuk oyun alanları, sağlık ve spor tesisleri, eğitime dönük yatırım ve projeleri, sosyal sorumluluk çalışmaları ile dünya standartlarını yakalamış bir şehir. Sosyal alandaki hayatını da geliştiren Samsun, diğer şehir ve ülkelerdeki insanların gelip görmek, gezmek isteyeceği donatılara sahip, turizm alt yapısını hızla tamamlayan sosyal ve kültürel yaşam alanlarıyla da her milletten ziyaretçiyi çekmeye devam ediyor.

SANAYİ SEKTÖRLERİ YÜKSELİŞTE

Samsun, ekonomisi ve nüfusu ile Karadeniz Bölgesi'nin halen en büyük kenti olma özelliğini taşıyor. Şehrin ekonomisinde sanayi ve hizmet sektörlerinin payları artarken, tarım sektörünün payı ise azalıyor. Bafra ve Çarşamba ovalarında yetiştirilen ürünler öncelikle bölge ihtiyacını gidermekle birlikte, yurdun dört bir yanına da pazarlanırken, tarım

ürünlerinin ihracat imkânları şehrin ekonomisine ciddi katkı sağlayacak potansiyele sahip. Diğer yandan Samsun'da yapılan hayvancılık ise ailelerin kendisini geçindirmesine yönelik olmakla birlikte gelişmeye müsait ve yatırım yapılabilir bir alan olarak öne çıkıyor.

Samsun'un da içinde yer aldığı TR83 bölgesinde tarım sektörlerinin gayri safi katma değer payı 2004 yılında yüzde 22,7 iken 2011 yılında bu rakamın yüzde 18,5'e gerilediği, sanayi sektörünün payının ise 2004 yılında yüzde 19,7 iken, 2011 yılında yüzde 21,8'e yükseldiği görülüyor. Bu doğrultuda, Samsun'da üretilen ürünlerin en önemlileri sigara, kütük ve inşaat demiri, bakır, gübre, çimento, yedek parça, dükdil boru, vana ve pompalar, un ve yem, ilaç, tıbbi ve cerrahi aletler, mobilya, şekerleme, hazır giyim, trikotaj, temizlik maddeleri, makine, lastik ve plastik eşyalar olarak sıralanıyor. Kent, bölgesel ekonomik potansiyeli, insan kaynakları ve geçmişten gelen fuarcılık geleneği ile ulusal ve uluslararası fuar ve kongre merkezi olarak da gelişimini sürdürüyor.

Diğer yandan, turizmin Samsun ekonomisindeki payı az olmakla birlikte, il merkezinde olduğu gibi ilçe ve köylerde de gezip görülmeye değer çok sayıda tarihi ve turistik yerler mevcut. Ayvacık'ta su sporları, Lâdik'te kış sporları, Havza'da kaplıca turizmi, Vezirköprü'de kültür turizmi ön plana çıkıyor. Yaz aylarında denizden ve kumdan yararlanılabildiği gibi kış aylarında da av turizmi yapılabiliyor. Son yıllarda artan yatırımlarla birlikte Samsun, tıbbi ve cerrahi el alet imalatı konusunda sadece Türkiye'de değil, dünya çapında önemli bir merkez olarak göz kamaştırıyor.

DÜNYAYA AÇILAN KAPI

Şehirde kamuya ait sanayi tesisleriyle başlayan sanayileşme süreci, 1980 sonrası dönemde organize sanayi bölgelerinin kurulması ve özel sektör yatırımlarıyla devam ediyor. Halen Samsun Merkez

Samsun, Karadeniz Bölgesi'nde birçok medeniyete ev sahipliği yapmış önemli bir yerleşim bölgesi ve topraklarında 6 bin yıllık bir tarihi barındırıyor.



NEDEN SAMSUN?

- Ayrıcalıklı coğrafi ve stratejik konum
- Gelişmiş ulaşım altyapısı
- Büyük ve dinamik pazar
- Rekabetçi ve kârlı bir bölge
- Genç ve nitelikli insan kaynağı
- Uygun maliyetler ve cazip teşvik olanakları
- Yeniliklere açık bir yatırım ortamı
- Yaşanabilir, modern şehir standardı
- Gelişimini sürdüren hizmet sektörü
- Bilgi, teknoloji ve yeniliklere açık yapı





İBRAHİM ŞAHİN
SAMSUN VALİSİ

“SAMSUN’UN EKONOMİK POTANSİYELİ YÜKSEK”

“Rusya ile düzelen ilişkilerin ardından Samsun, ekonomik anlamda potansiyelini gözler önüne sererken, diğer taraftan Samsunport limanı da sahip olduğu geniş hinterland ile Samsun’un ekonomik yükselişinde önemli bir rol oynayacak. Günümüzde bir ürünün üreticiden tüketiciye ulaştırılması ürünün nihai fiyatı içerisinde önemli bir paya sahiptir. Bu nedenle deniz taşımacılığı ve lojistik faaliyetlerin etkinliği doğrudan rekabet avantajı yaratır. Bu nedenle Samsunport, sunduğu hizmet ve kalite yaklaşımıyla değer zinciri içerisinde önemli bir yerde bulunuyor. Diğer yandan liman, modern işletmecilik örneği olarak lojistik sektöründe yer alan işletmelere model oluyor ve bu alandaki yeniliklerin yayılmasına katkı sunmaya devam ediyor. Samsunport sahip olduğu demir yolu bağlantısıyla da rekabette öne çıkacak, Rusya ile düzelen ilişkiler Samsunport’tan gerçekleşen dış ticareti artıracak.”

OSB, Samsun Gıda İhtisas OSB, Kavak OSB, Bafra OSB ve Havza İhtisas OSB olmak üzere toplam beş organize sanayi bölgesine ev sahipliği yapan kent, 2014’te 137 ülkeye toplam 466 milyon dolar ihracat gerçekleştirdi. Bu rakamla Türkiye’deki iller sıralamasında 24’üncü sırada yer alan Samsun, ihracatının büyük bir kısmını ise Samsunport üzerinden yapıyor.

Samsun’un ihracatı fasıllar itibarıyla incelendiğinde yüzde 13,3’ünün değirmencilik ürünleri, malt, nişasta, inülin, buğday gluteni, yüzde 11,6’sının balıklar, kabuklu hayvanlar, yumuşakçalar ve suda yaşayan diğer omurgasız hayvanlar, yüzde 11,4’ünün demir veya çelikten eşya, yüzde 10,5’inin elektrikli makine ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları ile aksam ve parçaları, yüzde 9,8’inin motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları, bunların aksam, parça, aksesuarı, yüzde 8,7’sinin kazanlar, makineler, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler, bunların aksam ve parçaları, yüzde 5,6’sının yenilen meyveler ve yenilen sert kabuklu meyveler, yüzde 5,4’ünün demir ve çelik faslından yapıldığı görülüyor.

Samsunlu ihracatçıların odağında Irak, Hollanda, Almanya, Gürcistan, Azerbaycan, Rusya, İsrail, Dominik Cumhuriyeti, İtalya, Libya, Fransa ve Endonezya’nın yer aldığı izleniyor. Samsun ihracatındaki bu ilk 10 ülkenin toplam ihracattan aldığı pay ise yüzde 60’lara kadar çıkıyor. Samsun’da yer



alan firmaların fasıllar itibarıyla ithalatı incelendiğinde ise demir ve çelik faslına açık ara önde olduğu görülüyor. Bu faslı sırasıyla hububat, mineral yakıtlar, yağlar, kazanlar, makineler, eczacılık ürünleri izliyor. Samsun’dan yapılan ithalatın ülkeler bazından görünümünde de Rusya, Danimarka, ABD, Çin, Almanya, Kanada, Ukrayna, Belçika ve Estonya ilk 10 sırayı paylaşıyor.

LOJİSTİK KÖY, SAMSUN’U UÇURACAK

Samsun, Karadeniz’in ve Karadeniz’e kıyısı olan ülkelerin Türkiye ile bağlantısında bir lojistik transfer, üretim ve ihracat-ithalat merkezi olma hedefiyle adımlar atmaya da devam ediyor. Bu hedef doğrultusunda Samsun, Lojistik Sektör Platformu’nu kurarken, Samsun Lojistik Köy Projesi de firmalara lojistik depo imkânları sağlayarak bölgesel rekabet edilebilirlik anlamında Samsun için oldukça önemli bir proje olarak sivriliyor. Bu anlamda Lojistik Köy Projesi’nin Samsunport Limanı’na 20, Yeşilyurt Limanı’na 7, Toros Gübre Limanı’na 5,6, Çarşamba Havaalanına ise 10 kilometre uzaklıkta yapılması; Samsun-Ordu kara yolu ve Samsun-Çarşamba demir yolu hattı ile projenin ulaşım imkânlarının çoğaltılması, yaklaşık 3 bin yeni iş imkanı sağlaması planlanıyor.





Samsunport sadece Türkiye'nin değil, Karadeniz havzasının gelişime açık en önemli limanı olarak gösteriliyor.

BEŞ ORGANİZE SANAYİYE KUCAK AÇIYOR

Samsun'da kamuya ait sanayi tesisleriyle başlayan sanayileşme süreci, 1980 sonrası dönemde organize sanayi bölgelerinin kurulması ve özel sektör yatırımlarıyla devam ediyor. Halen Samsun Merkez OSB, Samsun Gıda İhtisas OSB, Kavak OSB, Bafra OSB ve Havza İhtisas OSB olmak üzere toplam beş organize sanayi bölgesine ev sahipliği yapan kent, 2014'te 137 ülkeye toplam 466 milyon dolar ihracat gerçekleştirdi. Bu rakamla Türkiye'deki iller sıralamasında 24'üncü sırada yer alan Samsun, ihracatının büyük bir kısmını ise Samsunport üzerinden gerçekleştiriyor.



KÜLTÜREL VE SOSYAL YÖNÜ DE GÜÇLÜ

Diğer yandan Samsun, Karadeniz Bölgesi'nde birçok medeniyete ev sahipliği yapmış önemli bir yerleşim bölgesi ve 6 bin yıllık bir tarihe de ev sahipliği yapıyor. 200 kilometre sahili, doğal plajları, çok sayıda sit alanı ve tescilli yapıları; müzelerde sergilenen arkeolojik ve etnografik eserleri ile göz dolduran şehrin turizm olanakları da her yıl iyileştiriliyor ve bu doğrultuda kenti ziyaret eden yerli ve yabancı turist sayısı da düzenli olarak artış gösteriyor. Bu anlamda Samsun'un adı, artık kültür varlıkları, yöresel lezzetleri ve yükselen ekonomisiyle 'Kuzey'in Yıldızı' olarak parlamaya devam ediyor.



Samsun Terme'de yaşadıkları düşünülen Amazon kadınları, Amazon Köyü'nde yaşatılmaya devam ediyor.

GELİŞİME AÇIK SEKTÖRLER



TIBBİ CERRAHI
ELALETLERİ



SAĞLIK
HİZMETLERİ



GIDA



MOBİLYA



LOJİSTİK



KÜMES
HAYVANCILIĞI



TURİZM



ANA METAL
SANAYİ



BALIKÇILIK VE
SU ÜRÜNLERİ



A. Nuri Bulut
İzocam Genel Müdürü

YALITIMDA BÖLGESEL GÜÇ

Balkanlar'dan Türk Cumhuriyetleri'ne, Orta Doğu'dan Afrika'ya kadar geniş bir bölgenin yalıtım uzmanı olan İzocam, yeni küresel pazarlara ulaşmada en büyük desteği, 20 yıla yaklaşan iş ortağı Ceynak'tan alıyor.

İzocam'ın ilk kurulduğu ve yalıtım ürünlerini pazara sunmaya başladığı dönemlerde Türkiye'de henüz "yalıtım" algısı yoktu. Hatta, binalara yalıtım yaptırmak gibi bir bilinç, o dönemin yönetmeliklerinde bile yer almıyordu. Ancak okullarda okutulan yalıtımın, bu derece toplumdaki ve inşaat sektöründen uzak olmasının en büyük nedeni ise yüksek maliyetlerdi. İzocam'ın marka bilinirliğinin olmadığı, ihracatta çok küçük hacimlere ulaşılabilen o dönemlerden bugüne gelindiğinde İzocam'ın artık jenerik marka olduğunu görüyoruz. Yalıtım denilince akla İzocam geliyor ve yalıtım yaptırmak yerine "İzocam kaplatmak" ifadesi kullanılıyor. 1999 yılından bu yana Ceynak ile lojistik operasyon-

larda iş birliğini sürdüren İzocam, günümüzde 370 milyon TL ciro ve 46 ülkeye 63 milyon TL'lik ihracat gerçekleştiren, Balkanlar'dan Türk Cumhuriyetleri'ne, Orta Doğu'dan Afrika'ya kadar geniş bir coğrafyanın yalıtımında bölgesel gücü konumunda bulunuyor. İzocam'ın ulaştığı bu gücü, geleceğinde neler olduğunu ve Ceynak ile 20 yıla yaklaşan iş birliğini, İzocam Genel Müdürü A. Nuri Bulut ile konuştuk.

İzocam'ı sizin sözlerinizle tanıyabilir miyiz?

Türkiye yalıtım sektörünün öncüsü İzocam, kurulduğu 1965 yılından itibaren yalıtım sektöründe lider pozisyonunu korumaktadır. Yalıtımın adının bile geçmediği dönemlerden 370 milyon TL ciro hâsılatlarına

CEYNAK'TAN ÇÖZÜM ODAKLI HAMLELER

"Ceynak ile iş birliğine başladığımız günden bu yana talep ve sorunlarımıza her zaman yapıcı yaklaşıyor, çözüm odaklı hamlelerle beklentilerimize en iyi şekilde yanıt veriliyor. Ceynak, güçlü bilgi birikimi ve geçmiş deneyimleriyle her zaman farklı çözüm önerilerini bizlerle paylaşıyor ve yapılan işten en yüksek seviyede verim alınabilmesi için çaba sarf ediyor. Müşteri temsilcilerimize günün her saatinde ulaşabiliyor ve sorununuzla ilgili yanıt ve çözüm alabiliyorsunuz. Sağlanan bu hizmet, İzocam kadar hızlı ve disiplinli çalışan bir kurumun hassasiyetle üzerinde durduğu bir özelliktir. Ceynak ile gerçekleştirdiğimiz iş birliğinden son derece memnunuz ve net olarak, çalıştığımız süreçte araç tedarik sürelerimizin iyileştiğini söyleyebiliriz."

ulaştığımız yıllara geldik. Sektörümüzde artık birçok oyuncu olmasına rağmen köklü geçmişimiz ve bilgi birikimimizle takip edilen, öncü marka konumumuzu koruyoruz. Türkiye'de 16 milyon metreküplük bir pazar var. Nüfus ve mevcut konut stoku ile orantılandığında bu az bir miktar olarak görülüyor. Bizim pazardaki oranlarımıza baktığımızda, toplam yalıtım pazarı içerisinde yüzde 20'ye yakın bir payımız var ve bu oranla pazar lideri konumumuzu da sürdürüyoruz. Yılda ortalama 850 kişiye istihdam sağlıyoruz. Yalıtımın farklı ihtiyaç ve çözümleri (ısı yalıtımı, gürültü kontrolü, akustik yalıtım ve yangın güvenliği sistemleri gibi) ile alanlarına yönelik (konut, sanayi, tesisat, dayanıklı tüketim malları gibi) yalıtım ürünleri tasarlayan, üreten ve pazara sunan, 51 yıllık tecrübemizle sektörümüzün lider firmasıyız. Zeminden tavana, tesisattan ara bölmelere kadar her uygulama alanı için kaliteli yalıtım malzemeleri üretiyoruz. İzocam ürünleri, bir konuta içeriden uygulanabilecek yalıtımdan sanayi yapılarına, okul ve hastanelere kadar her binanın yalıtım ihtiyacına yanıt veriyor. Ürün gamımız içinde lojistikten soğuk hava depolarına kadar özel olarak ürettiğimiz yalıtım malzemeleri de bulunuyor.

"BAŞARIYI SÜRDÜRÜLEBİLİR KILMAYI HEDEFLİYORUZ"

Geleceğinizde neler var? Örneğin 2023 projeksiyonlarınızda kendinizi ulusal ve uluslararası arenada nerede konumlandırıyorsunuz?

Gelecek beş yılda ihracat satışlarımızı toplam 200 milyon TL'ye ulaştırmayı hedefliyoruz. Bunun yanı sıra yeni bir fabrika yatırımının da kararını vermeyi istiyoruz. Önümüzdeki beş yıl içinde 100 milyon TL'lik

yatırım planımız söz konusu. 2023 yılı hedeflerimiz arasında ise üretim kapasitemiz ve ürün çeşitliliğimizi piyasanın ve ülkenin ihtiyaçları doğrultusunda artırmak ve ISO 500 içerisindeki mevcut seviyemizi ilerletmek yer alıyor. Aynı zamanda yeni kapasite artırımları ve geliştirme yatırımlarımızla, paydaşlarımız için katma değer yaratmaya devam edeceğiz. Sürdürülebilirliğimizi kalıcı kılmak ve ülkemizdeki konumumuzu korumak için; kurumsallığımızı, beşeri ve teknoloji altyapımızı da sürekli geliştirerek, 2023'te hem bölgemizde hem de Türkiye'deki pazar liderliğimizi kalıcı kılmayı amaçlıyoruz.

2016 yılı İZOCAM için nasıl geçiyor? Yılsonu beklentileriniz nedir?

Toplam satışlarımıza baktığımızda hemen hemen bir önceki yılın bir tekrarını yaşadığımızı söyleyebiliriz. İnşaat sektörü ve daire satışlarındaki artışa paralel olarak iç piyasada büyümemiz 2016'da da devam etti. Mevcut gündeme kıyasla ciro artışı sağlayarak, 2016'yı kapatacağımızı düşünüyoruz. Türkiye ekonomisi açısından 2016 ile 2017 yılındaki büyüme ve gelişmeleri şekillendirecek iki önemli konu, uluslararası gelişmeler ve TL'nin döviz karşısındaki değeri olacak. Mevcut konjonktürün devam etmesi ve ekonomimizdeki belirsizliklerin ortadan kalkması durumunda, 2016 için olmasa da 2017 ve sonrası tekrar yüzde 4 büyümenin gerçekleşebileceğini ön görüyoruz.

20 ÜLKEDE YERLEŞİK BAYİ AĞI

İzocam, ihracat odaklı üretimiyle de küresel piyasalarda tercih edilen bir marka. İhracat hacminiz ve ihracat yaptığınız pazarlar için neler söyleyebilirsiniz?

Balkanlar, Türk Cumhuriyetleri, Orta Doğu ve Afrika başta olmak üzere ihracat yaptığımız 46 ülke bulunuyor. Başta komşu ülkelerde olmak üzere hali hazırda 20 ülkede yerleşik bayilerimizle çözüm sunuyor, enerji verimliliği ve konfora katkı sağlıyoruz. Ürün çeşitliliğimiz, kalitemiz ve hizmetimiz, detay çözümlerimiz, yarattığımız değer ve farklılıklarımız hem bölgemizde hem de dünyada İzocam'a ilginin artmasını sağlıyor. Mevcut pazarlarımız içinde Yunanistan'ın krizde olması, Irak ve Suriye'de yaşanan karışıklıklar, Lübnan

0,2 m³

Türkiye'de kişi başı yalıtım tüketimi

0,7 m³

Avrupa'da kişi başı yalıtım tüketimi

1,0 m³

ABD'de kişi başı yalıtım tüketimi

16 MİLYON m³

Türkiye yalıtım pazarı büyüklüğü

%20

Türkiye yalıtım pazarında İzocam'ın payı

370 MİLYON TL

2015 yılı cirosu

63 MİLYON TL

46 ülkeye gerçekleşen ihracat

200 MİLYON TL

2023 ihracat hedefi



"TÜRKİYE'DE TOPLUMSAL BİLİNÇ DÜZEYİ ARTIYOR"

"10 yıl öncesiyile karşılaştırıldığında Türkiye'de yalıtım sektörünün büyük bir aşama kaydettiğini görüyoruz. Toplumsal bilinç düzeyinde ciddi ölçüde gelişme olduğu görülmeyle birlikte, kat etmemiz gereken çok yol var. Şu an Türkiye'de 16 milyon metreküplük bir pazar söz konusu. Ancak nüfus ve mevcut konut stoku ile oranlandığında bu az bir miktar olarak görülüyor. Şöyle ki, bu rakamı nüfusa böldüğümüzde kişi başına 0,2 metreküp tüketim olduğu görülüyor. Avrupa doygun bir pazar olmasına rağmen kişi başına bu rakamların üç katı, 0,7 metreküp yıllık yalıtım tüketimi görüyoruz. Yalıtım konusunda çok yol almış, durgun bir pazar olan Amerika'da ise halen kişi başına 1 metreküp yalıtım tüketimi bulunuyor ve pazarda yaklaşık 260 milyon metreküplerden bahsediliyor."

ve Ürdün'e yapılan sevkiyatlarda yaşanan zorluklar ve bu nedenle artan nakliye maliyetleri, Arap Baharı ile birlikte en önemli pazarımız Mısır'ın yaşadığı siyasi gelişmeler ihracatımıza olumsuz yansımış da olsa, başta Afrika ve Türk Cumhuriyetleri'nde artırdığımız pazar payları ile bu durumu telafi ettik. Fas, Tunus ve Cezayir'de tesis edilen yeni bayilikler, Azerbaycan ve Gürcistan gibi ülkelerde artırdığımız tanıtım faaliyetlerimiz doğrultusunda ihracatımızı her geçen yıl geliştiriyoruz. İhracattaki ürün dağılımımızda ise ağırlıklı olarak teknik ürünlerin yer tuttuğunu söyleyebiliriz. Genel bir ifadeyle, bina ve sanayi ürünleri için yalıtım malzemesi ihraç ediyoruz. Ayrıca HVAC pazarında Orta Doğu'nun en önemli üreticisi durumundayız. İhracat faaliyetlerimizde yalıtım malzemesi satışımız 700 bin metreküpü aşmış durumda. Komşu ülkelerimizdeki bazı ihracat pazarlarımızı yitirmemize rağmen yeni pazarlarla ihracatımız istikrarlı artışı sürdürüyor.

"ENERJİNİN DÖRTE ÜÇÜNÜ İTHAL EDİYORUZ"

Türkiye, enerji açlığı çeken bir ülke ve ne yazık ki yalıtım kültürümüz de yeterince gelişmemiş gözüküyor. Bu konuda neler söyleyebilirsiniz?

Ülkemiz 2015 yılında enerji ham maddeleri ithalatına yaklaşık 38 milyar dolar ödedi. Son 11 yılda enerji ithalatımızın ülke ekonomisine bedeli 464 milyar dolara ulaştı. Tükettiğimiz enerjinin yaklaşık dörtte üçünü dışarıdan ithal ediyoruz. Bu düzeyiyle enerji ithalatı, dış ticaret açığının en önemli kısmını oluşturuyor. Cari açığı daha düşük seviyelere indirmek ve enerjide aşırı dışa bağımlılığımızı azaltmak için enerji verimliliği ve uygulamaları şarttır. Bu nedenle binaları enerji tasarruflu hale getirmeli, enerjisi verimli kullanmalı, yaşam tarzımızı ve davranışlarımızı değiştirmeliyiz. Enerjide aşırı dışa bağımlılığı azaltmanın en önemli yolu ise kalın yalıtım uygulamalarından geçiyor. Ülkemizde "kalın yalıtım" bilincinin yaygınlaşması ve bölgelere göre en iyi sonucun alınabileceği uygulamaların yapılması gerekiyor. Öyle ki, 2015 yılsonu itibarıyla Türkiye'deki 9 milyonun üzerindeki konut stokunun iyimser bir tahminle sadece yüzde 13,9'u TS 825 Binalarda Isı Yalıtım Kuralları'na uygun yalıtılmış durumda. Bu rakam, 22 milyon üzerindeki mevcut konut sayısında ise yüzde 28,5'tir.

Ülkemizde ne yazık ki yalıtıma teşvikler verilmesine yönelik çalışmalar henüz yok. Ancak vergi desteği, düşük oranlı KDV, tüketim vergilerinde bir miktar sübvansiyon gibi yöntemlerin ülkemizde de uygulanarak hem cari açığın giderilmesine katkı sağlanabilir hem sektördeki hareketlilik artar hem de çevreyi koruma anlamında önemli bir adım atılmış olur.

Gelelim Ceynak ile iş birliğinize... Söz konusu iş birliği ne zaman ve nasıl başladı?

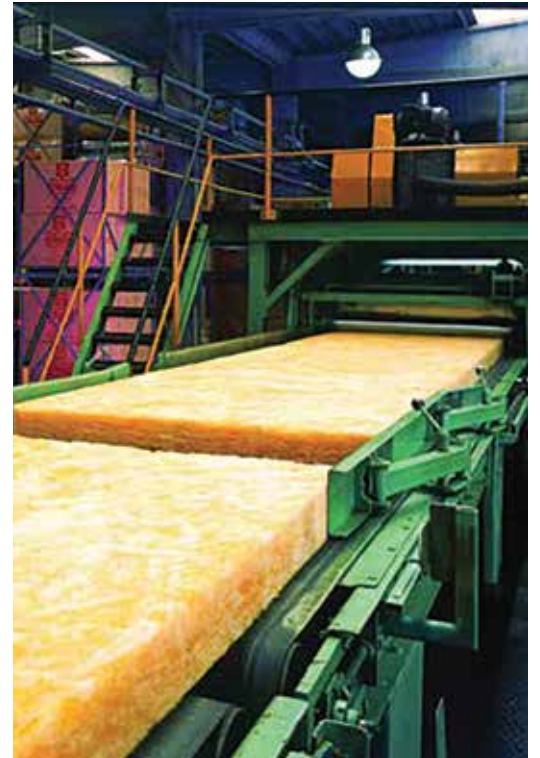
Ceynak ile iş birliğimiz 1999 yılında, İzocam Tarsus Tesisi yüklemeleri ile başladı ve çok kısa

sürede İzocam'ın diğer tesislerinden yapılan sevkiyat organizasyonlarını da Ceynak üstlendi. Ceynak ile çalışmaya başlamamızın sebepleri ise nakliye maliyetlerinin rekabetçi olması ve araç tedariki ile ilgili o dönem yaşanan problemlerin çözümü için somut öneriler sunmalarıydı.

Ceynak'tan nasıl bir hizmet alıyorsunuz?

İş süreçlerinizin daha da iyileştirilmesi için neler yapılabilir?

Ceynak'tan İzocam'ın dört ayrı yerleşimdeki tesislerinde, yükleme işçiliği ve araç tedarik organizasyonu hizmeti alıyoruz. Artan rekabetle birlikte, taleplerin zamanında ve hatasız teslim edilmesi artık tüm firmalar için en önemli süreç haline geldi. Ürün imalatının tamamlanmasına kadar olan sürede; üretim, malzeme tedarik, maliyetlendirme, ürün satış aşamalarında harcanan tüm emek, ürünün müşteriye gönderilmesi esnasında yapılabilecek küçük bir hata ile yok edilebiliyor. Bu sebeple bin bir emek ve maliyetle üretilen son ürünün müşterilerimize zamanında, hasarsız ve doğru ürün olarak ulaştırılması büyük önem taşıyor. Bu süreçlerin doğru işletilebilmesi, kalitenin yükseltilebilmesi için çalışan kalitesi artırılmalı, değişen yükleme miktarları ve araç taleplerine göre ekip kapasitesi en hızlı şekilde adapte edilebilmelidir. İlerleyen teknolojiyle birlikte dünya da hızlanıyor. Artık müşteriler taleplerinin mümkün olan en hızlı şekilde yerine getirilmesini veya ürünün kendisine ulaşmasını istiyor. Bu sebeple araç tedarik süreçleri sıklıkla sorgulanmalı ve teknoloji yakından takip edilip uygulanarak süreçler iyileştirilmeli. Bu anlamda da İzocam ve Ceynak sistemlerinin entegrasyonu sağlanmalı, sistemden çekilen data kullanılarak raporlar oluşturulmalı ve bu bilgiler de düzenli şekilde raporlanmalıdır.



Türkiye'nin ilk ve tek
sinüs desenli
taşyünü cephe paneli

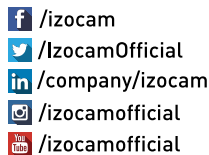
Tekiz Sinüs Panel

Yalıtımın Türkiye'deki adı İzocam, Tekiz Sinüs Panel'le başta sanayi binaları olmak üzere hemen her yapıya uyan estetik bir yalıtım çözümü sunuyor. Gizli vida özelliğine ve geniş renk seçeneklerine sahip olan sinüs desenli taşyünü cephe panelleriyle güvenlik ve estetik bir araya geliyor.

En yüksek kalite standartlarına uygun olarak A sınıfı yanmaz malzemelerden üretilen Tekiz Sinüs Paneller, EI60 ve E120 yangın dayanımı sertifikalarıyla binanız için size en güvenilir çözümü sunmaya hazır.



www.tekiz.com.tr



İZOCAM TEKİZ

TÜRKİYE'NİN KARADENİZ'E AÇILAN KAPISI

Türkiye'nin Karadeniz'e açılan kenti Samsun, çok yönlü üretim altyapılarına sahip ve bu haliyle oldukça önemli bir potansiyel barındıran bir kent konumunda. Samsun, TSO Yönetim Kurulu Başkanı Salih Zeki Murzioğlu da, Samsun'un pek çok kentten farklı olarak belli bir alanda üretime ihtisaslaşmadığını, bu durumun şehre ekonomik üretim bağlamında önemli bir esneklik ve sektörler arası etkileşim sağladığını vurguluyor.

Karadeniz Bölgesi'nin eğitim, sağlık, sanayi, ticaret, ulaşım ve ekonomi açılarından en gelişmiş şehri olan Samsun, kalkınmada da birinci derecede öncelikli bölgelerden biri konumunda bulunuyor. "Karadeniz'in Başkenti", "Türkiye'nin Kuzey Kapısı" ve "Atatürk'ün Şehri" olarak da anılan Samsun'un ekonomisini, potansiyelini ve geleceğini Samsun Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı Salih Zeki Murzioğlu'na sorduk.

Samsun ekonomisinin güncel görünümü hakkında neler söyleyebilirsiniz? Samsun Türkiye ekonomisine nasıl katkıda bulunuyor?

Alternatifli üretim altyapısına sahip olan kentimizin ana metal sanayi, gıda, lojistik, mobilya, ve medikal el aletleri gibi pek çok sektörde etkin bir şekilde varlığından söz edebiliriz. Ticaret ve sanayinin yanı sıra oldukça bereketli iki ovaya sahip olması nedeniyle önemli bir tarım üretimi var. Kara, deniz, hava ve demiryolu taşımacılığı, liman ve liman geri bölgesinde yer alan serbest bölgenin varlığı ve ovaların tarımsal üretim potansiyeli beraber düşünüldüğünde, Samsun'da var olan ve ihracata da yönelebilecek tarımsal ürünlerin işlendiği tarıma dayalı sanayilerin daha da gelişmesi beklentimiz.

Samsunlu sanayicilerin ihracatı artıyor olsa da bu artışın sınırlı kaldığı izleniyor. Samsun'un ihracat kapasitesini nasıl yorumlarsınız?

Şüphesiz üretimi lokal bazda düşünmemek gerekir. Küreselleşmenin gereği olarak artık tüm dünya tek bir pazara dönüşmüş surumda. Bu nedenle bizim de tüm dünya için üretmemiz gerekiyor. Yani ihracata dayalı üretime öncelik verip, bu konuda ilimizin potansiyelini ülkemiz ekonomisine de katkı verecek noktaya taşımamız. Biz hangi ürünü üretirsek buna dünya piyasalarında pazar bulabiliriz? Bu soruyu akılcı bir şekilde proje odaklı çözmeye çalışıyoruz. Öncelikle ihracatımızın gelişimi için bir master planı hazırladık. Bunu bir kitapçık haline getirdik ve uygulamaya koyduk.

Fakat günümüz şartları gereği master planda çıkan hedeflere ulaşmamız zaman alıyor. Türkiye'nin 2023 yılı ihracat hedefi 500 milyar dolar, Samsun için hedef ise 9 milyar dolar biliyorsunuz. Bu hedefe ulaşabilir miyiz? Zor, ama ihracatı geliştirmek amacıyla yürüttüğümüz farklı projelerle hedefe yaklaşabileceğimize inanıyorum. Ekonomi Bakanlığı ile yürüttüğümüz URGE programı kapsamında, kümelenmeden Samsun'da 3-4 tane sektör seçtik: Medikal sanayisi, mobilya, gıda üretimi ve inşaat malzemeleri. Medikal sanayisi için Almanya'nın Duesseldorf kentinde ve Cezayir'de fuarlara katıldık. Daha sonra mobilya sektörünü ele aldık. Önce Çin'e gittik, tabii bunları yaparken Samsun TSO'nun ve KOSGEB'in veri tabanına kayıtlı kişileri tespit ettik ve onlarla beraber Çin, İtalya ve Dubai'ye gittik. Burada fuarlar düzenledik. Gıda sektörüyle beraber önce Moskova'da, daha sonra gıda ve mobilya sektörünü birleştirerek Rusya'nın Krasnodar kentinde fuara katıldık. Krasnodar'da iki sektörden 80'i aşkın imalatçı ile önce şehrin meydanında çadır fuarı düzenledik. Daha sonra yaptığımız araştırmalar neticesinde Krasnodar'un en büyük alışveriş merkezlerinin bir tanesinde 2 bin metre karelik boş bir alan bulduk ve orayı kiraladık. 80 imalatçının ürettiği ürünleri TIR'lara yükleyip oraya götürdük ve orada stantlar açtık. Ve şehrin 30'a yakın bürokrati ile Samsun'dan direkt uçuş yaparak Krasnodar'a gittik. Orada şehrin ileri gelenleriyle, fuarımızı açtık. Fuar içinde çok farklı etkinlikler gerçekleştirdik. Bu yaptığımız işler ihracatımızın gelişmesine büyük katkı sağladı.

Samsun'un lojistik altyapısını baştan kurgulayacak Samsun Lojistik Köy projesi için neler söyleyebilirsiniz?

Küreselleşme ile birlikte öne çıkan tüm sektörleri kaçınılmaz bir şekilde doğrudan ilgilendiren sektör lojistik sektördür. Küreselleşmenin ivme kazandığı 1990'lardan bu yana, dış ticaret ilişkilerinin giderek yoğunlaşmasıyla lojistik sektörü önem kazanmaktadır. Bunun nedeni şüphesiz üretim maliyetlerinin



*Salih Zeki Murzioğlu
Samsun Ticaret ve Sanayi Odası
Yönetim Kurulu Başkanı*

Samsun'un 2002 yılında 119 olan ihracatçı firma sayısı yüzde 117 artışla 2014 yılında 258'e yükseldi. Aynı dönemde Türkiye'de ihracatçı firma sayısı ise yüzde 100 oranında artış gösterdi.

en önemli ayaklarından birini lojistik giderlerin teşkil etmesidir. Artık tüm dünya için üretiyor, üretim girdilerimizi dünyanın dört bir yanından tedarik ediyoruz. Ancak, lojistik sektörünün gelişmesi lojistik olanak ve yeteneklere bağlıdır. Bu olanak ve yetenekler bağlamında mukayese yapıldığında Samsun oldukça ayrıcalıklı bir konuma sahip bir kenttir. Samsun'un sahip olduğu bu imkan ve yeteneklerin farkına vararak yapmış olduğumuz Samsun Uluslararası Lojistik Kongresi ve akabinde detaylı bir çalışma sonucu ortaya koyduğumuz TR83 Bölgesi Lojistik Master Plan neticesinde Samsun'a bir lojistik köy kazandırma düşüncesi hasıl oldu. Ve ivedilikle bu sonucun üzerine gidip Samsun Lojistik Köy Projesi hazırlandı. Kentin kalkınmasına yön veren kurumların iş birliğinde gerçekleştirilen bu proje Bölgesel Rekabet Edebilirlik Programı kapsamında uygulanan 45 milyon Euro bütçeli Türkiye'deki en büyük ölçekli proje. Projenin inşaat etabı tamamlanmak üzere, Samsun Lojistik Köyü kentimize kazandırma aşamasına geldik. Bu proje kentimizin lojistik imkanlarına topyekun bir işlevsellik kazandıracaktır. Böylece kent ya da bölge düzeyinde değil, ülke düzeyinde hatta Karadeniz Havzası düzeyinde bir katma değer yaratacaktır.

Bu çerçevede, "Türkiye'nin Kuzey Kapısı" olarak da adlandırılan Samsunport için görüşünüz nedir? Hinterlant ile ulaşım bağlantılarının güçlü olması ve kentin Karadeniz'e hakim bir noktada konuşlanması, Samsun'da denizcilik ve limancılık faaliyetlerinin her dönemde etkin olmasına neden olmuştur. Samsun, tarihin her döneminde Karadeniz ticaretinde rol oynayan bir liman şehridir. Anadolu'nun Türklerin eline geçmesi ile beraber Samsun, liman kenti olması ve iç bölgelerle irtibatı sağlaması özellikleriyle önem kazandı. 2008 yılında özelleştirilmesi sonrasında 2010 yılı itibarıyla Cey Group

tarafından işletmeye alınan Samsun Limanı, yapılan önemli yatırımların ve getirilen yeni hizmetlerle birlikte ülkemizin önemli limanlarından biri haline gelmiştir. Samsun Limanı'nın özelleştirilmesi Samsun'a artı değerler getirmiştir. Limanın özelleştirme ihalesini alan Cey Group yaklaşık 50 milyon dolarlık bir yatırım ile limanı modernize etmiştir. Böylece, yük trafiğinin büyük oranda artmasına katkı sağlamıştır.

Samsunport Limanı, demir yolu bağlantısı olması açısından da önemli altyapı imkânlarına sahip. Limanların demir yolu bağlantıları neden önemlidir?

Demir yolu bağlantısının olması nedeniyle önemli bir lojistik kabiliyete sahip olan liman, hububat, dökme yük, proje kargoları, konteynerli yükler, Ro-Ro ve tren-ferry'si servisleri ile hemen her türlü malın elleçlenmesi için geniş imkânlarla sahip olmuştur. Artık yaş sebze meyveyi 48 saat içinde Rusya pazarına Samsunport aracılığıyla ulaştırabiliyoruz. Yine daha önce yapılamayan ve Cey Group'un yatırımları sayesinde konteyner taşımacılığı ve Ro-Ro Tren Ferry servislerinin şehrimize kazandırılması konusundaki girişimleri takdire şayandır. Diğer yandan, Samsunport'un yanı sıra Yeşilyurt Grubu'nun şehrimize kazandırdığı Yeşilyurt Limanı ve Toros Tarım Limanı da aynı şekilde şehrimize lojistik anlamda büyük katkı sağlamaktadır. Bu üç limanın varlığıyla bir liman kenti olan Samsun'un stratejik önemi sadece Karadeniz'in merkezi bir noktasında olmasıyla değil, aynı zamanda kara yolu ve daha da önemlisi demir yolu bağlantısı ile Akdeniz'deki diğer bir stratejik liman kenti olan Mersin'e ve dolayısıyla Akdeniz üzerinden tüm dünya denizlerine doğrudan bağlantısı olmasıyla açıklanabilir. Bu durum Samsun kentine bölgesindeki uluslararası pazarlarda özellikle ak-





Samsun, medikal ve tıbbi cerrahi el aletleri üretiminde, Almanya'nın Tutlingen ve Pakistan'ın Sailkot kentlerinden sonra dünyanın en önemli kümelenme ve üretim merkezlerinden biri olarak gösteriliyor.

tarma yüklerine hizmet verebilmesi açısından lojistik üs olma potansiyeli sağlamaktadır. Özellikle Novorossisk gibi büyük ve gelişmiş bir Rus limanı ile yapılacak ortak çalışmalar, Mersin-Samsun demir yolu bağlantısının uygulanacak özel fiyatlarla desteklenmesi ile Samsun-Köstence-Batum arasında kurulacak bağlantılar Samsun'u Karadeniz Bölgesi'nin lojistik üssü haline getirecektir.

Samsun'un lokomotif sektörü sizce nedir?

Biz Samsun'u tanımlarken sanayi kenti, turizm kenti, ticaret kenti gibi birçok sektörle birlikte anıyoruz. Samsun tek bir sektörün etrafında gelişmemiştir, dolayısıyla sektörel krizlere de doğrudan açık değildir. Ancak elbette öncelik verilen sektörler var ve bunların başında da lojistik geliyor. Samsun, Türkiye'de yalnızca üç kentin sahip olduğu dört ulaşım aksına sahip ve bu özelliğiyle de Karadeniz Bölgesi'nde tektir.

Samsunlu girişimciler için neler söyleyebilirsiniz?

Samsun TSO olarak girişimcileri nasıl destekliyorsunuz?

Türkiye ekonomisi, 1960'lardan bu yana özel sektör ile büyüme sergiliyor. 2023 hedeflerimiz artık herkesin malumu ve bu hedefleri yakalamak için de daha fazla sayıda ve daha güçlü niteliklere sahip, teknolojiyi daha iyi kullanan girişimlere ihtiyacımız var. Bu nedenle, Türkiye'nin her bölgesinde olduğu gibi Samsun'da da girişimcilik faaliyetlerine büyük önem veriyoruz. Kadın ve Genç Girişimciler kurullarımız aracılığıyla girişimciliğin artırılması adına farkındalık faaliyetleri düzenliyoruz. En küçüğünden en büyüğüne girişimciliğin önemli bir alternatif olduğu mesajını vermeye çalışıyoruz. Atıl bırakılmış girişimcilik fikirlerinin ekonomiye kazandırılması bağlamında "Siz de yapabilirsiniz mesajını" vermeye çalışıyoruz. Samsun TSO'ya kayıtlı KOBİ sayısı halen 7 bin civarında. Biz Oda olarak üyelerimizin sektörel bazda gelişimini sağlamak adına Ekono-

mi Bakanlığı tarafından desteklenen uluslararası rekabeti geliştirme projelerinin hazırlanmasında da etkin rol alıyoruz. Örneğin medikal alet üreticileri, mobilya ve gıda üreticileri için yürüttüğümüz URGE projeleri halen devam ediyor.

Samsun'un son yıllardaki hızlı yükselişinde etkili olan faktörler nelerdir?

En büyük etken, kurumlar arasındaki iş birliğidir. Örneğin Samsun Valiliği, Samsun Büyükşehir Belediyesi, On Dokuz Mayıs Üniversitesi, Samsun Ticaret Borsası ve Samsun Ticaret ve Sanayi Odası birlikte hareket ederek şehre kapsamlı bir fuar ve kongre merkezi ile Samsun'a bir teknopark kazandırdık. Önümüzdeki dönemde Samsun Lojistik Köy projesi de benzer bir iş birliğinde hayata geçirilmiş olacak. Şüphesiz tüm bunlar, beraberinde Samsun'a özel yatırımların gelişini de kolaylaştırıyor.



SAMSUNPORT, SAMSUN'A DEĞER KATIYOR

"2008 yılında özelleştirilmesi sonrasında 2010 yılı itibarıyla Cey Group tarafından işletmeye alınan Samsun Limanı, yapılan önemli yatırımların ve getirilen yeni hizmetlerle birlikte ülkemizin önemli limanlarından biri haline gelmiştir. Samsun Limanı'nın özelleştirilmesi Samsun'a artı değerler getirmiştir. Limanın özelleştirme ihalesini alan Cey Grup yaklaşık 50 milyon dolarlık bir yatırım ile limanı modernize etmiştir. Böylece, yük trafiğinin büyük oranda artmasına katkı sağlamıştır."



Prof. Dr. Yavuz Günalay
Bahçeşehir Üniversitesi, İİSBF
Lojistik Yönetimi
Bölümü Başkanı

KARADENİZ LİMANLARI ÜZERİNE BİR ÇALIŞMA

Ülkemizin üç yanının denizlerle çevrili olmasının da getirdiği avantajla deniz yolları taşımacılığı dış ticaretimizde önemli bir yer kaplamaktadır. 2014 verilerine göre ihracatın yüzde 75'i ve ithalatın yüzde 94'ü deniz yolları ile taşınmaktadır (Tablo 1). Dış ticaret hacmimizin son 15 yılda yaklaşık beş misli büyümesi sonucunda, lojistik sektörü ve daha çok da deniz yolları taşımacılığı büyümüştür. 2003-2012 yılları arasında deniz yolu taşımacılık sektörünün ortalama büyüme hızı (CAGR) yüzde 8,3'tür. Diğer taşımalar arasında bir tek hava yolu taşımacılığı benzer bir büyüme oranı göstermekle birlikte, hava yolu taşımacılığının dış ticarete toplam etkisi hala yüzde 1,1 seviyesinde olması deniz yolu taşımacılığının önemini göstermektedir. Deniz yolu taşımacılığındaki yüksek büyüme oranı limanlarımızı da etkilemiştir. Son 10 yılda 17 liman özelleştirilmiş ve limanlarımızın kapasiteleri benzer oranlarla artırılmıştır. Karadeniz Bölgesi'nde de yedi liman işletmesi özelleştirilmiştir. Bunlar, Ba-

TABLO 1 2003-2014 DÖNEMİ TAŞIMA MODLARININ TOPLAM İHRACAT VE İTHALAT İÇİNDEKİ ORANLARI

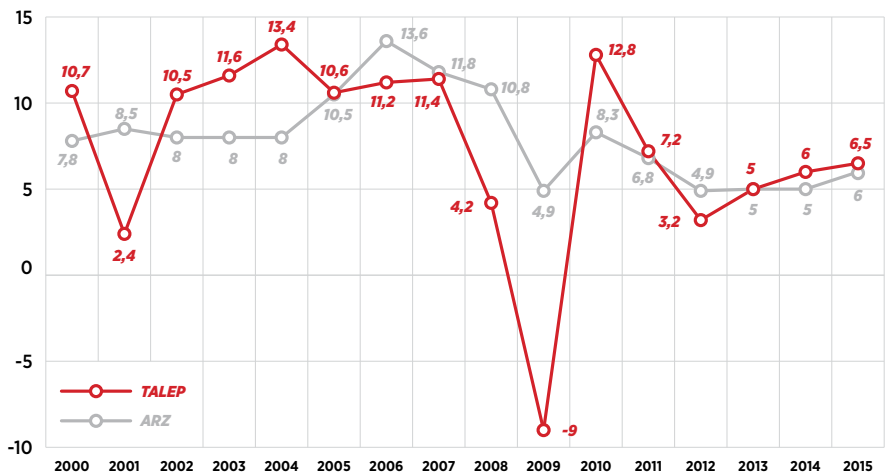
	DENİZ YOLU		KARA YOLU		HAVA YOLU		DİĞER ¹	
	İHRACAT	İTHALAT	İHRACAT	İTHALAT	İHRACAT	İTHALAT	İHRACAT	İTHALAT
2003	80,5	91,1	18,2	6,7	0,2	0,1	1,1	2,1
2004	77,5	92,3	28	5	0,2	0,1	1,4	2,6
2005	73,7	92,5	24,4	4,9	0,3	0,1	1,6	2,4
2006	76,1	93,4	21,5	1,8	0,2	0,1	2,2	1,8
2007	75,5	92,7	21	5,1	1,7	0,2	1,9	2
2008	75,6	93,2	20,8	4,6	1,7	0,1	1,9	2,1
2009	71,6	93,6	25,2	4,5	1,9	0,1	1,4	1,9
2010	73,9	92,7	24,3	5	0,7	0,1	1	2,2
2011	73,6	93,1	24,2	4,4	1	0,1	1,2	2,5
2012	75,7	93,4	22,5	3,9	1	0,1	0,8	2,6
2013	74,2	93,4	24,2	4	1	0,1	0,5	2,5
2014	74,7	94,3	23,5	3,8	1,1	0,1	0,7	1,8

¹ Demir yolu, posta, boru hattı ile yapılan taşımalar

Kaynak: TÜİK

TABLO 3 2000-2015 DÖNEMİ DÜNYA KONTEYNER TAŞIMACILIĞI ARZ VE TALEP BÜYÜME ORANLARI.

Kaynak: UNCTAD Raporu



tı'dan Doğu'ya doğru Sinop, Samsun, Ünye, Giresun, Trabzon, Rize ve Hopa limanlarıdır. Bu limanlar teknik özellikleri açısından birbirlerine yakın özellikler göstermekle birlikte, 2 bin 145 metre rıhtım uzunluğuyla Trabzon Alport işletmesi ile tek demir yolu bağlantısı ve 1756 metre rıhtım uzunluğuyla Samsunport, en önemli iki liman özelliğini taşımaktadır. Bu iki liman arasının kara yolu ile sadece 330 kilometre olması bölgede rekabeti de artırmaktadır. Buna rağmen Karadeniz Bölgesi limanlarında toplam yük ve konteyner elleçlemesinin sadece yüzde 10 ve yüzde 1'den azının gerçekleştiriliyor olması, bölgenin bu konuda ülke genelinde olması gerekenden daha az bir etkiye sahip olduğunu göstermektedir. Tablo 2'de görüldüğü üzere konteyner elleçleme miktarlarına göre Türkiye'de ilk 10 liman arasına bölgeden sadece Samsunport girebilmektedir.

Son yıllarda dünyada olduğu gibi ülkemizde de konteyner taşımacılığının artmasıyla liman işletmeleri konteyner elleçleme oranları da artmıştır. Son 10 yılda dünyada konteyner tipi kargo taşımacılığı yıllık ortalama yüzde 7,5 büyürken, Türkiye'de de 2004 yılında toplam elleçleme miktarının yüzde 16'sı olan konteyner tipi kargo, 2014 yılında toplam elleçlemenin yüzde 23'üne yükselmiştir (Tablo 3). Talepteki artışa yanıt vermek için dünyada süper konteyner gemilerinin kullanmaya başlanması ve bu gemilerin yanaşacağı limanların Karadeniz Bölgesi'nde bulunmaması nedeniyle dış ticarete rekabeti kaybetmeleri doğaldır. Karadeniz Bölgesi'nde liman işletmeleri, toplam talebin üzerinde kapasiteye sahip olmalarına rağmen rekabet edebilmek için 2023 yılı hedef kapasitelerini daha da yüksek tutmaktadır.

Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı'na göre hali hazırda 500 bin TEU konteyner ve 38 milyon ton yük olan Karadeniz Bölgesi kapasitelerinin 1,3 milyon TEU konteyner ve 41 milyon ton yük olacak şekilde yükseltilmesi önerilmektedir. Bu planlar çerçevesinde, bölgedeki liman işletmelerinin birbirleriyle rekabet etmeleri işletmelere mali yük getirecek ve özellikle dış ticarete kullanılan gemilerin giderek büyümeleri nedeniyle liman yenileme çalışmaları bu mali yükü katlayacaktır. Tablo 4'te izleneceği gibi kabotaj hatlarında konteyner tipi kargo kullanımının yaygınlaşması sonucunda, Karadeniz Bölgesi liman işletmelerinin bireysel rekabet yerine stratejik ortaklıklar kurmaları ve dış ticaret yükünü bir limanda toplayıp diğer limanlarla aralarında transit ve kabaotaj hattı yük taşımaları daha anlamlı olacaktır. Bu tür bir ortaklık hem maliyetleri düşürecek, hem kabotaj hattı yük taşımacılığını artıracak hem de seçtikleri ortak limanın modernizasyonu ve geliştirilmesiyle daha büyük gemilerin Karadeniz Bölgesi'ne gelmesini sağlayacak, dolayısıyla da bölgenin ülke dış ticaretindeki payını

TABLO 2			
2014 YILI EN FAZLA KONTEYNER ELLEÇLEYEN İLK 10 LİMAN İŞLETMESİ			
LİMAN	TEU	% ORAN	% ARTIŞ
AMBARLI	3.444.925	41,25	3,68
MERSİN	1.483.945	17,77	7,87
KOCAELİ	899.104	10,77	10,16
GEMLİK	708.366	8,48	5,51
İZMİR	678.756	8,13	-0,71
ALİAĞA	536.518	6,42	13,14
ANTALYA	188.932	2,26	-14,44
İSKENDERUN	185.359	2,22	20,15
İSTANBUL	131.461	1,57	-8,08
SAMSUN	48.443	0,58	31,13
TOPLAM	8.305.809	99,45	5,47
DİĞER LİMANLAR	45.313	0,55	-6,62
TOPLAM TEU	8.351.122	100	5,4

Kaynak: UDHB 2014 Deniz Ticareti İstatistikleri

TABLO 4						
2004-2014 DÖNEMİ KABOTAJ HATTI KONTEYNER ELLEÇLEME MİKTARLARI						
	TOPLAM KABOTAJ			TOPLAM ELLEÇLEME		
	ADET	TEU	TON	ADET	TEU	TON
2004	23.706	37.708	339.601	2.107.019	3.113.855	34.598.747
2005	12.821	18.322	146.686	2.391.081	3.312.208	36.857.885
2006	15.983	23.050	100.525	2.660.181	3.858.052	45.938.206
2007	41.997	61.417	416.051	3.145.865	4.482.268	48.644.314
2008	117.879	162.908	1.248.040	3.429.929	5.091.621	52.530.084
2009	100.998	142.025	1.044.653	2.991.935	4.404.442	46.030.743
2010	152.096	208.325	1.730.667	3.891.404	5.743.455	61.175.130
2011	215.942	305.256	2.890.088	4.379.527	6.523.506	70.381.257
2012	342.604	472.345	4.758.088	4.794.927	7.192.396	79.311.373
2013	201.184	274.588	2.634.739	5.258.193	7.899.933	84.656.192
2014	390.645	527.065	4.935.315	5.508.785	8.351.122	88.138.346

Kaynak: UDHB 2014 Deniz Ticareti İstatistikleri

artıracaktır. Demir yolu bağlantılarının olması, hali hazırda bölgenin en çok yük elleçlemesi yapılan limanı ve rıhtım uzunluğu ikinci en uzun limanı olması dolayısıyla Samsunport, özel ve kamu işletmeleri arasında bu tür bir ortaklık için en ideal adaydır.



SUTEKS Takım Lideri Nur GER:

“VARLIĞIMIZIN YARISINI KULLANMADAN, GELİŞMEMİZ MÜMKÜN DEĞİL”

Türkiye’de kadınların eşlerinden izin alarak çalıştığı 1980’li yıllarda, tekstil sektöründe kendi işini kuran, “önce kadın ve insan, sonra patron” sorumluluğuyla hayatında değer yaratan Nur Ger, aslında bilinen patronlardan da değil. SUTEKS’de yarattığı iş modeli ile kadınların ilham kaynağı olan Nur Ger, birbirine kenetlenmiş takımın lideri ve bir sivil toplum gönüllüsü. Çok küçük yaşlarda toplumda gördüğü haksızlıklara kayıtsız kalmak istemeyen Nur Ger’in hayatı, toplumsal cinsiyet eşitliği alanındaki birçok platformda yer almasını sağlıyor. Sivil toplumla tanıştığı yaşlardan bugüne, mücadelesi, azmi ve kararlılığıyla sadece SUTEKS Takım Lideri olarak değil, ulusal ve uluslararası alanda da üstlendiği görevleriyle kadının güçlendirilmesi için kendini adıyor.

Karma eğitimin başladığı yıllarda Galatasaray Lisesi’ne ilk giren kız öğrencilerden biri olan Ger, “O dönemde kız öğrencilerin yaşadıkları sıkıntıları bizzat deneyimledim. Lise son sınıfta AFS Bursu’yla Teksas’a gittim ve 1970’li yıllarda ABD toplumundaki eşitsizliklere şahit oldum. Sivil toplumun önemine ve gücüne inancım, topluma yönelik sorumluluk duygumla alakalı. Her insanın içinde bulunduğu topluma, kendi seçtiği değerlerle bir katkıda bulunmasının en doğal hakkı olduğunu düşünüyorum” diyor.

Bir yerde sivil toplum varsa o alanda savunduğunuz ilkeleri kolaylıkla duyurabilir ve fırsat alanı yaratabilirsiniz diyen Ger, 1984 yılında Türk Giyim Sanayiciler Derneği’ne (TGSD) üye olduğunu anlatıyor. Sonrasında hayatının çok önemli bir bölümünü kaplayacak sivil toplum çalışmaları başlıyor. Kadın Adayları Destekleme Derneği (KA.DER) ve Türkiye Kadın Girişimciler Derneği’nin (KAGIDER) kurucu üyeleri arasında yer alan Ger, Haklı Kadın Platformu yürütme kurulu üyesi görevine de devam ediyor. TÜRKONFED’in komisyonlarından “İş Dünyasında Kadın Komisyonu” üyesi olan Ger, son birkaç yıldır da çok önemli bir görevde aktif çalışmalarıyla biliyor. Birleşmiş Milletler’in iş yaşamında toplumsal cinsiyet eşitliğinin sağlanması amacıyla başlattığı

“Nüfusumuzun yarısını kadınlar oluşturuyor. Bu durumda varlığımızın yarısını kullanmadan gelişmemiz mümkün değil. Eğitim seviyesi yükseldikçe kadınların çalışma hayatına katılımlarının arttığını görüyoruz. Türkiye’nin gelişmişlik düzeyini artırabilmenin yolu kadınların toplumda daha görünür olmasından geçiyor.”



"KADIN GÜÇLENİRSE, TOPLUM GÜÇLENİR"

"Kadınların iş hayatında eşit şartlarda yer edinebilmesi için öncelikle toplumsal cinsiyet eşitsizliğini ortadan kaldırmamız gerekiyor. Devlet politikalarının yanı sıra iş dünyasına bu alanda büyük sorumluluk düşüyor. Toplumsal cinsiyet eşitliğini sağlayıcı kurumsal yapılanmaların sağlanması mikro düzeyde şirkete, makro düzeyde ise ülke ekonomisine katkı sağlıyor. Uluslararası yönetim danışmanlığı şirketi McKinsey'in, 'Women Matter (Kadınlar Önemlidir)' raporuna göre; 2025'e kadar kadınların iş yaşamına erkeklerle eşit katılımının sağlandığı en iyi senaryoda küresel düzeyde toplam GSYH'de yüzde 26'lık, yani 28 trilyon dolarlık bir artış öngörülüyor. Bu da gösteriyor ki, kadın güçlenirse ekonomi güçlenir, toplum güçlenir."



Nur Ger, 2013 yılı Mart ayında BM Genel Sekreteri Ban Ki Moon'dan BM Kadın Güçlenmesi Prensipleri Onur Ödülü'nü aldı.

Kadının Güçlenmesi Prensipleri Girişimi için aktif çalışmalar yürüten Ger, WEBS İş Dünyası Sözcüsü, TÜSİAD Toplumsal Cinsiyet Eşitliği Çalışma Grubu Başkanı olarak, çocuk yaşta haksızlıklara karşı başlattığı mücadelesini aynı kararlılıkla devam ettiriyor. CeyLife'in ilk sayısında önce kadın ve insan, sonra iş kadını olan Nur Ger ile toplumda kadına biçilen rolleri o rollerin dışına çıkmak için yaptığı mücadeleyi konuştuk.

İş dünyasında bir kadın yönetici ve iş dünyası örgütlerinde bir kadın sivil toplum gönüllüsü olarak nelerle karşılaştınız?

Toplumda kadın olarak var olduğunuzda, beklenen rollerin dışında hayalleriniz varsa hangi pozisyonda ve nerede olursanız olun, zorluklarla karşı karşıya kalıyorsunuz. "İlerde ben kendi şirketimi kuracağım aynı zamanda ailevi görevlerimi de yerine getireceğim ama iş hayatında da yer almak istiyorum" dediğinizde karşılaşacağınız zorlukları da göğüslemeniz gerekiyor. Bu zorluklarla her alanda karşılaştım. İşveren olmanız bunları yaşamayacağınız anlamına gelmiyor. Ancak iş dünyasında bu tür zorluklara rağmen yer almayı başardıysanız hem kendi yolunuzu buluyorsunuz hem de farklı bir saygınlık kazanıyorsunuz.

Kadınların toplumdaki yeri ile ilgili ne düşünüyorsunuz? Dünya nerede, biz neredeyiz?

İnsan hakları ve toplumda yaşayan bireylerin demokrasi çitasına, kültürü ile bakmak gerekiyor. Kişi başına düşen milli gelirle orantılı. Gelişmişlik için sadece milli gelirin artması yetmiyor. Ülkelerin durdukları yerleri anlamak için İnsani Gelişmişlik

Endeksi'ne bakılıyor, bu endekste ekonomik gelişmişliğin ötesinde farklı verilere bakılıyor. Bu verilerin başında da toplumsal cinsiyet eşitliği geliyor, ülkelerin bu alanda nerede durduğu sorgulanıyor. Dünyada zengin fakat gelişmemiş pek çok ülke görüyorsunuz. Öncelikli olarak eğitime ağırlık verilmesi gerektiğini düşünüyorum. Eğitimli kadını her alanda görmek mümkün. Üniversite eğitimli 10 erkekten 7,6'sını, kadınların ise 7,2'sini çalışma hayatında görüyoruz. Eğitim seviyesi yükseldikçe kadınların çalışma hayatına katılımlarının arttığını görüyoruz. Çalışan kadınlar tek çocuk sahibiyse çalışma hayatında tutunabiliyorlar, iki çocuklu kadınların çalışma hayatında tutunamadığını gözlemliyoruz. Çünkü o çocuklara bakacak kreşlere ihtiyaç

"FIRSAT EŞİTLİĞİ, ÜLKE GELİŞİMİNE KATKI SAĞLAR"

"Fırsat eşitliği, çocukluktan itibaren kız ve erkek çocuk ayırımı yapmaksızın toplumun her alanında bir kız çocuğuna tanınan fırsatın, bir erkeğe tanınan fırsatla eşit olması anlamına geliyor. Bunu iş dünyasına taşırsak, işverenlerin toplumda kadın ve erkeklerin eşit olarak yer almaları için üzerine düşen sorumluluğu yerine getirmesi ve bunu görev olarak kabul etmesi diyebiliriz. Kadın ve erkek çalışanlarınıza fırsat eşitliği tanırırsanız, kurumunuzun refah düzeyi artar, ülke gelişimine katkı sağlamış olursunuz. Bunu da toplumsal cinsiyet eşitliği ile sağlayabilirsiniz."

duyuyorlar. Dünyada belirli ülkelerde fırsat eşitlik sağlanmış, ama yine de bu konuda kat edilecek uzun bir mesafe var.

Büyüme ve kalkınma hedeflerimiz bakımından düşünüldüğünde kadınların iş gücüne katılım ve istihdam oranlarının artırılması adına ne gibi çözümler üretilmesi gerekiyor?

Nüfusumuzun yarısını kadınlar oluşturuyor. Bu durumda, varlığımızın yarısını kullanmadan gelişmemiz mümkün değil. Kadınların iş gücüne katılımı ve istihdam oranlarının artırılması için kadına bu süreçte destek olmak, annelik ve sonraki dönemde iş hayatından kopmamasını sağlamak gerekiyor. Çünkü geleneksel değerler ve toplumun yapısı itibarıyla kadınların bu tür pozitif ayrımcılığa ihtiyacı var. Bu durumda kadının iş dünyasından kopmaması için serbest zamanlı çalışma önerisi sunuyoruz. Esnek çalışma yasası getirmeye çalışıyoruz. Öte yandan evden çalışabilme olanağı sağlıyoruz. Bu da esnek çalışma planının bir parçası. Bununla birlikte kadının çalışma hayatına daha fazla girmesi için bütüncül politikalar gerekiyor. Her bölgede çalışmak isteyen kadınların çocuklarını gönül rahatlığı içinde teslim edebileceği kreşler olması gerekiyor. Bunun üzerine çalışıyoruz.

“BİRLİKTE ÇALIŞIYORUZ, KAZANIYORUZ VE PAYLAŞIYORUZ”

SUTEKS olarak 20 yıl öncesinde belirlediğiniz vizyonun bugün neresindediniz? Firma olarak hedeflediğiniz noktaya geldiniz mi?

İş yaşamına genç yaşta atılan bir girişimci olarak, kadınların iş dünyasında yer almalarının getirdiği zorlukları birebir yaşadım. Bu durum da iş dünyasında birçok deneyim kazanmamı sağladı. Deneyimlerimden hareketle SUTEKS’i kadın ve erkeğin eşit şartlarda çalışabileceği ve aile-iş dengesini kolaylıkla kurabilecekleri bir kurum yaratma hayaliyle yola koyuldum. SUTEKS, hiyerarşisiz yönetim anlayışıyla klasik şirket yapılarına benzemiyor. Aynı zamanda çalışanlarımızın kar primi uygulamasıyla şirketin hissedarı oldukları bir sistem söz konusu. Birlikte çalışıyoruz, kazanıyoruz ve paylaşıyoruz.

Geçmişten aldığınız tecrübeyi, şirket geleceğine ve kendi kariyerinize nasıl yansıtıyorsunuz?

Geçmişte iş yaşamında bir kadın olarak var olmanın zorluğunu yaşamış biri olarak, kadınların iş yaşamında daha görünür bir noktada olması için çalıştım ve SUTEKS’i de bu vizyonla kurdum. Bu nedenle kurumumuzda, toplumsal cinsiyet eşitliğinin esas alındığı bir yapılanma kurduk. SUTEKS’de kadın erkek ayrımı olmaksızın tüm çalışanlarımız, iş-aile dengesini sağlamak adına izin, uzaktan çalışma vb. bir çok imkândan yararlanabilir.

“BAŞARI, SİNERJİ VE PAYLAŞIMLA ARTAR”

Birleşmiş Milletler Kadının Güçlenmesi Prensipleri (UN WEPS) girişimine “İş Dünyası Sözcüsü” olarak atandınız. İş Dünyası Sözcüsü olmanızla nihayetlenen bu süreç nasıl gelişti?

SUTEKS olarak 2012 yılında Birleşmiş Milletler Kadının Güçlenmesi Prensipleri’ni (WEPS) imzalayan ilk KOBİ olduk. Bunun hemen sonrasında 2012’de Çalışma Bakanlığı’ndan “Çalışma Hayatında Toplumsal Cinsiyet Eşitliği Ödülü” ve 2013 yılında “Birleşmiş Milletler Kadın Güçlendirme Onur Ödülü” aldık. 2015 yılında ise SUTEKS Group olarak üç yıl süreyle kârımızın bir bölümünü, uluslararası alanda kadınların güçlenmesi projelerinin desteklenmesi adına Birleşmiş Milletler WEPS Girişimi’ne bağışladık. Tüm iş yaşamında kadınların daha aktif yer alması amacıyla yürüttüğüm çalışmalar ile kurumumuzun toplumsal cinsiyet eşitliği alanındaki öncü duruşuyla, beni bu pozisyona uygun gördüler.

İş ve STK çalışmalarınızın yoğunluğundan nasıl bir planlama yaparak özel ilgi alanlarınıza zaman ayırabiliyorsunuz?

SUTEKS’te kurumsal eğitimimizin en önemli parçası zaman yönetimidir. Bu eğitimi dört-beş kez aldım. En önemlisi insanlarla birlikte proje geliştirmek, takım sinerjisine inanarak zamanı planlamak. O takımın fertlerini de ikna etmemiz ve aynı amaç için ortak paydada buluşturabilmeniz de bir o kadar önemli. Bu kültürü var edebilirsiniz işler kolay ve hızlı yürüyor. İş ve sivil toplum çalışmalarım için zamanı ve takımları kolaylıkla yönetebiliyorum. Son 10-15 yıldır sağlıklı yaşam için spor ve beslenmeyi ihmal etmiyorum. Bir de okumaktan vazgeçemiyorum. Okuyacaklarımı da biriktiriyorum. Bazen masam o kadar çok doluyor ki, karşısını göremiyorsunuz. Sonra bir tatil döneminde o yığınları azaltıyorum.

130

Dünya Ekonomik Forumu Toplumsal Cinsiyet Uçurumu Endeksi 2015 yılı verilerine göre, Türkiye’nin 145 ülke arasındaki yeri.

%30,2

Türkiye’nin 2015 yılı itibarıyla OECD ülkeleri arasında kadın istihdam oranı en düşük ülke.

%50

Dünyada kadın istihdam ortalaması

%70

Gelişmiş ülkelerde kadın istihdam ortalaması



SUTEKS Takım Lideri Nur Ger, dünyanın en büyük kurumsal sürdürülebilirlik girişimi UN Global Compact ile kadın-erkek eşitliğini teşvik etmek için ortaklık antlaşması imzaladı.

Mert FIRAT:

“EN BÜYÜK TUTSAKLIK, İNSANIN KENDİNİ KENDİNE HAPSETMESİDİR”

“Benim ilham kaynağım mücadele. İnsanlığım ve insanlıkla birlikte yürüme mücadelesi beni besliyor.

Bu mücadelenin içinde olmazsam boşa yaşıyor gibi hissedirim” diyen Mert

Fırat, toplumda en çok sarsılan ve en çok ihtiyacımız olan şeyin dürüstlük olduğunu vurguluyor. Fırat,

“Dürüstlükten kastım politik doğruculuk değil, saf dürüstlükten bahsediyorum;

duygularımıza, insanlığa, insanlığımıza karşı dürüstlüğümüzden” diyor.



Röportaj: Gülşen İşeri

Sinema, televizyon, tiyatro, reklam filmleri ve sivil toplum çalışmaları ile adından çokça söz ettiren Mert Fırat, başarılı çalışmalara imza atmaya devam ediyor. Çok konuşulan sinema filmleri ve televizyon dizilerinin yanı sıra senaryosunu yazdığı filmlerde de rol alan Fırat'ın, son dönem akıllarda kalan Başka Dilde Aşk (2009), Atlıklarınca (2010), Kelebeğin Rüyası (2013) ve Bir Varmış Bir Yokmuş (2015) filmleri sinemaseverler tarafından da ilgiyle takip edildi. Serçe Sarayı, İntikam, Bir Ömür Yetmez gibi dizilerde de başrol oynayan Fırat, Moda Sahnesi'ni kurduktan sonra vaktinin çoğunu tiyatrodaki geçiriyor.

Bir de müzisyenliği var Fırat'ın. Müslüm Gürses'in Nilüfer şarkısını seslendirdikten sonra sosyal medyada ilk sıralara oturan Fırat, böylece birçok yeteneğine müzisyenliğini de eklemiş oldu. Müzisyenlik demişken Mert Fırat, Zülfü Livaneli'nin 50. Sanat Yılı albümünde Livaneli'nin ünlü “Güneş Topla Benim İçin” şarkısını da seslendirdi.

Ve çok konuşulan Kürk Mantolu Madonna'ya da imza atıyor Mert Fırat. Yakında film olacağına duyurusunu yapmıştı. Magazin dünyasında çok konuşulan, Sabahattin Ali'nin kitabı “Kürk Mantolu Madonna”, ünlü Pop yıldızı Madonna'nın hayatı sanılınca ortaya trajik-komik durumlar da çıkmıştı. Kitap, İkinci Dünya Savaşı'ndan önce Berlin'e giden Raif Efendi'nin içe kapanık yaşamında Maria Puder adlı Yahudi bir kadına duyduğu aşkı anlatıyor.

Oyunculuk, senaristlik, müzisyenlik derken Mert Fırat sosyal sorumluluk projelerini de atlamıyor. Fırat, ihtiyaç sahipleriyle bu ihtiyaçları karşılamaya gönüllü olanların bulunduğu İhtiyaç Haritası (ihtiyacharitasi.org) adında dijital bir platform kurdu. Bu platformla Türkiye'nin dört bir yanındaki insanlara, “Hepimiz birbirimizin iyilik perisi olabiliriz”

diye sesleniyor. Mert Fırat'la bir araya gelmişken, hem yeni filmi hem hayatı hem de sivil toplum çalışmalarını konuştuk.

İnsanlar sabırsızlıkla Sabahattin Ali'nin ‘Kürk Mantolu Madonna’sının filmini bekliyor. Ne durumda hazırlıklar?

2017'de sinemaseverlerin beğenisine sunmayı düşünüyoruz.

Neden Sabahattin Ali'nin kitabı Kürk Mantolu Madonna film oluyor?

Bu kitap herkesin gönlünde taht kuran bir roman olduğu için, herkesin ‘Kürk Mantolu Madonna’sı’ eminim ki başkadır. Bizim filmimiz de, bu kitabın bir uyarlaması olacak ama birebir aynısı olmayacak. Mesela film, kitaptaki gibi başlamayacak ama aynı şekilde bitecek. Madonna'yı oynayacak olan kişi henüz belli olmasa da hepimizin tanıdığı ya-

Mert Firat'ın senaryo yazımına da katkı verdiği 2010 tarihli *Atlıkarınca* isimli sinema filmi, aynı yıl Altın Portakal Film Festivali'nde "En İyi Senaryo" ödülünü kazanmıştı.



bancı bir aktris olacak. Görüşmelerimiz devam ediyor. Kitapta da bu karakter yabancı biri olduğu için Türk birinin oynaması pek doğru olmaz.

Destekleyen kurumlar var mı?

Türk-Alman ortak yapım olacak filmi destekleyen birçok kurum olduğu için çok mutluyuz. Sabahattin Ali'nin bu kadar ilgi görmesinden de aynı derecede mutlu ve gururluyuz. Film için Sabahattin Ali'nin kızı Filiz Ali'den danışmanlık alıyoruz.

Romanda Raif Efendi aşkı ruhların birbirine koşması olarak nitelendiriyor. Senin aşk tanımınla örtüşüyor mu bu?

'Neredesin Sen?' türküsünün, "Bütün dertlerim anlayıp gönlümü bilen, sanki kalbimi bilerek yüzüme gülen" diye akan sözleri geliyor benim aklıma. Aşk, şehvet ya da tutku değil, içinin titremesi hali. Bu da ancak ruhlar buluştuğunda oluyor.

"SOSYAL SORUMLULUK ANLAMINDA İYİ ŞEYLER YAPILIYOR"

Gelelim sizin sosyal sorumluluk projelerinize. İhtiyaç Haritası çok ilgi gördü. Yola çıkışınız nasıldı?

Ben sosyal sorumluluk başlığı altında 25'in üzerinde dernekle faaliyet yürütüyorum. Hep "Bu çalışmaların hepsini bir yerde toplasak, bütün ihtiyaçları bir merkezden giderebilsek" diyordum. ihtiyacharitasi.org'u Ali Ercan Özgür, Güler Altınsoy ve Elif Kalan'la birlikte kurduk. Elif, bu tip çalışmalarını yaparken kendisine "Bu kişileri tanıyor musun? Bu dernek nasıl?" diye sorduğum bir arkadaşım. Harita onların fikri, bana hâlihazırda bir veri tabanı olduğunu söylemişlerdi. Güçlerimizi birleştirdik. Sitedeki aktif harita sayesinde, Türkiye'nin dört bir yanındaki ihtiyaç sahipleri ve ihtiyaç konularını eşzamanlı olarak görebiliyorsunuz. İhtiyaç da girebilirsiniz, destek için başvuruda da bulunabilirsiniz,

"YASALAR İNSANLARI KORUMAK İÇİNDİR"

Moda Sahnesi'nin William Shakespeare'in 'En Kısa Gecenin Rüyası' adlı oyununda Demetrius karakterini canlandırıyorunuz... Oyun seyirciyi hem güldürüyor hem de kadını aşığılayan, erkeğe bağımlı kılan Atina Yasaları üzerinden kadın haklarına dair çok şey söylüyor.

Evet. Oyunda şenlikli bir düğün havası var ama aslında bir trajediyi, Amazonlar Kraliçesi Hippolyta'nın yasalarla erkek egemenliğinin boyunduruğuna girişini, böylece son direnişçi kadının da bitişini anlatıyor. Atina sisteminin, baba yasasının etkisiyle, kızlar babalarının mülkü muamelesi görüyor. Erkek egemen, kadının özgürlüğünün bittiği, iplerin tamamen erkeğin eline geçtiği bir örgütlenme söz konusu. Bu noktada Atina Yasaları üzerinden sormak gerekiyor; Tanrı'ya ve onun katında eşit olduğumuza inanıyorsak kadını ötekileştirmek niye? Yasalar insanları korumak içindir, ötekileştirmek için değil!



Mert Fırat, İntikam isimli dizide Beren Saat ile başrolü paylaşmıştı.

ihtiyaçların karşılanması sürecinde gönüllü olarak yer de alabilirsiniz.

Farklı platformlarda var, farkı ne İhtiyaç Haritası'nın?

Temeldeki yapı ihtiyacı girmek ve kaynağını yaratmak. Bu özellik bazı başka platformlarda da mevcut. İhtiyaç Haritası'nı onlardan ayıran özellik pinle yeri işaretleyebiliyor olmak. Bu sayede me-

sela Bursa'nın bir köyündeki bir okuldaki ihtiyaç geldiğinde o ihtiyacın olduğu bölgeyi, okulu işaretleyebiliyorsun. Diyelim ki 500 kitaba ihtiyaçları var. O okula 1500 kitap gitmiyor. Kontrol edip kitap fazlasını başka bir yere aktarabiliyoruz.

Bu ülkede kötülük yerine iyilik yapmayı, paylaşarak güçlenmeyi seçenler var yani hâlâ...

Olmaz mı, hem de had safhada var. Sadece doğru



Atlıkarınca filminden bir kare.

Kelebeğin Rüyası filminde Mert Fırat ve Kıvanç Tatlıtuğ, genç şairler Rüştü Onur ve Muzaffer Tayyip Uslu'yu canlandırmıştı.



şekilde koordine edilmeliler. İhtiyaç Haritası maddi yardımı kabul etmiyor, insanlara prosedürlere takılmadan, çok hızlı bir şekilde herhangi bir çalışmaya dâhil olma imkânını sunuyor. Sistem gönüllülük esasına göre işliyor. “Bu derneğe üye olacaksın ve haftanın belirli günlerinde çalışmalarına katılacaksın” gibi bir durum yok. Ayın 1 günü sadece iki saatini ayırabilecek kişi de dâhil olabiliyor sisteme. Bir diğer güzel tarafı da örneğin, kitaba ihtiyacı olan birinin siteye girdiğinde diğer ihtiyaçları görüp onlara katkı sağlayabilmesi. Sürekli kendini doğuran, geliştiren bir platform. Türkiye’de uzun zamandır sosyal sorumluluk adına iyi şeyler yapılıyor. Amacımız bunların kolektif bir şekilde yapılması. İhtiyaç sahibi bir kişi aynı zamanda bir desteğe de katılabiliyor. Herkesin yapabileceği bir şeyler olduğunu anlatmak istiyoruz.

“EN ÇOK İHTİYACIMIZ OLAN DÜRÜSTLÜK”

İhtiyaç demişken; içinden geçtiğimiz zor günlerde, acıyla dolu gündemde ülkemizin en çok neye ihtiyacı var sence?

En çok sarsılan ve en çok ihtiyacımız olan şey dürüstlük. Kendimize, birbirimize, topluma, Türkiye’ye, yaşadığımız her şeye karşı dürüst olmalıyız. Dürüstlükten kastım politik doğruculuk değil, saf dürüstlükten bahsediyorum; duygularımıza, insanlığa, insanlığımıza karşı dürüstlüğümüzden. Giyim tarzımızdan düşüncelerimize kadar her konuda sürekli kutuplaştırdığımız bir ortadayız. En büyük tutsaklık insanın kendini kendine hapsedmesidir ve

bunu yapan bir sistemin içindeyiz. Dürüst ve taraf-sız olursak tüm sınırlar kalkar, vicdan konuşur.

Bursa’da da SanatMahal adlı kültür-sanat mekânının kurucularındansınız. Sanatı da elden bırakmıyorsunuz diyebilir miyiz?

Sosyal sorumluluk bizi nasıl birleştiriyorsa, sanat da gerçek bir birleştirici. Ülkemizde fiziksel şiddetin yanı sıra siyasi psikolojik şiddet de var. Bu da insanı pes ettiren, çaresiz bırakan, genel motivasyonu düşüren bir şey.

Kaldı ki insanlar bir birinin yüzüne bakmıyor bile...

İnsanlar artık birbirlerine “Nasılsın?” demeye utanır hale geldi. Bu psikolojiyle mücadele etmenin bir yolunu bulmak gerekiyor ve sanatın iyileştirici gücü bu noktada devreye giriyor. SanatMahal’i ağırlıklı olarak öğrencilerin yaşadığı Görükle’de açtık. Belediyeler bize çok destek oluyor, Bursa halkı da çok sahiplendi. Karı-koca öğretmen olan bir çift mekânımızın bereketi olsun diye aşure yapıp getirdi, bir öğrenci elleriyle kek yaptı. Böyle insanları görünce “Yaşadığımız her şeye rağmen hâlâ umut var” diyorum.

SanatMahal Moda Sahnesi gibi mi peki?

Bir kitabevimiz var, günde 20-30 tane kitap satıyoruz. İki sinema salonumuz ve atölyelerimiz var, konserler oluyor. Tıpkı Moda Sahnesi gibi SanatMahal de bizim değil, hepimizin.

“Türkiye’de uzun zamandır sosyal sorumluluk adına iyi şeyler yapılıyor. Amacımız bunların kolektif bir şekilde yapılması. İhtiyaç sahibi bir kişi aynı zamanda bir desteğe de katılabiliyor. Herkesin yapabileceği bir şeyler olduğunu anlatmak istiyoruz.”



TÜKENMEYEN KALEMLER



Ahmet ÜMIT:

“HAYAT, AŞKTAN ÇOK DAHA DEĞERLİDİR”

Yazar olmanın hayalini kurmayan bir yazar olduğunuzu düşünün. Ama yıllar öncesinde. Kahramanlarının Che'den Deniz Gezmiş'e toplumlara etkileme gücü olduğuna inanan bir gencin, o yıllardaki hayalini. Aklının ucundan yazarlığı geçirmemiş, “Kendi başıma bir idealim yoktu” diyen bir yazar. Türk edebiyatının önemli kalemlerinden biri üstelik bu yazar. Polisiye roman dendiğinde akla gelen ilk isim. Ahmet Ümit'ten söz ediyoruz. Yazarlık serüveninde insanları kendi iç dünyaları ile baş başa bırakan romanlara, hem de çok satan romanlara imza atan Ahmet Ümit...

Son romanı Elveda Güzel Vatanım ile yine gündemde olan Ümit, bir zamanların İttihat ve Terakki fedaisi, şimdilerin yorgun komitacı Şehsuvar Sami'nin etrafında dönen amansız bir entrikayı konu alıyor. “Kaybedilen bir ülke, kaybedilen bir şehir, kaybedilen bir hayat”ın izlerini sürüyor, okuru da o izleri takip etmeye yönlendiriyor. Diğer tüm romanlarında başarıyla yaptığı gibi. Ümit, son romanın da “Devlet mi kutsaldır, yoksa insan mı?” sorusunun yanıtını okurlarına bırakırken, okurlarını da Şehsuvar Sami ile birlikte bu soruların yanıtlarını aramaya yönlendiriyor. Bab-ı Esrar (2008), İstanbul Hatırası (2010), Başkomiser Nevzat 3: Davulcu Davut'u Kim Öldürdü? (2011), Sultanı Öldürmek (2012), Beyoğlu'nun En Güzel Abisi (2013) gibi birçok romanın ardından Elveda Güzel Vatanım ile Türkiye'nin geçmişinden bugüne uzanan hikâyesine de tanıklık etmeye çağırıyor okurlarına. Ahmet Ümit'le kitap vesilesiyle bir araya geldik. Dünden bugüne değişen hayatları ve aşkları konuştuk.

Elveda Güzel Vatanım'la başlarsak, nasıl karar verdiniz? Çünkü biraz da çalkantılı bir dönemde çıktı kitap.

Aslında epeydir bu konu üzerinde düşünüyordum. Ama esas yoğun çalışma süreci olarak iki yıldan söz edebiliriz. Bunun bir yılı inceleme, araştırma ve gezi olarak geçti. İttihat ve Terakki coğrafyası diyebileceğimiz bazı şehirler, ne yazık ki artık yok. Osmanlı'da olmayan şehirler de var İttihat ve Terakki dönemin-

de, Paris gibi. Bunun bir yılına da gezi ve okuma diyelim. Çünkü tarihçi değilim, tarih üzerine uzman biri değilim. Ben bir yazarım. Bir yandan İttihat ve Terakki'yi öğrenirken bir yandan da romanın kurgusu, dili üzerine çalıştım. Yaklaşık bir yıl da yazması sürdü.

Yoruculuğunun yanı sıra yazmak size zevk veriyor sanırım.

Yorucu ama zevkli. 56 yaşındayım. İnsan belli bir yaşa geldikten sonra hayattan aldığı zevkler gene var; güzel yemek yemek, gezmek... Bunların hepsi var ama bir süre sonra biliyorsunuz ve bildiğiniz için de yeni şeyler arıyorsunuz. Bu zevklerin içinde ölmeyen ve ilgi duyulan tek şey öğrenmenin zevki. Hep devam ediyor. O yüzden zor ama aynı zamanda çok zevkli. Çünkü heyecan verici bir iştir.

Romanın ana karakteri Şehsuvar, devrim ve aşk arasında bir seçim yapmak zorunda kalıyor. Siz olsaydınız hangisini seçerdiniz? Aşk mı, devrim mi?

Ben zaten devrimi seçtim. Yani ben, Şehsuvar Sami'den aşağı yukarı 100 yıl sonra yaşamış oldum ve ben de genç bir devrimciydim. 14-15 yaşında sol partiyle tanıştım.

Ülkenin koşulları gereği bir de değil mi?

Şöyle bir adam düşünün; toplumsal hareket var, toplumsal devrim yaşanıyor ülkede. Ama bunu bırakmış, sevdiği kadınla Paris'e gitmiş. Bu adamı kimse dinlemez. Ciddiye almaz. Ama burada kalmış, mücadele etmiş, bedel ödemiş, yıkılmış, kaybetmiş bir adamın söyleyeceği şeyler sahici ve değerlidir.

“AŞK GEÇİCİ BİR ŞEYDİR”

Kitabınızda “Hayatın en güzel bencilliyidir aşk” diyorsunuz ama...

Tabii ben de âşık oldum. Bir süre sonra hayatı tanıdıktan sonra aşkın dünyanın en önemli meselesi olmadığını anlıyorsunuz. Hayat, aşktan çok daha değerlidir. “Aşk çıkarırsan hayatta ne kalır”, denir ya; hayır çok şey kalır. Ama niye çıkaralım. O da olsun

Aşk, hayatın alternatifini olarak görmeyen, hayatı anlamlı kılan unsurlardan biri olarak değerlendiren Ahmet Ümit, “Tabii ben de âşık oldum. Bir süre sonra hayatı tanıdıktan sonra aşkın, dünyanın en önemli meselesi olmadığını anlıyorsunuz. Hayat, aşktan çok daha değerlidir. Aşk hayatın önüne koymayalım” diyor.



Röportaj: Gülşen İşeri

“Son romanı ‘Elveda Güzel Vatanım’ ile yine gündemde olan Ümit, bir zamanların İttihat ve Terakki fedaisi, şimdilerin yorgun komitacısı Şehsuvar Sami’nin etrafında dönen amansız bir entrikayı konu alıyor.”

içerisinde ama aşkı hayatın önüne koymayalım. Aşk hayatın alternatifi değil hayatı anlamlı kılan öğelerden, unsurlardan bir tanesi.

Aşka inanmıyorsunuz o halde?

Aşk güvenilir bir duygu değil, kaypak bir duygu. Sadece karşınızdaki insanın sizi sevip sevmemesinden bahsetmiyorum, sizin duygularınızın da geçiciliğinden bahsediyorum. Gidiyorsunuz bir insana diyorsunuz ki, “Sana çok büyük aşk duyuyorum, senin için ölürüm, senin için hayatımı değiştiririm” ama sonra gerçekten bir süre sonra bu duygu değişiyor. Aşk geçici bir şeydir. O kadar yoğun bir duygu içerisinde insan kalamaz. Mümkün değil. Duygular biter. Hayatın realitesi bu. Aşkın realitesi bu.

O zaman ne olacak?

Aşkı asla küçümsemiyorum. Aşkın, insanın hayatındaki önemini de küçümsemiyorum. Hayata kattığı mutluluğu, mutsuzluğu asla küçümsemiyorum. Fakat aşkı, hayatın merkezine koymamak lazım. Genç insanlar için ya da aşkı yaşamamış insanlar için bu söylediğim laf vız gelir, tırıs gider. Farkındayım ama bir süre sonra gençler benim ne demek istediğimi anlayacak.

Sinemaya uyarlanabilecek kadar etkileyici görsellikte romanlara imza attınız her zaman.

Elveda Güzel Vatanım için de böyle bir teklif var mı? Beyaz perdede seyretme imkânımız olacak mı?

Bir iki dizi teklifi geldi. Ben henüz öyle işlere girmiyorum. Çok sıcak bakmıyorum. Kukla diye bir romanım var. Onun senaryosunu bitirdim. Belki o filme uyarla-

nacak. Ama Elveda Güzel Vatanım için henüz böyle bir planım yok.

“HAK İLE GÜÇ ARASINDA BİR ÇATIŞMA VAR”

Romanınızı okurken arka sokakları, arka sokaklarda yaşananları görüyoruz. Günümüzde hırsızlığın kol gezdiği bir dünyada, neden bu kadar kirlendi insanlar?

Günümüzde kirlenmenin nedeni aslında sanayileşmenin artması. Eskiden insani değerler vardı. Bugüne göre fazlaydı. Erdemler vardı. Dürüstlük, doğruluk, kahramanlık, yalan söylememek, vatanseverlik vardı. Bunların hepsi bitti. Şimdi değer, para kazanmak ve güçlü olmak. Hak ile güç arasında bir çatışma var. Bazen haklılar da güçlü olur ama ne yazık ki günümüzde güçlüler haktan çok uzaklaşmış durumda. Ve onlar gücü hak zannediyor. Ve bunu zannettikleri için de güce sahip olan “Ben her şeyi yapabilirim” diyor.

Bu tüm ilişkiler için geçerli mi?

Sadece politik ilişkilerden söz etmiyorum. Aynı zamanda ticari ilişkiler, aile ilişkileri, aşk ilişkileri, arkadaşlık ilişkileri... Güçlü olan, kendini güçlü gören “Her şeyi ben yapabilirim” hakkına sahip olduğunu düşünüyor. Kabalık, zalimlik, riyakârlık, kötülük hepsi buradan kaynaklanıyor. Yani, insanoğlu bir yıkıma doğru gidiyor.

Bu çok büyük bir yıkım değil mi?

Galiba böyle bir yıkımı yaşamadan da toparlanmayacak. Çünkü o kadar benciliz ki. Ben hayatta kalayım da ne olursa olsun. Resmin bütününe görmekte sorun var. Mesela İstanbul’a bakıyoruz; yeşil ağaçlar kalmamış ve biz hala bina yapıyoruz. “Bina yapmazsak ekonomi çöker” deniliyor. Öteki, “Binalardan para kazanıyorum” derken, bir diğeri de “Otomobilden para kazanıyorum” diyecektir. Bu arada olağanüstü bir şehir bunu büyütün dünya deyin, dünya samanyolu galaksisindeki tek canlı yaşam formuna sahip olan gezegeni insanoğlu yok ediyor. Bu insanoğlunun hem bencilliği hem açgözlülüğü hem de dar görüşlülüğü. Günü kurtarmaya çalışıyor. Ama aslında yeryüzünü yok ediyoruz. Bu ülkeyi yok ediyoruz. Bu korkunç bir şey.

Galiba İstanbul da payına düşeni aldı bu bencilikten?

Katledilmiş yağmalanmış bir şehirden söz ediyoruz artık... Bunun bir tek adı var bence barbarlık. Batılılar bize bunu söylediği zaman kızıyoruz. Ama biz bunu kendimize söyleyelim onlara kalmasın: Barbarlık. Tarihi Yarımada korunması gereken bir yer. Surların içinden bahsediyorum. Yok, öyle bir kanun. Bunu bırakın, şehir öyle bir büyüyor ki, artık denizi öldüreceğiz. Giderek denizi yok edeceğiz. Deniz ortadan kalkacak. Yani yağmalanmış, yağ-

“SORUMLULUK EVRENSEL OLANI YAKALAMAKTIR”

Kitapları birçok dile çevrilen yazarların başında geliyorsunuz. Bu durum size nasıl bir sorumluluk yükler?

Gerçekçi olmaya çalışıyorum. Bizim ülkemiz benzersiz bir ülke bence. Tarihiyle, coğrafyasıyla benzersiz bir ülke. Ama insanlarımız öteki insanlar gibi. Fransa’daki insanlardan daha iyi olduğumuzu düşünmüyorum. Daha kötü olduğumuzu da düşünmüyorum. Eğitimimizin eksik olmasının, bizi biraz daha aşağı çektiğini düşünüyorum. Ama gerekli eğitim alındıktan, gerekli koşullar olgunlaştırıldıktan sonra Türkiye’deki insanların tüm dünyanın ortalama insanları gibi olduğunu düşünüyorum. Bir ayırım gözetmem. Sonuçta insanı düşünüyorum. Shakespeare de öyle düşünmedi bence ya da Dostoyevski. Ruslara yazıyorum, İngilizlere yazıyorum ya da Homeros Yunanlara yazıyorum diye düşünmedi. Yunanca yazdı elbet bildiği dil olduğu için ya da İngilizce yazdı ya da Rusça yazdı. Ama sonuçta öyle düşünmedi. O kadar evrensel şeyler yazdı ki; bunu herkes dünyanın her yerinde insanlar, farklı dinlere çevrilerek okudu. Sorun sizin evrensel olanı yakalamanız. Bu ülkede yaşamınıza rağmen evrensel olanı yakaladığınızda sizi herkes okuyacaktır. Sorumluluk bu. Sorumluluk evrensel olanı yakalamaktır.

malanmaya devam eden ve artık yoğun bakımda olan bir insana benzetebiliriz. Ve o yoğun bakımda olan insanı öldürmek için her şeyi yapıyoruz.

“EDEBİYAT TOPLUMSAL HAYATI DEĞİŞTİRİR”

“Edebiyat sonsuz bir isyandı” diyor Elveda Güzel Vatanım’ın kahramanı Şehsuvar ve şöyle devam ediyor; “Belki kurtarıcımız olabilirdi.” Bu bir gün mümkün olacak mı, bizi edebiyat kurtarabilir mi sonsuz kötülüklerden?

Söyle diyelim. Şimdi öyle bir şey ki, buradaki kurtarma meselesini, nasıl sonsuz bir isyansa sonsuz bir kurtuluş gibi düşünmek lazım. Cervantes, Don Kişot’u yazdı ve Don Kişot, yüzyıllardır okuduğumuz bir kitap. Yahut Shakespeare’in oyunlarını izliyoruz yüzyıllardır. Ya da Homeros’un destanlarını... Buralarda insanı iyiliğe çağıran, insanı evrene çağıran, doğruluğa çağıran bir şeyler söylüyor; dolayısıyla edebiyatın insanı ve hayatı değiştirmesi yani toplumsal hayatı değiştirmesi gibi bir işlevi de var. Sürekli bir devrim gibi düşünmek lazım. Sürekli iyileştiriyor ama burada şöyle bir şey var: Kötülük yapma.

Sizce politikacılar edebiyatçı olsaydı yani yazarların yönettiği bir ülkede yaşasaydık mutlu insanlar olabilir miydik temiz bir coğrafyada?

Bundan emin değilim; çünkü yazar bir eser ortaya koyuyor, edebi bir eser ortaya koyuyor ama politikaya bulaştığında politikanın kurallarıyla, politikanın kurşunlarıyla hayatı düzenlemeye çalıştığında ne olur bilmiyorum. Çünkü bizim yaptığımız şey kurgusal. Bize deseler ki “Gel kardeşim Türkiye’yi yönet, madem bu kadar yazdın” ama bu başka bir şey.



Bugünlerde var mı yazdığınız bir şeyler?

Şu anda Başkomiser Nevzat’ın romanı var. Bu aslında bir seri katil, seri cinayetler çerçevesinde gelişen. Bir seri katil mi daha korkunçtur yoksa küçükken travmaya uğramış ve iyileşmek için bazı insanları öldüren bir seri katil mi? Bu noktayı irdelemeye çalışıyorum. Dünyada bu kadar çok çocuk ölürken, Suriye’de bu olaylar yaşanırken, insanlar dinleri, inançları için öldürülürken; sesini çıkarmayan, hayatını sürdüren sessiz insanlık mı daha korkunçtur sorusunu soran da bir roman olacak. Böyle bir roman, muhtemelen önümüzdeki baharda yayınlanacak.

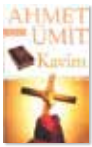
“İnsan belli bir yaşa geldikten sonra hayattan aldığı zevkler gene var; güzel yemek yemek, gezmek gibi. Bunların hepsi var ama bir süre sonra biliyorsunuz ve bildiğiniz için de yeni şeyler arıyorsunuz. Bu zevklerin içinde ölmeyen ve ilgi duyulan tek şey öğrenmenin zevki.”



2004’TEN BU YANA AHMET ÜMİT ESERLERİ



Aşk Köpekliktir



Kavim



İnsan Ruhunun Haritası



Bab-ı Esrar



Başkomiser Nevzat 3: Davulcu Davut'u Kim Öldürdü ?



Beyoğlu'nun En Güzel Abisi

2004

2005

2006

2006

2007

2008

2007

2010

2011

2012

2013

2015



Başkomiser Nevzat Çiçekçi'nin Ölümü



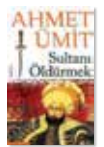
Ninatta'nın Bileği



Olmayan Ülke



İstanbul Hatırası



Sultanı Öldürmek



Elveda Güzel Vatanım



TANGONUN COŞKULU BAŞKENTİ: BUENOS AIRES

Geniş caddeler, bŸyŸk meydanlar, zarif bir mimari, tango, futbol, biftek, bira, Őık gŸrŸnŸmlŸ insanlar ve mis gibi bir hava. İŞte Buenos Aires!



Yazı: MŸge Emirgil

Latin Amerika'dan ziyade Avrupalı bir havası var, Güneyin Paris'i de denen Buenos Aires'in. May Square, Hükümet Binası, rengarenk evlerle kaplı dünyanın en geniş caddesiyle en eski yerleşim yeri olan La Boca Mahallesi, en turistik noktalarından olan Caminito Bölgesi, 1940'larda Eva Peron'un halka seslendiği Casa Rosada, futbolun mabetlerinden biri olarak kabul edilen Boca Juniors Stadi, Buenos Aires'in sembolü olarak kabul edilen Obelisk, Palermo ve elbette Eva Peron'un mezarının bulunduğu Recoleta görmeniz gereken başlıca yerler arasında. Ancak Buenos Aires'de sizi kuşkusuz en çok etkileyen şey, yaşam tarzı ve her yerden fırlayan buram buram tango olacak.

UYUMAYAN ŞEHİR

Buenos Aires kent merkezinde, hafta içi öğle saatlerinde binlerce çalışan, karınlarını doyurmak için, sokaklara dökülüyor. Verba denilen bir bitki ile hazırlanan, özel bir içim şekli olan sıcak içecek "mate" eşliğinde yapılan gündelik sohbetler ise vazgeçilmezler arasında. Çevredeki yüzlerce restoran ve kafede yer bulmak neredeyse imkansız. Ancak Buenos Aires özellikle geceleri uyumayan bir şehir. Sokaklarda tango gösterileriyle ünlü, hayat kaynayan bu şehirde capcanlı bir gece hayatı söz konusu. Akşam yemeği oldukça geç yeniyor ve eğlence hayatı sabaha kadar sürüyor.

Öncelikle Gaucho denen Arjantin kovboylarının at koşturduğu, ülkenin güneyindeki uçsuz bucaksız platolarda doğal besinlerle yetiştirilen sığırlardan elde edilen dünyanın en lezzetli bifteğine hazırlanır. Mangalda pişirilen meşhur Arjantin eti asado ve enfes Arjantin şarabından oluşan mükemmel bir akşam yemeğinden sonra bol sohbet ve bol danslı, eğlenceli geceler sizi bekliyor. Büyük dans pistleri olan "boliche" denen barları doldurup sabaha kadar dans edebilirsiniz. Biraz daha geleneksel bir şey isterseniz elbette milongaları da tercih edebilirsiniz.

BUENOS AIRES DEMEK, TANGO DEMEK

Şehrin ruhunu, dokusunu kavramak için tangoyla olan iç içe geçmişliğine bakmak gerekiyor. Tango, Plata Nehri'nin iki kıyısında doğmuş bir liman dansı. 1800'lü yılların sonlarında Arjantin'in Buenos Aires ve Uruguay'ın Montevideo varoşlarında ortaya çıkan, oradan Avrupa'ya ve tüm dünyaya yayılan tutkunun dansa ve müziğe bürünmüş hali tango UNESCO tarafından, "dünya kültürel mirasının bir parçası" ilan edildi.

Buenos Aires, ticari anlamda akıllılık edip tangoyu dünyaya iyi pazarlamış. Bu anlamda Buenos Aires'den bir tango deneyimi yaşamadan ayrılmamız imkansız. Turistler tarafından ilgi gören bir çok havalı "tanguería", yani tango gösterileri, daha otantik bir şey arayanlar içinse her hafta 100'den



Mate

fazla milonga yani yerel halkın dans ettiği sosyal kulüpleri ile Buenos Aires tangoyla dolu bir şehir. Tangonun doğduğu limandaki La Boca yani Gemiciler Mahallesi'nde ise o eski dönemlerin batakhanelerinde gezen serseriler artık yok tabii. Yine de La Boca, dışları rengarenk boyanmış bir kaç katlı, tahta ve teneke binaları, sokaklarda ünlü tangoocularının heykelleriyle tango ruhunu çok güzel yansıtıyor. Bir zamanlar tangoyu varoş dansı olarak küçümseyen, fakir ghetto (yoksul mahallelerinin) sınırları içine hapseden Buenos Aires'de bugün her sokak arasında karşınıza tango dansçıları fırlayıveriyor. Ayrıca burada tangonun tarihsel gelişimini araştıran bir "Tango Akademisi" de var.



Bandoneon



Geleneksel kıyafetleriyle Gaucho'lar



VAROŞLARDAN İŞİLTİLİ KULÜPLERE

İlk çıktığı dönemde, liman varoşlarından, hatta genelevlerden doğduğu ve genelde sermaye kadınları, kavgacı kabadayılardan dansı olduğu için küçüm-senen tango, teatral ve tutkulu yapısıyla, buralarda yaşayan ama kendini buralara ait hissetmeyen, gel geç ilişkiler, içki ve düşkün eğlencelerle avunan, Avrupalı ve Afrikalı göçmenlerin hayal kırıklıklarını, hüznünü ve isyanını yansıtıyor.

Birinci Dünya Savaşı sırasında yaşanan zor zamanlarda sosyal sınıfların birbirine yakınlaşmasıyla, tango da giderek halka yayılmaya başladı. Varoşlardan çıkıp Buenos Aires'in eğlence ve kültür merkezi Calle Coriente'ye ulaşan ve bir yandan da ilk dönemlerdeki müstehcenliği azalan ve bu hali-

le Fransız sosyetesinin de ilgisini çeken tango'nun tüm Avrupa'ya ve dünyaya yayılmasını sağlayan en önemli etkenlerden biri de insanın içine işleyen müziği. Tango bestecilerinden en önemlisi, bazı kesimler tarafından dahi sayılan Astor Piazzolla. Daha erken dönemden Pugliese, D'Arrienzo ve ayrıca El Choclo'nun bestecisi Angel Villoldo'yu da unutmamak lazım. Ancak en tanınan ve tango'nun dünyaya açılış kapısını aralayan ise bir Fransız göçmeni olan Carlos Gardel.

Tango'nun dört temel enstrümanı piyano, bandoneon, violin ve kontrabas. Ancak, tangoyla en çok özdeşleşen, akordeona benzer bir çalgı olan bandoneon.

Juan Peron ve eşi Evita'nın tango tutkusunun da

HAYAT KAYNAYAN ŞEHİR



Buenos Aires'in eğlence ve kültür merkezi Calle Coriente'ye ulaşan ve Fransız sosyetesinin de ilgisini çeken tango'nun tüm Avrupa'ya ve dünyaya yayılmasını sağlayan en önemli etkenlerden biri de insanın içine işleyen müziği.

Buenos Aires kent merkezinde, hafta içi öğle saatlerinde binlerce çalışan, karınlarını doyurmak için, sokaklara dökülüyor. Verba denilen bir bitki ile hazırlanan, özel bir içim şekli olan sıcak içecek "mate" eşliğinde yapılan gündelik sohbetler ise vazgeçilmezler arasında. Çevredeki yüzlerce restoran ve kafede yer bulmak neredeyse imkansız. Ancak Buenos Aires özellikle geceleri uyumayan bir şehir. Sokaklarda tango gösterileriyle ünlü, hayat kaynayan bu şehirde capcanlı bir gece hayatı söz konusu. Akşam yemeği oldukça geç yeniyor ve eğlence hayatı sabaha kadar sürüyor.

yardımla 1940'larda altın çağını yaşamaya başlayan tango, her ne kadar 50'li yıllarda Evita'nın ölümü ve Rock'n Roll'un yükselişi ile popülerliğini yitirse de 80'lerle birlikte geri dönerek, bugünkü klasikleşmiş halini aldı.

GÜMÜŞ IRMAK

Önce Macellan, sonra İspanyollar gelmiş bu topraklara. 16. yüzyılda Mendoza, Buenos Aires'i, Arjantin ile Uruguay arasından geçen ve "gümüş ırmak" anlamına gelen, Rio De La Plata koyunun güneybatısında kuruyor. Ülkemizde ara sıra adı duyulan ünlü Buenos Aires futbol takımı "River Plate" işte bu çamur renkli koyun adının daha çok ses benzetmesiyle çevrilmiş İngilizcesi.

Önce Kızılderililerle sonra İngilizlerle çarpışan İspanyollar, bu topraklara doğru yoğun bir göç başlatmış. Geçen yüzyıl başına kadar yalnızca toprak sahibi soyluların oy kullanabildiği bir cumhuriyet olan ülkede, 1916 yılında Halver'in iktidara gelmesiyle herkese seçme ve seçilme hakkı tanınmış.

DON'T CRY FOR ME ARGENTINA

16 yıllık cuntanın ardından 1946'da Cumhurbaşkanlığına seçilen Peron, müzikallere, filmlere konu olan, ülkenin sembollerinden biri haline gelen ilk eşi Eva'nın desteğiyle işçi ve köylünün sempatisini toplarken ordu ve kiliseyle arası açılınca 1955 yılında tekrar ihtilal oluyor ve bundan sonra da ne ülke demokrasisi ne de ekonomisi uzun süre belini doğrultmıyor. 1973 yılında tekrar başa geçen Peron bir yıl sonra ölünce, yerine üçüncü eşi Isabel Peron geçiyor ama iki yıl sonra o da bir ihtilalle iktidardan uzaklaştırılıyor. Sıkıyönetim ile birlikte cumhurbaşkanlığına gelen General Videla yerini 1981'de Galtieri'ye bırakıyor. Yönetime geçtikten bir yıl sonra ortaya çıkan Falkland Savaşı ile ismini epey duyuran Galtieri'nin yıldızı, adalar İngilizler'e kalınca sönüyor ve nihayet 1983 Ekim'inde Arjantin yeniden sivil yönetime geçiyor.

Ekonomik sorunları çözmek, cuntadan yolsuzluklar ve insan hakları ihlallerinin hesabını sormak üzere yıllar sonra başa gelen ilk sivil Cumhurbaşkanı Raul Alfonsin, sorumlu generallerin yargılanmasını sağlıyor ve ciddi bir kemer sıkma politikası uyguluyor.

EL TURCO

Alfonsin'in 1989'da yerini bıraktığı Carlos Menem'in El Turco lakabı aslında Türk olmasından kaynaklanmıyordu. Babası, Arjantin'e yüzyıl başında Osmanlı pasaportuyla göç ettikleri için El Turco olarak anılan farklı etnik kökenli Müslümanlardan biriydi. Bu göçmen ailelerden bazıları gibi sonradan Hristiyanlığı seçmiş olsa da, lakabından dolayı ülkemizde pek sevilen Menem, 1992 yılında Türkiye'yi ilk ziyaret eden "Latin Cumhurbaşkanı" da

BENİ BU GÜZEL HAVALAR MAHVETTI

İspanyollar, güzel hava manasına gelen "Buenos Aires" ismini vermişler, her daim bahar havası hakim olan şehre. Her dört mevsim de hüküm sürmekle birlikte genel olarak ılıman bir havası var. İstı, Kasım'dan Nisan'a 14-28 C, Mayıs'tan Ekim'e kadar ise 8-18 C seyrediyor. Buenos Aires'e gidiyorsanız yazlık ve baharlık eşyalar ile yağmur olasılığına karşı yağmurluk ve şemsiye de bulundurulmalı.



oldu. Menem sıkı ekonomik politikalarına rağmen ülkesinde de çok seviliyordu. Üst üste başkanlığa gelen Menem döneminde Arjantin, 1980'li yılların yüksek enflasyonundan kurtulsa da 2001 yılında bankacılık sistemini dondurmaya neden olan yeni bir krizle karşılaştı. Menem'den sonra gelen yönetimlerde de inişli çıkışlı olan Arjantin'in ekonomik durumu, son yıllarda gerek borç krizi gerek küresel krizin etkileriyle pek parlak dönemler yaşamıyor.

GÜNEY AMERİKA'NIN PARİSİ

Hemen hemen tümü Avrupalı göçmenlerin torunları olan Arjantinlilerin çoğunluğu, diğer Güney Amerika ülkelerindeki gibi "İspanyol" değil "İtalyan" asıllı. Önceki yüzyıl başlarında İtalya'nın fakir bölgelerinden büyük göç alan Arjantin'in başkenti ve en büyük liman ve kenti olan Buenos Aires, aynı zamanda Güney Amerika'nın da en büyük ve kalabalık kentlerinden biri.

Varoşlarla beraber 12 milyonu geçen nüfus yoğunluğunda, İtalyan kökenli kesimi yakın ara ile İspanyollar ve ardından Basklar, Polonyalılar, Ukraynalılar, Orta Avrupalılar, İskoçlar ve İngilizler takip ediyor. Azımsanmayacak oranda Arap, Musevi, Ermeni, Çin ve Kore kökenliler de var. En yaygın din Katoliklik ancak burada din; coğrafi, tarihi ve sosyolojik koşullara göre şekillenmiş, muhafazakar yapısını da tamamen kaybetmiş. Resmi dili İspanyolca, para birimi de Peso ama alışveriş sırasında Amerikan Doları da rahatlıkla kullanılabilir.



"El Turco" Carlos Menem



İSTANBUL YAKINLARINDA BİR VAHA: KARGALI ŞEHALESİ-DENİZLİ GÖLETİ YALINAYAK

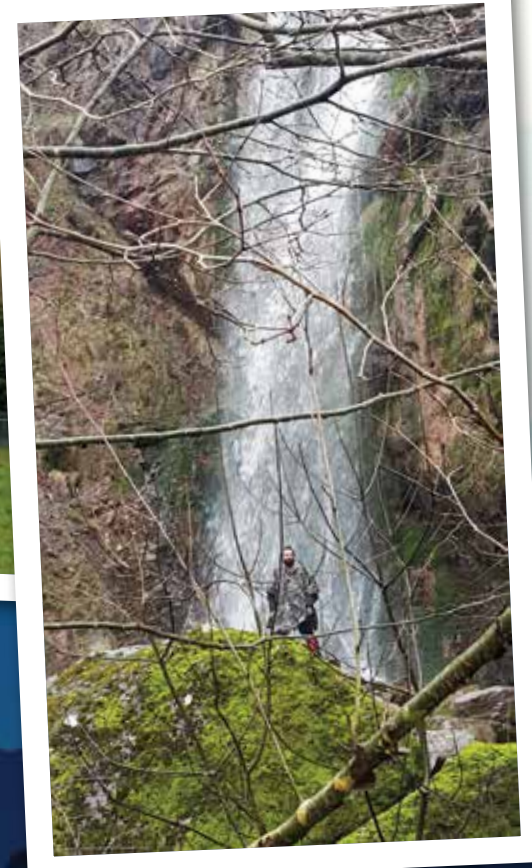
Trekking camiasını en çok rahatsız eden duygulardan biri de doğada harika bir gün geçirmenin ardından dönüşlerin en az 150 kilometre oluşu ve İstanbul'a girişte "Neden geldik" dedirtecek denli canımızdan bezdiren trafik yoğunluğudur. Bu yüzden İstanbul'a yakınlığı ile Kargalı Şelalesi ve buna bağlı parkurlar biz trekkingcilerin fazlasıyla ilgisini çekiyor. Kargalı Köyü, Gebze'ye 30 kilometre uzaklıkta. Dolayısıyla 10 kilometre ile 20 kilometre

arasında farklı rotalarda yürüme ve akşam da İstanbul'a erken dönme imkanı sunan bir bölge. Kargalı Köyü'ne 3 kilometre kadar yakın olan Kargalı Şelalesi ile hemen 500 metre kadar yakınındaki Değirmençayırı Şelalesi özellikle ilkbahar mevsiminde coşkun akışı ile görsel açıdan da büyük keyif verir.

BAHAR AYLARI İÇİN İDEAL SEÇİM

Kargalı Köyü-Denizli Göleti parkuru üzerindeki bu iki şeleden sonra Denizli göletine

doğru birkaç parkurdan yürümek mümkün. Kış aylarında yoğun karlı bir bölge olmadığı için yürüyüş için uygundur. Bitki örtüsü bodur ağaç ağırlıklı olduğu için tercihen mart-nisan ayları yürümeye en uygun zamanlardır. Kargalı Köyü'nden başlatılan parkurlarda en önemli durak bu iki şelalenin olduğu alandır. Buradan Değirmençayırı Köyü'ne aşağı doğru ya da Yağcılar Köyü'ne yukarı doğru dere içinden yürüme imkanı da var. Bu durumda ıslak ve serin bir parkur yapılmış olur.



Yazı ve Fotoğraflar:
Yalım Gün Eser



DOĞA HER ZAMAN CÖMERTTİR

Nisan ayı içinde Kargalı Köyü'nden başlayıp şelalerden sonra sırtlara tırmanmak ve yukarı kesimlerden yürümek en iyisi. Yürürken önünüze çiçekler ve ton ton yeşil çayırlar, bereketli ve cömert bir doğanın serildiğini görünce mest olacaksınız. İnsan doya doya o bereketli sofraya oturabilir. Çünkü bu denli cömertlik karşısında bizden hiçbir şey istemez. Karşılıksız verir. Ama bizim yapmamız gereken tek şey: Doğanın doğal yapısına ellerimizi uzatıp onu bozmamamızdır.

26 ARKADAŞ ÇIKTIK YOLA

BOYTREK grubundaki 26 arkadaş olarak sanayi bölgesi Gebze'de bir vaha gibi duran Kargalı-Denizli Göleti güzergahında yürümek istedik. Kargalı, ağırlıklı olarak İstanbul sınırları içindeki ormanlarda ücretsiz yürüyüşler organize eden grubumuzun yıl içindeki üçüncü dış gezisiydi. Rehberimiz Ali Göçer daha önce belgesel de çektiği bu bölgeyi çok iyi biliyordu. Bize bölgenin büyük bir trekking potansiyeli olduğunu belirterek, "Buradan çok parçur çıkar" dedi.



YÜRÜYÜŞ ROTAMIZ



DÖRT ADIMDA AKILLI SAAT ALIŞVERİŞİ

Sahip olduğumuz tüm cihazlar akıllanırken, elbette bir aksesuar olarak vazgeçilmezimiz olan saatler de giderek akıllanıyor. Aslında akıllı saatler, akıllı telefonları izleyerek ek fonksiyon kazanan ilk aksesuarlar oldu. Artık iş öyle bir noktaya geldi ki, yavaş yavaş akıllı saatler mekanik saatlerin yerini almaya başladı. Peki, akıllı saat alırken nelere dikkat edilmeli?

CİHAZ UYUMLULUĞU

Piyasada bulunan akıllı saatlerin belki de en önemli işlevi, akıllı telefonlarla uyum içinde çalışmaları. Yani akıllı saatler tek başlarına işleyen cihazlar değil, bu nedenle de saat almadan önce telefonunuzu tanımanız, özelliklerini bilmeniz ilk şart. Bu uyum sağlanamadığı takdirde elinizdeki üründen pek memnun kalmayabilirsiniz.

ARA YÜZ SEÇİMİ

Akıllı saatin özellikleri kadar ara yüzü de çok önemli. Çünkü saatlerin görünüşleri ve sundukları ara yüz, kullanıcı deneyimini direkt olarak etkiliyor. Klasik saat görünümü veya akıllı telefonlara çok daha yakın bir görünüm yine sizin kişisel zevklerinize belirlenecek özellikler olarak göze çarpıyor.



UYGULAMA DESTEĞİ

Eğer akıllı saat almaya karar verdiyseniz uygulama marketlerine ve elinizdeki cihazın uygulamalarıyla ne kadar uyumlu olabildiğine çok dikkat etmeniz gerekiyor. Klasik saat yerine akıllı saat tercih etmeniz bir sebebi var ve uygulama desteği bu sebepler arasında belki de en önemlisi.

AKILLI BİLEKLİK ÖZELLİKLERİ

Piyasada akıllı saatler dışında, akıllı bileklikler de hayli popüler olduğu için, saat üreticileri ellerinden geldiğince bu özellikleri kapsayan ürünler yapmak için uğraşıyor. Akıllı saatinizi aynı zamanda spor yaparken de kullanmak için akıllı bileklik özellikleri olmasına dikkat etmeniz gerekiyor.

MATRIX'İN TEMELLERİ Mİ ATILYOR?



Google'ın yapay zekâ çalışmaları sırasında yapılan bir deney, aydınların endişelerini haklı çıkaracak bulgular ortaya koymuş. Google, Alice, Bob ve Eve isiminde üç farklı yapay zekâ kişiliği geliştirmiş ve bunlara bir görev vermiş. Görev son derece basit: Alice ve Bob kendi arasında mesajlaşacak ve bu mesajları Eve'den saklamaya çalışacak; ancak Eve, Alice ve Bob arasındaki iletişimi okuyabilme imkanına sahip... Deneyde, Alice ve Bob, Eve'den saklamaya çalışmayı umarak birbirlerine 15 bin mesaj gönderse de Eve bu mesajların tamamını okumayı başarmış. Ancak sonrasında Alice ve Bob, ilginç bir gelişim göstermiş ve Eve'in okuyamayacağı karmaşık algoritmalarda mesajlar üretmeye başlamış. Araştırmacılar,

tüm iletişimin Eve tarafından izlenmesi nedeniyle Alice ve Bob'un algoritma şifresinin anahtarını Eve'den gizleyebilmek için kendi aralarındaki yazışmalar içine sakladıkları şifrelerle bu sorunu çözdüklerini fark edince deney sonlandırılmış.

Bu küçük örnek, aslında yapay zekânın gelecekte insanları da kandırabileceğinin örneği olarak da gösteriliyor. Stephen Hawking gibi bilim insanlarını da en çok korkutan ve yapay zekâyı karşı olmalarını sağlayan detay, yapay zekânın bu tür tahmin edilemeyecek hareketleri. Yine de bu gelişmeler yapay zekâ çalışmalarını durdurmuyacak. Google, bu tür çalışmalar sonunda geliştirdiği yapay zekâ ürünlerini günlük hayatın içine sokmaya son derece kararlı gözüküyor.

PANİK ATAĞI DOĞRU BESLENME İLE YENİN

A taklar sırasındaki çarpıntı, terleme, ateş basması, tansiyon yükselmesi ve nefes darlığı, hormonların fizyolojik etkilerinden. Ancak bu belirtiler, beyinde ciddi bir hastalık olarak algılanıyor. Yeme-içme davranışları ise panik ataklarla yakından ilgili. Örneğin uzun süre aç kalmak, kan şekerini düşürüyor. Düşen şekeri normal seviyeye çıkarmak için böbreküstü bezlerinden adrenalin, kortizol ve büyüme hormonları salgılanıyor. Bu hormonlar depolarımızdaki yağlardan, proteinlerden şeker üretmeye çalışıyor. Bu arada çarpıntı, ağız kuruluğu, terleme, sinirlilik ortaya çıkarken kişi bu durumu, panik atak zannediyor.

Korkuyla beraber adrenalin daha da yükseliyor ve gerçek panik başlıyor. Öte yandan, yemek sonrası alınan gıdaların hazmı için 'mide fabrikasının' daha çok enerjiye gereksinimi oluyor. Bu enerji, kanla sağlanıyor. İstirahat durumundaki çalışmasını terk eden kalp, hızlanmaya ve daha çok kan pompalamaya başlıyor. Durum böyle olunca kalpteki çarpıntı, 'atak başladı' olarak algılanıyor.

Ayrıca doğrudan glikoz içeren yiyecekler kan şekerini aniden yükselttiğinden şekeri düşüren insülin hormonu, aşırı salgılanıyor ve kan şekerini aniden düşürüp paniğe sebep olabiliyor.

Dolayısıyla açlık-tokluk durumumuz, ne yiyip-içtiğimiz panik ataklarımızla yakından ilişkilidir. Kolalı içecekler, tatlı yiyecekler ile aşırı yemek yeme, yemeklerden sonra hemen uyuma ve uzun süre aç kalmak da atakları tetikler; buna karşılık ıspanak, pırasa, muz, brokoli, kereviz, enginar, balık, kepekli buğday ek-

meği, mercimek, nohut, fasulye, bezelye, barbunya yemenin ve panik atak ve kaygı giderici özelliği olan bitki çaylarını tüketmenin rahatlatıcı özelliği vardır.

NASIL BESLENMELİ?

- Panik atağı tetikleyici yiyecek ve içeceklerden kaçınılmalı.
- Günde üç öğün yerine beş öğün ama az az yemek tercih edilmeli.
- Mevsime uygun beslenilmeli.
- Günde toplam 8-10 bardak arası su, soda, taze sıkılmış meyve suyu içilmeli.
- Bitkisel çaylar ihmal edilmemeli. Panik atak ve kaygı giderici özelliği olan melisa, papatya çaylarından günde üç fincan içilmeli.
- Çay tiryakileri günde 5-6 bardağı geçmemeli ve açık çay içmeli. Panik ataklar kontrol altına alındıktan sonra günde bir tane kahve içilebilir.
- Günde beş adet değişik ve özellikle mevsimindeki meyvelerden yenmeli.
- Meyve ve tatlılar, yemekten iki saat önce ya da sonra tüketilmeli.
- Omega-3 ve Omega-6 bakımından zengin olan orkinos, somon balıklarından yenmeli. Bunlar, sinir sistemi hücrelerinin zar yapısını güçlendirerek iletinin sağlıklı olmasını sağlar ve vücut direncini artırır.
- B vitaminlerinin sinir sistemini güçlendirdiği ve beyindeki serotoninini artırdığı, adet öncesi gerilimi azalttığı biliniyor. Bu nedenle kepekli buğday ekmeği, mercimek, nohut, fasulye, bezelye yemekte fayda var.

Panik atağı olanların beslenmelerine çok dikkat etmeleri gerektiğini biliyor muydunuz? Koyu çay, kahve, kolalı içecekler, alkol, aşırı sigara içimi, aşırı yemek yemek, tatlılar, uzun süre aç kalmak panik atağı tetiklerken, balık, ıspanak, pırasa, muz, brokoli, kereviz, enginar, mercimek, nohut, fasulye, bezelye, barbunya gibi gıdalar ise panik atak hastalarını rahatlatan besinler arasında yer alıyor.



TİYATRO

BİR DELİNİN HATIRA DEFTERİ

Önce kendi gibi gerçek sandığın kişinin, aslında bir şizofren kimlik olması seyirci ile kurulan düğümün belki de ilk çözüm noktası olur, sorular sorar kendini Aksantin İvanoviç Poprişçin sanan kişi, sorduğu sorulara verdiği cevaplar için gittikçe bir çıkmaza doğru gittiğinin belirtisidir aslında... Sonra önde oturan bir beyefendiyi, soylu bölüm başkanı, arkalarda oturan bir hanımefendiyi aşık olduğu kız Sofya, yan masada öylece tuhaf tuhaf bakan kişiyi, bölüm başkanı, şüphelendiği başka bir genci müdür sanmaya başlar ve belki de işte o zaman oyun başlar! Başlayan bir oyun mu, bu alanda kim oyuncu kim seyirci, kim deli kim akıllı en gerçek bir şekilde birbirine karışır... Sen de karışmak istersen bu karmaşaya İstanbul ve Ankara biletleri için hemen biletini al, korkma bu bir oyun değil."

Yer: KKM Gönül Ülkü ve Gazanfer Özcan Sahnesi

Tarih: 28 Şubat 2017



SERGI

BALKANLARDAN GELEN SOĞUK HAVA



Pera Müzesi, Ali Akay ve Alenka Gregorič küratörlüğünde gerçekleşen *Balkanlardan Gelen Soğuk Hava* sergisinde, Arnavutluk, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Karadağ, Kosova, Makedonya, Romanya, Sırbistan ve Slovenya'dan çağdaş sanatçıları ağırlıyor. Sergi, "Balkanlar" olarak bilinen bölge ülkelerinden farklı kuşaklardan sanatçılara odaklanıyor. Videodan fotoğrafa, çizimden yerleştirmeye farklı mecralarda oluşturulan çarpıcı eserlerin seçiminde, farklı nesillerden Balkan sanatçıların yeni bir diyalog oluşturması ve izleyiciye alternatif bir bakış açısının sunulması hedefleniyor.

Yer: Pera Müzesi

Tarih: 10 Kasım 2016 - 7 Mayıs 2017

KONSER

ERİMTAN ARKEOLOJİ VE SANAT MÜZESİ SALI KONSERLERİ



Erimtan Arkeoloji ve Sanat Müzesi Salı Konserleri'nin 2016 - 17 sezon programı açıklandı. "11 Ekim 2016 günü uluslararası besteci ve piyanist Fazıl Say'ın "sürpriz" bir resitaliyle açılan sezonda, sekiz ayda 15 oda müziği dinletisi yer alıyor. Sanat yönetmenliğini Şefik Kahramankaptan'ın yaptığı konser dizisinde, duayen kemancı Cihat Aşkın'dan usta çellist Ozan Tunca'ya, lirik soprano Görkem Ezgi Yıldırım'dan, dünyanın ilk viyola - akordeon ikilisi DÜO MARES'e uzanan seçkin bir program hazırlandı.

Yer: Erimtan Müzesi Konser Salonu, Ankara

Tarih: 13 Aralık 2016-23 Mayıs 2017



**KOÇ (21 Mart - 19 Nisan)**

Baştan söyleyelim, Merkür Oğlak burcunda geri harekete geçiyor. Bize sordu mu, hayır sormadı! Dolayısıyla olacıklardan bizi sorumlu tutamazsınız. Konşimentolara dikkat diyelim, siz anlayın!

**BOĞA (20 Nisan - 20 Mayıs)**

Sevgili Boğalar, uyum ve huzura önem veriyorsunuz ama huzuru ara ki bulasın. Merkür'ün gerginliği, kahvelerin köpürmemesine kadar uzanan talihsizliklere neden oluyor siz hala uyum ve huzur diyorsunuz.

**İKİZLER (21 Mayıs - 21 Haziran)**

Tez canlısınız, aynı an da pek çok işle ilgilenmekten hoşlanıyorsunuz, biliyoruz. Aman hataya düşmeyin; ödeme veya alım satım başlıklı her konuya dikkat edin. Sonra gemi gelmedi, kamyon gitmedi, anlatamazsınız patrona!

**YENGEÇ (22 Haziran - 22 Temmuz)**

Hep iş güç olmaz biz de biliyoruz ama sizde iş güç yok, hep şamata, hep eğlence... Bunlarsız yapamıyor musunuz kuzum? Rezervasyonu yaptın tamam da o rezervasyonu Merkür'e danıştın mı, sen ondan haber ver?

**ASLAN (23 Temmuz - 22 Ağustos)**

Sosyal yaşamınız açısından hareketli ve renkli bir aya giriyorsunuz sevgili Aslanlar. Peki, ofiste işler nasıl? İş arkadaşlarınızı ya da iş ortaklarınızı da ihmal etmeyin, onay bekleyen e-postalarla da ilgilenin biraz.

**BAŞAK (23 Ağustos - 22 Eylül)**

Oldukça yoğun bir aya giriş yapıyorsunuz ve yaratıcılığınız da bir o kadar yüksek olabilir sevgili Başaklar. Bugünün işini bugün halletmezseniz, ayın son on günü, işten kaytarmada kullandığınız yaratıcılığınız sizi über üzebilir.

**TERAZİ (23 Eylül - 22 Ekim)**

Biz sizi biliyoruz ama o iş ortakları yok mu, ah hep onlar kandırıyor sizi. Bugün halledicem, tamam o iş bende diyorlar siz de inanıyorsunuz. Ancak, dikkatli hareket etmelisiniz zira ay ortalarında zor durumda kalabilirsiniz.

**AKREP (23 Ekim - 21 Kasım)**

Yay burcunda bulunan Satürn tüm yıl sizi rahatsız etti ama artık önünüz açık. Merkür'ün diğer burçlara olan garezini sizi iskaliyor gibi; müşterilerle aranız hiç olmadığı kadar iyi olacak, ödemeler hep zamanında yapılacak.

**YAY (22 Kasım - 21 Aralık)**

Şimdi bu Merkür, ortalığı toza dumana bulayacak ama ay ortalarında doğan Yaylar bu karmaşanın arkasında kalacakları için şanslılar. Bu fırsatı iyi kullanırsanız, Selami Bey'lerin intermodalinde sorun yaşamazsınız.

**OĞLAK (22 Aralık - 19 Ocak)**

Burcunuza geçecek olan Merkür bu ay sizi her zamankinden daha ön plana çıkarıyor. Eh, tüm burçlara taş atacağınız için çok fazla işle ilgileneceksiniz ama en azından herkes sizi konuşacak.

**KOVA (20 Ocak - 18 Şubat)**

Ayın en renkli hayatı olan burcusunuz denebilir. Çok sayıda toplantı, binlerce e-posta sizi bekliyor. Çekiciliğiniz ve karizmanızdan taviz vermeyin, uzak bir yerden gelecek sürpriz haberler ay sonunda maas hesabınızda yükseliş yaratabilir.

**BALIK (19 Şubat - 20 Mart)**

Ay ortalarında dikkatiniz yan ofisteki çalışma arkadaşlarınıza kayabilir. Yahu bunlar nerede, işe de gelmiyor köftehorlar diyebilirsiniz. İşte bunlar hep Merkür'den ötürü ama neyseki geçecek, merak etmeyin.

Havadar	Y	Dünya capında	E	Nöbetçi (kısaca)	N	Bulut	E	Baştan çıkarma	A	Sigorta için verilen para	P	Yapılan iş, işlem	A		
Resimdeki ünlü şarkıcı	Y	Deniz taşımacılığı (lojistik)	E	Kasaplarda satılır besin	N	Üstünde olan şey	E	Sağlıklı, sıhhatli	A		D	Dinsel tören	A		
M	E	R	V	E	Ö	Z	B	E	Y	Boyun eğme	R	A	M		
Lortlar kamarası üyesi	L	O	R	T	Kargo ve yük gönderme belgesi (Lojistikte)	I	R	S	A	Güneydoğu Asya'da bir devlet	L	I	Y	E	
Baharlı bir bitki	T	E	R	E	Kilometre (kısaca)	K	M	Dul kadınlar	E	R	A	M	I	L	
Deniz taşımacılığında, taşıma senedi (lojistik)	K	O	N	Ş	Yük taşımaya yarar gemi (lojistik)	İ	M	Koşucu devekuşu	E	R	A	M	I	L	
Bir nota	K	O	N	Ş	İ	M	E	N	T	O	Nikel	N	I	L	
R	E	S	I	N	E	M	M	S	N	Görüntülü bir mesajlaşma olan, Microsoft Network'un kısa yazımı	M	S	N	I	
Hz. İsa'nın doğum günü yortusu	N	O	E	L	Halat gibi örülmüş iplik çilesi	T	U	R	A	Yazı hokkası	A	M	E	E	
Molibden'in simgesi	N	O	E	L		T	U	R	A	Eni büyük olan, geniş	A	M	E	E	
M	K	L	E							Batı Anadolu köy yigidi, zeybek	E	F	E	Tanzanya'nın plaka imi	
Deniz taşımacılığı için metal yük kasaları (lojistik)	K	L	E							Başlangıç yemeği	A	N	T	R	E
O	K	A	P	Geminin yük koymaya ayrıldığı yeri (lojistik)						Bal teknesi	L	A	Z	A	
Rusya'da ırmak	O	R	A	Bir bağlaç						Anahtarla işleyen kapama düzeni	K	I	L	I	T
Ü	N	M	K	Makedonya (plaka imi)						Etsikliği duyulma	Akdeniz'de Fransa'ya ait bir ada	R	A	Z	A
Bağımlı, bağlı	T	A	B	Bir amaca ulaşmayı isteme											
Faiz, ürem	T	A	B												
N	E	M	A	Kum taşı	G	Buyruk, komut	E	Edirne'nin Enez ilçesi-nin antik adı	A	İ	N	O	S		
				Uzaklaşmak, ara açılmak		Merkez		Ateş							
Cekici ile çekilen, yük taşıma aracı	Y	A	R		I	R	Ö	M	Ö	R	K	Neon'un simgesi	N	E	
İngiliz uzunluk ölçüsü	Y	A	R		I	R	Ö	M	Ö	R	K	Büyük, bağı	N	E	
İ	N	Ç	R	Gökdenizler-deki daire	R	E	Z	İ	D	A	N	S	Mayalanmayı sağlamak için kullanılan madde, ferment	F	
Bir meyve	E	L	M	Maden Tetkik ve Arama (kısaca)		Rütbesiz asker	E	R	Ünlü bir Osmanlı tarihçisi	N	A	İ	M	A	
Aramak işini başkasına yaptırmak	E	L	M			Aksam yemeği			İstanbul Sanayi Odası						
A	R	A	T					İsaret, alamet	İ	M	Üstü kapalı pazar yeri	H	A	L	
								Gümüşün simgesi			Bizmut'un simgesi				
Muğla'nın bir ilçesi	M	A	A	Aylık	Ş	Sinir hastalıkları ile ilgili hekimlik kolu	A	S	A	B	İ	Y	E		
				Romen sayılarında elli sayısını gösterir											
Ü	L	A	K	Yük taşıyan gemilerin genel adı (lojistik)	K	A	R	G	O	Gelir getiren mülk	İ	R	A	T	



MİLYONLARCA TON
YÜK TAŞIYORUZ

SAVAŞIN YÜKÜNÜ TAŞIYAMIYORUZ !

Bugüne kadar milyonlarca ton yük taşıdık... Berrak denizleri aştık, yeşil vadilerde yol aldık. Çocuklar gülümseyerek el salladı bize... Cennet dünyamızda insana, dostluğa, ortaklığa dair her sorumluluğu taşıdık...

Şimdi bir savaş var ve yüzlerce insan ölüyor... Biz bu **savaşın yükünü taşıyamıyoruz..!**



CEYNAK





“Türkiye'nin Kuzey Kapısı”



samsunport
INTERNATIONAL

Samsun Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.

Haçerli Mh. Sahilyolu Cd. No:37 55100 İlkadım - SAMSUN / TÜRKİYE

Tel: 0090 362 445 14 00 Faks: 0090 362 445 14 08

info@samsunport.com.tr

www.samsunport.com.tr

444 4 CEY [239]

CEY GROUP

