

CEYPORT TEKİRDAĞ LİMAN İŞLETME MÜDÜRÜ **MAHMUT SAYGI**
“LİMANIMIZ BÖLGENİN YILDIZI
OLMA YOLUNDA İLERLİYOR”

TÜRKLİM BAŞKANI **HAKAN GENÇ**
“PANDEMİ SÜRESİNCE DENİZ
TAŞIMACILIĞI HIÇ DURMADI”

**DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞINDA
YEŞİL YAKLAŞIMLAR**

Cey
life

Akdeniz Bölgesi
TURİZM, TARIM, SANAYİ VE
LOJİSTİK GÜCÜYLE YÜKSELİYOR



Dünyaya Açılan Tam Kapsamlı Limanlar!

İnovatif ve sürdürülebilir liman işletmeciliği anlayışı ile Türkiye'nin küresel ithalat ve ihracat dünyasına açılan tam kapsamlı kapıları olmaktan gurur duyuyoruz!

Ulusal istihdama katkı ve çevre duyarlılığı ile üretmeye ve çalışmaya devam edeceğiz!

SAMSUNPORT



www.samsunport.com.tr

CEYPORT TEKİRDAĞ



www.ceyporttekirdag.com.tr

MESBAŞ MERSİN



www.mesbas.com.tr

STRATEJİK BİR SEKTÖRÜN KÜRESEL OYUNCUSU OLMA BİLİNCİYLE ÇALIŞIYORUZ



ALİ AVCI

Cey Group Yönetim Kurulu Başkanı

“

2020 yılı sadece sektörler ve ekonomiler için değil insanlık için de kayıp bir yıl olarak görülüyor. Fakat buradan çıkaracağımız ders, yarınlarımız için bir umut olabilir.

”

Sevgili Dostlar,

İnsanlık olarak çok zor zamanlardan geçiyoruz. Geçmiş asırlarda atalarımızın da dönem dönem yaşadığı salgın krizi ile karşı karşıyayız. Yıl içinde bilim kurgu filmlerinde dahi çok abartılmış diyeceğimiz şeyler yaşadık ve hâlâ maalesef filmin sonunu görebiliyor değiliz. Şu ana kadar kaleme aldığım tüm yazılarımda, hep küresel ekonomiden, büyümeden, öngörülerden, yatırımlarımızdan bahsetmişim. Çünkü sağlıklı büyümenin sağlıklı bir toplumun oluşmasına da katkı sağlayacağını düşünüyorduk. Fakat geride bıraktığımız zaman içinde, aslında sağlıklı bir ekonomi için sağlıklı topluma ihtiyacımız olduğunu öğrendik. Bu açıdan gelecek dönemde toplum sağlığı ve ruh sağlığı, ekonomiden daha çok konuşulacak bir konu olacak.

Ekonomiye dair öngöründe bulunmak son birkaç yıldır oldukça zorlaşmıştı, bugün ise sadece temenni düzeyinde kalıyor. Çünkü dünyanın içinde bulunduğu sağlık krizi, ekonominin önüne geçti. Yaşadığımız sağlık sorunu çözülmeden de ekonomiye dair iyimser öngörülerde bulunmak imkânsız.

Bu açıdan 2020 yılı sadece sektörler ve ekonomiler için değil insanlık için de kayıp bir yıl olarak görülüyor. Fakat buradan çıkaracağımız ders, yarınlarımız için bir umut olabilir. Bu salgın, artık hiçbir şeyin eskisi gibi olamayacağını gösterdi. Yeni normalin öne çıkan kavramı sürdürülebilir hayat. Bu sürdürülebilirliğe değer katan şirketler ve sektörler yeni normalin öncü ekonomik aktörleri olacak. Döngüsel ekonomi, çevreci üretim ve bilinçli tüketim çok daha fazla konuşacağımız ve öne çıkaracağımız başlıklar olacak.

PANDEMİYE RAĞMEN TEDARİK ZİNCİRİNİ KORUDUK

Cey Group olarak stratejik bir sektörde faaliyet gösteriyoruz. Pandemi döneminde de bu sorumluluk bilinciyle tüm güvenlik önlemlerimizi alarak faaliyetlerimize devam ettik. Dünyanın eve kapandığı bir dönemde, talep artışı olan tek ürün grubu sağlık ve gıda ürünleriydi. Yılın ilk sekiz ayında yüzde 10'a yakın artan bitkisel ürünler ihracatımız ve üç dört kat artış yakalayan tıbbi ürün ihracatı da bunu doğruluyor. Bu süreçte sahip olduğumuz tahıl depoları, limanlar, araçlar ve en önemlisi vefakâr çalışanlarımız ile tedarik zincirinin devam etmesi noktasında büyük gayret gösterdik. Aynı dönemde yatırımlarımıza da devam ettik. MESBAŞ ve Tekirdağ Limanı başta olmak üzere tesislerimizde yenileme, kapasite artırımı ve ekipman yatırımları devam ediyor. Odağımızdaki bir diğer hedef ise dijital altyapımızı güçlendirmek. Sürdürülebilir bir hayat çerçevesinde tedarik zincirinin aksamaması için yatırımlarımıza devam edeceğiz. Fakat burada devletlere de büyük yükümlülükler düşüyor. Çünkü pandemi ile mücadele noktasında ülkelerin sınırlarını kapatması, gümrük mevzuatlarında düzenlemeler yapması ürün tedarikinde aksamalar yarattı. Benzer olağanüstü durumlarda, özellikle stratejik ürünlerde mal ticaretinin devam etmesi için dünyanın altyapısının hazır olması gerekiyor.

Cey Group olarak önceliğimize insanı alarak yatırımlar ve çalışmalarımıza devam edeceğiz. Tüm temennimiz vaka sayısındaki artışın hızla azalması, herkesin bir an önce sağlığına kavuşması ve ikinci bir dalganın yaşanmaması. Ve bunun için her bireyin kendinde bir sorumluluk araması gerekiyor. Aksi halde uzun bir süre daha bir araya gelmelere ve kucaklaşmalara hasret kalacağız.

3 BAŞYAZI

STRATEJİK BİR SEKTÖRÜN KÜRESEL OYUNCUSU
OLMA BİLİNCİYLE ÇALIŞIYORUZ

6 HABERLER**14 GÜNDEM - SÖYLEŞİ**

CEYPORT TEKİRDAĞ LİMAN İŞLETME MÜDÜRÜ MAHMUT SAYGI:
LİMANIMIZ BÖLGENİN YILDIZI OLMA YOLUNDA İLERLİYOR

18 DOSYA

POST KORONAVİRÜS DÖNEMİNDE DÜNYAYI NELER BEKLİYOR?

24 BÖLGE RAPORU

AKDENİZ BÖLGESİ TARIM, SANAYİ VE LOJİSTİK GÜCÜYLE YÜKSELİYOR

28 BÖLGESEL GÜÇ

MESBAŞ GENEL MÜDÜRÜ EDVAR MUM:
İKİNCİ DÖNEMDE DAHA YÜKSEK ÜRETİM VE TİCARET RAKAMLARI BEKLİYORUZ

32 GÜNDEM

SEYAHAT KISITLAMALARININ GÖLGESİNDE GLOBAL TİCARET

36 PROFESYONEL BAKIŞ

TÜRKLİM BAŞKANI HAKAN GENÇ:
PANDEMİ SÜRESİNCE DENİZ TAŞIMACILIĞI HIÇ DURMADI

40 DIŞ TİCARET ROTASI

KÜLTÜREL MİRASI VE TURİZM GÜCÜYLE HER ZAMAN GÖZDE: İSPANYA

44 İŞ ORTAĞI

TOROS TARIM GENEL MÜDÜRÜ MEHMET SADIKOĞLU:
KENDİ MARKAMIZLA GLOBAL AYAK İZİMİZİ BÜYÜTMİYİ HEDEFLİYORUZ

48 SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK

DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞINDA YEŞİL YAKLAŞIMLAR

52 İŞ DÜNYASINDA KADIN

PNR YAPI GROUP YÖNETİM KURULU BAŞKANI PINAR ŞEN:
YENİLENEBİLİR ENERJİYLE OLUŞACAK
GELECEKTE YER ALMAK İÇİN ÇALIŞIYORUZ

56 UZMAN GÖRÜŞÜ

PANDEMİ SÜRECİNDE UYGULANAN TEŞVİK PROGRAMLARI

58 SANAT VİTRİNİ

BUĞRA GÜLSOY:
EDEBİYATLA TATLI BİR ESİNTİ İÇİNDE SÜZÜLÜYORUM

62 GEZGİN

İNSANLIĞIN ORTAK MİRASININ İZİNDE UNESCO KÜRESEL JEOPARK AĞI

66 TREND

ŞEHİR İÇİ ULAŞIMDA EKOLOJİK DÖNÜŞÜM: E-SCOOTER





24



52



40



36



58



62



**CEYNAK LOJİSTİK VE
TİCARET AŞ ADINA SAHİBİ**
Ali AVCI

YAYIN KURULU
M. Berzan AVCI
Ali Rıza KATITAŞ
Dilek KONGÜL

SORUMLU MÜDÜR
M. Berzan AVCI

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 HAZIRLIK
GENEL YAYIN YÖNETMENİ**
Selda YEŞİLTAŞ

YAYINLAR KOORDİNATÖRÜ
Murat ERDOĞAN

BAŞ EDITÖR
Peri ERBUL

EDİTÖRLER
Emel ALTAY, İlker YAĞMUR,
Zeynep TÜTÜNCÜ GÜNGÖR

GÖRSEL YÖNETMENLER
Ercan YAVUZ, Erkan ALTINDAĞ, Yılmaz MERMER

MUHABİR
Gizem İRİS

FOTOĞRAF EDITÖRÜ
Fatih YALÇIN

REKLAM MÜDÜRÜ
İlknur ULUSOY

REKLAM VE KURUMSAL SATIŞ
Nisa ÖZTÜRK, Serdar GEREN

İLETİŞİM
Rumeli Caddesi Rumeli Pasajı Yunus Apt.
No: 45 Kat: 3 Nişantaşı - Şişli / İSTANBUL
+90 212 236 00 50
www.viyamedya.com, viya@viyamedya.com



/viyamedya

BASKI
Özgün Ofset

Dergide yer alan yazıların tamamı ya da bir bölümü, grafikler, fotoğraflar, illüstrasyonlar yazılı izin alınmaksızın hiç bir şekilde kullanılamaz, yeniden kopya tekniği ile çoğaltılamaz, basılamaz. Cey Life Dergisi yazılarda değişiklik hakkını saklı tutar. İmzalı yazılardaki görüşler yazarına aittir. Yayınlanmayan yazılar iade olmaz. Cey Life Dergisi, Cey Group'un yayın organıdır. 3 ayda bir yayınlanır. Basım Kasım 2018.

PANDEMİ, HUKUKİ YÜKÜMLÜLÜKLERDE YENİ YAKLAŞIMLAR YARATTI

TÜRKONFED ve Ernst & Young ortaklığında SEDEFED webinar serisi toplantılarının ikincisi 7 Mayıs'ta yapıldı. Webinarda pandeminin iş hukukuna getirdiği yenilikler konuşuldu.

C OVID-19'un KOBİ'lerin Hukuki Yükümlülüklerine Etkisi temasıyla gerçekleştirilen webinar, SEDEFED Yönetim Kurulu Başkanı Ali Avcı'nın konuşmasının ardından SEDEFED Genel Sekreter Yardımcısı Erhan Aslan'ın moderatörlüğünde Ernst & Young Vergi ve Hukuk Bölümü Ortağı Avukat Mehmet Küçükçaya'nın "COVID-19 Tedbirlerinin Hukuki Yükümlülüklerine Etkisi" adlı sunumuyla devam etti.

"İKİNCİ DALGA İHTİMALİNE KARŞI ALTERNATİF SENARYOLAR ÇALIŞILMALI" Ernst & Young Vergi ve Hukuk Bölümü Ortağı Avukat Mehmet Küçükçaya'nın öngö-

rüleri ve yaklaşımları şöyle:

Bugün: Bütün organizasyonlarda bir kriz yönetim merkezi oluşturulması ve şirket mali durumu başta olmak üzere risklerin kategorik olarak belirlenmesi, önleyici mekanizmaların oluşturulması ve kısa/orta vadeli likidite/borçluluk oranının günlük olarak takip edilmesi gerekiyor.

Yarın: Önemli tüm sözleşmelerin, sigorta poliçelerinin incelenmesi ve mücbir sebebe bağlı ifa imkansızlığı, aşırı ifa güçlüğü durumlarının değerlendirilmesi gerek. Çalışanlar, tedarikçiler, finans kurumları ve müşteriler ile düzenli görüşmeler yapılmalı.



Ali Avcı
SEDEFED Yönetim Kurulu Başkanı



Av. Mehmet Küçükçaya
EY Vergi ve Hukuk Bölümü Ortağı

Yarıdan sonra: Banka ve finans kurumlarıyla yeniden yapılandırma da dahil, yeni kaynak temini konusunda girişimlerde bulunulması ve pandeminin ikinci dalgasının olabileceği varsayımıyla ihtiyatlılık gereği alternatif senaryo çalışmaları yapılması gerekiyor.

TEDARİK ZİNCİRLERİNDE PROAKTİF YAKLAŞIMLAR DÖNEMİ

SEDEFED webinar serilerinin üçüncüsünde tedarik zincirinin kriz ve risk anlarındaki yönetimi mercek altına alındı. Webinarda tedarik zincirlerinde esnek yapının önemine değinildi ve reaktif yaklaşımların terk edilip proaktif yaklaşımlara geçilmesi gerektiği vurgulandı.

T ÜRKONFED ve SEDEFED ortaklığında ve TEDAR desteğiyle gerçekleştirilen SEDEFED webinar serisinin üçüncü toplantısı 14 Mayıs'ta "Tedarik Zincirinde Risk ve Kriz Yönetimi" temasıyla yapıldı. Webinar toplantısının katılımcıları SEDEFED Yönetim Kurulu Başkanı Ali Avcı, Boğaziçi Üniversitesi Yönetim Bilişim Sistemleri Bölümü Öğretim Üyesi Prof. Dr. Aslı Sencer ve TEDAR Yönetim Kurulu Başkanı ve Siemens Tedarik Zinciri Direktörü Tuğrul Günal oldu.

Prof. Dr. Aslı Sencer, sunumunda reaktif yaklaşımlardan proaktif yaklaşımlara geçmenin, ilk kural olduğunu vurguladı. Sencer; "Şirketlerin; dijital teknolojilerin gelişmesi,

müşteri beklentilerinin değişimi gibi faktörler nedeniyle sadece kriz zamanlarında değil, tedarik zincirlerinin rekabet avantajı kazanabilmesi için her durumda bu yaklaşımı benimsemeleri gerekiyor" dedi.

"ARTIK VUCA DÜNYASINDA YAŞIYORUZ"

Tuğrul Günal, sunumunda VUCA kavramının açarak önemine değindi: "COVID-19 ile birlikte VUCA dünyasında yaşıyoruz. VUCA



Ali Avcı
SEDEFED Yönetim Kurulu Başkanı



Prof. Dr. Aslı Sencer
Boğaziçi Üniversitesi Yönetim Bilişim Sistemleri Bölümü



Tuğrul Günal
TEDAR Yönetim Kurulu Başkanı Siemens Tedarik Zinciri Direktörü

yani Volatile (Değişken), Uncertain (Belirsiz), Complex (Karmaşık), Ambiguous (Muğlak). Böyle bir ortamda mutlaka yolumuzu bulmalıyız. Risklerden illa negatif konuları anlamamak gerekir, her riskin taşıdığı fırsatlar vardır. Risk yönetimindeki temel amacımız, her paydaş için değer yaratmak olmalı" dedi.

GÜMRÜK VE DIŞ TİCARETE COVID-19 DÜZENLEMELERİ GELDİ

SEDEFED webinar serisinin 21 Mayıs'ta gerçekleşen "COVID-19'un Gümrük ve Dış Ticaret Uygulamalarına Etkisi" başlıklı toplantısında, global ekonominin pandemi döneminde yaşadığı en büyük sıkıntının tedarikten değil, talep azlığından kaynaklandığına vurgu yapıldı.

TÜRKNKFED SEDEFED webinar serisinin "COVID-19'un Gümrük ve Dış Ticaret Uygulamalarına Etkisi" temalı toplantısı 21. SEDEFED Yönetim Kurulu Başkanı Ali Avcı'nın açılış konuşmasıyla başladı.

Webinar, Ernst & Young Global Ticaret Bölüm Lideri Şirket Ortağı Sercan Bahadır'ın sunumuyla devam etti. Açılış konuşmasında pandeminin global ve ülke ölçeğindeki yıkıcı etkilerini gidermenin yolları üzerinde duran Ali Avcı, şeffaf iletişim, proaktif yaklaşım ve ortak aklın olumlu sonuçlar getireceğine

vurgu yaptı. Webinar, Moderatör SEDEFED Genel Sekreter Yardımcısı Erhan Arslan'ın yönettiği soru-cevap kısmında, gümrük ve dış ticaret uygulamalarında akla takılan sorulara getirilen açıklamalarla son buldu.

"V'DEN ÇOK U'YA BENZEYEN BİR SÜREÇ BEKLİYORUZ"

Ernst & Young Global Ticaret Bölüm Lideri ve Şirket Ortağı Sercan Bahadır, "Kriz zamanlarında bir dik V'den bahsedilir. Hızlı bir düşüş ve ardından hızlı bir yükseliş. Ancak COVID-19 tarzı bir kriz-



de V'den çok U'ya benzeyen bir süreç bekliyoruz. Bunun nedeni de ihracat pazarlarındaki normalleşmenin kademeli olacağı yönündeki öngörüdür kaynaklıyor" diyor.

AR-GE VE TEŞVİKLER PANDEMİNİN YARALARINI SARABİLİR

Şirketlerin pandeminin yarattığı krizden çıkma yolları arasında Ar-Ge destekleri ve teşvikler geliyor. Ernst & Young Teşvik Hizmetleri Müdürü Ece Ünlü ise artan talep sebebiyle Ar-Ge başvurularının eskiye nazaran çok daha sıkı denetlendiğini belirtti.

TÜRKNKFED ve Ernst & Young ortaklığı ile 3 Haziran'da gerçekleşen "COVID-19 Döneminde Ar-Ge ve Teşvik Uygulamaları" başlıklı Webinarda SEDEFED Yönetim Kurulu Başkanı Ali Avcı ve Ernst & Young Teşvik Hizmetleri Müdürü Ece Ünlü konuya dair bilgilerini paylaştı.

"AR-GE BAŞVURULARI ARTIK DAHA SIKI İNCELENİYOR"

Ernst & Young Teşvik Hizmetleri Müdürü Ece Ünlü konuşmasında Ar-Ge'de Bakanlık başvurularının son zamanlarda farklılaştı-

ğını vurguladı: "Bakanlık'ın eskisi gibi Ar-Ge merkezi belgesi verme motivasyonu azaldı. Başvuru incelemeleri de ince eleyip sık dokuyan bir yaklaşıma büründü. Bakanlık yetkilileriyle daha fazla etkileşim içinde olunması bekleniyor. Bir de başvuru dosyasında yer alan bilgilerin yanında projelerin yaratacağı katma değer, projelerin özgün yönleri, proje bütçelerinin makul olması, proje yönetiminin iyi anlatılması, üniversite sanayi iş birliklerinin olması, şirketlerin mali verilerinde Ar-Ge'ye değer verilmesi, strateji ve hedeflerin yenilikçi olması gibi başlıklarda verilen bilgiler önemseniyor."



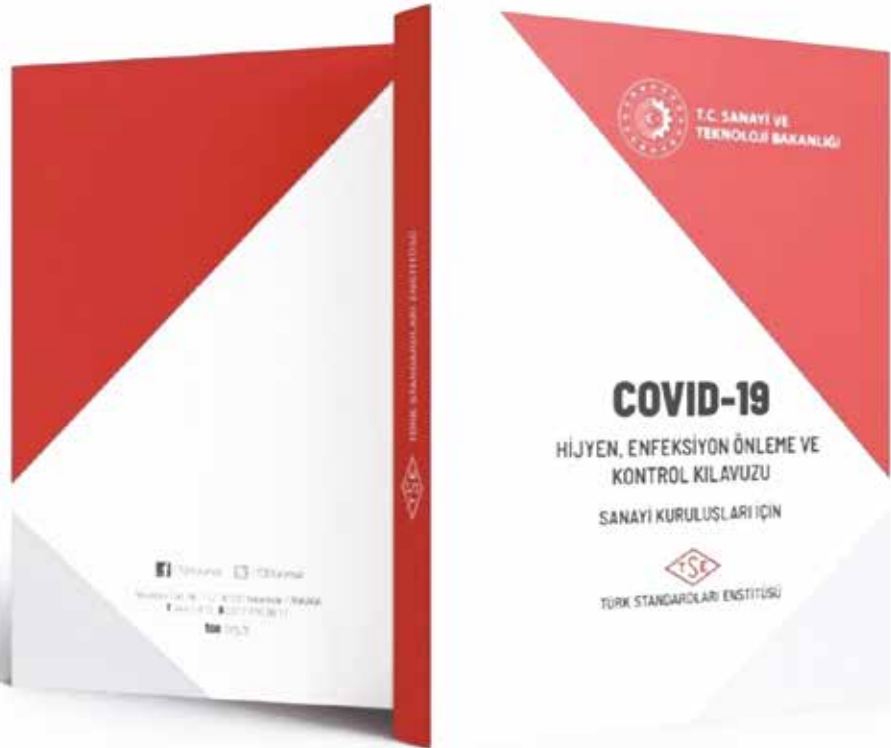
SAMSUNPORT “TSE COVID-19 GÜVENLİ HİZMET BELGESİ” ALMAYA HAK KAZANDI

Samsunport, pandemi ilanıyla eş zamanlı başladığı özenli çalışmalarını sonucunda “TSE COVID-19 Güvenli Hizmet Belgesi”ni alan Karadeniz’deki ilk liman oldu.

Toplu yaşam alanları bulaşıcı hastalıkların yayılımı bakımından yüksek riske sahip yerlerdir. Bu sebeple, temizlik ve hijyen koşullarının toplu yaşam alanlarında iyileştirilmesi ve yönetilmesi gerekir. Bu alanlarda temizlik ve hijyen sürdürülebilir kılındığı sürece sağlıklı ortamın oluşturulması ve korunması mümkün. Hijyen kurallarına uygun yaşam ve çalışma alanları için bireylerin olduğu kadar kurumların da sorumluluklarının bilincinde hareket etmeleri büyük önem taşıyor.

Cey Group kurumsal politikası gereği, hizmet gücünün her koşulda olduğu gibi bu zorlu salgın sürecinde de devam edebilmesinin yanında çalışanlarının ve tüm paydaşlarının da sağlıklı olmasını en büyük önceliği olarak görüyor.

Samsunport da bu bilinçle pandemiyin ilk gününden itibaren başta Samsun



Samsunport, pandemiyin ilk gününden itibaren başta Samsun Valiliği, Bakanlıklar ve ilgili tüm kamu kurumları olmak üzere ulusal ve uluslararası kurumların yayınlamış olduğu bildirimleri takip ederek alınması gereken tüm önlemleri yerine getirdi.

Valiliği, Bakanlıklar ve ilgili tüm kamu kurumları olmak üzere ulusal ve uluslararası kurumların yayınlamış olduğu bildirimleri takip ederek alınması gereken tüm önlemleri yerine getirdi. Bu kapsamda; TSE tarafından yayınlanan, ana amacı “güvenilir, salgından etkilenmeyen ve hijyenik” çalışma ortamları oluşturmak olan “COVID-19 Hijyen, Enfeksiyon Önleme ve Kontrol Kılavuzu” esas alınarak tüm tedbirler alındı. Tüm bu özverili çabaların sonunda Sam-

sunport, tüm uygulamaları doğrulamak, belgelendirmek ve sürekliliğini sağlamak amacıyla “TSE COVID-19 Güvenli Hizmet Belgesi” almak üzere Türk Standartları Enstitüsü’ne başvurdu ve belgeyi almaya hak kazandı. Böylelikle Samsunport, salgının yayılımının toplumsal olarak önlenmesi ve tüm paydaşların sağlığının korunması amacıyla TSE COVID-19 Güvenli Hizmet Belgesi’ni alan Karadeniz’deki ilk liman oldu.



HİJYEN ÖNLEMLERİYLE TÜM ALANLARDA OPTİMUM GÜVEN

Cey Group; teknolojik altyapıdan çalışan güvenliğine, yeşil lojistik anlayışından sosyal sorumluluk projelerine her alandaki yapılanmasına COVID-19 önlemlerini de ekledi. Uygulamaya konulan hijyen kurallarıyla, çalışanların tüm tesis, ofis, liman ve ortak alanlarda optimum güvenle vakit geçirebilecekleri ortamlar yaratıldı.



Cey Group, operasyonel süreçlerin kusursuz ilerlemesi ve optimum müşteri memnuniyetinin sağlanmasında, çalışan memnuniyeti ve sağlığının üstlendiği rolün farkında olarak sağlık ve hijyen odaklı yatırımlarını sürdürüyor.

"Daima daha mükemmeli arama" felsefesiyle hareket eden şirket, tesislerinde uyguladığı hijyen önlemlerini, COVID-19 uyarınca daha da artırdı ve bu kapsamda bir dizi yeni kuralı uygulamaya soktu.

DSÖ'NÜN PANDEMİ İLANIYLA BİRLİKTE HİJYEN ÖNLEMLERİ BAŞLADI

Lojistik, üstlendiği kritik görevler nedeniyle tıpkı sağlık sektörü gibi her koşulda kesintisiz hizmete devam etmek zorunda olan sektörler arasında geliyor. Cey Group da sundukları hizmetin sorumluluğuyla, Dünya Sağlık Örgütü'nün (DSÖ) COVID-19 salgını-

nı pandemi ilan ettiği andan itibaren, hiç vakit kaybetmeden ekstra hijyen önlemlerini uygulamaya soktu.

Gerek resmi makamlarca yayınlanan genelgeler gerekse Cey Group'un kendi tecrübeleri ve öngörülerinden yola çıkarak uygulamaya konulan tedbirlerle, kurum genelindeki tüm alanlarda hijyen kuralları sıkılaştırıldı. Hijyen önlemlerinin yanı sıra sosyal mesafelenme, maske kullanımı, ortak alanların ve çalışma ortamlarının yeniden düzenlenmesi gibi başlıklar altında, yeni normal koşullarına yüzde yüz uyum sağlanacak biçimde uygulamalar hayata geçirildi.

TESİS VE LİMANLARIN TÜMÜNDE HER ADIMDA HİJYEN SAĞLANIYOR

Cey Group'un sahip olduğu her liman ve tesiste istisnasız biçimde yürürlüğe konulan hijyen düzenlemeleri; bir dizi tedbiri bünyesinde barındırıyor. Buna göre Cey

Group bünyesindeki tüm tesis ve limanlarda COVID-19 salgınına yönelik alınan hijyen önlemleri şunları kapsıyor:

- Kapalı alanlarda çalışan personel sayıları minimum tutuluyor.
- Liman sahalarındaki herkesin maske takması zorunlu hale getirildi.
- Yemekler birer kişilik kaplarda paketlenmiş şekilde ve 10'ar kişilik gruplar ile yeniliyor.
- Tüm çalışma alanları belli periyotlarda dezenfekte ediliyor.
- Limanlara ve tesislere giren herkesin ateşi ölçümü yapılıyor.
- Gemi personelinin liman sahasına inmelerine müsaade edilmiyor.
- Liman ziyaretçilerinden HES kodu talep edilmeye başlandı.
- Tesislerde ve liman sahalarında dikkat çekecek noktalara asılan yazılarla pandemi sürecine yönelik ikaz ve tedbirler hatırlatılıyor.



MESBAŞ, PANDEMİ DÖNEMİNDE YATIRIMLARINA HIZ VERDİ

MESBAŞ, pandemi döneminin yaratmış olduğu durgunluğu fırsata dönüştürmek adına düzenleme, yenileme, satın alma ve inşa etme kapsamında bir dizi yatırım gerçekleştirdi. Şirket yaptığı yatırımlarla hem sahip olduğu katma değeri yükseltti hem de çalışana ve emeğe gösterdiği değeri bir kez daha ortaya koydu.

Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin Mersin Serbest Bölge Kurucusu ve İşleticisi MESBAŞ, COVID-19 pandemisi sebebiyle yılın ilk yarısında oluşan durgun havayı hem ticaret verileriyle hem de şirket bünyesinde yaptığı bir dizi yatırımla pozitif çevirdi.

İDARİ BİNALAR YENİLENDİ

1988 yılında inşa edilen MESBAŞ İdari Binası ile Serbest Bölge Gümrük Müdürlüğü idari binalarının tadilat, bakım/onarım ve yenileme çalışmaları yapıldı.

OTOPARK DÜZENLEMESİ YAPILDI

Serbest Bölge girişi tampon alanı ile idari binaların önündeki binek ve servis araçlarının park noktasında çeşitli düzenlemeler yapıldı. Gerekli rötuşlarla, daha fazla aracın daha düzenli bir şekilde park imkanına sahip olduğu, yeni bir alan meydana getirildi.

TIR PARKI VE GİRİŞ KAPISI DÜZENLENDİ

Serbest Bölge girişindeki TIR parkında düzen-

leme yapıldı. Düzenleme kapsamında giriş için sıralanan yük araçlarının bekleme hattı revize edildi. Aynı şekilde, Serbest Bölge giriş kapısı; araç, motosiklet ve yaya giriş kontrol istikametine uygun olarak düzenlenerek yenilendi. Giriş ve çıkış noktalarında Gümrük Müdürlüğü'ne bağlı ekipler tarafından araç ve mal kontrolünün yapıldığı alan (ihracat ve ithalat sahaları) yenilendi. Söz konusu alana kapalı sundurmalar inşa edildi.

YENİ ÜRETİM BİNASI İNŞA EDİLDİ

Serbest Bölge girişi TIR parkının batı istikametine ada/parsel oluşturularak ayrılan alana 5 bin 415 metrekarelik bir kapalı üretim alanı inşa edildi.

SERBEST BÖLGE ALTYAPI SU HATTI YENİLENDİ

Serbest Bölge içindeki mevcut yangın ve su altyapısı, 29 bin 200 metre 16 ATU HDPE boru (yüksek yoğunluklu polietilen boru) ile yenilendi, Su ve Yangın Hatları Projesi'ne uygun olarak döşendi ve testleri yapıldı.

LİMAN GİRİŞ SAHASI VE ÇEVRESİ YENİDEN DÜZENLENDİ

Serbest Bölge liman sahası ve koridor kapı ile kantar istikametindeki günlük araç yoğunluğu ve trafiği dikkate alınarak yol genişliği sağlandı. Bu alanlar yeniden düzenlendi.

SERBEST BÖLGE LİMAN SAHASINDA YENİLİKLER YAPILDI

Liman sahası içinde yer alan deforme olmuş zemin iyileştirmesi yapılarak H=30 santimetre yüksekliğinde C30 hazır beton, çift donatı ızgaralı 8'lik çelik hasır ve 50 santimetre aralıklarla 24 inçaat demiri kayma donatısı kullanılarak, saha betonu yenilenmesi ve tadilatı yapıldı.

MESBAŞ tarafından liman sahasında elektrikli vincin kullanılmakta olması ve gemi yüklemelerinde yardımcı elemanlara elektrik enerjisi temin edilmesi amacıyla, liman sahası elektrik sistemi yenilendi. Trafo güçlendirmesi yapılarak elektrikli



vinçlerin çalışabileceği düzen oluşturuldu. Yine liman sahasında 25 metre boyunda beş adet aydınlatma direği tesis edildi. Aydınlatma direkleri üzerine montajı tamamlanan toplam 66 adet LED aydınlatıyor armatürleri ile genel armatürle toplam 20kW gücü ile liman sahasını aydınlatmakta. Liman sahası ile askeriye sınırı arasında, 17 adet dokuz metrelik aydınlatma direği ve 28 adet 60 watt armatür montajı yapıldı.

DESTEK HİZMETLERİ MERKEZİ YAPILDI

Serbest Bölge'de görevli teknik ve saha personeli ile araçlarının barınacağı, lojistik olarak görev sahalarına yakın konumda bir Destek Hizmetleri Merkezi inşa edildi. Yeni merkez hizmet vermeye başladı.

ANA YOL KAVŞAKLARINDA MOBESE VE KAYIT / YEDEKLEME ÜNİTESİ KURULDU

Serbest Bölge ana yol kavşaklarında mobese kamera sistemi ve kayıt/yedekleme ünitesi kuruldu. Fiber altyapı kullanılmak sureti ile oluşturulan ring (halka) ağ topolojisi üzerinden, toplamda 81 güvenlik kamerası ile serbest bölge yol kavşaklarının 24 saat kesintisiz olarak izlenmesi ve kayıt altına alınması/yedeklenmesi sağlandı.

ATIK SU TOPLAMA MERKEZİ REHABİLİTASYONU YAPILDI

Mersin Serbest Bölgesi atık sularının altyapı hattından toplanarak Mersin Büyükşehir Belediyesi Atık Su Toplama Merkezi'ne

pompalandığı atık su toplama merkezi, günün şartlarına ve projesine uygun olarak gerekli donanım sağlanarak rehabilite edildi.

SERBEST BÖLGE GİRİŞ VE ÇIKIŞINA KANTAR TESİSLERİ KURULDU

Serbest Bölge liman ve koridor girişinde bulunan iki adet 60 tonluk elektronik kantarlara ilâve olarak, yine Serbest Bölge giriş ve çıkış sahalarına iki adet 60 tonluk elektronik kantar kuruldu.

GÜMRÜK SUNDURMA ALANI TESİS EDİLDİ

Serbest Bölge liman ve koridor girişine yakın konumda Gümrük Müdürlüğü'nün araç ve mal kontrolleri için sundurma alanı tesis edildi.

MOBİL VİNÇ, FORKLİFT VE TRANSPALET SATIN ALINDI

Serbest Bölge limanında hizmetlerin iyileştirilmesi ve süratli yapılabilmesini teminen mevcut mekanik araç parkına ilâve olarak Sennebogen marka C 70 model elektrikli mobil vinç ile yeterli sayıda ve değişik kapasitede forklift ve transpalet satın alındı.

JENERATÖR ALIMLARI YAPILDI

İdari Binalar (Serbest Bölge Müdürlüğü, Gümrük Müdürlüğü, MESBAŞ) ile münferit trafo arızası hallerinde uzun süreli elektrik enerji kesintisi oluşmaması için uygun güçlerde jeneratörler satın alındı.

MESBAŞ, bu yıl içerisinde kendi bünyesinde yaptığı bir dizi yatırımla idari binalardan otopark ve altyapı sistemlerine, çevre düzenlemelerinden yeni merkezlerin açılmasına kadar her alanda daha modern bir yapıya bürünürken, çalışanlarına daha konforlu bir çalışma hayatı sunmaya verdiği önemle de dikkat çekti.





CEYPORT TEKİRDAĞ DENİZ FİLOSU YATIRIMLARINA DEVAM EDİYOR

Ceyport Tekirdağ Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş., 2020 yatırımları kapsamında Med Marine'den iki römorkör, bir palamar botu ve yapımı devam eden bir pilot botunun alımı için sözleşme imzaladı.

Üç milyon ton elleçleme kapasitesi ve 150 bin metrekarelik terminal sahası ile Türkiye'nin en önemli liman işletmeleri arasında yer alan Ceyport Tekirdağ, makine parkına yaptığı yatırımlarla büyümesini sürdürüyor. Cey Group Şirketleri bünyesinde yer alan Ceyport Tekirdağ Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş., son olarak Türkiye'nin lider römorkör operatörü ve gemi üreticisi Med Marine'den yaptığı satın almalarla üretim ve iş yapma kapasitesini genişletti.

Satış sözleşmesi kapsamında Ceyport Tekirdağ, Med Marine'den iki römorkör, bir palamar botu ve henüz yapımı süren bir pilot botunu bünyesine kattı.

TARAFLAR İŞ BİRLİĞİNDEN MEMNUN

Ceyport Tekirdağ Yönetim Kurulu Başkan Vekili Berzan Avcı, yeni satın almalarla

ilgili; "Med Marine ile iş birliğimiz sayesinde deniz filosu ve bu bağlamda Ceyport Tekirdağ Limanı'nın römorkör ihtiyaçları giderildi. Med Marine Company'ye yakın iş birliği ve yapıcı yaklaşımları için içtenlikle teşekkür ediyoruz. Önümüzdeki yıllarda iş birliğimizin devam edeceğini umuyoruz" açıklamasını yaptı.

"RÖMORKÖRLERİMİZİN TALEP GÖRMESİNDEN GURUR DUYUYORUZ"

Med Marine Satış Müdürü Melis Üçüncü ise "Römorkörlerimizin sadece dünyanın değil, Türkiye'nin operatörleri tarafından da yüksek talep görmesinden gurur duyuyoruz" derken, bunun yeni bir iş birliğinin başlangıcı olmasını umduklarını ve gelecekte Cey Group ile ortaklıklarını güçlendirmeye devam etmeyi arzuladıklarını söyledi.

CEY V RÖMORKÖR ÖZELLİKLERİ

Toplam Uzunluğu	22,5 metre
Genişlik	8,80 metre
Derinlik	3,66 metre
Güç	2.280 kW (3.057 BHP)
Hız	12,0 knots
Çekme Gücü	45.000 Ton
Yatak Kapasitesi	6

CEY VI RÖMORKÖR ÖZELLİKLERİ

Toplam Uzunluğu	18,28 metre
Genişlik	6,7 metre
Derinlik	3,78 metre
Draft (Tasarım)	3,28 metre
Güç	1.431 kW (1.920 BHP)
Hız	10 knots
Çekme Gücü	30.000 Ton
Yatak Kapasitesi	4

SAMSUNPORT SIFIR ATIK BELGESİ ALMAYA HAK KAZANDI

Cey Group bünyesindeki limanlar arasında yer alan Samsunport, Karadeniz'de sıfır atık belgesi almaya hak kazanan ilk liman oldu. Sıfır atık belgesi, dünyaya yaptığı tüm olumlu katkıların yanında bir limanın ulusal ve uluslararası pazarlarda çevreci sıfatını pekiştirmesi ve bu yolla prestijini artırmasını sağlıyor.

Sıfır atık felsefesi, ham madde ve doğal kaynakların sürdürülebilir biçimde kullanılması, atık yönetimi süreçlerinin etkin yönetimi, çevre ve insan sağlığına optimum özen

gibi anlayışları içeriyor. Sıfır atık belgesi almaya hak kazanan işletmeler, günümüzde üretimi karbon ayak izi sıfırlanmış biçimde sürdürmek temel ilkesinden hareketle gelecek nesillere daha temiz bir dünya bırakma yolunda ilerlemeye söz vermiş oluyorlar.



KARADENİZ'DEKİ TEK SIFIR ATIK BELGELİ LİMAN

Cey Group'un sahip olduğu limanlardan biri olan Samsunport da çevre ve insan sağlığına maksimum önem veren işleyiş yapısı ve vizyonuyla sıfır atık belgesinin sahibi oldu. Böylelikle Samsunport, Karadeniz'de sıfır atık belgesi sahibi ilk liman olma özelliğiyle, yeşil limancılık yaklaşımlarının bölgede talep görmesi adına önemli bir misyon edindi.

SIFIR ATIK YAKLAŞIMININ ESAS ALINMASI İLE SAĞLANACAK AVANTAJLAR:

- Verimliliğin artması,
- Temiz ortam kaynaklı olarak performansın artması,
- İsrafın önüne geçildiğinden maliyetlerin azaltılması,
- Çevresel risklerin azalmasının sağlanması,
- Çevre koruma bilincinin kurum bünyesinde gelişmesine katkı sunarak çalışanların "duyarlı tüketici" olmasının sağlanması,
- Ulusal ve uluslararası pazarlarda kurumun "çevreci" sıfatına sahip olmasının sağlanması, bu sayede saygınlığının artırılmasıdır.

SAMSUNPORT "DENİZLERE MAVİ YAKIŞIR" DEDİ

Samsunport'ta Uluslararası Kıyı Temizliği (ICC-International Coastal Cleanup) günü çerçevesinde gönüllü liman çalışanları tarafından kıyı temizliği gerçekleştirildi.

Her yıl Eylül ayında dünyaya eş zamanlı olarak yapılan etkinlik, Türkiye'de 2002 yılından bu yana Deniz Temiz Derneği/TURMEPA koordinatörlüğünde yürütülüyor. Her yıl binlerce gönüllü, kıyıları temizlemek için kolları sıvıyor. Samsunport, üyesi olduğu TURMEPA derneğinin Samsun Şubesi'nin koordinasyonunda 20 Eylül'de Samsun Limanı ve çevresinde kıyı temizliği gerçekleştirdi.

Samsunport gönüllüleri tarafından, plastik, metal, cam, kağıt ve diğer atıklar olmak üzere beş farklı kategoride toplanan

atıklar geri dönüşüm ve bertaraf tesislerine teslim edildi. Samsunport çalışanlarının hijyen ve sosyal mesafe kurallarına dikkat ederek yaptığı etkinlik, her konuda olduğu gibi çevreye olan duyarlılığın yanı sıra pandemi önlemleri açısından da örnek oldu.

Samsunport, 'Sıfır Atık Mavi Sözü' ile; denizlerin ve kıyıların kirlenmesini önlemeye, kirlilikle mücadelede örnek olmaya, sıfır atık felsefesiyle döngüsel ekonomiye destek olmaya yönelik misyonuna uygun olarak çalışmalarını sürdürüyor.





CEYPORT TEKİRDAĞ LİMAN İŞLETME MÜDÜRÜ MAHMUT SAYGI

“LİMANIMIZ BÖLGENİN
YILDIZI OLMA YOLUNDA
İLERLİYOR”

Ceyport Tekirdağ Liman İşletme Müdürü Mahmut Saygi, Ocak 2019'dan itibaren işletme haklarına sahip oldukları Tekirdağ Limanı'nda yaptıkları bir dizi yatırımın yanında, pandemiye karşı aldıkları önlemleri, 'yeşil limancılık'a verdikleri önemi ve bölge hedeflerini paylaştı. Saygi; “Deniz yolu, demir yolu ve kara yolu kombine taşımacılığı özelliğine sahip olan Ceyport Tekirdağ Limanı, yapacağımız yatırımlarla hem bölgeye hem de Türkiye'ye katma değer sunacak” diyor.

Ocak 2019'da Cey Group bünyesine katılan Tekirdağ Limanı; Samsun Limanı ve Mersin Organize Sanayi Limanı ile birlikte grubun üçüncü limanı olma özelliğini taşıyor. Bölgenin tek demir yolu bağlantılı limanı olan Ceyport Tekirdağ Limanı, böylelikle deniz yolu, demir yolu, kara yolu kombine taşımacılığına da imkan sunuyor.

Cey Group'un limancılık faaliyetlerinde yüksek bilgi ve tecrübeye sahip olduğunu söyleyen Liman İşletme Müdürü Mahmut Saygı, limanlarının stratejik konumunun önemini vurguladı ve "Bölgemizde liman kullanan işletmelerin ihtiyaç duydukları yüklerin (dökme katı/sıvı-genel kargo-proje kargo) tamamının limanımızdan elleçlenebiliyor olması bizlere rekabet avantajı sunmaktadır" dedi.

Devir işlemi üzerinden geçen bir buçuk senenin ardından Tekirdağ Limanı'nda ne gibi değişiklikler yaşandı? Limanda Ceyport dokunuşu diyebileceğimiz atılımlar neler oldu?

Ülkemizin geçtiği bu zorlu dönemde, ayrıca küresel sistemde yaşanan dalgalanmalara rağmen yaptığımız ve yapacağımız yatırımların haklı gururunu yaşıyoruz. 36 yılına işletme hakkını aldığımız TDİ Tekirdağ Limanı, 01 Ocak 2019 tarihinden itibaren Ceyport Tekirdağ Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. adıyla ticari faaliyetine başlamıştır.

Limanımızı teknolojiyle donatarak, günümüz şartlarına uygun, modern ve bölgenin bu alanda tüm ihtiyacını karşılar hale getirmek, Yeşil Liman sertifikası almak maksadıyla TDİ ve Özelleştirme Dairesi Başkanlığı ile yapmış olduğumuz sözleşme kapsamında geçirdiğimiz 18 aylık süreçte;

- İşletme izni olmayan 2-4-5 no'lu rıhtımların AYGM tarafından onaylı projeler kapsamında onarımı yapılmış, zemin betonları yenilenmiş ve işletme izni alınarak kullanıma açılmıştır.

- Bütün rıhtımların zemin betonları yenilenmiştir.

- Liman sahasında bulunan tüm aydınlatmalar LED'e dönüştürülmüştür. Mevcut yangın devresine ilave olarak gemilere içme suyu verilmesi maksadıyla ikinci bir hat çekilmiştir.

- Tüm rıhtımları içine alan sahada elektrik, fiber kablo ve kamera sistemleri için boru ile kablo döşeme altyapı çalışmaları tamamlanmıştır.

- Liman sahası içerisinde dağınık bir şekilde bulunan birimlerin tek bir yerden hizmet verebilmesi için yeni hizmet binası inşasına başlanmış olup yıl sonuna kadar yeni giriş kapımız ile birlikte hizmete girmesini planlamaktayız.

Ayrıca, mevcut ÇED iznimiz kapsamında denizden alan kazanmak maksadıyla dolgu işlemlerimiz devam etmektedir.

Yeşil Liman sertifikası alma hedefinizden bahsettiniz. Bu sertifikanın gereklilikleri ve yeşil limanlar arasında bulunmayı istemenizin sebepleri nelerdir?

Bilindiği üzere dünyada ve ülkemizde çoğu liman tesisi, kentlerin merkezinde veya çok yakınında, kısıtlı alanlarda hizmet vermektedir. Hizmetlerin bu şekilde verilmesi sırasında hava kalitesinin artırılması, atıkların kabulü, enerji tüketimi ve gürültü kirliliğinin azaltılarak kent yaşamı ile insanlarımızın olumsuzluklardan etkilenmesini önlemek maksadıyla 'Yeşil Liman Protokolü' hazırlanmıştır. Söz konusu protokol tamamen gönüllülük esasına göre uygulanmakta olup limanların; entegre bir kalite yönetim sistemine sahip olmaları, çevresel kirliliği azaltması, enerji tasarrufunun sağlanarak enerji verimliliğini en yüksek seviyede tutmaları, sera gazı, zararlı emisyonlar ile atık miktarlarını azaltmaları, iş sağlığı ve güvenliği konusunda alınan tedbirlerin sürekliliğini sağlaması hedeflenmiştir.

Gönüllülük esasına dayalı olmasına rağmen yeşil liman olma yolunda Ceyport Tekirdağ olarak; liman sahamızda bulunan tüm liman vinçlerimizin elektrik motoruyla çalışmasına yönelik dönüşümlerine başlanmış ve limanın tüm elektrik altyapısı yeniden düzenlenmiştir. Ayrıca inşasına devam ettiğimiz yeni hizmet binamızın çatısına güneş panelleri yerleştirerek kendi elektriğini üretebilen liman olmayı hedefliyoruz. Bu kapsamda tüm yatırımlarımız tamamlandığında; çevreye duyarlı, ihtiyacı olan elektriği kendisi üreterek Tekirdağ halkımızın sağlıklı bir çevre içerisinde hayatlarını sürdürmeleri yönünde katkı sağlayacağımızı düşünüyoruz.

“

Yeşil Liman olma yolunda Ceyport Tekirdağ olarak; liman sahamızda bulunan tüm vinçlerimizin elektrik motoruyla çalışmasına yönelik dönüşümlerine başlanmış ve limanın tüm elektrik altyapısı yeniden düzenlenmiştir. Ayrıca inşasına devam ettiğimiz yeni hizmet binamızın çatısına güneş panelleri yerleştirerek kendi elektriğini üretebilen bir liman olmayı hedefliyoruz.

”

YATIRIMLARLAR SONRASI HEDEFLENEN RAKAMLAR



**262 BİN
METREKARE**
LİMAN TERMİNAL SAHASI

**9 MİLYON
TON**
LİMAN ELLEÇLEME KAPASİTESİ

**3.000
METRE**
LİMAN RIHTIM UZUNLUĞU

Ceyport Tekirdağ, bölge ve ülke ekonomisi ve Türkiye denizciliği için nasıl bir anlam taşıyor?

Tekirdağ; Türkiye’de yük taşımacılığının lokomotifleri olarak kabul edilen Marmara Bölgesi’nde yer almakla birlikte, ticaretin kalbi olarak kabul edilen İstanbul’un da komşu şehridir. Ayrıca Ceyport Tekirdağ Limanı deniz yolu, demir yolu ve kara yolu kombine taşımacılığı özelliğine sahiptir. Bahsettiğim bu özellikler limanımızın stratejik önemini artırmakla birlikte, bizlerin de geleceğe umutla bakmasını sağlamaktadır.

2013 yılından itibaren operasyonel işletmeciliğini yaptığımız limanın bahse konu stratejik önemini farkındayız. Geçmişte çeşitli sebeplerden dolayı limanın tam kapasite ile çalışmadığı herkes tarafından bilinmektedir. Bu durum sebebiyle, öncelikle bölge, dolayısıyla da ülke ekonomisine fazla katkı sağlayamamıştır. Yapacağımız yatırımlarla öncelikli olarak limanımızın sahip olduğu tam kapasiteyle çalışmasını sağlayacağız. Sonrasında ise limana kazandıracığımız ilave imkan ve kabiliyetlerle (ilave liman sahası, depolama alanları vs.) kapasite artırımına gideceğiz. Böylelikle bölge ticaretine katkı sağlayacağımızı değerlendiriyorum. Öncelikle Tekirdağ kazanacak, bölge kazanacak, Türkiye kazanacak, dolayısıyla herkes kazanacak.

Yoğun rekabetçiliğin yaşandığı limancılık sektöründe Ceyport olarak nasıl ayrışyorsunuz?

Cey Group olarak bünyemizde üç liman barındırmakla birlikte Erdemir Limanı’nın da operasyonel işletmeciliğini yapmaktayız. Bu anlamda grubumuzun limancılık konusunda yüksek bilgi ve tecrübeye sahip olduğunu söyleyebiliriz. Bu bilgi ve tecrübenin yanında limanımızın konumu stratejik öneme sahiptir. Bölgemizde liman kullanan işletmelerin ihtiyaç duydukları yüklerin (dökme katı/sıvı-genel kargo-proje kargo) tamamının limanımızdan elleçlenebiliyor olması bizlere rekabet avantajı sunmaktadır. Ayrıca bölgenin tek demir yolu bağlantılı limanı olmamız, deniz yolu, demir yolu, kara yolu kombine taşımacılığına imkan sağlamaktadır. Söz konusu özelliği ile de diğer limanlardan önemli ölçüde ayrışmaktayız.



“

Bölgemizde liman kullanan işletmelerin ihtiyaç duydukları yüklerin (dökme katı/sıvı-genel kargo-proje kargo) tamamının limanımızdan elleçlenebiliyor olması bizlere rekabet avantajı sunmaktadır. Ayrıca bölgenin tek demir yolu bağlantılı limanı olmamız, deniz yolu, demir yolu, kara yolu kombine taşımacılığına imkan sağlamaktadır.

”

Tekirdağ Limanı, pandemi süreci ile nasıl bir evrime yaşadı, aldığınız iç tedbirler neler oldu?

Salgının DSÖ tarafından pandemi ilan edilmesi ve ülkemizde ilk vakaya rastlanmasından itibaren, resmi makamlar tarafından yayımlanan genelgeler ile kendi öngörü ve tecrübelerimiz doğrultusunda tedbirlerimizi alarak çalışmalarımıza devam ettik.

Söz konusu sürecin başlangıcından itibaren diğer hizmet sektörlerinde olduğu gibi limanımızda da 7/24 hizmet verildi. Limanımızda çalışanların yakın temasa geçmelerine müsaade edilmemekte. Kapalı alanlarda çalışan personel sayıları minimum olacak şekilde ayarlanmış, liman sahasındaki herkesin maske takması zorunlu hale getirilmiş, yemekler birer kişi-

lik kaplarda paketli şekilde ve 10'ar kişilik gruplar ile yenilmeye başlanmış ve tüm çalışma alanları belli periyotlarda dezenfekte edilmiştir. Limana giren tüm kişilerin ateşi ölçülmeye başlanmış, gemi personelinin liman sahasına inmelerine müsaade edilmemiş, liman sahasında kişilerin görebileceği her yere pandemi sürecine yönelik ikaz yazıları asılmıştır. Pandemi sürecinin ülkemizde ve tüm dünyada bitmesini, hepimiz için sağlıklı günlerin bir an önce geri gelmesini diliyoruz.

Pandemi ile beraber çevreci ve sürdürülebilir olmak, kurum vizyonlarında kapsadığı alanı güçlendirdi. Sizin bu konuda ne gibi çalışmalarınız söz konusu?
Yaptığımız ve yapacağımız yatırımlarla limancılık hizmetleri ve ihtiyaçlarının giderilmesinde, müşterilerine güvenli hizmet alma imkanı veren, iş ortaklarına ve çalışanlarına günün şartlarına uygun ve sürdürülebilir gelişme sağlamaya yönelik, daima artı değer katan bir çözüm markası olmayı hedeflemekteyiz.

Ceyport Tekirdağ Uluslararası Liman İşletmeciliği, her türlü rekabet koşulunda, limancılık faaliyetleri olarak, tedarik zincirinin her aşamasında, müşterilerine teknolojinin tüm olanaklarını da kullanarak, hizmet alternatifleri ve çözümler üretmeyi esas almaktadır. Bu amaçla; bilginin hızlı ve doğru bir şekilde, müşterileri, iş ortakları ve çalışanları ile paylaşılmasını temel ilke olarak benimsiyoruz. İnsan kaynağının bilgi ve kalitesinin sürekli geliştirilmesini hedefliyoruz. Sürekli gelişime ve verimliliğe yöneliyoruz. İnsanı ve çevreyi korumayı, faaliyetlerinin ön koşulu olarak kabul ve taahhüt ediyoruz.

Çalışmalarımızda SEÇ-G (sağlık, emniyet, çevre ve güvenlik) performansından, takip, düzen ve geliştirilmesi sorumluluğu ile tüm projelerde, bunun yanında tahliye, yükleme ve nakliye işlemi gerçekleştirilen tüm bağımsız operasyonlarda, iş planları, ölçülebilir kalite, sağlık, güvenlik hedeflerini gözeterek, yol haritamızı düzenli olarak takip ediyoruz.

Faaliyet gösterdiğimiz tüm alanlarda iş sağlığı ve güvenliği kapsamında yasal mevzuata uygun çalışma şartlarını sağlıyoruz. Çalışanlarımızın SEÇ-G bilinci

yüksek, çevreye saygılı ve firma amaç ve hedeflerini sahiplenmiş bireyler olduğunu düşünerek, en yüksek katma değer çalışanlara yatırım olduğunu biliyor ve destekliyoruz. Çevre bilinci ile "Yeşil Liman" olma hedefi doğrultusunda, operasyonlarda kullanılan araçların, iş makinelerinin emisyon oranı düşük, çevre dostu araçlar olmasını, tüm liman işletmecilik faaliyetleri dahilinde doğal kaynakları en az tüketerek ve mümkün olduğunca yenilenebilir enerji kaynaklarını kullanarak, ortaya çıkan atıkların yönetimini ve düzenini en verimli şekilde gerçekleştirerek çalışmayı, kaliteyi ulusal ve uluslararası yasal gereklilikler doğrultusunda sağlamayı taahhüt ediyoruz.

İlişkilerimizde bireyler söz konusu olduğunda, hak ve haysiyetlerine saygı duyuyoruz. Müşteriler söz konusu olduğunda, ihtiyaçlarını karşılayacak en iyi ve doğru çözümleri sunuyoruz. Toplumlar söz konusu olduğunda, faaliyette bulunduğu alanlarda yaşayan insanların Ceyport Tekirdağ Uluslararası Liman İşletmeciliği'nin sunduğu imkan ve fırsatlardan faydalanmalarını sağlıyoruz.

2020 ve sonrasına dair görüş ve beklentileriniz nelerdir?

Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizin dünya ticaret yollarının merkezinde stratejik bir bölgede olduğu, ayrıca dünya ticaretinin yaklaşık yüzde 90'ının deniz yoluyla yapıldığı göz önüne alındığında limanların önemi tartışmasızdır. Ülkemize yatırımı bir görev haline getirmiş grubumuz, bahsettiğim gibi bu konuda üç liman ve bir liman operasyon işletmeciliğini yürütmektedir. Ceyport Tekirdağ, grubumuzun liman olarak en yeni üyesidir.

Sözleşme şartları kapsamında yapmış olduğumuz ve yapacağımız yatırımlarla; bölgemizde bulunan mevcut müşterilerimizin limancılık anlamında tüm ihtiyaçlarını karşılayabileceğimizi, bununla birlikte yeni oyuncuları bölgeye kazandıracağımızı ve bu bağlamda bölge ekonomisine önemli katkılar sağlayacağımızı düşünüyoruz.

Limanımızı teslim almamızdan bugüne geçirdiğimiz 18 aya yakın süreçte elde ettiğimiz elleçleme değerleri bahsettiğim bu değerlendirmenin çok kısa sürede gerçekleşeceğini bizlere göstermektedir.

“

Bölgemizde bulunan mevcut müşterilerimizin limancılık anlamında tüm ihtiyaçlarını karşılayabileceğimizi, bununla birlikte yeni oyuncuları bölgeye kazandıracağımızı ve bu bağlamda bölge ekonomisine önemli katkılar sağlayacağımızı düşünüyoruz.

”



POST

KORONA

VIRUS

DÖNEMİNDE DÜNYAYI NELER BEKLİYOR?

COVID-19 aşısı için çalışmalar devam ederken post koronavirüs senaryoları da hayatın her alanı için düşünülmeye başlandı. Genel tabloya bakıldığında dünyanın girdiği yeni düzende e-ticaret, lojistik, bilişim sektörleri ile online eğitim, kontrollü sosyal hayat, hibrit çalışma modeli gibi yaklaşımlar öne çıkıyor.

Kısa vadeli acil çözümlerden birçoğu yaşantımızda kalıcı olacak. Bu durum acil çözümlerin doğasında vardır; tarihsel süreçleri hızlı bir şekilde ileri sararlar.” Bu öngörü, “Koronavirüs Sonrası Dünya” adıyla bir makale yayınlayan tarihçi ve yazar Yuval Noah Harari’ye ait. Dünyanın gördüğü en büyük etkiye sahip salgın hastalıklardan biri olan COVID-19 pandemisinde yeni normale geçiş başlasa da eski yaşam alışkanlıklara dönüş halen belirsiz bir tarihte duruyor. Tüm dünya koronavirüsü tehlike olmaktan çıkarak aşının keşfedilmesini beklerken ekonomistlerden sosyal bilimcilere uzmanlar post koronavirüs dünyası için senaryolar üretmeye başladılar.

EKONOMİ, 2020’NİN SON ÇEYREĞİ İÇİN İYİMSER

Pandemi şartlarının en çok vurduğu alan ekonomi oldu. Ekonomi üst başlığında en çok zarar gören sektörlere baktığımızda ise karantina ve sınırların kapatılmasının sonucu olarak turizm, ulaşım ve kültür sanattan bahsetmek gerekiyor. IMF, Ekim ayında yayınladığı “2020 Küresel Ekonomik Görünüm” raporunda küresel ekonominin bu yılın tamamında yüzde 4,4 daralma yaşayacağı tahmininde bulundu.

Ekonomide küresel çapta bir daralma beklense de şu an COVID-19’un en hızlı olduğu mart-nisan-mayıs dönemlerine göre bir hareketlilik olduğu da gerçek. Post koronavirüs için en çok konuşulan tahmin, ülkelerin krizden çıkışının ‘V’ şeklinde olacağı, yani ilk iki çeyrekteki düşüş sonrası ikinci iki çeyrekte çıkışa geçileceği yönünde. Halihazırda son çeyreğe geçmişken üçüncü çeyrekte özellikle sınırların açılmasıyla turizmde görülen kısmi hareketliliğin diğer sektörler de yayılması ve 2020’nin son üç ayının kârla kapatılması beklenmekte.

PANDEMİ DÖNEMİNİN KAZANANI VE KAZANDIRANI E-TİCARET OLDU

Özellikle sokağa çıkma kısıtlamalarının yaşandığı dönemde e-ticaret, üretici ve satıcı kanadında olduğu kadar tüketici için de tam anlamıyla can simidi oldu.

Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan, Türkiye’nin e-ticaret hacminin yılın ilk 6 ayında 91,7 milyar lira olarak gerçekleştiğini bildirdi. Veriler, geçen yılın aynı dönemine göre e-ticaret hacminde yüzde 64 oranında artış olduğunu gösteriyor.

Birçok marka, operasyonlarına e-ticaret seçeneğini ekledi. Öngörüler sanal alışveriş, ürün çeşitliliği, temassız ödeme, hızlı ve güvenli teslimat gibi özellikleri sunamayan markaların post koronavirüs döneminde ayakta kalmasının güç olduğunu söylüyor. Çünkü pandemi dönemi alışveriş alışkanlıklarını temelden değiştirdi. Z Kuşağının teknolojiye ve dijital platformlara ilgisi zaten biliniyordu. Şimdi kuşak farkı gözetmeksizin insanların büyük çoğunluğu alışverişini tek tuşla cep telefonundan yapmak, sadece yerel tedarik zincirine değil global pazarın sonsuz seçeneklerine sahip olmayı, ürününün dilediği zaman, dilediği yere hızlı ve sorunsuzca teslim edilmesini istiyor.

Post koronavirüs döneminde online yemek, gıda ve giysi pazarının payını daha da büyüteceği düşünülüyor. Birleşmiş Markalar Birliği Başkanı Sinan Öncel, yaptıkları araştırmadan çıkan verileri sunarken e-alışveriş oranlarının yüzde 10 ile 34 arasında artış gösterdiğini söyledi. Araştırmanın bir diğer önemli verisi, müşterilerin yüzde 37,4’ünün online alışverişini ilk kez deneyimlediğini ortaya koyuyor. Bu yüksek oran, post koronavirüs döneminde online alışverişini en azından bir kez denememiş kimse kalamayacağını işaret ediyor. E-Ticaret İşletmecileri Derneği (ETİD)’in verileri pandemi döneminde 1 milyon yeni kişinin ilk kez e-ticaret kanallarını

Dünya Çalışma Örgütü (ILO), en kötü senaryo olarak dünya genelinde COVID-19 kaynaklı işsizlik rakamlarında 25 milyonluk bir artış görülebileceğini söylüyor.





kullandığını ortaya koyuyor. ETİD, pandeminin etkilerinin Türkiye'de ilk kez görüldüğü 11 Mart'tan itibaren e-ticaretteki artışın yüzde 40'ın üzerinde olduğunu açıkladı. Özellikle temizlik ve gıda gibi ihtiyaçlara yönelik market alışverişlerinde bu artış yüzde 200'lere ulaştı. Bu bağlamda, ilerleyen zamanlarda online mağaza sayısının artacağını ve dijital pazarlama uzmanlarına talebin ivme kazanacağını beklemek mümkün.

ÜLKELERİN TİCARİ BAŞARILARINI LOJİSTİK GÜÇLERİ BELİRLYECEK

Ekonomi uzmanları pandemi sürecinde ve sonrasında tüm devletlerin esas gayelerinin üretim istihdam dengesini korumak ve gerek iç gerekse global pazarda likidite krizine girmeden düzluğe çıkacakları bir yol haritası planlamak olduğunu söylüyorlar. Bu yol haritasında en kilit görev lojistik sektörüne düşüyor.

Ekonominin çarklarını döndüren üretim-tedarik-tüketim zincirinin sorunsuz çalışabilmesi ithalat-ihracat aksiyonlarına bağlı dersek tüm mekanizmanın dışlilerinin lojistik kalemlerinden oluştuğu söylenebilir. Yani post koronavirüs zamanlarında güçlü tedarik zincirine sahip olan şirketler kendilerini oldu-

91,7
MİLYAR TL
2020'NİN İLK ALTI AYINDA
TÜRKİYE'NİN E-TİCARET HACMI

%4,4
İMF'İN YILIN TAMAMINDA
BEKLEDİĞİ GLOBAL EKONOMİK
KÜÇÜLME ORANI

%10-34
TÜRKİYE'DE E-ALIŞVERİŞ
ORANLARINDAKİ ARTIŞ

%37,4
TÜRKİYE'DE İLK KEZ
ONLINE ALIŞVERİŞ YAPAN
MÜŞTERİLERİN ORANI

ğu gibi ülke ekonomilerini de pandemi krizinden çıkaracak.

İMF Eski Başekonomisti ve MIT Ekonomi Bölümü profesörü Olivier Blanchard'ın post koronavirüs öngörülerinde de başrolde tedarik zinciri var. Ancak Blanchard, daha kötümser. Tedarik zincirleri ne kadar iyi olsa da güvenlik ve hız sorunlarının yüzde yüz çözülemeyeceğini ve bunun da küresel ticaret ağlarında daralma yaratacağını söylüyor.

YURT DIŞI LOJİSTİK MERKEZLERİNİN DESTEKLENMESİ KARARI YÜRÜRLÜĞE GİRDİ

Türkiye de Ekim ayı içerisinde e-ihracat alanında faaliyet gösteren firmaların mal

Sanayi Bakanlığı'na ait Girişimci Bilgi Sistemi (GBS) verileri, Türkiye'deki her şehrin en çok İstanbul ile ticaret ilişkisi içerisinde olduğunu gösteriyor.



takibinde kolaylık sunma adına önemli bir adım attı ve Yurt Dışı Lojistik Merkezlerinin Desteklenmesi (YDLM) Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararı, Resmi Gazete'de yayınlandı. Buna göre YDLM'lerin faaliyete geçirilmesine yönelik kurulum ve yatırımlar, merkez başına beş milyona kadar, ruhsat ve izin giderleri ise yüzde 70 oranında desteklenecek. Başvurular Ticaret Bakanlığına yapılacak. Destek süreleri 10 yılı aşmayacak. Bakanlık, son üç yılda ortalama kapasite kullanım oranı en az yüzde 50 olanlara beş yıla kadar ilave destek süresi verebilecek.

UZAKTAN EĞİTİM MODELİNİN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİ TARTIŞILIYOR

Pandemi döneminde tüm dünyada ve Türkiye'de eğitim alanında alınan önlemler incelendiğinde, ülkelerin genel olarak uzaktan eğitim çözümüne yöneldiği görülüyor. 21 Mart'ta Türkiye'nin de dahil olduğu 124 ülkede okulların tümünde ve 11 ülkede belirli yerlerde örgün eğitime ara verilerek uzaktan eğitime geçildi. UNESCO verilerine göre bu ülkelerdeki yükseköğretim öncesi toplam öğrenci sayısı 1 milyar 560 milyon 687 bin 40. Türkiye'de örgün eğitimde 16 milyon 529 bin 169, açık öğretimde ise 1 milyon 579 bin 691 öğrenci mevcut.

Genç nüfusa sahip Türkiye'de öğrenci nüfusu da hayli yüksek. Bu da pandemi önlemlerinde eğitime özel olarak eğilmesini gerekli kılıyor. MEB'de bu aciliyet uyarınca uzaktan eğitim modeline geçti ve Eğitim Bilişim Ağı (EBA) ve EBA-TV üzerinden yayınları başlattı. Üniversiteler de aynı şekilde uzaktan eğitim ve sınav modeliyle eğitimlerini sürdürdüler.

YÖK sistemine kayıtlı 127 kamu üniversitesinden 125'i uzaktan eğitim kararı aldı. Ancak Üniversite Araştırmaları Laboratuvarı'nın yaptığı araştırma öğrencilerin yüzde 23'ünün çeşitli sebeplerle uzaktan eğitimi sürdüremediklerini gösteriyor. İlk ve orta dereceli okullara yönelik yeni öğretim yılı 31 Ağustos'ta TRT EBA, EBA aracılığında sunulan canlı derslerle başladı. 21 Eylül'de ise okul öncesi ve 1. sınıflara yüz yüze eğitime geçildi. 12 Ekim'de ise üçüncü aşama olarak yüz yüze eğitimin kapsamı genişletildi. Şu an kapsam dışında olan ortaokul 5. sınıflar ve liselerde 9. sınıflarda yüz yüze eğitim 2 Kasım'da başlayacak.

ONLINE EĞİTİM TEKNOLOJİLERİNE RAĞBET ARTACAK

İşin ekonomik boyutunda ise harç ücretlerinin yeniden düzenlenmesi, ders materyalle-



102

TÜRKİYE'NİN ÜLKELER ARASI GENEL İNTERNET HIZI SIRALAMASINDAKİ YERİ

Özel tiyatrolara toplam 12 milyon TL destek dağıtılması kararı alındı.

*Eğitim Bilim Ağı (EBA)
dünyada en çok ziyaret edilen
altıncı eğitim sitesi oldu.
EBA, 21 Eylül - 2 Ekim
tarihleri arasında
1,8 milyar kez tıklandı.*



E-TİCARET ÜRÜNLERİNİN DÜNYA GENELİNDE ARTIŞ ORANLARI



rinin tümüyle dijitalleşmesi, okul binalarına duyulan ihtiyacın azalması, okul servis araçlarına talebin düşmesi gibi unsurlar söz konusu. Tabii online üniversitelerin uzaktan eğitim teknolojilerine ilgiyi ve satın almaları zirveye taşıyacağı, bu alandaki firmaların satış trendlerinin yükseleceği, üniversitelerin online eğitim için yeni yazılımlara ihtiyaç duyacağı ve IT birimlerinin iş yükünün artacağı da öngörüler arasında.

EVDEN ÇALIŞMA, OFİSLERİ ORTADAN KALDIRIR MI?

Pandeminin ilk aylarında alınan sosyal izolasyon kararları kapsamında birçok şirket evden çalışmaya geçmişti. Haziran ayıyla birlikte yeni normal dönemiyle birlikte ofislere dönüş başladı. Evden çalışmanın getirdiği faydalara bakıldığında karbon ayak izinin azaltılması ve yolda harcanan zamandan tasarruf öne çıkıyor.

Çalışanlar arasında yapılan bir anket çalışmasında katılımcıların yüzde 62 oranında hibrit modeli tercih ettiği sonucuna ulaşılmış. En çok istenen yöntem, ev ve ofis arasında esnek bir çalışma modeli. Evden çalıştığından kendini daha verimli bulanların oranı ise yüzde 44,8.

Uzaktan çalışma modelinin tam verimle işlemlerini sağlamak bazı faktörlere bağlı. Bunların başında çalışanların ve işyerlerinin dijital altyapısının yaptıkları iş için yeterli olması geliyor. Amerikan Tufts Üniversitesi Fletcher School of Business'ta faaliyet gösteren Kapsayıcı Büyüme Merkezi tarafından hazırlanan Dijital Hazırlılık Endeksi'nde ülkelerin uzaktan çalışma ve uzaktan eğitim modellerine ne denli hazır oldukları değerlendirildi.

Türkiye, değerlendirmede yetersiz ülkeler arasında yer alıyor.

GÖRÜNTÜLÜ TOPLANTI RAKAMLARI 10 KAT ARTTI

Speedtest servisi ile sabit ve mobil geniş bant ağlarında hız testleri yapan uluslararası kuruluş Ookla'nın Haziran 2020'de hazırladığı Küresel Hız Endeksi'ne bakıldığında dünyanın mobil internette indirme hızı pandemi öncesi döneme göre yüzde 10 artarak ortalama 34.67 Mbps oldu.

Araştırmanın Türkiye tablosunda ise sabit internet kaynaklarında sorun gözlemleniyor. Diğer ülkelerdeki artışın aksine, Şubat 2020'de 29 Mbps olan ortalama indirme hızı, Haziran 2020'de 26.30 Mbps'ye indi. Bu düşüş, Türkiye'yi genel internet hızı sıralamasında da 90'dan 102'ye gerilettili. 207 ülkenin sıralandığı internet hızı listesinde Tayvan, birinci sırada yer alıyor.

Microsoft Türkiye'nin hazırladığı uzaktan çalışma endeksindeki verilerde pandemi öncesi döneme göre 10 kat daha fazla görüntülü toplantı yapıldığı görülüyor. Microsoft'a ait Teams platformunun kullanım oranı üç kat, canlı etkinlik düzenleme oranı ise beş kat artış göstermiş.

Online toplantılarda çokça tercih edilen bir diğer uygulama olan Zoom, Ocak-Nisan 2020 arasında kapsayan global verilerini paylaştı. Buna göre, Türkiye'de Zoom kullanıcı sayısı Nisan 2020'de Ocak ayına göre 139 kat arttı.

PAYLAŞIMLI OFİSLERE TALEP ARTABİLİR

Yeni normal ve ardından post koronavirus dönemlerinde iş hayatı için öngörülen bir



diğer modelde paylaşımlı ofis alanları. Böylelikle hibrit çalışma modelini uygulamak, zaruri durumlarda ofis alanlarını ya da toplantı, seminer salonlarını kullanmak, çalışanların ev-ofis zamanlarını paylaşması, esnek modeller arayışında olunan post koronavirüs dönemi için ideal çözüm olabilir. Bu bağlamda şirket hub'ları, uydu ofisleri ve home-office üçgeniyle sürdürülen bir çalışma modeli, geleceğin normal düzenini oluşturabilir.

NETFLIX 16 MİLYON YENİ ÜYE KAZANDI

Özellikle evlere kapanılan günlerde internet kullanımı rekor seviyelere ulaştı. Bunda iş ve eğitimin evlerden yürütülmesinin yanında sosyalleşme, kültür sanat aktiviteleri ve eğlencenin de tümüyle sanala taşınmasının etkisi var. Pandemi dönemi internet mecraları kullanımlarına bakıldığında online dizi ve film platformu Netflix'in 16 milyon yeni üye kazandığı görülüyor. Snapchat video aramaları yüzde 50 arttı. HouseParty uygulaması ise 50 milyon indirmeye ulaştı.

KÜLTÜR SANAT SEKTÖRÜ ACIL DURUM FONU BEKLİYOR

Yeni normale geçişle birlikte başta turizm olmak üzere sosyal hayatın merkezindeki sektörlerde faaliyetler kontrollü olarak başladı. Pandemi sürecinin en çok sıkıntıya düşen sektörleri arasında kuşkusuz kültür sanat geliyor. Doğası gereği fiziksel mekanları ve sosyalleşmeye ihtiyaç duyan kültür sanat etkinlikleri, pandemi döneminde tamamen durduruldu. Sinema, tiyatro, müze, sergi salonları, gösteri sanatlarına

yer veren tüm mekanlar kapatıldı. Konserler, sahne şovları, festivaller ya ertelendi ya da iptal edildi. Yeni normal sürecinde oturma düzeni kısıtlaması, maske zorunluluğu gibi düzenlemelerle kısmen yeniden başlatılan etkinlikler, kültür sanat emekçilerinin kayıplarını gidermeleri için henüz yeterli değil. Sinema salonları 1 Temmuz itibarıyla açıldı. Devlet ve şehir tiyatroları da tiyatroları da ekim ayında perdelerini açtı. Özel tiyatrolar içinse belirsizlik sürüyor. Kültür ve Turizm Bakanlığı Güzel Sanatlar Genel Müdürlüğü, 2020-21 sezonu için özel tiyatrolara bir destek programı sundu. Değerlendirme Komisyonu'nda, toplam 12 milyon TL ödeneğin 75 çocuk oyunu, 199 profesyonel ve 54 geleneksel olmak üzere toplam 328 özel tiyatroya dağıtılması kararı alındı.

Tabii tüm kapalı mekan etkinliklerinde sosyal mesafe, maske ve hijyen kuralları mevcut. Bu da kültür merkezlerini, etkinlikler başlasa da bilet satışlarında tam kapasiteye ulaşamayacak olmaları sebebiyle maddi sıkıntıya sokuyor.

Türkiye'de kültür sanat sektörüne yönelik teşvik, hibe ve yardımlar, Fransa, Almanya, ABD gibi ülkelerin gerisinde kalsa da mevcut.

İKSV'nin hazırladığı "Pandemi Sırasında Kültür-Sanatın Birleştirici Gücü ve Alanın İhtiyaçları" adlı rapor, sektörün pandemide girdiği ekonomik kısıcın etkilerini azaltmak, post koronavirüs döneminde rahatlanma sağlanması için kamu ve özel sektör eliyle, bu döneme özel, kültür-sanat alanına yönelik acil durum fonları oluşturulması üzerinde duruyor.

UZAKTAN ÇALIŞMAYI BEKLEYEN TEHLİKE SİBER SALDIRI

Pandemi döneminde iş hayatının ofislerden evlere taşınmasının, post koronavirüs döneminde de devam edip etmeyeceği merak konusu. Bu noktada iş gücü verimliliği ve sürdürülebilirlik kavramlarının yanında bilgi teknolojileri altyapısı ve siber güvenlik de öne çıkıyor. Mailing, video/telekonferans, verilere uzaktan erişim, Zoom toplantıları gibi uygulamalar, kolaylık ve hızın yanında güvenlik problemini de beraberinde getiriyor. COVID-19 döneminde phishing saldırılarında artış gözlemlendi. Tüm siber saldırılara ve güvenlik açıklarına karşı teknoloji personelinin ve altyapısının yedeğliliğinin ve güvenliğinin sağlanması ve izlenmesi, erişim, iletişim ve uzaktan çalışma yöntemlerinin güvenli kanallardan idame ettirilmesi, ağ sunucu ve sistemlerine bakan personelde yedekli çalışmaya gidilmesi tavsiye edilen önlemler arasında yer alıyor.

Microsoft'a ait Teams platformunun kullanım oranı üç kat, canlı etkinlik düzenlenme oranı ise beş kat artış gösterdi.

Türkiye'de Zoom kullanıcı sayısı ise Nisan 2020'de Ocak ayına göre 139 kat arttı.

Akdeniz Bölgesi

TARIM, SANAYİ VE LOJİSTİK GÜCÜYLE YÜKSELİYOR

Akdeniz Bölgesi; turizm sektörünün kalbi olan Antalya, güçlü lojistik yapısıyla Mersin ve Hatay, tarım ve sanayideki gücüyle Adana başta olmak üzere birçok marka şehri sınırlarında barındırıyor.

Marmara'nın ardından en gelişmiş ikinci bölge olan Akdeniz, yapılan yatırımlar ve geliştirilen projelerle ülke ekonomisine sunduğu katma değeri daha da artırmanın peşinde.

A Akdeniz Bölgesi gerek doğal yapısının sunduğu avantajlar gerekse sanayi ve lojistik gücüyle elde ettiği katma değeri daha da yukarı taşıyacak potansiyele sahip. Bu nedenle de 2023 vizyonlarında en çok adı geçen bölgeler arasında geliyor. Adana, Mersin ve Antalya için planlanan lojistik ve sanayi yatırımları, yine Antalya ve Hatay'ın turizm gelirlerini artırmak için düşünülen projeler, bölgenin sosyal ve ekonomik refahını daha da yukarılara taşıyacak.

TÜRKİYE'NİN EN VERİMLİ TOPRAKLARININ BİR KISMI BURADA

Akdeniz Bölgesi oldukça verimli topraklara ve tarıma elverişli bir iklim yapısına sahip. Bölgenin ekonomik yapısındaki en güçlü

aktörün tarım olduğunu söylemek mümkün. Modern tarım yöntemlerinin ve seracılığın başarılı şekilde uygulandığı bölge, tarımdan elde edilen gelirden ilk sıralarda yer alıyor.

Tarımda Türkiye geneli verilerine bakıldığında pamuk üretiminin yüzde 41'inin, turunçgil üretiminin yüzde 89'unun, yer fıstığı üretiminin yüzde 90'unun, soya üretiminin yüzde 91'inin, gül yaprağı ve muz üretimininse tamamının bu bölgeden karşılandığı görülüyor. Karpuz, domates, üzüm, zeytin, susam, incir, pirinç ve şeker pancarı bölgede yetişen diğer tarım ürünleri arasında yer alıyor.

Hayvancılıkta tarımda olduğu kadar başarı gösteremeyen Akdeniz Bölgesi'nde tavukçuluk ve arıcılık faaliyetleri öne

çıkıyor. Bölgede elde edilen bal miktarı, ülke üretiminin yüzde 12'sine denk geliyor. Denize kıyısı olan şehirleri bulunmasına rağmen bölgenin deniz ürünleri üretimi de hayli düşük, balıkçılık çok nadiren yapılıyor.

SANAYİ VE TURİZMDE MARKA ŞEHİRLERE SAHİP

Bölgenin sanayisinde Mersin, Adana ve İskenderun ilk sıralarda geliyor. Bölgenin başlıca sanayi kolları petrokimya, çimento, demir çelik, pamuklu ve sentetik dokuma, tarım araç gereçleri ve gül yağı olarak sayılabilir.



Bölgenin bir diğer ekonomik gücünü ise turizm gelirleri oluşturuyor. Antalya yılın çoğunluğunda etkili olan güneşli havası, doğal güzellikleri, tertemiz denizi, uzun plajları ve kültürel mirasıyla Türkiye'nin en çok turist çeken şehirlerinden biri. UNESCO tarafından gastronomi alanında Yararlı Şehirler Ağı'na dahil edilen Hatay, gölleri ve gülleriyle Isparta, yine gastronomisiyle dikkat çeken Adana, sahilleri ve doğal mirasıyla Mersin, Akdeniz Bölgesi'nin turist çeken diğer şehirleri olarak öne çıkıyor.



Akdeniz Bölgesi, Türkiye'nin ekonomik anlamda en gelişmiş 10 ilinden üçünü sınırlarında bulunduruyor: Adana, Mersin ve Antalya. Bölge olarak bakıldığında ise Akdeniz Bölgesi, Marmara Bölgesi'nden sonra en gelişmiş ikinci bölge konumunda.

GÜÇLÜ SANAYİ VE LOJİSTİK AĞI BÖLGEYİ KALKINDIRIYOR

Akdeniz Bölgesi, sanayi ve lojistik alanında oldukça güçlü bir faaliyet ağına sahip. Bölgede toplamda 28 organize sanayi bölgesi yer alıyor. Bölgede faaliyet sürdüren Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı (DOĞAKA); Hatay, Kahramanmaraş ve Osmaniye illerinin ekonomik ve sosyal gelişimiyle ilgileniyor. Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı (BAKA) ise Antalya, Isparta ve Burdur illerinin ekonomik ve sosyal faaliyetlerine bakıyor. Akdeniz İhracatçılar Birliği (AKİB), 1940 yılından bu yana bölgedeki ihracatçıları bir çatı altında topluyor. Kurulduğunda Mersin Hububat, Bakliyat ve Yağlı Tohumlar İhracatçıları Birliği, Çukurova Pamuk İhracatçıları Birliği ve Cennet Vilayetleri Canlı Hayvan İhracatçıları Birliği olmak üzere üç birlikten oluşan AKİB'te şu an sekiz ayrı ihracatçı birliği bulunuyor.

EN BÜYÜK DEMİR ÇELİK TESİSLERİNDEN BİRİ İSKENDERUN'DA

Sanayinin en çok geliştiği şehirler olan Adana, Mersin ve Hatay'da çok sayıda iplik ve dokuma fabrikası üretim yapıyor. Bunlara ek olarak Çukurova'da çimento fabrikası, Seydişehir'de alüminyum fabrikası, Antalya'da ferro krom fabrikası, Burdur'da gül yağı fabrikası, Dalaman'da selüloz ve baskı kâğıdı fabrikası, bölgenin önemli üretim merkezleri arasında sayılabilir. Bölgedeki un fabrikalarının tümü Adana'da konumlanıyor. Halı dokuma fabrikaları Isparta'da, pamuk yağ fabrikaları Adana, İskenderun ve Mersin'de, çimento fabrikaları Adana ve Tarsus'ta yaygın. Bunların yanında Türkiye'nin en büyük demir çelik tesislerinden biri İskenderun'da, Türkiye'nin dört petrol rafinerisinden biri olan Ataş Rafinerisi de Mersin'de bulunuyor.



**51,7
MİLYON**

**2019'DA TÜRKİYE'NİN AĞIRLADIĞI
ZİYARETÇİ SAYISI**

**15,6
MİLYON**

**2019'DA ANTALYA'YA GELEN
ZİYARETÇİ SAYISI**

**25
MİLYON**

**ANTALYA'NIN 2023 YILINDA
ULAŞMAK İSTEDİĞİ TURİST SAYISI**

**"SADECE ADANA İÇİN
DEĞİL, TÜRKİYE İÇİN DE
BÜYÜK BİR YATIRIM"**

Adana Sanayi Odası (ADASO) Başkanı Zeki Kıvanç, Ekim ayında yaptığı konuşmada Ceyhan Enerji İhtisas Endüstri Bölgesi'nin enerji sektörü için oldukça önemli bir yatırım olduğunu vurguladı. Kıvanç; "Ceyhan Enerji İhtisas Endüstri Bölgesi, Ortadoğu ve Doğu Akdeniz hidrokarbon yataklarına yakınlığı ve uluslararası petrol boru hatlarının denize ulaşma noktasında olması nedeniyle enerji sektörü için önemli bir yatırım olacak. Irak-Türkiye, Ceyhan-Kırıkkale ve Bakü-Tiflis-Ceyhan ham petrol boru hatları aracılığıyla yıllık yaklaşık 100 milyon ton ham petrolü dünya piyasalarına arz eden bölgede petrokimya ve kimya ürünleri alanlarında yapılacak yatırımlar sadece Adana'nın değil, Türkiye'nin kalkınmasına da önemli katkılar sağlayacak.

Adana, geleceğin yatırım merkezleri arasında geliyor. Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın 2018 yılında "Beş mega endüstri bölgesi kuruyoruz" diye duyurduğu merkezlerden biri, Adana'da 'Ceyhan Enerji İhtisas Endüstri Bölgesi' adıyla inşa edilecek.



1,7
MİLYAR DOLAR
HATAY'IN İLK DOKUZ AYLIK İHRACAT RAKAMI

1,4
MİLYAR DOLAR
MERSİN'İN İLK DOKUZ AYLIK İHRACAT RAKAMI

SANAYİNİN KALBI: ADANA

Bölgede sanayinin en güçlü olduğu il olan Adana, Çukurova havzasının da katkısıyla tarımda büyük atılımlar gerçekleştirdi. Şehirde tarım faaliyetleri gelişip sanayinin her alanında üretim başlarken, asıl sıçrama yaptıran adım, 1996 yılında Hacı Sabancı Organize Sanayi Bölgesi'nin kurulmasıyla geliyor. Burası, şu anda da Türkiye'nin en büyük OSB'leri arasında yer alıyor.

Şehir nüfusu olarak Türkiye'nin altıncı büyük şehri olan Adana, bitkisel üretim katma değerinde de altıncı sırada yer alıyor. Gayri safi yurt içi hasıla rakamlarında ise sekizinci sırada.

Türkiye genelinde faaliyette olan 500 büyük kuruluş listesinin 18'i Adana merkezli kuruluşlardan oluşuyor. Adana ihracat mallarının üretiminde en çok çeşitliliği bünyesinde barındıran iller sıralamasında İstanbul, İzmir, Ankara ve Konya'dan sonra beşinci sırada geliyor.

4,5 milyon metrekarelik alanıyla Türkiye'nin en büyük serbest bölgeleri arasında gelen Yumurtalık Serbest Bölgesi; çimento, demir-çelik, gıda ve özellikle kimya ve petro-kimya alanlarında faaliyet gösteren sanayi tesislerine ev sahipliği yapıyor. 2019 yılında bölgenin ticaret hacmi 1,167 milyon dolar oldu. Ticaret hacmindeki en büyük pay, yüzde 38 ile kimya sektörüne ait.

BÖLGE İHRACAT LİDERİ: HATAY

Akdeniz Bölgesi'nin ticareti en gelişmiş illerinden biri de Hatay. Coğrafi konumu nedeniyle ulaşım ve lojistik, Amik Ovası'nın varlığıyla da tarım sanayisi oldukça gelişmiş durumda. Akdeniz'in en önemli lojistik merkezlerinden olan Hatay, kara yolcu ve yük taşımacılığında lider şehirler arasında geliyor. İskenderun Körfezi ise Akdeniz

Bölgesi'nin dünyaya açılan en önemli kapılarından biri. Şehrin sahip olduğu lojistik avantajların etkisini ihracat oranlarında da görmek mümkün.

İskenderun, demir-çelik sektöründe ülke liderleri arasında yer alıyor. İSDEMİR, 2020 yılının ilk altı aylık verilerine göre; Türkiye ham çelik üretiminin yüzde 14'ünü gerçekleştirdi. Pandemi nedeniyle ihracatta değişiklikler ve daralmalar olmadan önce İskenderun, 74 ülkeye demir-çelik ürünleri ihracatı yapıyordu.

Hatay, pandemi döneminde de bölgenin ihracat şampiyonu olmayı başardı. 926 milyon 868 bin dolarlık ihracat rakamıyla ocak-mayıs döneminde yapılan ihracatta bölge lideri olan Hatay, Türkiye genelinde de 10'uncu sırada yer aldı.



AKDENİZ TÜRKİYE'NİN DÜNYAYA AÇILAN KAPISI

Türkiye lojistik sektörünün, özellikle deniz yolu taşımacılığının kilit bölgelerinden Akdeniz'de, Mersin Uluslararası Limanı ve İskenderun Limanı, ihracat kapasiteleriyle öne çıkıyor. Demir çelik sanayisine bağlı olarak gelişen İskenderun Limanı'nın demir yolu ve kara yolu bağlantıları da bulunuyor. Mersin Uluslararası Limanı, 21 adet rıhtım ve aynı anda 30 gemiye izin veren kapasitesiyle sadece Türkiye'nin değil, tüm Akdeniz'in en önemli limanları arasında yer alıyor. Aynı zamanda serbest ticaret bölgesi olan limandan ağırlıklı olarak petrol ticareti yapılıyor.

Turizmin başkenti Antalya'da bulunan Port Akdeniz Limanı, turizm, sanayi ve ticaret merkezlerine bağlantı sağlıyor.

ANTALYA 'YAŞAM KALİTESİ EN YÜKSEK ŞEHİR' OLMANIN PEŞİNDE

TÜRKONFED, bu yıl yedincisini gerçekleştirdiği "Bölgesel Kalkınmada Yerel Dinamikler" rapor serisinde baş aktör olarak Antalya'yı seçti. "Bölgesel Kalkınmada Yerel Dinamikler: Ürün Tuzağından Sıyrılabilen Antalya için 2023 Senaryoları" adını taşıyan raporun vizyonu; 'Sürdürülebilir yerel kalkınmada öncü, istihdam ve rekabet gücünü artırarak Türkiye'nin yaşam kalitesi en yüksek bölgesi olmak' olarak belirlendi. Veriler, yüzde 57,5 olan iş gücüne katılım oranının ve yüzde 52,9 olan istihdam oranının Türkiye ortalamalarının üstünde olduğunu gösteriyor. Antalya'daki işsizlik oranı da yüzde 7,9 ile Türkiye ortalamasının (yüzde 9,7) gerisinde.



Liman, konteyner terminali, dökme yük, kruvaziyer terminali, kargo terminali gibi çok amaçlı bir işleyiş yapısına sahip.

TÜRKİYE'NİN EN BÜYÜK KONTEYNER LİMANI MERSİN'DE

Mersin, tıpkı Hatay gibi deniz yolu taşımacılığında bölgenin en büyük güçlerinden biri olmasının yanında ihracattan da önemli paylar elde ediyor.

Mersin, ihracat rakamlarında 2020'nin ocak-mayıs döneminde 775 milyon 20 bin dolarla bölgesinde ikinci, Türkiye genelindeyse 12. sırada yer aldı.

Mersin Uluslararası Limanı (MIP), Türkiye'nin en büyük konteyner limanı olma özelliğini taşıyor. Limanın Mersin Serbest Bölgesi ile doğrudan bağlantısı bulunuyor. Bu da serbest bölgeye yük trafiğini kolaylaştırıyor. Liman, 2019 yılında bir önceki yıla göre yüzde 12 artış göstererek 1,9 milyon TEU konteyner iş hacmine ulaştı. Bu rakamlarla birlikte Mersin Uluslararası Limanı, Türkiye konteyner limanları arasındaki liderliğini sürdürdü.

BÖLGE HER TÜRDEN TURİZMİN CAZİBE MERKEZİ

Akdeniz Bölgesi, sadece deniz değil; gastronomi, kültür ve inanç turizmi için de birçok cazibe merkezine ev sahipliği

yapıyor. Adana, Mersin ve Hatay, gastronomisiyle öne çıkan ve dünyanın her yerinden turist çeken şehirlerin başında gelirken Antalya, dünyanın yaz turizminde en çok tercih ettiği destinasyonlardan biri. Yine dinlerin buluşma merkezi olan Hatay, kadim kültürlerle ev sahipliği yapmış tarihi eserleriyle inanç turizminin en çok talep gösterdiği şehirler arasında.

TÜRKİYE TURİZMİNİN TARTIŞMASIZ YILDIZI: ANTALYA

Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın verilerine göre Türkiye 2019 yılında toplam 51 milyon 700 bin ziyaretçi ağırladı. Antalya'nın 2019 yılı içerisinde ağırladığı ziyaretçi rakamı ise 15 milyon 644 bin. Sırf bu rakamlar dahi Antalya'nın Türkiye turizm sektöründeki tartışılmaz önemini açıklamaya yetiyor.

2018 yılında Türkiye Turizm Yatırımcıları Derneği'nin yayınladığı "Turizmde Dönüşüm Senaryoları" raporu Antalya'nın turizmden aldığı devasa payı bir kez daha vurguluyor. 2018 yılı boyunca ülkemize gelen 39,5 milyon yabancı ziyaretçiden yüzde 48'i Antalya'ya gitmiş. Toplamda 112 milyon yabancı ziyaretçi geceleme sinin ise yüzde 63'ü Antalya'daki tesislerde gerçekleşmiş.

MERSİN SERBEST BÖLGE, 10.727 KİŞİYE İSTİHDAM SAĞLIYOR

Mersin Serbest Bölgesi'nde 301 yerli ve 114 yabancı sermayeli olmak üzere toplam 415 firma faaliyet gösteriyor. Bu firmalar bünyesinde 10.727 kişiye doğrudan istihdam sağlanıyor, dolaylı istihdam ile bu rakam 12 bin kişiye kadar ulaşıyor. MESBAŞ, 1986 yılından bu yana Mersin Serbest Bölgesi'nin işletmesinden sorumlu. MESBAŞ Genel Müdürü Edvar Mum; "Mersin Serbest Bölgesi'nin tek başına sağladığı bu istihdam gerek ilimiz gerekse ülkemiz ekonomisi için önemli görülmektedir" diyor. Serbest bölgede faaliyet gösteren firmaların yüzde 39'u alım-satım, yüzde 32'si üretim ve yüzde 29'u diğer sektörlerden oluşuyor. Bölgede yılda ortalama 2,5 ile 3 milyar dolar arası değişen rakamlarda ticaret yapılıyor. Ticaret yapılan malların yüzde 68'i sanayi ürünleri, yüzde 31'i tarım grubu ürünleri ve yüzde 1'i madencilik ürünlerinden oluşuyor. Genel Müdür Mum, Mersin Serbest Bölgesi'nde kuruldukları günden bugüne kadar toplam 68 milyar dolar ticaret gerçekleştirildiğini söyledi. Türkiye serbest bölgelerinde gerçekleştirilen yıllık 20 milyar dolar ticaret hacminin yüzde 14'ünün Mersin Serbest Bölgesi'nde gerçekleştirildiğinin altını çizen Mum, bölgenin, ticaret hacmi büyüklüğü açısından Türkiye'de faaliyet gösteren 18 serbest bölge içerisinde ikinci sırada yer aldığını ifade ediyor.

Adana, Mersin ve Hatay, Türkiye gastronomi turizminin en çok ilgi gören şehirlerinde başı çekiyor. Antalya, dünyanın yaz turizminde en çok tercih ettiği destinasyonlardan biri. Dinlerin buluşma merkezi olan Hatay ise kadim kültürlerle ev sahipliği yapmış tarihi eserleriyle inanç turizminin en çok talep gösterdiği şehirler arasında.

MESBAŞ GENEL MÜDÜRÜ EDVAR MUM

"İKİNCİ DÖNEMDE DAHA YÜKSEK ÜRETİM VE TİCARET RAKAMLARI BEKLİYORUZ"

MESBAŞ Genel Müdürü Edvar Mum ile işletmecisi oldukları Mersin Serbest Bölgesi'nin bölge ve ülke ekonomisine katkısı, ihracat verileri, pandemi döneminin faaliyetlerine etkisi ve yeni normale uyum süreçlerini konuştuk.

MESBAŞ, 10 bin 727 kişiye istihdam sunan ve yılda ortalama 2,5 ile 3 milyar dolar arası değişen ticaret rakamlarına ulaşan Mersin Serbest Bölgesi'nin işletilmesi amacıyla 1986 yılında kuruldu. Türkiye'nin ilk serbest bölgesi olan Mersin Serbest Bölgesi'nde 301 yerli ve 114 yabancı sermayeli olmak üzere toplam 415 firma faaliyet gösteriyor.

MESBAŞ Genel Müdürü Edvar Mum, Mersin Ticaret Bölgesi'nin ticaret hacmi büyüklüğü açısından Türkiye'de faaliyet gösteren 18 serbest bölge içerisinde Ege Serbest Bölgesi'nden sonra ikinci sırada yer aldığını söylüyor. Türkiye Serbest Bölgelerinde gerçekleştirilen yıllık 20 milyar dolar ticaret hacminin yüzde 14'ü Mersin Serbest Bölgesi'nde gerçekleştiriliyor.

Genel Müdür Mum ile pandemi döneminin yarattığı olağandışı koşulların bölgeye etkisini ve buna karşı ürettikleri çözümleri konuştuk. Mum, ticaretin her alanında yaşanan daralmanın Mersin Serbest Bölgesi'ni de etkilediğini ancak yılın ikinci yarısında, birinci döneme göre daha yüksek performansta üretim ve ticaret gerçekleş-



tirilmesinin beklendiğini söylüyor.

Pandemi sürecinde Ceynak ile iş birliklerinin faaliyetlerine olumlu yansıdığına da değinen Genel Müdür Mum; "Ceynak'ın profesyonel iş anlayışı ve uygulayışından örneklemeler alınarak şirketimizde hizmet ve işlem uygulamaları yönünde gelişim sağlanmış ve dolayısıyla Mersin Serbest Bölgesi'nin faaliyetlerine olumlu yansımalar gerçekleşmiştir" diyor.

MESBAŞ bünyesinde yürüttüğünüz çalışmalar neler? Mersin Serbest Bölgesi'nin bölge ve ülke ekonomisindeki yeri nedir? Bölgede kaç firma ve sektör hizmet veriyor? Bölgenin istihdamı, üretim hacmi ve ihracatı nedir?

Mersin'de Doğu Akdeniz'in en önemli limanlarından biri olan Mersin Limanı'nın bulunması, ihracat kabiliyeti olan ileri bir tarım potansiyelinin varlığı, hinterlandındaki ticari ve sanayi işlem hacimleri yüksek illerin yarattığı potansiyel, acentacılık, bankacılık, temsilcilik ve müşavirlik hizmetlerinin belirli bir kaliteye ulaşmış olması, lojistik ve dış ticaret tecrübesi, tüm branşlarda kalifiye personel sağlanabilmesi, deniz yolunun

yanı sıra diğer ulaşım şebekelerine olan bağlantıları, Orta Doğu ve Merkez Asya Cumhuriyetlerine transit mal geçişlerine imkân veren konumda bulunması kriterleri dikkate alınarak Türkiye'nin ilk serbest bölgesi Mersin'de kurulmuştur.

Mevcut durumda Mersin Serbest Bölgesi'nde 301 yerli ve 114 yabancı sermayeli olmak üzere toplam 415 firma faaliyet göstermektedir. Bu firmalar bünyesinde 10 bin 727 kişiye doğrudan istihdam sağlamaktadır. Dolaylı istihdam ile bu rakam 12 bin kişiye kadar ulaşmaktadır. Mersin Serbest Bölgesi'nin tek başına sağladığı bu istihdam gerek ilimiz ve gerekse ülkemiz ekonomisi için önemli görülmektedir.

Faaliyet gösteren firmaların yüzde 39'u alım-satım, yüzde 32'si üretim ve yüzde 29'u diğer sektörlerden oluşmaktadır.

Yılda ortalama 2,5 ila 3 milyar dolar arası değişen rakamlarda ticaret yapılmaktadır. Ticaret yapılan malların yüzde 68'i sanayi ürünleri, yüzde 31'i tarım grubu ürünleri ve yüzde 1'i madencilik ürünlerinden oluşmaktadır.

Mersin Serbest Bölgesi'nde kuruluşundan bugüne kadar toplam 68 milyar dolar ticaret gerçekleştirilmiştir. Ticaret hacmi büyüklüğü açısından Türkiye'de faaliyet gösteren 18 serbest bölge içerisinde Ege Serbest Bölgesi'nden sonra ikinci sırada yer almaktadır. Türkiye Serbest Bölgelerinde gerçekleştirilen yıllık 20 milyar dolar ticaret hacminin yüzde 14'ü Mersin Serbest Bölgesi'nde gerçekleştirilmektedir.

Pandemi süreci, rakamlarınıza ve sektörlerin çalışmalarına nasıl etki etti? Bölgenin temel hedef pazarlarını nereleri oluşturuyor, pandemi bu haritada revizyona neden oldu mu, yeni pazar çalışmaları söz konusu mu?

Tüm dünyada olduğu gibi Mersin Serbest Bölgesi'nde de pandemi sebebiyle 2020 yılının ocak ayından itibaren başlayan süreçte ticaret hacminde, bir önceki yıla göre azalma hasil oldu.

Bugüne kadar gerçekleştirilen ticaret dağılımında en yüksek ticaret yapılan ülkeler arasında ABD, Irak, İran, Ekvador, Çin, İspanya, İsrail, Suriye, Suudi Arabistan ve Almanya yer almaktaydı.



Pandemi sebebiyle geçici duraksamalar hasil olsa da 2020 yılının ikinci yarısında ticaretin yeniden yükselişe geçeceği öngörülmektedir. Bunun yanı sıra firmalar yeni pazar arayışları ile üretim ve ticaretlerini yeniden artıracak çalışmalar da yapmaktadır.

Tedarik zincirinde meydana gelen aksaklıklar Mersin Serbest Bölgesi'nin ticareti üzerinde nasıl bir etki doğurdu? Mersin Limanı'nın varlığı ve Türkiye'nin önde gelen lojistikçilerinden Ceynak'ın MESBAŞ ile partnerliği bu noktada avantaj sağladı mı?

2020 yılının ilk yarısında pandemi sebebiyle şubat ayından itibaren Mersin Serbest Bölgesi ticaret hacminde azalmalar meydana gelmiştir. İlk yedi ayın değerlendirilmesi yapıldığında bir önceki yılın aynı dönemine göre 1,6 milyar dolar ticaret hacmi gerçekleşmişken 2020 yılında yüzde 17 azalma ile 1,4 milyar dolar ticaret hacmi gerçekleştirilmiştir.

Mersin Serbest Bölgesi'nin kuruluş kararıyla beraber kuruluş yeri seçiminde Mersin Limanı'nın hemen yanında kurulması, Serbest Bölgenin liman faaliyetlerinden azami seviyede istifade etmesini sağlamak amacını taşımaktadır. Dolayısıyla Mersin Serbest Bölgesi'nin kuruluşundan itibaren Mersin Limanı'nın varlığının olumlu etkileri görülmüş, Mersin Serbest Bölgesi ile Mersin Limanı arasında ortak kapı oluşturularak mal transferlerinde kolaylık sağlanmış ve işlemlere sürat kazandırılmıştır.

Ayrıca Serbest Bölgenin kendine özel limanının bulunması, serbest bölge adresli malların elleçlenmesinde önemli katkılar sağlamaktadır.

“

Merkez Asya Cumhuriyetleri'ne transit mal geçişine imkân veren konumda bulunması kriterleri dikkate alınarak Türkiye'nin ilk serbest bölgesi Mersin'de kurulmuştur. Mevcut durumda Mersin Serbest Bölgesi'nde 301 yerli ve 114 yabancı sermayeli olmak üzere toplam 415 firma faaliyet göstermektedir.

”



10.727
KİŞİYE DOĞRUDAN İSTİHDAM



301 | 114
YERLİ SERMAYELİ FİRMA | YABANCI SERMAYELİ FİRMA

Diğer tarafta Ceynak'ın partnerliği sayesinde yatırımlarda ve liman faaliyetlerinde gelişmeler hasıl olmuş, Serbest Bölge limanında 2019 yılı ilk yedi aylık dönemde 800 bin 142 ton malın elleçlenmesi yapılmışken 2020 yılının aynı döneminde pandemiye rağmen 854 bin 4 ton malın elleçlenmesi yapılarak liman faaliyetleri bir önceki yıla göre yüzde 7 oranında artış göstermiştir.

Mersin Serbest Bölgesi, uluslararası rekabette nasıl bir konumlanmaya sahip? Değişen sistem, yerelliğin önem kazanması ve küreselliğin daha ziyade online sisteme dönmesi, uluslararası piyasadaki varlığınıza nasıl etki etti?

Mersin Serbest Bölgesi'nde; 682 değişik ürünün 112 değişik ülkeye ihracatı yapılmaktadır. Bu rakamlar Mersin Serbest Bölgesi'nin dünya üzerinde geniş ticaret ağına sahip olduğunu göstermektedir.

Mersin Serbest Bölgesi, Doğu Akdeniz'deki önemli coğrafi konumu, ulaşım bağlantıları, dış ticaret tecrübesi ve gümrük hattı dışı statüsü gereğince, bünyesinde faaliyet gösteren firmaların, kuruluş yıllarından itibaren doğrudan yurt dışı pazarları hedeflemiş olarak üretim ve ticaret yapımları sebebiyle değişen sistemin olumsuz etkilerini minimum seviyeden hissetmiştir. Serbest bölge firmaları, bugüne kadar uluslararası düzeydeki ticareti ön planda tutarak ticari kurgularının gerçekleşmesini sağlamaktadır. Dolayısıyla küreselliğin online işlemlere dönmesinin Mersin Serbest Bölgesi faaliyetleri üzerinde olumsuz bir etkisi olmamıştır.



682
FARKLI İHRACAT ÜRÜNÜ



112
ÜLKEYE İHRACAT



1,4
MİLYAR DOLAR
TİCARET HACMI

Mersin Serbest Bölgesi'nde; 682 değişik ürünün 112 ülkeye ihracatı yapılmaktadır. Bu rakamlar Mersin Serbest Bölgesi'nin dünya üzerinde geniş ticaret ağına sahip olduğunu göstermektedir.

Katma değerli üretim; artan rekabetçilik ve Çin'e alternatiflerin oluşturulması noktasında daha da önemli bir hale geldi. Mersin Serbest Bölgesi katma değerli üretim noktasında nerede duruyor?

Mersin Serbest Bölgesi'nde firmalar tarafından yapılan üretim faaliyetlerinin ağırlığını hazır giyim sektörü oluşturmaktadır. Hazır giyim sektöründe, Avrupa standartlarında oluşan üretim gücüyle yıllık 36 milyon adede kadar ulaşabilen kapasite ve AB standartlarına uygun yapısıyla önemli bir yeri bulunmaktadır. Ayrıca ambalaj malzemeleri, hijyen pamuk ürünleri, çelik boru, medikal malzemeler ve gıda ürünleri sektörlerinde de önemli kapasitede yapılan üretimler sayesinde yurt dışı satışlarında önemli rakamlara ulaşılmaktadır.

Pandeminin yoğunluğunu hissettirdiği alanlardan biri de çevrecilik ve sürdürülebilirlik oldu. Yeşil sanayi kavramının daha da dillendirildiği bu dönemde bu alana dair ne gibi çalışmalar içindediniz, bünyenizdeki firmalar neler yapıyor?

Sektörlerinde faaliyet gösteren firmalar uluslararası standartları takip ederek, bu konuda ilgili Bakanlıkların yönlendirmeleri doğrultusunda değişimi gerçekleştirmektedir. Bu firmalar, uluslararası bir alanda faaliyet gösterme niteliğine uygun olarak "Yeşil Sanayi" bilinci ve gerekliliği ile gerekli dönüşüm ve faaliyetlerinde nitelik değişimi sağlamaktadırlar. Bu uygulamayla, değişim ve gelişim neticelerini sonraki dönemlerde daha net olarak görmek mümkün olacaktır.

Ceynak ile iş birliğiniz salgın sürecinde nasıl bir evrilmeye yaşadı? Yeni normal olarak adlandırılan süreçte Ceynak'tan ne gibi beklentileriniz bulunuyor? Siz yeni normale nasıl hazırlanıyorsunuz?

Ceynak'ın profesyonel iş anlayışı ve uygulayışından örneklemeler alınarak şirketimizin hizmet ve işlem uygulamaları yönünde gelişim sağlanmış ve dolayısıyla Mersin Serbest Bölgesi'nin faaliyetlerine olumlu yansımalar gerçekleşmiştir.

Mersin Serbest Bölgesi'nde faaliyetle-



rin daha sağlıklı ortamda yapılabilmesi ve hizmetlerin geliştirilmesi amacıyla yatırımlarımıza hız verdik.

Hizmet yönünden mekanik araç ve gereçlerin sayısının artırılarak değişik ambalaj ve nitelikteki ürünlerin daha kısa sürelerde daha yüksek tonajlarda elleçlenmeleri hedeflenmiştir.

Diğer tarafta Serbest Bölge girişinden itibaren nihai işlem noktasına kadar işlevsel düzenin oluşturulması yönünde Kamu ile iş birliği sağlanarak gerekli işlem yönlendirmelerinin ve çalışma düzeninin oluşması sağlanmıştır.

Yeni normal olarak adlandırılan süreçte de iş birliğinin devam ettirilerek hizmetlerin geliştirilmesi, üretim nitelikli yeni yatırımcıların bölgeye ilgilerinin çekilerek Mersin Serbest Bölgesi'nin ticaret hacminin gelişmesini sağlayacak faaliyetlerin gerçekleşmesi beklentilerimiz bulunmaktadır.

2020 ve sonrası için öngörü ve beklentileriniz nelerdir? Pandeminin dijitalleşme, sürdürülebilirlik, yeni tedarik ağı ve tüketici alışkanlıkları üzerinde oluşturduğu baskı sizce yeni dönemde ticaret ve ekonomi için ne söylüyor?

Şirketimiz hizmet niteliğinde faaliyet göstermekte ve doğrudan mal üretim ve ticareti yapmamakta. Bununla birlikte piyasa durumunun incelenmesinde;

2020 yılının birinci altı ayında yaşanan pandeminin ticarete olumsuz etkileri, firmaların kriz yönetimine hazırlıksız olduğunun bir göstergesidir. Bu süreç firmalara önemli bir tecrübe kazandırmış olup kriz yönetimi, alternatif pazar arayışı ve dijitalleşmeye adaptasyon sayesinde 2020 yılı ikinci altı ayında, birinci döneme göre daha yüksek performansta üretim ve ticaret gerçekleştirilmesi beklenmelidir.

Geliştirilecek senaryolara paralel olarak sağlanacak iş sürekliliği, aynı zamanda şirketler için tedarik zincirlerinde bulunan eksik ve geliştirilmesi mümkün noktaları da açığa çıkararak, orta-uzun vadeli optimizasyon aksiyonlarının oluşmasını sağlayacaktır.

Bu kapsamda şirketler, mevcut sözleşmelerini ön planda tutarak taahhüt edilen hizmeti yerine getirmeyi amaçlamalıdır.

Stok ve lojistik maliyetleri optimize edilirken şirketler, farklı senaryoları göz önünde bulundurarak kritik eşik noktaları için sistemsel alarmlar belirlemeli ve üretim/satış planlarını güncelleyerek atıl üretim ve stokun önüne geçmelidir.

Şirketler kriz dönemlerinde ilgili aksiyonları alabilecek donanımlı bir altyapıya sahip olmalıdır. Yapılacak teknolojik altyapı yatırımları, şirketlerin orta-uzun vadeli aksiyon adımları düşünülerek değerlendirilmelidir. Bu kapsamda geliştirilecek altyapının; operasyonel verimliliği artırması, veri güvenliğini üst seviyede tutması, pazarda gelişebilecek ani değişimlere karşı uygulanabilir olması, analitik tahminler yapabilmesi gibi birçok etken göz önünde bulundurularak seçilmesi gerekmektedir.

Pandemi sürecinde tedarik zincirinde yaşanan aksamlar da göz önünde bulundurularak tedarikçiler için risk değerlendirilmesi yapılması ve tedarikçiler özelinde aksiyon planlarının hazırlanarak geliştirilmesi önem arz etmektedir. Şirketlerin beklenmeyen kriz ortamında sakin ve temkinli kararlar, en doğru ve en sürdürülebilir kararları hızlıca alması ve uygulamaya geçirmesi ticaretin devamlılığını sağlayacaktır.

Serbest Bölge limanında 2019 yılı ilk 7 aylık dönemde 800.142 ton malın elleçlenmesi yapılmışken 2020 yılının aynı döneminde pandemiye rağmen 854.004 ton malın elleçlenmesi yapılarak liman faaliyetleri bir önceki yıla göre yüzde 7 oranında artış göstermiştir.



SEYAHAT KISITLAMALARININ GÖLGESİNDE GLOBAL TİCARET

COVID-19'un yayılımını azaltmak için uygulanan seyahat yasakları, haziran ayından itibaren kontrollü olarak büyük ölçüde kaldırılmış olsa da ekonomi üzerindeki etkileri sürüyor. Özellikle turizm, ulaşım ve konaklama sektörlerini vuran seyahat yasaklarının tek olumlu etkisi e-ticaret üzerinde oldu.

Pandeminin etkisini dünya genelinde yoğun olarak hissettirdiği mart ayıyla birlikte tüm ülkeler seyahatlerde kısmi ya da tamamen kısıtlamalara gittiler. Haziran ayına gelindiğinde ise salgının kontrol altına alınmasına dair umut ışığı doğmasıyla 'yeni normal'e geçiş başladı. Özellikle turizm sezonunun açılması, ekonomilerini COVID-19'un olumsuz etkisinden kurtarmak isteyen ülkeler için bir fırsat oldu. Böylelikle sınırlar kontrol ve tedbir elden bırakılmadan, birer birer açılmaya başlandı.

Avrupa Birliği sınırlarını öncelikle birlik üyesi ülkelere açarken 1 Temmuz'dan itibaren Shengen dışında güvenli bulunduğu ülkelere de açmaya başladı. AB'nin seyahat yasağını kaldırdığı ülkeler listesi 15 günde bir yenileniyor. Türkiye, henüz seyahat yasağı tamamen kaldırılan ülkeler arasında yer almasa da bazı istisnalar mevcut.

Özellikle İstanbul, Antalya, İzmir, Muğla gibi turistik destinasyonlara kontrollü uçuşlar gerçekleştirilirken Türkiye'den de AB ülkelerine uçuşlar yapılabiliyor. Aynı şekilde ABD ile uçuşlar da sefer sayıları azaltılarak ve kontrollü olarak başladı. Bunun yanında Balkan ülkeleri, İran ve Çin dahil olmak üzere çok sayıda ülkeye seferler mevcut.



SEYAHAT YASAKLARININ KÜRESEL EKONOMİYE ETKİLERİ

COVID-19 salgınının 11 Mart'ta Dünya Sağlık Örgütü tarafından pandemi ilan edilmesinin ardından birçok ülke sınırlarını kapatıp genel karantina ilan etti. Sınırların kapatılması, virüsün yayım hızını düşürse de ekonomi üzerindeki etkileri hayli negatif oldu. Gerek aynı ülke içerisinde gerekse ülkeler arasında seyahat yasaklarının uygulanması beklendiği gibi ulaşım, turizm, konaklama sektörlerini tamamen durdurdu. Sokağa çıkma yasaklarının etkisi ise en çok eğlence, kültür sanat ve yeme-içme sektöründe kendisini gösterdi. Genel olarak ise yerel tedarik zincirinde aşırı talebin birikmesi, uluslararası ticaret ve lojistik sektörlerinin sekteye uğraması gibi faktörler piyasalarda dengesiz bir tablonun ortaya çıkmasına neden oldu.

Bununla birlikte, sosyal mesafe, karantina gibi uygulamaların olumlu etki ettiği sektörler de var. E-ticaret ve internet tek-

nolojileri, pandemi döneminden kârlı çıkan sektörler arasında yer alıyor.

Dünya genelindeki ekonomik daralmanın başrolünde geleneksel yöntemle yapılan ticaretin durması var. Her ne kadar e-ticaret, çağımızın tüm teknolojik gelişmelerinin desteğini de alarak ekonomiyi ayakta tutmaya çalışsa da küresel tedarik zincirlerinin işleyişinde aksamalar olması, global ekonomideki dengeleri de alt üst etti. AB ülkelerinin gayri safi yurt içi hasıla (GSYH) rakamları 2020 yılının ikinci çeyreğinde yüzde 11,9 daraldı. ABD ekonomisi de aynı dönemde yüzde 32,9 gibi rekor bir küçülme yaşadı. Bu daralmaların temel nedeni, ülke ekonomilerinin çoğunlukla imalat, inşaat, hizmet ve perakende sektörlerinin toplam GSYH rakamlarının yüzde 30 ila 40'ını temsil etmesiyle ilgili. Pandeminin seyahat sınırlamalarıyla ham madde, iş gücü, lojistik gibi ihtiyaçlarının kesintiye uğraması, sektörlere ve genel ekonomiye darbe vurdu.

Yüzde 50'den fazla ciro kaybı yaşayan bölgelerde en yüksek oran yüzde 63 ile Doğu Anadolu Bölgesi'nde. Doğu Karadeniz yüzde 62, Akdeniz ise yüzde 61 oranlarına sahipken Batı Anadolu yüzde 32 ile en az ciro kaybı yaşayan bölge olarak öne çıkıyor.

DTÖ %13 İLA 32 DARALMA ÖNGÖRÜYOR

Dünya Ticaret Örgütü, salgın sonucu uluslararası ticaretin yüzde 13 ila 32 oranında daralacağını öngördüklerini açıkladı. Bu rakamlar, 2008 finansal krizinden daha olumsuz bir tablonun beklendiğini işaret ediyor. DTÖ'nün dünya mal ticaretine yönelik tahmininde ithalatı en çok daralma yaşayacak bölgenin yüzde 22,2 ile Orta ve Güney Amerika olması bekleniyor. Avrupa'da bu daralmanın yüzde 10,3 oranında, Orta Doğu'da 10, Asya Kıtası'nda ise 11,8 oranında olacağı öngörüler arasında.

%11,9

AB ÜLKELERİ'NİN İKİNCİ ÇEYREK
GSYH KÜÇÜLME ORANI

%32,9

ABD'İN İKİNCİ ÇEYREK
GSYH KÜÇÜLME ORANI

Son üç yılda e-ticaret hacmi yüzde 73 artarak 3,5 trilyon doları buldu. Bu iyi gidiş, pandemiyle birlikte daha da hız kazandı; böylelikle 2021 hedefi olan 5 trilyon dolarlık hacme 2020 sonunda varılması bekleniyor.





320
MİLYON

DÜNYA GENELİNDE TURİZM
SEKTÖRÜNDE ÇALIŞAN KİŞİ SAYISI

34,5
MİLYAR DOLAR
2019 YILI TURİZM GELİRİ

10-12
MİLYAR DOLAR
2020 İÇİN BEKLENEN
TURİZM GELİRİ

İHRACAT RAKAMLARINDA DÜZELME BAŞLADI

Türkiye, en çok ticaret ilişkisini AB üyesi ülkelerle yürütüyor. COVID-19 salgını öncesi döneme baktığımızda; 2019 yılında AB ülkelerine yapılan ihracatın genel ihracat içerisindeki payının yüzde 49 olduğu görülüyor. İthalat oranı da yüzde 39 civarında seyretmiş. Bu olumlu tablo, pandemiyle birlikte sarsılrsa da seyahat yasaklarının kısmi olarak kalktığı haziran ayından itibaren AB ülkeleri ile ticarete aşama aşama iyi bir döneme geçiliyor.

Öncelikle pandeminin etkilerinin en yoğun olduğu ilk çeyrek verileri incelendiğinde; 2019'un ilk çeyreğinde ticaret hacmi 5 milyar 664 milyon dolar iken bu rakamın 2020'de 1 milyar 665 milyon dolara gerilediği görülüyor.

Yaz aylarına girildiğinde ülkelerin önlemleri hafifletmeleri ve yeni normal süreciyle birlikte ihracat faaliyetlerinde de hareketlilik başladı. Ağustos ayında 12,46 milyar dolar olan ihracat rakamları eylül ayında geçen yılın aynı ayına göre yüzde 5, bir önceki aya göre yüzde 28,5 oranında artış göstererek 16 milyar 13 milyon dolar oldu.

EN AZ CİRO KAYBI BATI ANADOLU'DA

Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı (TEPAV) ülke genelinde bir araştırma yaparak Türkiye'nin ilk çeyrekte yaşadığı ekonomik sıkıntılara mercek tuttu. Buna göre pandemiye kriz yönetimine geçenlerin oranı büyük şirketlerde yüzde 61 olurken, KOBİ'lerde ise yüzde 30 seviyelerinde kaldı. Faaliyetlerini durduran firmalarda KOBİ'ler yüzde 36, büyük şirketler ise yüzde 11 oranlarına sahip. Ciro kayıplarına baktığımızda tüm şirketlerde kaybın yarıdan fazla olduğu görülmekte. Aynı konu üzerine Hedefler için İş Dünyası Platformu'nun yaptığı araştırmada da yakın sonuçlara ulaşıldı. TÜSIAD, TÜRKONFED ve UNDP iş birliğiyle gerçekleştirilen araştırma "COVID-19 İşletme Etki ve İhtiyaç Anketi" adını taşıyor. Araştırmaya yedi bölgeyi temsilen 47 şehirden 780 işletmeci katıldı. Bu araştırma ciro kayıplarının bölgesel olarak farklılık gösterdiğini de ortaya koyuyor. Yüzde 50'den fazla ciro kaybı yaşayan bölgelerde en yüksek oran yüzde 63 ile Doğu Anadolu Bölgesi'nde. Doğu Karadeniz yüzde 62, Akdeniz ise yüzde 61 oranlarına sahipken Batı Anadolu yüzde 32 ile en az ciro kaybı yaşayan bölge olarak öne çıkıyor.

%42,4

2020'NİN İLK YARISINDA TÜRKİYE
GENELİNDE İSTİHDAM ORANI

%9,9

TÜRKİYE'NİN İKİNCİ ÇEYREK
GSYH KÜÇÜLME ORANI

16,13
MİLYAR DOLAR
EYLÜL AYI İHRACAT RAKAMI

PANDEMİNİN GLOBAL TURİZME ETKİLERİ

Dünya Seyahat ve Turizm Konseyi (WTTC), turizm sektöründe pandemi kaynaklı iş kaybının 98,2 milyonu bulabileceğini, en kötümser senaryoda bu sayının 200 milyona ulaşabileceğini açıkladı. 2019 verilerine göre dünya genelinde turizm sektöründe 320 milyon kişi çalışıyor.

WTTC'nin sektörün 2020 geliri için en iyi ve en kötü olmak üzere iki senaryosu bulunuyor. En iyi senaryoya göre sektör 2019 rakamlarının yüzde 30 gerisinde kalarak 2,7 trilyon dolar olacak. En kötü senaryoda ise yüzde 62 kayıpla, 6 trilyon dolarlık bir rakam bekleniyor.



TÜRKİYE TURİZMDE YARALARI SARMAYA BAŞLADI

TÜİK verilerine göre yılın birinci çeyreğinde, turizm gelirleri 2019'un aynı dönemine göre, yüzde 11,4 azalarak, 4,1 milyar dolara geriledi. Turist sayısı yılın ilk altı ayında yüzde 75'lik bir küçülme yaşadı. COVID-19 kısıtlamalarının neden olduğu bu kötü tablo, haziran ayından itibaren olumlu yönde değişmekte. Ağustos ayında Türkiye Seyahat Acentaları Birliği'nden gelen açıklama 2020'yi 10-12 milyar dolar gelir ile kapatma imkanının olduğunu gösteriyor.

Türkiye'nin 2019 turizm geliri 34,5 milyar dolar. 2020'de bu rakamı yakalamak mümkün olmasa da ilk altı ayın kaybı da göz önüne alınarak dünya turizm gelirlerine göre ülkeler sıralamasında iyi bir konum yakalamak mümkün.

E-TİCARET, EN ÇOK KAZANAN SEKTÖR OLDU

Pandemi şartları gereği en çok artış gösteren sektör e-ticaret oldu. Sosyal mesafe ve karantina şartlarında ihtiyaçları gidermenin en güvenli ve pratik yolu olarak görülmesi, bir milyon yeni kullanıcıyı e-ticarete yöneltti.



KÜRESEL EKONOMİK BÜYÜME %1,5 OLABİLİR

Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD), 2020 için küresel ekonomik büyümenin yüzde 1,5'te kalabileceğini öngörüyor. Kuruluşun, yılbaşında açıkladığı büyüme beklentisi yüzde 2,9 oranındaydı. OECD ayrıca karantinada seyahat kısıtlamaları altında geçirilen her bir ay için büyük ekonomiye sahip ülkelerin GSYH büyümelerinde yüzde ikilik kayıplar olabileceğini ifade ediyor.

91,7
MİLYAR TL
İLK ALTI AYLIK E-TİCARET HACMİ

%64
E-TİCARETTE GEÇEN YILA GÖRE
SAPTANAN ARTIŞ ORANI

E-ticaretin hacmi dünya genelinde sürekli bir yükselme eğiliminde. Son üç yılda e-ticaret hacmi yüzde 73 artarak 3,5 trilyon doları buldu. Bu iyi gidiş, pandemiyle birlikte daha da hız kazandı; böylelikle 2021 hedefi olan 5 trilyon dolarlık hacme 2020 sonunda varılması bekleniyor.

Türkiye salgının ekonomi üzerindeki tek olumlu etkisi sayılabilecek e-ticaretin rüzgarını yakalayan ülkeler arasında. E-Ticaret İşletmecileri Derneği (ETİD) açıkladığı verilerde, e-ticaretteki ay bazındaki artış yüzde 40'ı buldu. Bu oran market ve temel ihtiyaç satan online alışveriş siteleri için yüzde 200'e ulaştı.

ALTI AYLIK E-TİCARET HACMİNDE YÜZDE 64 ARTIŞ

Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan, Türkiye'nin e-ticaret hacminin ilk altı ayda 91 milyar 700 milyon liraya ulaştığını söyledi. Bu rakam, geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 64 daha fazla.

Pekcan, bu büyük artışın COVID-19'la birlikte gelen seyahat yasaklarında e-ticaretin önünün açılması ve Türkiye'nin jeostratejik konumu ile lojistik donanımını profesyonelce kullanarak fırsatı iyi değerlendirmesiyle ilgili olduğunu söylüyor. Pekcan'a göre Türkiye, küresel e-ticaret merkezi olmak için en güçlü aday.

Türkiye'nin e-ticaret hacmi ilk altı ayda 91 milyar 700 milyon liraya ulaştı. Bu rakam, geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 64 daha fazla.

TÜRKLİM BAŞKANI HAKAN GENÇ

"PANDEMİ SÜRESİNCE DENİZ TAŞIMACILIĞI HIÇ DURMADI"

Anadolu'yu çevreleyen üç denizin ve bir iç denizin kıyısında yer alan yüzü aşkın liman ve iskelemiz dış ticaretimizin yüzde 88'inin gerçekleşmesi için gereken altyapıyı sağlamaktadır.

TÜRKLİM Başkanı Hakan Genç, Ceylife dergimiz için Türk limancılık sektörüne yönelik hazırladığı kapsamlı yazısında geçtiğimiz yılın rakamlarının yanında pandemi sürecinde önemi daha da artan limancılık faaliyetlerinin bugünü ve geleceği hakkında değerli bilgiler sundu. Genç; "COVID-19 salgının başlamasından günümüze kadar deniz yolu taşımacılığı diğer taşıma modlarının aksine hiç durmamıştır" diyor.

2019'DA ELLEÇLENEN KONTEYNERİN %94'Ü TÜRKLİM ÜYELERİNDEN

TÜRKLİM, liman işletmecilerin çatı kuruluşu olarak liman işletmeleri ile ilgili devlet birimleri ve yurt dışındaki ilgili sektör kuruluşları arasında bilgi akışını sağlayarak liman işletmelerinin yürürlükteki mevzuata uyumlu ve etkin bir şekilde çalışmalarına katkıda bulunmaktadır.

TÜRKLİM, Türkiye'nin çeşitli bölgelerinden 68 liman işletmesini temsil ederken aynı zamanda limancılık sektörünün diğer kurumlar ile ilişkilerinin yürütülmesi, limanların hak ve menfaatlerinin korunması amacı ile sivil toplum kuruluşu olarak hizmet vermektedir.

2019 yılı verileri incelendiğinde; ülkemizde 2019 yılında elleçlenen konteynerin yüzde 94'ü; genel kargonun yüzde 67'si; sıvı kimyasal yüklerin yüzde 100'ü, RO-RO taşımacılığının yüzde 76'sı ve kruvaziyer





2019 YILINDA TÜRK LİM ÜYELERİ TARAFINDAN GERÇEKLEŞTİRİLEN İŞLEM ORANLARI:

Turizminin yüzde 80'i TÜRK LİM üyeleri tarafından gerçekleştirilmiştir.

International Association of Ports and Harbors (IAPH) ve Sektörel Dernekler Federasyonu (SEDEFED) aktif üyesi olan TÜRK LİM, dünyadaki gelişmeleri yakından takip etmekte ve dernek üyesi limanları bilgilendirmektedir.

Türkiye Liman İşletmeleri Derneği (TÜRK LİM) yönetimi olarak 2018 yılı başından itibaren yapısal değişiklik yapılmış ve yeni yönetim sürecine geçilmiştir. Bu kapsamda 6 adet çalışma grubu oluşturulmuştur. Bunlar; 'İş Sağlığı ve Güvenliği', 'Konteyner', 'Genel Kargo ve Kuru Dökme', 'Sıvı Dökme', 'Ro-Ro ve Otomotiv' ve 'Kruvaziyer ve Yolcu' çalışma gruplarıdır. Çalışma gruplarının amacı; yük grupları bazında sahada çalışanları bir araya getirmek, ortak sorunları belirlemek, liman işletmelerimiz arasındaki koordinasyonu, iş birliği kültürünü ve yardımlaşmayı teşvik etmek olarak belirlenmiştir. Çalışma gruplarımız dikkate değer sayıda toplantı gerçekleştirmiş ve birçok konuda ortak sorunlar belirlenerek çözüm önerileri ile yapılacaklar konusunda aksiyon planları hazırlanmıştır. Planlı Dernek faaliyetleri kapsamında; her yıl bir Türk Limancılık Sektörü Raporu yayınlanmaktadır. Derneğimizce her yıl hazırlanan rapor sadece Türkiye limanlarını değil, dünyadaki önemli limanları ve Türkiye'nin yakın çev-

resinde yer alan limanlardaki gelişmeleri kapsamaktadır. Türkiye limanlarının mevcut durumu ise tüm detayları ile bölgesel olarak incelenmektedir. Ayrıca her yıl sektörü ilgilendiren bir konu da detaylı bir şekilde incelenmektedir.

TÜRK LİM, kendi sektörüne yön veren, çalışanlarını eğiten ve belgelendiren bir kuruluş olma yolunda başlattığı çalışmalar kapsamında 2009 yılından itibaren limancılık meslek standartlarının belirlenmesi çalışmalarına başlamış, bu konuda 2011 yılında AB hibesine hak kazanarak 'TÜRK LİM Kariyer-Port: Mesleki Yeterlilik ve Personel Belgelendirme Merkezi Kurulması Projesi'ni gerçekleştirmiştir. Kariyer Port 2014 yılından itibaren Türk Akreditasyon Kurumu (TÜRKAK) tarafından akredite edilerek, Mesleki Yeterlilik Kurumu (MYK) tarafından yetkilendirilerek 'Sınav ve Belgelendirme' faaliyetlerini sürdürmektedir. Bugüne kadar yapılan sınavlarda 7754 liman çalışanına Mesleki Yeterlilik Belgesi verilmiştir.

181 MİLYAR DOLARLIK İHRACATIN %60'I LİMANLARDA ELLEÇLENİYOR

Anadolu'yu çevreleyen üç denizin ve bir iç denizin kıyısında yer alan yüzü aşkın liman ve iskelemiz dış ticaretimizin yüzde 88'inin gerçekleşmesi için gereken altyapıyı sağlamaktadır.



Elleçlenen konteynerin %94'ü



Genel kargonun %67'si



Sıvı kimyasal yüklerin %100'ü



Ro-Ro taşımacılığının %76'sı



Kruvaziyer turizminin %80'i

LİMANLARDA ELLEÇLENEN TOPLAM YÜK MİKTARI

 2019 Ocak – Haziran: **173.338.098 ton**

 2020 Ocak – Haziran: **179.623.018 ton**
KONTEYNERDE ELLEÇLENEN TOPLAM YÜK MİKTARI

 2019 Ocak – Haziran: **4.440.990 TEU**

 2020 Ocak – Haziran: **4.337.701 TEU**

“

Ülkemize ithal edilen ve ülkemizden ihraç edilen ham madde ve malların toplam tonajının yüzde 88'i limanlarımızdaki rıhtım, iskele, dolfen, tank, silo, ambar, ardiye, ekipman ve diğer alt ve üstyapı kapasiteleri kullanılarak elleçlenmektedir.

”



Konuyu açmak gerekirse; ülkemize ithal edilen ve ülkemizden ihraç edilen ham madde ve malların toplam tonajının yüzde 88'i limanlarımızdaki rıhtım, iskele, dolfen, tank, silo, ambar, ardiye, ekipman ve diğer alt ve üstyapı kapasiteleri kullanılarak elleçlenmektedir. Türkiye İstatistik Kurumu'nun (TÜİK) 2019 yılı verilerine göre 391 milyar dolarlık Türkiye dış ticaretinin 222 milyar dolarlık kısmı deniz yoluyla gerçekleşmiştir. Konuya ihracat açısından baktığımızda 181 milyar dolarlık ihracatımızın yüzde 60'ı, 109 milyar dolarlık kısmı limanlarımızda el-

leçlenerek dış pazarlara ulaştırılmıştır.

Limanlarımız, sağlamış oldukları altyapı ile dış ticarete diğer taşıma modlarının ve kapasitelerinin açık ara önünde yer almıştır.

LİMANLARDA ELLEÇLENEN YÜK MİKTARI

2019 yılında limanlarımızda 484 milyon ton yük elleçlenmiştir. Bunları rejimlere göre sıraladığımızda toplam yükün yüzde 46'sı ithalat; yüzde 27'si ihracat; yüzde 15'i transit ve yüzde 12'si kabotaj yüküdür.

Limanlarımızdaki konteyner elleçleme rakamları 2006-2019 yılları arasında (son 13 senedir) ortalama yüzde 9'luk bir artış göstermekte olup dünya ortalamalarının çok üzerindedir. Bu da her 7 yılda bir Türkiye'de elleçlenen konteynerin ikiye katlandığı anlamına gelmektedir. Avrupa Birliği'nde 2006-2019 yılları arasında limanlarda elleçlenen konteyner yüzde 2,9 artarken, dünya limanlarında bu oran yüzde 5,2 olmuştur. Ülkemiz Avrupa Birliği ortalamasından 3 kat, dünya ortalamasından da yaklaşık 2 kat daha fazla konteyner elleçleme artış oranına sahiptir. Limancılık yatırımları büyük sermaye gerektiren ve çok uzun zaman alan yatırımlar olmasına

DIŞ TİCARET RAKAMLARI

Milyar US\$	2017	2018	2019
İhracat	164	177	181
Deniz yolu	93	109	109
Kara yolu	51	52	54
Hava yolu	17	14	15
Demir yolu	1	1	1
Diğer	2	1	2
İthalat	239	231	210
Deniz yolu	139	137	113
Kara yolu	40	39	37
Hava yolu	35	29	29
Demir yolu	1	1	1
Diğer	24	25	30
Toplam Dış Ticaret	403	408	391



rağmen özel sektörün stratejik öngörülerini sayesinde bugünkü kapasitelere ulaşmıştır. Bugün hiçbir gemi ve mal limanlarımızda sıkışıklık yüzünden beklemekte, ithalat ve ihracatta limanlardan kaynaklı ilave maliyet oluşmamaktadır.

TÜRK DIŞ TİCARETİ COVID-19 DÖNEMİNDE LİMANLARLA DEVAM ETTİ

COVID-19 salgını sürecinde limanlarımız, faaliyetlerine devam ederek ülkemizin dış ticaretine oldukça önemli ve etkili bir katkı sağlamıştır. Türkiye'nin dış ticareti, diğer ulaşım modlarının durduğu ya da kısıtlandığı noktada limanlar üzerinden devam etmiştir. Limanlarımız COVID-19'a karşı insan sağlığını önceliklendiren üst düzeyde sağlık ve hijyen önlemleri olarak çalışmaya devam etmiş ve diğer sektörlerle örnek olmuşlardır. Bu dönemde özellikle ilaç, tıbbi malzeme ve gıda gibi hayati önemde olan ürünlerin limanlarımız vasıtasıyla insanlarımızımıza ulaştırılması sağlanmıştır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın verilerine göre 2019 yılı ocak-haziran döneminde limanlarda elleçlenen toplam yük miktarı 173.338.098 ton iken, bu yılın aynı döneminde yüzde 3,6 artışla 179.623.018 ton; konteynerde ise; 2019 yılı ocak-haziran döneminde limanlarda elleçlenen toplam

konteyner miktarı 4.440.990 TEU iken, bu yılın aynı döneminde yüzde 2,3 azalışla 4.337.701 TEU olmuştur.

DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞI PANDEMİ SÜRECİNDE DURMADI

Türkiye'deki kruvaziyer limanlarımıza da uğrak yapan uluslararası şirketlerin aldıkları kararlar sonucunda birçok ülkede olduğu gibi ülkemiz ve sektörümüz açısından son derece önemli olan yolcu limanlarımız geçici olarak kapalı hale gelmiştir. Ancak başta konteyner ve kuru yük elleçleyen limanlarımız olmak üzere sektörümüzün çok büyük bir bölümünü oluşturan limanlarımız her zaman olduğu gibi tüm imkanları dahilinde çalışmaya devam etmektedir. COVID-19 salgının başlamasından günümüze kadar deniz yolu taşımacılığı diğer taşıma modlarının aksine hiç durmamıştır. Salgının en fazla görüldüğü ülkelerde bile limanlar açık kalmış hayati önemdeki ticaret, limanlar üzerinden devam etmiştir. Ülkelerin iç ve dış kara yolu taşımacılığı ile hava yolunu sınırlandırmaları nedeniyle taşımanın deniz yoluna kayması olağandır. Limanların bu özelliği 2020 yılındaki yük elleçleme tonajlarının mevcut seviyelerin altına inmeyeceği beklentisi yaratmaktadır.

LİMANCILIKTA HEDEFLER VE GELECEK BEKLENTİLERİ

Deniz ticaretinde gelişim rakamları yıllar bazında genellikle artış yönündedir. Ancak bazı durumlarda bu artışın yavaşladığına şahit oluyoruz. Örneğin küresel finans krizinin yaşandığı 2008-2009 yılları arasında dünya deniz taşımacılığı rakamları 8,2 milyar tondan 7,9 milyar tona, yüzde 4,5 oranında gerilemiştir. Henüz 2020 yılına ilişkin veriler yayınlanmamış olmasına rağmen COVID-19 salgınının başta ABD, Avrupa ve Çin olmak üzere küresel çapta dünya ekonomisini durgunluğa sürükleyeceği ortaya çıkmıştır. Son günlerde başta Dünya Bankası, IMF, OECD, UNCTAD gibi kuruluşlar küresel çapta büyüme rakamlarını revize ederek ciddi oranlarda düşürmeye başlamışlardır. Bu kurumlar bile salgının ne kadar süreceği ve ekonomik hayatın ne zaman normalleşeceği konusunda net bir öngöründe bulunamadıklarından gelişmelere göre bu rakamların sürekli olarak revize edileceği beklenmektedir. Sonuçta dünya ekonomisinde ve tek tek ülkelerde yaşanacak büyük çapta durgunluk ve küçülme sonucunda küresel çaptaki mal ve hizmet hareketinin de azalacağı, bu sürecin limanları da önemli oranda etkileyeceği görülmektedir. Dünya Ticaret Örgütü'nün yaptığı açıklamaya göre salgının etkisiyle dünya ticaretinin 2020 yılında yüzde 13 ile yüzde 32 aralığında gerilemesi beklenmektedir. Bu gerileme nedeniyle 2020 yılında, deniz ticaretinde küresel çapta bir azalma beklenebilir.

“

2019 yılında limanlarımızda 484 milyon ton yük elleçlenmiştir.

Bunları rejimlere göre sıraladığımızda toplam yükün yüzde 46'sı ithalat; yüzde 27'si ihracat; yüzde 15'i transit ve yüzde 12'si kabotaj yüküdür.

”



DIŞ TİCARET ROTASI



KÜLTÜREL MİRASI VE
TURİZM GÜCÜYLE HER ZAMAN GÖZDE
İSPANYA

Gayri safı yurt içi hasıla sıralamasında Avrupa Birliği'nin beşinci büyük ekonomisi konumunda olan İspanya, son yıllarda ekonomik krizle mücadele etse de rekabetçi gücünü ve potansiyelini koruyor. Etnik çeşitliliği, özgün mimarisi ve kültürel mirasının büyüklüğüyle Avrupa'nın en renkli ülkelerinden biri olan İspanya, Türkiye ile de sıcak ilişkilere sahip.

● ber Yarımadası'nda yer alan İspanya, Akdeniz'in turizm şampiyonu olmasının yanında gastronomi ve kültürel açıdan da Avrupa'nın en önde gelen ülkeleri arasında yer alıyor. İspanya, toplam nüfustan yüzde 9,84 oranında pay alan genç nüfus oranı ve yüzde 18,87'si 65 yaşın üzerinde olan nüfusuyla Avrupa'nın giderek yaşlanan popülasyonuna sahip ülkeleri arasında ilk sıralarda yer alıyor.

AB'NİN TARIMDAKİ EN BÜYÜK GÜCÜ

İspanya, Avrupa Birliği ülkeleri arasındaki en büyük tarım gücüne sahip ülke. Tarım sektörünün gayri safı milli hasıla içerisindeki rolü yüzde 3'ü buluyor. Tarımsal gıda ihracatının ülke ihracatından aldığı pay yüzde 20'yi buluyor. Toplam ithalattaki pay ise yüzde 10 civarında.

Tarımsal ürün ihracatı, yüzde 70 gibi büyük bir oranda sebze (domates ve soğan), meyve (üzüm, zeytin, portakal, badem) ve zeytinyağından oluşuyor. Bunlara ek olarak, İspanya şarap üretiminde dünya üçüncüsü konumunda.

Tarım üretiminde liderlik tahıl ürünlerine ait. Onu 7 milyon ton ile şeker pancarı ve 5 milyon ton ile patates takip ediyor. Akdeniz kıyı şeridinde Akdeniz ikliminin tipik ürünleri olan narenciye, üzüm ve zeytin üretimi yaygınlaşıyor. İspanya üzüm üretiminde 6,5 milyon ton ile dünyada üçüncü (6,5 milyon ton), portakal üretiminde ise 2,5 milyon ton ile dördüncü sırada geliyor.

ZENGİN YER ALTI KAYNAKLARI EKONOMİYİ BESLİYOR

Yer altı kaynakları açısından zengin bir ülke olan İspanya, maden bölgelerinin kıyıya yakın olmasının avantajıyla da maden ihracatında önemli bir konum ediniyor. Bilboa'dan çıkartılan demir cevheri ve Oviedo Kömür Havzası sebebiyle, bu bölge

ülkenin en önemli sanayi merkezlerinden biri haline geldi. Cıva üretimi de İspanya için önemli kalemlerden birini oluşturuyor. Bunların yanında Katalonya'da pamuklu ve yünlü dokuma, Madrid çevresinde metalürji, kimya ve gıda sanayisi öne çıkıyor.

TARİHİ 35 BİN YIL ÖNCESİNE UZANIYOR

İspanya'nın da yer aldığı İber Yarımadası'nda insan yerleşiminin izleri, 35 bin yıl öncesine dek uzanıyor. İspanya'nın da üstünde bulunduğu yarımada gibi çok köklü ve zengin bir tarihi var. Avrupa'nın en eski yerleşim yerlerinden biri olan İber Yarımadası'nda önce Romalılarca Hispania diye adlandırılan bölge, 5. yüzyılda Germen kökenli Vizigot Krallığı'nın egemenliğine geçti. 6. yüzyılın sonlarında ise bölgede Müslüman Arapların hakimiyeti baş gösterdi. 15. yüzyılda bölge Katolik krallıkların eline geçerken, Endülüs bir süre daha Müslüman egemenliğinde kaldı. Günümüzde de halen Endülüs'teki İslamiyet izleri taşıyan tarihi ve kültürel yapıları görebilmek mümkün.

NÜFUS POPÜLASYONU BAKIMINDAN AVRUPA'NIN EN RENKLİ ÜLKESİ

İspanya, sadece Endülüs Emevi egemenliğiyle renklenen İslami geçmişi ya da Katolik etkileriyle değil, tarihinin her noktasında krallıktan faşizme, imparatorluklardan özerk bölgelere uzanan çok geniş yelpazedeki etnik köken, yönetim şekli ve nüfus popülasyonu, bugün de Avrupa'nın en renkli ve kendine has ülkeleri arasında başta geliyor.

İspanya'da yerleşim, daha çok büyük şehirlerde toplanmış durumda. Başkent Madrid, 6,5 milyonluk nüfusuyla ülkenin en kalabalık şehri konumunda, ayrıca Avrupa Birliği'ndeki en kalabalık nüfusa sahip üçüncü metropolü.

İspanya'nın 47 milyonluk nüfusunda kullanılan dillere yakından bakıldığında ülkenin etnik zenginliği çok daha net gözlemleniyor. İspanya nüfusunun yüzde 74'ü Kastilyaca denilen İspanyolca'yı konuşurken, yüzde 17'si Katalanca, yüzde 7'si Galicyaca ve yüzde 2'si Baskça konuşuyor.



İspanya'nın 47 milyonluk nüfusunda kullanılan dillere yakından bakıldığında ülkenin etnik zenginliği çok daha net olarak gözlemleniyor. İspanya nüfusunun yüzde 74'ü Kastilyaca denilen İspanyolca'yı konuşurken, yüzde 17'si Katalanca, yüzde 7'si Galiciyaca ve yüzde 2'si Baskça konuşuyor.

KÜLTÜR VE SANATTA AVRUPA'NIN MARKA ÜLKELERİ ARASINDA

İspanya, kültür-sanat alanındaki mirası ve günümüzdeki hareketliliği, tarihten bu yana taşınan tarihi, mimari ve kültürel yapıların, doğal güzelliklere ev sahipliği yapmasıyla, dünya insanlık mirasına ev sahipliği yapan en değerli ülkeler arasında yerini alıyor. Ülkede UNESCO Dünya Mirası Listesi'ne dahil olan 50'den fazla bölge ya da yapı bulunuyor.



İspanya denince belki de ilk akla gelen şeylerden biri olan boğa güreşleri, özellikle son yıllarda hayvan hakları savunucularının tepkileri nedeniyle etki alanını daralttı. Örneğin Katalunya Otonom Bölge Parlamentosu, 2012'de aldığı bir kararla kendi bölgesinde boğa güreşlerini yasakladı. Yine de boğa güreşleri, İspanya'nın kültüründe büyük bir yere sahip. Bu alandaki en büyük etkinlik olan San Fermin Festivali, Pamplona kentinde 6 ila 14 Temmuz tarihleri arasında gerçekleştiriliyor.

Endülüs bölgesinden çıkan ve tüm dünyada bilinen en önemli kültürel öğelerden biri ise Flamenko dansı. Sadece Endülüs'te değil, tüm İspanya'da Flamenko dans gösterilerini izlemek mümkün.



1,313
TRİLYON DOLAR
GAYRİ SAFİ YURT İÇİ HASILA

%3,1
BÜYÜME ORANI

%14,45
İŞSİZLİK ORANI



80
MİLYON
YILLIK ORTALAMA TURİST SAYISI

13
MİLYON
2020'NİN İLK YEDİ AYINDA
GELEN TURİST SAYISI

4,2
MİLYAR EURO
İSPANYA HÜKÜMETİNİN TURİZME
VERECEĞİ DESTEK MİKTARI

İSPANYA TARİHİNİN İZLERİ BAŞKENT MADRID'TE HÂLÂ CANLI

İspanya'nın en büyük şehri ve 1592 yılından bu yana başkenti olan Madrid, tarihin, kültürün ve festivallerin kenti olarak biliniyor. Şehir, Real Madrid ve Atletico Madrid takımlarına ev sahipliği yaptığı için futbol severler için de bir mabet. Birleşmiş Milletler (BM) Dünya Turizm Örgütü (DTÖ) merkezi de Madrid'de bulunuyor.

İspanya'nın geçmişı hakkında bilgi edinmek, Kastilya Krallığı'nın izlerini sürmek isteyenler için, başkent en önemli durak yeri olarak öne çıkıyor.

GAUDİ VE DALİ'NİN ŞEHİRİ BARCELONA

Barcelona, sıra dışı mimar Gaudí'nin adeta oyun bahçesi şeklinde tasarlanmış. Her yıl milyonlarca turist; Casa Mila, Sagrada Familia Katedrali, Park Güell gibi tasarım harikası, büyüleyici yapılara imza atan Gaudí'nin eserlerini görmek için Barcelona'ya koşuyor. Yine Barcelona'yla özdeşleşmiş bir diğer dünyaca ünlü isim ise Salvador Dali. Renkli kişiliği ve yaratıcılığı ile sürrealist akımın en önemli isimlerinden olan Dali, müzesi ve şehrin her yanında hissedilen renkli dokunuşlarıyla Barcelona'nın en önemli cazibeleri arasında geliyor.

EKONOMİDEKİ EN BÜYÜK PAY HİZMET VE TURİZM SEKTÖRÜNÜN

İspanya, turizm açısından dünyanın önde gelen ülkeleridir. Turizmle paralel gelişen hizmet sektörü ise ülkenin gayri safi milli hasılasında istihdama en yüksek katkısı sunan sektördür. Hizmet sektörü, sanayi ile birlikte GSMH'den yüzde 85 oranında pay alıyor. Turizm sektörünün İspanya'nın GSYİH'daki payı yüzde 10'u aşıyor. 2019 TourismRank uluslararası turizm sıralamasında İspanya, Avrupa'da en çok ziyaret edilen ülke konumuna sahip. Ülke aynı zamanda Dünya Ekonomik Forumu'nun altı ayda bir yayınladığı Seyahat ve Turizm Rekabet Endeksi'nde 140 ülke arasında ilk sırada geliyor.

PANDEMİDEN ETKİLENEN TURİZM SEKTÖRÜNE 4 MİLYAR EUROLUK DESTEK PAKETİ

Elbette koronavirüs kısıtlamaları nedeniyle 2020 turizm sezonu için parlak sözler

etmek mümkün değil. İspanya turizm sektörü 2020 ocak-nisan aylarında yarı yarıya düşüş gösterdi. Ülkeye 2020'nin ilk yedi ayında gelen turist sayısı 13 milyona ulaşırken, bu rakam geçen yıl 48 milyon seviyesindeydi. İspanya'ya yılda ortalama 80 milyon turist geliyor. İspanya hükümeti, yakın zamanda pandemi nedeniyle krize giren turizm sektörüne yönelik 4,2 milyar Euro değerinde bir destek paketi açıkladı.

2020 EKONOMİ RAKAMLARINDA REKOR DÜŞÜŞLER GÖZLENİYOR

İspanya ekonomisi, son yılları krizlerle geçiriyor. Ülke 2008 küresel krizin etkilerini çok yoğun hisseden yerlerin başında geliyordu. Geçen yıllarda da ekonomisini toparlamayan İspanya'da kriz 2012'de daha da derinleşti. Yavaş yavaş turizm gelirleri ve hizmet sektöründeki başarısıyla kendisini toparlamaya başlayan ülke, bu kez de tüm dünyayı kasıp kavuran COVID-19 salgınına yenik düştü. İspanya Ulusal İstatistik Enstitüsü'nün (INE) açıkladığı ikinci çeyrek verileri, 1970'ten bu yana en büyük düşüş olarak kayda geçti. Buna göre ülke ilk çeyrekte yüzde 5,2 oranında, ikinci çeyrekte ise yüzde 18,5 küçüldü. Ülkede, hane başına tüketim yüzde 21,2, sermaye birikimi ise yüzde 21,9 azaldı. Bu veriler, üye ülkelerini girdikleri darboğazdan kurtarmayı hedefleyen AB'nin İspanya'ya 140 milyar Euro oranında bir destek paketi açıklamasına sebep oldu.

İSPANYA TÜRKİYE'NİN AB'DEKİ EN BÜYÜK TİCARİ ORTAKLARINDAN

İspanya ile Türkiye arasındaki ekonomik ilişkiler hayli gelişmiştir. Türkiye'nin ticari faaliyetlerde bulunduğu AB ülkeleri arasında ilk sıralarda gelen İspanya, ülkemize yaptığı yatırımlarla da öne çıkıyor. 2019 verilerine göre Türkiye'de 775 İspanyol sermayeli şirket, faaliyet yürütüyor. Bu şirketler kanalıyla ülkemize ulaşan toplam yatırım miktarı 9 milyar 524 milyon dolara ulaşmış durumda.

Ülkelerin 2019 yılındaki ikili ticaret hacmi ise 11 milyar 891 milyon dolar olarak belirlendi. Bu rakam, bir önceki yıla göre yüzde 11 oranında düşük olsa da ülkeler arasındaki ilişkiler canlılığını koruyor.



Türk işletmeleri tarafından bakıldığında ise İspanya'da 85 Türk işletmesi faaliyet gösterdiği görülüyor. 2002-2019 döneminde Türkiye'den İspanya'ya yönelik doğrudan yatırım miktarı 221 milyon doları buldu.

Hazır giyim ithalatında dünyada altıncı sırada gelen İspanya'nın en önemli iş ortaklarından biri de Türkiye. Türkiye, yüzde 13,1 oranıyla hazır giyim ve konfeksiyon sektöründe İspanya'nın en büyük üçüncü tedarikçisi konumunda.

İspanya ve Türkiye, Akdeniz'in turizm potansiyeli en yüksek ülkeleri arasında geliyor. İspanya, turizm konusunda dünyanın ikinci turist alan ülkesi konumuyla hayli iddialı olsa da Türkiye, deniz-kum-güneş tatili için sahip olduğu doğal güzellikler ile kültürel ve tarihi mirasıyla Akdeniz Bölgesi'nin önemli turizm destinasyonlarından biri. İspanya'dan Türkiye'ye 2019 yılında gelen turist sayısı 2018'e göre yüzde 44,56 gibi büyük bir artışla 257.342 kişi olarak gerçekleşti. İspanya en çok İngiltere, Almanya ve Fransa'dan turist alıyor. 2019 yılında ülkenin aldığı toplam turist sayısı 80 milyonun aştu. İspanya 2019'un en çok turist ağırlayan ikinci ülkesi konumuna ulaşırken Türkiye 52 milyon ziyaretçi ile sıralamada 6. sıradaki yerini aldı.

2019 TÜİK verilerine göre Türkiye'nin İspanya'ya ihracatı 7 milyar 664 milyon dolar, ithalatı ise 4 milyar 227 milyon dolar oldu. İkili ticaret hacmi ise 11 milyar 891 milyon dolar olarak gerçekleşti.



TOROS TARIM GENEL MÜDÜRÜ MEHMET SADIKOĞLU

“KENDİ MARKAMIZLA GLOBAL
AYAK İZİMİZİ BÜYÜTMİYİ
HEDEFLİYORUZ”

Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu listesinde 52. sırada yer alan Toros Tarım'ı bölgesel bir oyuncu yapma hedefiyle strateji geliştirdiklerini söyleyen Toros Tarım Genel Müdürü Mehmet Sadıkoğlu “Kendi markamızla global ayak izimizi büyütme hedefliyoruz” diyor.

Toros Tarım olarak Türkiye'nin en büyük gübre üreticisi olduklarını söyleyen Genel Müdür Mehmet Sadıkoğlu; 2019 yılındaki gübre üretim kapasitelerinin 2018 yılına oranla yüzde 4,6 oranında artarak 1.677.730 tona ulaştığını söyledi. Mehmet Sadıkoğlu ile pandemi döneminde aldıkları önlemlerden yakın dönem öngörülerine uzanan kapsamlı bir söyleşi gerçekleştirdik.

Toros Tarım'ın sektörden aldığı pay, üretim rakamları ve genel faaliyet yapısı hakkında bizleri bilgilendirir misiniz?

Esas olarak bitki besin maddesi (gübre) üretimi alanında faaliyetini sürdüren Toros Tarım, İstanbul Sanayi Odası'nın açıkladığı Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu 2019 listesinde 52'inci sırada yer almaktadır. Toros Tarım olarak üretim ve pazar payı itibarıyla Türkiye'nin en büyük gübre üreticisi konumundayız. Türkiye'deki toplam kurulu üretim kapasitesinin yüzde 38'ini elimizde bulunduruyoruz. Ceyhan, Mersin ve Samsun'daki fabrikalarımızda ürettiğimiz Amonyum Nitrat (AN), Kalsiyum Amonyum Nitrat (CAN), Diamonyum Fosfat (DAP) ve kompoze (NPK) gübrelere ek olarak, organomineral ve suda eriyebilen özel gübrelere de üretim ve satışını gerçekleştiriyoruz. Böylece çiftçinin her türlü bitki besin maddesi ihtiyacını tek elden karşılayabiliyor ve sektördeki liderliğimizi de Türkiye'nin her noktasına ulaşan geniş bayi ve yetkili satıcı ağıyla destekliyoruz. Klasik gübre alanındaki liderliğini organik ve organomineral gübre alanına da taşımayı ve bu pazarda büyümeyi hedefleyen şirketimiz, geçtiğimiz aylarda yılda 15 bin ton katı organik ve 10 bin ton sıvı organik gübre üretim kapasitesine sahip Gönen Yenilenebilir Enerji Üretim A.Ş.'yi bünyesine kattı. 2016 yılında ADBA (Anaerobic Digestion & Bioresources Association) tarafından alanında dünyanın en iyisi seçilen Gönen tesisi, başladığımız ek yatırım tamamlandığında yılda 45 bin ton organomineral gübre üretebilecek.

Gübre üretimi ve pazarlamasının yanı sıra odaklarımızdan bir diğerini de limanlık hizmetleri oluşturuyor. Toros'un 1981 yılında kendi ihtiyaçlarına yönelik olarak

“

Toros Tarım olarak üretim ve pazar payı itibarıyla Türkiye'nin en büyük üreticisi konumundayız. Ülkemizdeki toplam kurulu üretim kapasitesinin de yüzde 38'ini elimizde bulunduruyoruz.

”

Ceyhan'da inşa ettiği terminal, 1990'lı yıllarda üçüncü şahıslara da hizmet verecek şekilde büyütüldü. Bugün Torosport Ceyhan Terminalimiz, İskenderun Körfezi'ndeki ikinci büyük ticari dökme yük limanı konumunda. Limanlık faaliyetlerini yürüttüğümüz ikinci tesis olan Torosport Samsun Terminali de, hem dökme katı yük hem de sıvı kimyasal ürünlerin boşaltılmasına uygun bir yapıya sahip. Samsun Terminalimizin de gelecekte Türkiye ile Karadeniz ülkeleri arasında artması öngörülen ticaret hacmi paralelinde giderek önem kazanmasını bekliyoruz.

Tarım noktasında iddialı olan Türkiye'de Toros Tarım nasıl bir konumlanmaya sahip?

Toros Tarım olarak üretim ve pazar payı itibarıyla Türkiye'nin en büyük üreticisi konumundayız. 2019 yılında ortalama yüzde 89 gibi yüksek bir kapasite kullanımıyla toplam 1.677.730 ton gübre üretimi gerçekleştirdik böylece üretim miktarında 2018 yılına göre yüzde 4,6 oranında, kapasite kullanımında ise yüzde 3,5 oranında artış sağladık. 2019 yılında üretimde olduğu gibi satışlarda da rekor bir yıl oldu. İç pazarda artan satışlara ek olarak ihracatta da olumlu bir yıl geçirdik. 1.750.913 tonu iç piyasa ve 343.305 tonu ihracat olmak üzere, toplam 2.094.218 ton satış gerçekleştirdik. Böylece, bir önceki yıla göre satışlarımızı yüzde 14,14 artırmayı başardık.

Tüm dünya pandemi ile mücadele ederken şirketinizin sağlıklı bir şekilde çalışmalarına devam etmesi için ne tür önlemler aldınız?

İlk adım olarak, gelişmeleri yakından takip etmek, gerekli önlem ve aksiyonları tanımlamak ve aksiyonların uygulanmasını sağ-



343
BİN TON
İHRACAT



2,1
MİLYON TON
TOPLAM SATIŞ

lamak amacıyla kriz masaları oluşturularak bir Kriz Yönetim Planı hazırladık. Alınan önlemler arasında esnek çalışma sistemine geçilmesi ve uzaktan erişim için gerekli altyapının oluşturulması; günlük anket ve bildirim sistemi aracılığıyla çalışanlarımızın sağlık durumu ile ilgili düzenli bilgi toplanması; bina ve tesislere giriş uygulamaları (termal kamera, ziyaretçi kısıtlaması, vb.); hijyen ve temizlik uygulamaları (dezenfeksiyon çalışmaları, otomatik dezenfektan makineleri, vb.); kişisel koruyucu donanım temini (maske, eldiven, tulum, vb.); yurt dışı ve yurt içi seyahat kısıtlamaları; toplantı, eğitim ve etkinliklerin uzaktan erişim ile gerçekleştirilmesi; sosyal mesafe önlemleri (yemekhane, servis ve ofis düzenlenmeleri); havalandırma sistemlerinin revizyonu; evrak hareketlerinde düzenlemeler; servis ve ulaşım düzenlemeleri; revir/ şüpheli vakalara hazırlık ve tepki yönetiminin oluşturulması gibi örnekleri sıralayabiliriz.

Pandemi döneminde tarım ve gıdanın artan önemi bu konulanmanızda nasıl bir değişikliğe sebep oldu? Ülkemizde ve dünyada ne gibi gelişmeler oldu?

2020 bitkisel ürün fiyatlarında beklenen düşüşle birlikte, 2020/21 döneminde gübreye olan talepte düşüş beklenmektedir. Global olarak ekonomik yavaşlamanın yaşanacağını tahmin edildiği bu dönemde USD karşısında değer kaybeden ülkelerde gübre ithalatına olan talebin de düşeceği öngörülmektedir (örneğin Türkiye, Arjantin). Ek olarak, petrol fiyatlarında yaşanan düşüş ile Rusya'da rublenin dolar karşısında değer kaybetmesi beklenmektedir. Bu durum, Rusya'nın gübre ihracatı yapmasını teşvik eden bir durum yaratmaktadır.

Gübre talebinde kısa vadede ani etkiler beklenmemekle beraber, gübre arzında karantinalar nedeniyle limitli iş gücü ve tedarik zinciri aktiviteleri nedeniyle geçici sorunlarla karşılaşılacağı öngörülmektedir. Örneğin, Çin'de yüzde 30 seviyelerine düşen kapasite kullanım oranlarının yavaş yavaş toparlanmaya başladığı görülüyor.

Petrol fiyatlarının ve endüstride petrol talebinin düşüşü ham madde fiyatlarına aşağı yönlü baskı yaparken, lojistik masraflarının yüzde 50'sini oluşturan yakıt mas-



raflarının da düşüşü ile navlun ücretlerinde de aşağı yönlü bir hareket olacağı öngörülmektedir. COVID-19 sebebiyle şimdiye kadar global ölçekte lojistik operasyonlarının etkilenmediği ya da yoğun olarak hastal-

ğın görüldüğü yerlerde limitli etkinin görüldüğü bildirilse de ülkeler özelinde alınan önlemler sürdürülmektedir.

Globalde nasıl bir pazar payınız var, hedef pazarları hangi bölgeler oluşturuyor?

“

Petrol fiyatlarının ve endüstride petrol talebinin düşüşü ham madde fiyatlarına aşağı yönlü baskı yaparken, lojistik masraflarının yüzde 50'sini oluşturan yakıt masraflarının da düşüşü ile navlunlarda aşağı yönlü bir hareket olacağı öngörülmektedir.

”



Üst üste üçüncü kez kimyasal gübre kategorisinde ihracat şampiyonu olmamız bizim için büyük bir gurur kaynağı ve Türkiye'nin döviz ihtiyacına katkıda bulunmaktan mutluluk duyuyoruz. 2019 yılında 343.305 ton gübre ihracatıyla bir kez daha sektörümüze öncülük ettik.

Her zaman asıl önceliğimiz Türk çiftçisi ve bayilerimiz olsa da ihracatı da iç pazar-daki şartlara göre bir denge unsuru olarak görüyoruz. 2019 yılı itibarıyla Hindistan'dan Afrika'ya, Romanya'dan Meksika'ya uzanan geniş bir coğrafyada 15 farklı ülkeye ihracat yapıyoruz ve her geçen yıl coğrafi yayılımımızı güçlendirmeyi amaçlıyoruz. Toros Tarım olarak bölgesel bir oyuncu olmayı ve aşamalı olarak kendi markamızla global ayak izimizi büyütmeyi hedefliyoruz. Bu amaçla 2019 yılında bazı önemli adımlar attık. Örneğin, önemli bir tarım ülkesi olan Romanya'yı Toros'un ikinci büyük pazarı haline getirmek ve aynı zamanda Avrupa pazarına açılma hedefimize katkı sağlamak amacıyla, dünyanın en büyük gübre üreticisi Nutrien'in Romanya'daki satış ve dağıtım operasyonlarını yürüten Agroport Romania S.A. şirketini bünyemize kattık. Ar-Ge merkezimizin çalışmaları sayesinde ürün gamımızı sürekli olarak yeni ürün ve formülasyonlarla geliştiriyoruz. Organik ve organomineral gübre yatırımlarımız sayesinde bu pazarda da önemli bir marka haline geldik. 2019, ilk organomineral gübre ihracatını gerçekleştirdiğimiz yıl olarak da özel bir yere sahip.

Pandeminin vurgu yaptığı alanlardan biri de dijitalleşme ve Endüstri 4.0 oldu. Ağırlık verdiğiniz Ar-Ge çalışmalarınız neler, tarımda teknolojik yaklaşımlara yönelik neler yapıyorsunuz?

Toros Tarım olarak bünyemizde her zaman Ar-Ge çalışmalarımızı gerçekleştiriyorduk. Fakat bunu daha belirli bir disiplin içerisinde gerçekleştirebilmek adına planlamalarımızı yaptık ve 2017 yılında T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'na yaptığımız başvurunun kabul edilmesiyle beraber Mersin'de Ar-Ge merkezimizi kurduk. Bu, bizim için önemli bir yatırım olurken ülkemiz adına da büyük bir gelişme oldu çünkü Ar-Ge merkezimiz; Türkiye'de

bu alanda yapılan ilk yatırım oldu.

Bu çalışmalara hizmet edecek Ar-Ge serası yatırımı ise 2019 yılında başlamış olup, 2020 yılı ilk çeyreğinde tamamlanarak devreye alınmıştır. Otomasyon testlerini tamamlayarak ilk sera proje denemesini ise Temmuz 2020'de kurduk.

Mevcut faaliyet alanlarının yanı sıra inorganik/katı organik/organomineral gübrelere ek olarak sıvı organik/organomineral gübreler, mikrobiyal gübreler tarafında da öncül çalışmalar yürütülmesi planlanmaktadır.

Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın 2023 hedeflerine paralel olarak nitelikli insan kaynağı yetiştirilmesine yönelik, üniversiteler ile iş birliklerini içeren TÜBİTAK 2244 projeleri ve ulusal çalışmaların yanı sıra uluslararası ölçekte iş birliklerine de değer vererek ortak proje çalışmaları Ar-Ge merkezimiz tarafından yürütülmektedir.

Gelecek nesillere yeşil bir doğa bırakabilmek ve ekosistemin de sürdürülebilirliği için Mersin Üretim Tesisimizde CAN Ünitesi Prill Kulesi Baca Gazı Yıkama Sistemi'ni devreye aldık. Bu; gübre sektörü için bir ilk olma özelliği taşıırken baca gazı emisyon büyüklüğü ve arıtma kapasitesi ile de dünyadaki sayılı tesislerden bir tanesi olmasıyla dikkat çekiyor. Yatırımlarımızdan bir diğeri, "Torosciftci" adlı uygulamamız. Çiftçilerin bilgisayardan erişebildiği veya mobil cihazlarına ücretsiz olarak indirebildiği "Torosciftci", hava durumu tahmini, toprak ve bitki verilerini bir araya getirerek, çiftçilerin faaliyetlerine yönelik öneriler geliştiren bir tarım karar destek uygulaması. "Torosciftci", çiftçinin kaydettiği her tarla için hava koşullarını takip ederek, üretim ve operasyon kararlarının zamanında ve doğru olarak verilmesini sağlıyor, gübreleme önerilerinde bulunuyor.

Ayrıca havadan görüntüleme ve toprak sensörleri ile tarla hakkında değerli bilginin toplanması konusunda geliştirdiğimiz sistemin altyapısı oluşturulmuş durumda. Halen Agripark'ta drone ve toprak sensörü denemeleri devam ediyor. İki yıl önce devreye aldığımız çiftçi eğitim otobüsümüz ve her bölgede konuşlanan gezici teknik ekiplerimizle birlikte bu gibi teknolojileri Türk çiftçisiyle tanıştırmaya devam ediyoruz.

“

2019 yılı itibarıyla Hindistan'dan Afrika'ya, Romanya'dan Meksika'ya uzanan geniş bir coğrafyada 15 farklı ülkeye ihracat yapıyoruz ve her geçen yıl coğrafi yayılımımızı güçlendirmeyi amaçlıyoruz.

”



15

İHRACAT YAPILAN ÜLKE SAYISI



%3,5

2019 YILI KAPASİTE ARTIŞ ORANI

DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞINDA YEŞİL YAKLAŞIMLAR

Lojistik faaliyetleri altında yer alan her türlü işlemin ekolojiye en düşük zararı verecek şekilde yürütülmesi için verilen tüm çabalar, 'yeşil lojistik' kapsamına giriyor. Doğası gereği her zaman kara ve hava lojistiğinden daha çevreci kabul edilen deniz yolu taşımacılığında, 2020 yılı kilit öneme sahip. Bu yılın başında uygulanmaya başlanan IMO yönetmeliği ve 2014'ten bu yana süren Yeşil Liman projesi, denizcilik faaliyetlerini daha çevreci kılmak için çalışıyor.

Deniz yolu taşımacılığı, küresel çapta sürdürülen lojistik faaliyetlerinin yüzde 90'ına yakın bir oranı oluşturuyor. Bu büyüklükte bir operasyon ağına sahip olan sektörün ekonomiye olduğu kadar insan ve çevre sağlığına da etkileri yüksek. Ekolojik dengeyi tehdit eden en büyük madde ise gemi yakıtlarından kaynaklı emisyon kirliliği.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) hazırladığı ve ocak 2020'den itibaren uygulamaya sokulan "2020 Sülfür Düzenlemesi ve Balast Suyu Arıtım Sistemleri" yönetmeliği daha yeşil bir deniz yolu lojistiği için önemli yaptırımlara sahip. Yönetmelik, uluslararası sulardaki emisyonların yüzde 3,5'tan yüzde 0,5'e düşürülmesini şart koşuyor.

YEŞİL LOJİSTİK İÇİN DÜŞÜK EMİSYON ŞART

IMO'nun 2019 yılındaki açıklamalarında gemilerden atmosfere yayılan emisyonların küresel ısınmanın sebepleri arasında bulunduğu, asit yağmurlarına neden olduğu ve insanlarda kanser gibi tehlikeli hastalıklara yol açtığı vurgulanıyor.

KÜKÜRT EMİSYONLARINDA YÜZDE 80 AZALMA HEDEFLENİYOR

IMO'nun yayınladığı yeni yönetmelik, küresel bazda deniz taşımacılığında faaliyet gösteren 60 bin gemiyi doğrudan etkiliyor. Yönetmeliğin uygulanmaya başlanmasının ardından, pazarın 50 milyon ton yüksek, 120 milyon ton çok düşük sülfürlü fuel oil ve 80 milyon ton deniz motorininden oluşacağı öngörülüyor. Bu kararlar birlikte denizcilik sektöründen kaynaklı kükürt emisyonlarında yüzde 80 oranında azalmaya ulaşılması bekleniyor.

Gemilerin kullandığı tip akaryakıt, yüzde 3,5 kükürt oranına sahip. Bu oran, HSFO (yüksek sülfürlü fuel oil) kategorisinde yer alıyor. IMO, aldığı kararlar 3,5 kükürt oranını 0,5'e düşürülmesini şart koşuyor.

Bu yükümlülüğü yerine getirmek için armatörlerin iki seçeneği var. Birincisi gemilere scrubber denilen baca arıtma sistemi takılarak kükürt oranını düşürmek. İkinci yol ise düşük sülfürlü yakıt seçeneğini tercih etmek. Scrubber donanımı

konusunda sektörde genel bir çekimserlik mevcut. Bunun da temel nedeni scrubber maliyetinin 2 ila 6 milyon dolar civarında olması. Şu an için dünyada 50 bin civarında geminin HSFO kullandığı biliniyor. Bunlardan sadece 3 bini halihazırda scrubber donanımına sahip.

IMO'NUN YÖNETMELİĞİ NELERİ DEĞİŞTİRECEK?

1 Ocak itibarıyla uygulanmaya başlanan karar nedeniyle yakıt maliyetlerinin bu yıl için yüzde 25 oranında artması öngörülüyor. Pahalı yakıt kullanımının en görünür etkisi navlunlar üzerinde olacak. Navlun fiyatlarının da artması bekleniyor. Bir diğer etkilenecek alansa bunker (gemi yakıtı). 60 bine yaklaşan gemi, her yıl küresel ölçekte 11 milyar ton yük taşıyor. Bu da yılda 350 milyon ton bunker tüketimine denk geliyor. 2020 ile birlikte bu tablonun da değişeceği sanılıyor. Bundan sonra kükürt emisyonunu azaltmak için gemi yakıtlarında yüzde 70 gas oil, yüzde 20 fuel oil, yüzde 10 ise LNG olması planlanıyor.



DENİZ TAŞIMACILIĞINDA "YEŞİL LOJİSTİK" MÜMKÜN

IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin uzun vadeli öngörülerinde ise gemi kaynaklı çevre tahribatlarının giderek düşeceği, nihayetinde emisyonların tümüyle yok olacağı yer alıyor. IMO'nun beklentilerine göre 2050 yılında sera gazı emisyonlarında yüzde 50, karbon yoğunluğunda ise yüzde 80'den fazla azalma olacak.

IMO uzun vadede, 2050 yılı için sera gazı emisyonlarında yüzde 50, karbon yoğunluğunda ise yüzde 80 azalma beklediğini açıkladı.



3 BİN
SCRUBBER DONANIMINA
SAHİP GEMİ SAYISI

60 BİN
KÜRESEL ÖLÇEKTE DENİZ YOLU
TAŞIMACILIĞINDA ÇALIŞAN GEMİ



11

MİLYAR TON
KÜRESEL ÖLÇEKTE YILLIK
TAŞINAN YÜK MİKTARI

350
MİLYON TON
KÜRESEL ÖLÇEKTE YILLIK
BUNKER TÜKETİMİ

OECD Uluslararası Taşımacılık Forumu'nun 2019'da yayımladığı raporda ise, karbon emisyon miktarının 2035 yılında yüzde 95'e yaklaşan bir oranda azaltılabileceğinden bahsediliyor. OECD'ye göre hükümetler sıfır karbonlu deniz taşıtlarını teşvik ederlerse deniz taşımacılığı daha yeşil ve sürdürülebilir bir hale bürünebilir.

2011 yılında yayınlanan "Tek Avrupa Taşımacılık Sahası için Yol Haritası" adını taşıyan Beyaz Kitap, AB taşımacılık sisteminin 2050 yılına kadar ulaşmak istediği yeşil ve sürdürülebilir amaçları içeriyor. Buna göre 2050'ye dek sera gazı emisyonunun 1990 yılı seviyesinin yüzde 50 altına düşürülmesi, petrole olan bağımlılığın azaltılması ve taşımacılık trafiğindeki yoğunluğun düşürülmesi hedefleniyor.

TÜRKİYE IMO REGÜLASYONLARINA HAZIR OLDUĞUNU DUYURDU

Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Selim Dursun, Türkiye'nin IMO 2020 regülasyonlarına hazır olduğunu duyurdu. Yılda 12 bine yakın geminin yakıt ikmallerini İstanbul'da yaptığını vurgulayan Dursun, 1 Ekim 2019 itibarıyla gemilere düşük sülfürlü yakıt vermek için tüm altyapıların tamamlanacağını söyledi.

Türkiye'deki bunker ikmallerinin yüzde 90'dan fazlası İstanbul'da yapılıyor. Dünyada üretilen petrol ve türevlerinin yüzde 97'si, ham petrolün yüzde 30'u, doğalgazın yüzde 50'si deniz yoluyla taşınıyor. Akdeniz Havzası, denizler ve okyanuslar içerisinde yüzde 1'lik bir paya sahip. Bununla birlikte dünya deniz yolu ticaretinde yüzde 25'lik bir oranı karşılıyor.

KENT VE İNSAN SAĞLIĞI İÇİN YEŞİL LİMANLAR TASARLANIYOR

IMO'nun gemilerin kükürt salınımını düzenlediği yönetmeliğinin yanında daha çevreci deniz yolu taşımacılığı için limanlarda da yeşil lojistik yaklaşımları ağırlık kazanıyor. Tıpkı greenship (yeşil gemi) gibi yeşil limanlar da denizcilik sektörünün gündeminde. Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü ve Türk Standartları Enstitüsü (TSE) arasında hazırlanan ve 2014 sonunda başlanan Greenport (Yeşil Liman) projesi kapsamında özellikle kent merkezlerine yakın nokta-



Avrupa Birliği'nin yayımladığı "Beyaz Kitap: 2025 Öncesi AB27 için Düşünceler ve Senaryolar" adlı raporda 2050 yılında gemi kaynaklı karbondioksit emisyonlarında yüzde 40 oranında bir azalma hedeflendiği yazıyor.

larda konumlanan limanların çevreye ve insan sağlığına zararının minimuma indirilmesi hedefleniyor. Yeşil liman felsefesi aslında Avrupa'da 90'lı yıllarda başladı. Yeşil limanlar, halen tüm dünyada herhangi bir yaptırım ya da zorunlulukla bağlanmamış, gönüllülük esasına bağlı olarak yürütülüyor. Avrupa'da Ecoport adıyla bilinen proje, Avrupa Deniz Limanları Organizasyonu (ESPO) tarafından yürütülüyor ve 21 ülkeden toplam 89 üyeye sahip.

YEŞİL LİMAN UYGULAMALARINDA TÜRKİYE'NİN FARKLILIKLARI

Türkiye'de yeşil liman uygulamaları, kimi noktalarda Avrupa'daki muadillerinden farklılık gösteriyor. Türkiye'deki yeşil liman prosedürlerine bakıldığında atık yönetimi öne çıkıyor. Deniz kirliliğini önlemek adına atık su yönetimi detaylıca işleniyor. Bunun yanında kargo operasyonlarında meydana gelmesi mümkün olan kirliliğe karşı ölçütler belirlenmiş durumda. Yeşil liman ölçütleri, acil durum müdahaleleri için iletişim ve organizasyon şemaları ve iş güvenliği

mevzuatları büyük ölçüde uluslararası standartlarla örtüşüyor. Türkiye'nin Avrupa'dan ayrıştığı noktaların başında emisyon değerleriyle ilgili mevzuatlar geliyor. Türkiye'de emisyon kaynaklı hava kirliliği ve emisyon yoğunluğuyla ilgili düzenli ölçüm yapılmasıyla ilgili bir mevzuat mevcut değil. Aynı şekilde gürültü mevzuatları konusunda da sıkı bir yaptırım uygulanmıyor. Türkiye'nin yeşil liman yaklaşımında eksik olan diğer başlıklar ise sürdürülebilirlik ve enerji tüketimi. Tüm bu giderilmesi gereken sorunlarda yatırımcıları korkutan temel mesele yüksek yatırım maliyetleri. Sürdürülebilir ve yeşil limanların devlet politikası haline getirilmesi ve yatırımcılar için teşvik verilmesi, sıkıntılı uygulamaları aşmak için bir yöntem olabilir.

Yeşil Liman Sertifikası, sadece Türkiye'de geçerli. Burada da devlet kurumlarının herhangi bir yaptırım ya da muafiyete tabi değil.

AVRUPA YEŞİL ANLAŞMASI, DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜ DE ETKİLEYECEK

19 Aralık 2019'ta toplanan Avrupa Parlamentosu, 11 ülkenin iklim ve Çevre Bakanlarının katılımıyla "Avrupa Yeşil Anlaşması"ni imzaladı. Anlaşma ilk olarak aralık 2019'da sunuldu. Anlaşma, pandemi sonrası ekonomide arzulan toparlanmanın merkezine iklim değişikliğiyle mücadeleyi koymayı hedefliyor. Bu anlaşmayla birlikte deniz yolu taşımacılığı Avrupa Emisyon Ticareti sisteminde dahil ediliyor ve sektörün daha ekoloji dostu bir yapıya bürünmesi için Ar-Ge çalışmalarının çoğaltılması öneriliyor.

CEY GROUP

YEŞİL ENERJİ İÇİN GES YATIRIMLARINA DEVAM EDİYOR

Cey Group, limanlarında ve lojistik tesislerinde, karbon salınımının dünya üzerindeki kötü etkilerini azaltmanın bilinciyle yatırımlarını sürdürüyor. Yeşil enerji ve yenilenebilir kaynaklarla ilgili çabalarını artıran Cey Group, bu kapsamda bir dizi yatırım gerçekleştirdi. Yeşil Liman (Green Port) projesi ile Ocak 2018 tarihinde Samsunport Limanı'nda kurulan güneş enerjisi santrali 2 MW kurulum kapasitesiyle çalışıyor. Mersin Serbest Bölgesindeki 1,4 MW kurulu kapasiteli güneş enerjisi santrali yatırımına da start verildi. Aynı şekilde Kasım 2019'da Mersin ve Dörtyol tesislerinde güneş enerjisi santrali yatırımı tamamlandı ve devreye alındı. Cey Group, liman ve tesislerde elektrikli ekipmanlar ve araçlar ile LED ışıklandırma sistemlerinin kullanımı sayesinde enerji harcamalarında üçte iki oranında da azalma sağlandı. Cey Group, gerekli lisansları alarak diğer tesislerinde de yenilenebilir enerji yatırımlarına devam etmeyi hedefliyor.



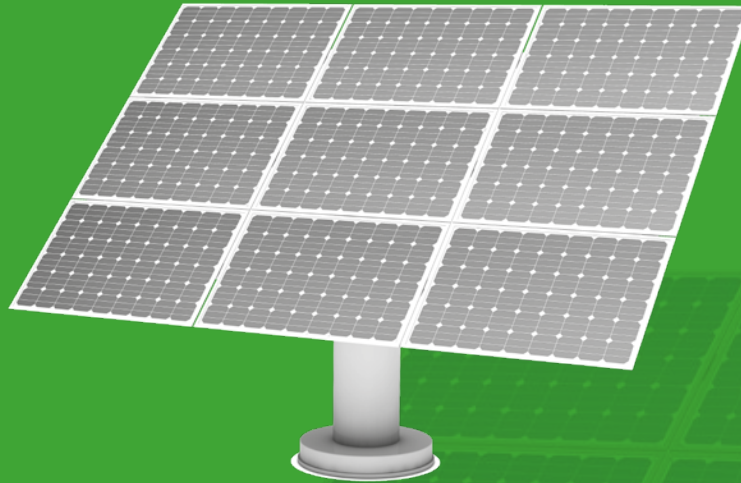
298
bin/kg CO²

SANTRALLERİN EYLÜL AYINDA
ÖNLEDİĞİ CO² SALINIMI
MİKTARI



727
adet ağaç

SANTRALLERİN EYLÜL AYINDA
KURTARDIĞI AĞAÇ SAYISI



478
bin kWh

SANTRALLERİN EYLÜL AYI
ÜRETİM MİKTARI



6.723
adet ağaç

SANTRALLERİN İLK DOKUZ AYDA
KURTARDIĞI AĞAÇ SAYISI



4,4
milyon kWh

SANTRALLERİN YILIN İLK DOKUZ
AYINDA TOPLAM ÜRETİM MİKTARI



2,7
milyon/kg CO²

SANTRALLERİN İLK DOKUZ AYDA
ÖNLEDİĞİ CO² SALINIMI MİKTARI

PNR YAPI GROUP YÖNETİM KURULU BAŞKANI PINAR ŞEN

"YENİLENEBİLİR ENERJİ SANTRALLERİMİZLE ENERJİNİN GELECEĞİNE HAZIRIZ"

PNR Yapı Group Yönetim Kurulu Başkanı Pinar Şen, Türkiye'nin enerji üretimindeki açığına değinerek "Dünyanın geleceğinde güneş, rüzgar gibi doğa dostu yenilenebilir enerjiler söz sahibi olacaktır. Ülkemizin de bu gelecekte yer almasını sağlamak; şirketimizin temel vizyon ve misyonu olmuştur" diyor.

PNR Yapı Group, lüks segmentte inşaat faaliyetlerinin yanında yenilenebilir enerji santralleri alanında da hizmet sunuyor. PNR Yapı Group Yönetim Kurulu Başkanı Pinar Şen; pandemiyle birlikte gayrimenkul sektöründe yaşanan dönüşüm hakkında görüşlerini paylaşırken, Türkiye'nin dış ticaret açığı ve sürdürülebilir enerji kaynakları için güneş ve rüzgar enerji santrallerinin önemine vurgu yaptı.

Öncelikle PNR Yapı'nın evrilmeye noktalarını dinlemek isteriz. Türkiye inşaat sektörünün son yıllardaki büyümesi sizi nasıl geliştirdi, PNR Yapı'nın şu anki konumunu nasıl tanımlıyorsunuz? PNR Yapı Group olarak enerji alanındaki çalışmalarınız nelerdir?

PNR Yapı Grubu olarak, temellerini 1999 senesinde attığımız firmamız, lüks segmentte konut ve ticari binalar inşa etmekte ve bununla birlikte enerji sektöründe de güneş enerjisi santralleri inşasına devam etmektedir. İnşaat departmanımız bünyesinde lokasyon olarak özellikle Bağdat Caddesi ve çevresini tercih ederek, faaliyet yıllarımız boyunca lüks segmentte konut-



lar, villalar ve mix-use projeleri tamamladık. İnşaat sektörünün ülkemizdeki durumunu değerlendirerek, son dönemde enerji sektöründeki yatırımlarımıza yoğunlaşarak, güneş enerjisi santralleri kurulumuna ağırlık verdik. Bu alanda halen ülkemizin birçok şehrinde ve global oyuncu olarak da Chicago'da hizmet vermekteyiz. Şirketimiz bünyesinde; kurumsal ve endüstriyel sistemlerden, şebeke ölçekli enerji santrallerine; PV destekli tarımsal sulama ve sera sistemlerinden, mesken sistemlerine kadar geniş yelpazede enerji çözümleri sunmaktayız. Şirketimiz yenilenebilir enerji sektöründe; EPC (mühendislik, tedarik, inşaat), işletme, bakım, proje geliştirme, enerji finansı ve enerji verimliliği konularında çalışmalar sürdürmektedir. Bu alanda biten, devam eden ve başlayacak olan birçok projemiz bulunmaktadır. Şirketimiz bünyesinde yer alan Ar-Ge departmanımız vasıtasıyla önemli üniversitelerle iş birliği ve koordinasyon yaparak enerji alanında ürünler geliştirmekteyiz.

Anahtar teslim sistem kurulumunda; detaylı mühendislik analiz ve tasarımı, gerekli olan bütün malzemelerin tedarikini, tesisin inşasından başlayarak teslimine ve sistemin devreye alınmasına kadar olan süreçlerin tümünü içeren sistemi kuruyoruz. Bu alanda keşif, projelendirme ve mühendislik, kurulum, tedarik, inşaat; teslim ve devreye alma, kurulum sonrası hizmetler, işletme ve bakım O&M; uzaktan izleme, kontrol ve profesyonel raporlama yaparak, finansman alanında da uygun ödeme koşullarının tespiti ve önerisi sağlanarak, yatırımcıların güneş enerjisi santrallerine elektrik faturası öder gibi sahip olmaları adına finansman sağlıyoruz.

Çözüm alanlarımızda öncelik güneş enerjisi santralleri (GES) uygulaması olarak; ticari, konut, arazi, otopark ve sera uygulamalarının dışında rüzgar enerjisi santralleri (RES), enerji depolama hibrit sistemler, yüksek gerilim uygulamaları, şebeke analizi ve Scada uygulamaları gelmektedir.

Genel olarak 1MW'lik projede ortalama geri dönüş süreleri dört yıl olan güneş enerjisi santrallerden, toplamda ortalama minimum 1.400.000kWh elektrik üretimi gerçekleşmesi beklenmekte, bu üretim ile



de yılda yaklaşık 637 ton CO2'nin doğaya salınımı engellenerek, fotovoltaik panellerle güneşten elektrik üretimi yapan bu tesis ile yılda yaklaşık bin 942 adet ağaç kurtarılmış olmaktadır.

Bilindiği üzere Türkiye'nin en büyük dış ticaret açığı, ne yazık ki dışa bağımlı olduğumuz enerji sarfiyatı ve buna bağlı enerji ödemelerinden kaynaklanmaktadır. Biz de PNR Yapı Grubu olarak, Türkiye'nin enerji açığını görerek bu alanda proje geliştirmeyi ve enerji santralleri kurmayı planlayıp hayata geçirdik. Dünyanın geleceği güneş, rüzgar gibi yeşil, doğa dostu yenilenebilir enerji kaynakları olacaktır. Ülkemizin de bu gelecekte yer almasını sağlamak; şirketimizin temel vizyon ve misyonu olmuştur.

“

Türkiye'nin en büyük dış ticaret açığı, enerji sarfiyatı ve buna bağlı enerji ödemelerinden kaynaklanmaktadır. Ülkemiz coğrafi olarak güneşin veriminin yüksek olduğu konumdadır. Bunu enerjiye çevirmek, ihtiyacımızı doğal kaynaklardan sağlamak, ekonomik ve daha doğa dostu bir enerji üretimi demek. Biz de bu alanda proje geliştirmeyi ve enerji santralleri kurmayı planlayıp, hayata geçirdik.

”





İnşaat sektörünün pandemi sürecinde durma noktasına gelmesi sizin faaliyetlerinizi nasıl etkiledi?

Tahmin edeceğimiz üzere, işin temelinde yatan ancak buzdaiğının görünmeyen kısmı gibi; işin öncesinde yapılması gereken analizler, mühendislik hesaplamalar, proje tasarımı, birbirine entegre çalışabilecek sistem kurulumu, doğru malzemelerin seçilmesi ve sistemle senkronizasyonu gibi birçok önemli iş kaleminin hiçbir detayın atlanmadan tamamlanması gerekiyor. Güneş enerjisi santral kurulumu (EPC); yani engineering (mühendislik), procurement (malzeme tedariki) ve construction (inşaat) süreçleri olarak, bu zaman aralığında projelerimiz için gerekli çalışmalarımızı yaparak tamamlamış olduk. Malzeme seçimlerimizde çitayı hep en yüksekte tutup sadece ülkemiz için değil global ölçekte de yeni olan, tier öne listesinde üst sıralardaki panel firmalarından halfcut Mono perc 400watt panelleri ve bu sistemle beraber uyumlu çalışacak en üst segmentte bulunan diğer malzemelerin de entegrasyonunu sağladık. Yine dünyadaki gelişmeleri birbir takip edip, son teknoloji olan bifacial panellerin kullanımına başladık. Pandemi sürecinin daha kontrollü bir hal aldığı zamanda da inşaat kısmına ve diğer çalışmalarımıza eşzamanlı olarak kaldığımız yerden, hızlı bir şekilde en iyi kalitede işçi-

likle işlerimize devam ettik. Tabii pandemi dönemi henüz bitmedi ancak bir süre daha bu şekilde kısıtlı bir yaşam şekline alışmamız gerekmektedir. Bu dönemi iyi yönetebildiğimiz taktirde gerek sektörel gerekse sosyal ve sağlık bağlamında sonuçların da iyi olacağını düşünüyorum.

PNR olarak ne gibi projeler ve çalışmaların içinde yer alıyorsunuz?

Yurt dışında nerelerde, nasıl çalışmalar gerçekleştiriyorsunuz?

Firmamız proje seçiminde özellikle konumu ve tarzı itibarıyla prestijli yapılar, rezidanslar, villalar, oteller, ticari binalar, turizm tesisleri üretmekte ve proje geliştirmesini yapmaktadır. Doğayla barışık nitelikli yaşam alanları ve iş dünyasına artı değer katacak gayrimenkul projeleri geliştirme vizyonu ile Türkiye'nin kentsel dönüşüm sürecine katkıda bulunan PNR Yapı Group, yüksek kalite standartlarında estetik, fonksiyonel, 'modern yaşamın simgesi' niteliğinde inşaat ve gayrimenkul projeleri geliştirme misyonuyla kuruldu. Öncelikle proje seçiminde konum olarak, lüks ve kalitenin ön planda olduğu, dünyanın en ünlü caddelerinden Bağdat Caddesi'ni tercih ediyoruz. Bununla birlikte yine İstanbul'un en eşsiz noktalarında özel tasarım projeler yapmaya devam ediyoruz. Sürdürülebilir bir büyüme sağlayarak, hedef sektörlerin her birin-

de benzersiz ve dinamik bir kuruluş olmayı amaçlıyoruz. Bu doğrultuda Türkiye'de ve global olarak birçok inşaat ve enerji fuarlarına katılımımız oldu. Bununla beraber iki yıl önce küresel anlamda bir atılım yaparak Amerika'nın Chicago şehrinde kurmuş olduğumuz PNR Empire firmamızla da PNR Group bünyesi altında inşaat, enerji ve havacılık alanlarında faaliyetlerimize yurt dışında da devam ediyoruz.

Pandemi süreci inşaat sektörü gibi enerji sektörünün de önemini ortaya çıkardı. Dünya genelinde enerji üretiminde güneş enerjisi ve rüzgar gücünün kullanımının artması ile doğaya zararlı fosil yakıt tüketimi de git gide azalıyor. Böylece güneş ve rüzgar gibi temiz enerji kaynaklarının küresel elektrik üretimine daha fazla dahil olması etkili oldu. Bu günlerde önemi daha da ön plana çıkan GES sistemlerine karşı gerek kurumlar gerekse de şahıslar her geçen gün daha da büyük ilgi gösteriliyor ve yeşil enerjiye duyarlılık artıyor. Yenilenebilir enerji sektörünün salgına direnç gösterip büyümeye devam etmesi daha temiz ve yaşanılabilir bir dünya isteyen bizler için iyi haber. Pandeminin başlangıç tarihine denk gelen, Mart 2020'de katılımcısı olduğumuz Solar İstanbul Fuarı'ndan sonra bu sene katılacak olduğumuz birçok yurtdışı ve yurtiçi fuarı ertelendi ya da iptal edildi. Bu nedenle özellikle yurt dışı çalışmalarımız

ciddi anlamda etkilendi. Ancak yurt dışındaki çözüm ortaklarımızla proje bazında çalışmalarımızı sürdürüyoruz. COVID-19 etkisi olarak hayatımıza giren online toplantılara devam ediyor ve bu kavramla aslında dünyanın çok büyük olmadığı ve her koşulda istenildiği taktirde çalışılabileceğini görmüş olduk.

Pandeminin sektörü olumsuz etkilemesine rağmen, ortaya konan rakamlar yılın ilk yarısında konut satışlarında yüzde 30'dan fazla satış olduğunu gösteriyor. Bunu nasıl okumak gerekiyor?

2020'nin ilk çeyreğindeki performans bakıldığında gayrimenkul ve enerji sektörünün yeni yıldan beklentisi çok fazlaydı. Hatta ilk beş aya baktığımız zaman, ki bu süre dahilinde pandemi nedeniyle iki ay neredeyse hiç performans olmamasına rağmen önceki yıla oranla sadece yüzde 2'lik bir düşüş oldu. Haziran ayındaki artışla nisan ve mayıs ayındaki sıkıntılı dönem telafi edilince, hatta üzerine de çıkılınca aslında 2020'de sektörün hedeflerini tutturmasının önü açıldı. En önemlisi de kamu bankalarının tarihin en düşük faiz oranlarıyla kullanıma sunduğu kapsamlı konut kredileri haliyle sektöre moral ve dolayısıyla da hareketlilik getirdi. Bu hamle de konut satışlarında yüzde 30'dan fazla satışın önünü açtı. Sektör fiyatlarını genel olarak değerlendirdiğimizde iki üç yıldır gayrimenkul fiyatlarının neredeyse hiç artmadığını unutmamak gerekiyor. Dolayısıyla özellikle yakın yıllarda artan inşaat maliyetlerinin de belli bir plan ve programla makul ölçülerde zamana yayılarak satış fiyatlarının üzerine eklenmesi trendini göreceğiz. Tüm bunların etkisiyle gayrimenkul fiyatları yıl sonunda artışa geçecektir.

Pandemi diğer yandan ev ortamının ne denli önemli olduğunu da ortaya koydu. Bu hem alıcı hem üretici için ne anlama geliyor? Bu durum, tüketici alışkanlıkları için ne ifade ediyor, yeni trendler söz konusu olur mu?

Teknolojik olarak yeşil ve akıllı evlerin ön planda olduğu temiz hava sirkülasyonu, temassız, sensor teknolojisinin kullanımının

da artık günlük yaşantımızın vazgeçilmez bir parçası olacağını da kabul etmek gerekiyor. Yine görüntülü toplantıların hayatımıza girdiği şu günlerde; konut satış ve inşaat yapım süreçleri uzaktan görüntülü sistemle organize edileceğini düşünüyorum.

Pandeminin daha da ön plana çıkardığı alanlardan biri de sürdürülebilirlik oldu. Gelecek vizyonu olarak ortada duran sürdürülebilir şehirler, PNR Yapı için ne ifade ediyor?

PNR uzun zamandır enerji ve sürdürülebilirlik konusunu merkezine almış bir firma. Elbette sürdürülebilirlik tüm dünyanın temel meselesi, küresel ısınma gerçeği ortada. Buzullar eriyor, su seviyeleri düşüyor, bununla birlikte karbon salınım oranları artıyor. Bu sürece en çok zarar verenler ise şüphesiz ki benzinli taşıtlar ve binalar. Bunun önüne geçebilmemiz için karbon salınımı düşük, enerji verimliliği yüksek yapı sistemlerine geçmemiz gerekiyor. Kişi başı su kullanım oranlarını düşürecek sistemler, merkezi ısıtma ve soğutma sistemleri, enerji etkin aydınlatma, doğa dostu yapı malzemeleri, solar paneller, her zaman gündemimizde olan ve misyon edindiğimiz konular.

2020 ve sonrası için beklenti ve öngörüleriniz neler? Yeni yatırım planları söz konusu mu, ajandanızda yeni neler var?

Konut satış dinamiklerine baktığımızda 2020'de, 2019 satış rakamlarının geçileceğine inanıyorum. Bu faiz oranları ve uzaktan satış yöntemi sayesinde 2020 yılı konut satışlarının 2019'dan yüzde 15-20 daha yüksek gerçekleşeceğini düşünüyorum. Biz de firma olarak inşaat sektöründe yatırım yapmaya devam edeceğiz. İnşaat insan var olduğu sürece varlığını devam ettirecektir. Çünkü barınma ihtiyacı tarih boyunca insanın en temel ihtiyacı olmuştur. Sektörün dalgalı bir hali olduğu zaten genelde bilinen bir gerçek ancak bu dalgaları, krizleri iyi yönetmek, farklılıkları fark ederek fırsata dönüştürmek gerekiyor. Birçok büyük firmanın da bu dönemi iyi yöneterek ivme kazandıklarını da görüyoruz ve görmeye devam edeceğiz.



“

Konut satış dinamiklerine baktığımızda 2020'de, 2019 satış rakamlarının geçileceğine inanıyorum. Bu faiz oranları ve uzaktan satış yöntemi sayesinde 2020 yılı konut satışlarının 2019'dan yüzde 15-20 daha yüksek gerçekleşeceğini düşünüyorum. Biz de firma olarak inşaat sektöründe yatırım yapmaya devam edeceğiz.

”

CEYNAK İNSAN KAYNAKLARI MÜDÜRÜ YASEMİN BAYRAMOĞLU

TEŞVİK PROGRAMLARI CANKURTARAN GÖREVİ GÖRÜYOR

Devlet tarafından verilen teşvikler; üretimi sürdürme, yeni Ar-Ge çalışmaları yapma, teknoloji kullanımını destekleme gibi amaçlar içeriyor. Bunların içinden istihdamı korumak amaçlı tasarlanan teşvik uygulamalarının genel ekonomik verilerde etkisi büyük.

Teşvik uygulamaları, COVID-19 pandemisi sürecinden kısmi olarak etkilenen ya da tamamen iş yapamaz hale gelen sektörler için cankurtaran vazifesi görüyor. Devlet tarafından verilen teşvikler; üretimi sürdürme, yeni Ar-Ge çalışmaları yapma, teknoloji kullanımını destekleme gibi amaçlar içeriyor. Bunların içinden istihdamı korumak amaçlı tasarlanan teşvik uygulamalarının genel ekonomik verilerde etkisi büyük. Bu destekleri; kısa çalışma ödeneği, geçici istihdam süreci (nakdi ücret desteği, ücretsiz

izin uygulaması) ve 7252 sayılı teşvik olarak özetlemek mümkün.

KISA ÇALIŞMA UYGULAMASI NEDİR?

Genel bir ekonomik krizin varlığı, sektörel bir kriz yaşanması, bölgesel bir krizin meydana gelmesi, zorlayıcı bir sebebin mevcut olması vb. özel bazı durumların varlığı halinde işyerindeki çalışma süresinin, işyerinin tamamında ya da bir bölümünde geçici olarak en az 1/3 oranında azaltılması ya da süreklilik koşulu aranmaksızın en az dört hafta boyunca faaliyetin kısmen veya tamamen durdurulması sonucu, işyerinde üç ayı aşmamak koşulu ile sigortalılara çalışmadıkları dönem için gelir desteği sağlayan bir uygulamadır.

Bu uygulamada; pandemi sürecinde sosyal ve ekonomik alandaki olumsuzlukların devam etmesi nedeniyle, ülkemiz nezdinde İşverenler üzerindeki etkiyi en aza indirmek adına model ve süre değişikliğine aşağıdaki şekilde gidilmiştir:

7252 sayılı Dijital Mecralar Komisyonu Kurulması ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun 28/07/2020 tarih, 31199 sayılı Resmi Gazete yayımlanmış olup ilgili kanun ile;

- Kısa çalışma ödeneği (KÇÖ) başvuru tarihini ve/veya kısa çalışma ödeneğinin süresini sektörel olarak ayrı ayrı veya bir bütün olarak 31/12/2020 tarihine kadar uzatılması konusunda Cumhurbaşkanı'na yetki verilmiştir. (2930 sayılı Cumhurbaşkanı kararı



ile 04/09/2020 tarih, 2020/59 sayılı sirkü ile 31.10.2020 tarihine kadar uzatılmıştır.)

NAKĐ ÜCRET DESTEĞİ VE ÜCRETSİZ İZİN UYGULAMASI NEDİR?

Pandemi sürecinde; istihdamı korumak ve işverenlerin yanında olmak adına uygulanan işten çıkarma yasağı ile resen ücretsiz izin uygulaması yürürlüğe girmiştir.

17.04.2020 tarih ve 31102 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe konulan 4857 Sayılı İş Kanunu'nun geçici 10'uncu maddesinin birinci ve ikinci fıkrasında yer verilen; 25'inci maddenin birinci fıkrasının (II) numaralı bendinde ve diğer kanunların ilgili hükümlerinde yer alan ahlak ve iyi niyet kurallarına uymayan haller ve benzeri sebepler, belirli süreli iş veya hizmet sözleşmelerinde sürenin sona ermesi, işyerinin herhangi bir sebeple kapanması ve faaliyetinin sona ermesi, ilgili mevzuatına göre yapılan her türlü hizmet alımları ile yapım işlerinde işin sona ermesi dışında yer alan maddeler dahilinde işveren tarafından yapılacak çıkış işlemlerine izin verilmemekte olup, "Bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren üç aylık süreyi geçmemek üzere işveren işçiyi tamamen veya kısmen ücretsiz izne ayırma hakkı verilmiştir.

İşten Çıkarma Yasağı ve Resen Ücretsiz İzin Uygulaması sürelerinin tanımlandığı bu kanun ile Cumhurbaşkanına yetki verilmesi sonucunda, son olarak, 2930 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile İşveren Tarafından İşten Çıkarma Yasağı ile Ücretsiz İzin Uygulaması 17/09/2020 tarihinden itibaren iki ay süre ile 17/11/2020 tarihine kadar uzatılmıştır.

Ücretsiz izin desteği, kısa çalışmadan yararlanamayan, işsizlik ödeneği alamamış, herhangi bir yerden geliri olmayan işsiz veya ücretsiz izindeki birçok kişiyi kapsayacak şekilde düzenlenmiştir.

7252 SAYILI KANUN KAPSAMINDA SAĞLANAN PRİM DESTEĞİ

Pandemi sürecinde işverenlerin hizmetine sunulan, istihdamı ve işvereni korumak amaçlı uygulanan kısa çalışma ödeneği ve nakdi ücretsiz izin desteğinden faydalandığı personelleri için normal çalışma hayatına başlamaları (işyerinde haftalık normal çalışma süresine dönmesi) koşulu ile; 4447 sayılı Kanunun geçici 26'ncı maddesinde yer alan prim



desteğinden yararlanabilmesi için, işverenin destek kapsamında bildireceği sigortalının; aynı kanunun geçici 23 (kısa çalışma ödeneği) ve 24'üncü (ücretsiz izin desteği) maddelerinde yer alan destekten faydalanmış ve normal çalışma hayatına başlamış olması koşulu ile 31.12.2020 tarihini geçmemek üzere ile üç ay faydalanabileceğini belirtmişlerdir.

Kısa çalışma ödeneği alan her bir sigortalı için kısa çalışma ödeneği aldığı aylık ortalama gün sayısı, nakdi ücret desteğinden yararlanan her bir sigortalı için nakdi ücret desteği aldığı aylık ortalama gün sayısı kadar yararlanılabileceği söylenebilir.

Destek kapsamına giren sigortalıların, KÇÖ uygulamasının sona erdiği tarihten (30.09.2020), takip eden üç aylık dönem kapsamında (Ekim-Kasım-Aralık) teşvikten faydalanabileceği; bu sigortalının kısa çalışma ödeneği aldığı aylık ortalama gün sayısınca, 5510 sayılı Kanunun 82'nci maddesi uyarınca belirlenen prime esas kazanç alt sınırı üzerinden (asgari ücret) hesaplanan sigortalı ve işveren hissesi primlerinin tamamı tutarında (yüzde 15 sigortalı + yüzde 22,5 işveren hissesi) her ay bu işverenlerin Sosyal Güvenlik Kurumu'na ödeyecekleri tüm primlerden mahsup edilmek suretiyle işverene prim desteği sağlanacak ve destek tutarı fondan karşılanacaktır.

“

İşçinin kısa çalışma ödeneği alabilmesi için, işsizlik maaşı alabilecek durumda olması yani işçinin son üç yılda en az 600 gün primi bildirilmiş olması ve işçinin son 120 günlük priminin kesintisiz yatırılmış olması gerekmektedir.

”

“EDEBİYATLA TATLI BİR ESİNTİ İÇİNDE SÜZÜLÜYÖRÜM”

Sevilen oyuncu, tiyatro yazarı, senarist ve yönetmen Buğra Gülsoy, ilk romanı Birinci Kıyamet'in ardından serinin devam kitabı İkinci Kıyamet'i de İnkılâp Kitabevi etiketiyle okurlarla buluşturdu. Gülsoy, yeni ve ses getiren dizisi 'Uyanış: Büyük Selçuklu' ile de bambaşka bir karakterde izleyici karşısına çıkıyor. Buğra Gülsoy'la yazım serüveninden yeni dizisine, aile hayatından pandemi dönemini nasıl geçirdiğine uzanan keyifli bir söyleşi gerçekleştirdik.



RÖPORTAJ: GÜLŞEN İŞERİ

Buğra Gülsoy, aile hayatı, oyunculuğu ve yazarlığıyla son dönemin çok konuşulan isimlerinden biri. Tiyatroyla başlayan serüvenine, kısa film yönetmenliğiyle devam eden başarılı oyuncu, Derviş Zaim'in 'Gölgeler ve Suretler' isimli filminde Ahmet karakterini, Kanal D'de yayınlanan 'Fatmagül'ün Suçu Ne?' dizisinde ise Vural karakterini canlandırdı. Bu dizi ile hayran kitlesini artıran başarılı aktör kariyerine Kıvanç Tatlıtuğ ile başrolleri paylaştığı 'Kuzey Güney' isimli diziyi devam etti. 2015'te 'Aşk Yeniden' adlı dizide Özge Özpirinçci ile başrolde yer aldı. 2016'da ise Gupse Özay ve Eda Ece ile birlikte komedi filmi 'Görümce'de rol aldı.

2017 yılında 'Mahalle' adlı filmi de yazıp yöneten ve oynayan Buğra Gülsoy, geçen yıl yazdığı 'Birinci Kıyamet' ve geçtiğimiz günlerde yayınlanan serinin ikinci ve son kitabı 'İkinci Kıyamet' romanıyla yazarlıkta da iddiasını ortaya koydu. Şimdilerde ise TRT'de 'Uyanış: Büyük Selçuklu' dizisiyle izleyicilerin karşısına farklı bir karakterde çıkıyor.

Başarılı oyuncu Buğra Gülsoy'la yazarlığını, edebiyata bakışını, aile hayatını ve yeni dizisini konuştuk.

'Uyanış: Büyük Selçuklu' dizisiyle yeniden izleyici karşısındasınız. Son dönemde sizi hep komedi dizilerinde gördük. Burada ise bambaşka bir karakter olarak karşımıza çıkıyorsunuz. Söyleşimize yeni dizinizin serüveninden başlamak isteriz.

30 günlük yoğun at binme, kılıç-ok eğitimi ve aksiyon sahneleri hazırlığı ardından, 60 gün süren ilk bölüm çekimleri hem hayatımda kamera önünde daha önce yer almadığım taze bir dünyanın kapılarını aralamış oldu, hem de oyunculuk anlamında sınırlarımı zorlamış oldum. 11. yüzyıl ve özellikle o dönemin Orta Doğu ve Asya tarihi hep merak edip okuduğum bir zaman aralığıydı. Bu aralığın içinde, bilhassa Büyük Selçuklu İmparatorluğu'nu en geniş sınırlarına ulaştırın ve çağına en parlak dönemini yaşatan Sultan Melikşah'a hayat veriyor olmak gurur verici bir deneyim benim için.

Bu arada tiyatro sahnesinde de sert oyunlarla karşımızdaydınız. Pragma oyununuz özellikle akıllara geliyor.

Pragma'nın yeri benim için hep ayrı olacak. Çünkü yazdığım ilk tiyatro oyunum. Suç ve suçlu psikolojisini anlamaya yönelik bir deneydi. İnsanların koşulsuz şartsız inandıkları doğrularının onları nasıl hastalıklı bir noktaya sürüklediğini şiddetin en uç örnekleriyle anlatmak gerekiyordu önce: Seri katillerle.

"YAZARKEN KELİMELER HİÇ BİTMESİN İSTEDİM"

Yakın zamanda sadece tiyatro ve sinemada değil edebiyatta da başarılı yazar olduğunuzu kanıtladınız. 2019 yılında çıkan Birinci Kıyamet'ten sonra serinin devamı olan İkinci Kıyamet raflardaki yerini aldı. Roman fikri nasıl gelişti?

Teşekkür ederim, fakat iyi bir edebiyatçı olarak anılmak için yolun henüz çok başında olduğumu düşünüyorum. Şu an edebiyatla tatlı bir esinti içinde süzülüyorum diyelim, büyük de keyif alıyorum bundan. Bence iyi bir edebiyatçı olabilmek demek; bundan yıllar sonra geride bıraktığın eserlerinin tümünün bir "şey" söylemesi demektir. Kendisini geleceğe taşıyan, insana hem ışık hem de ayna tutan kıymetli bir sözün olmalı ardında bırakacağın. Umarım bir gün başarırım.

Birinci Kıyamet ve İkinci Kıyamet'e gelirse; ilk Türk boksörünün kim olduğu merakı içinde yıllar önce yapmış olduğum araştırma beni Sabri Mahir'le karşılaştırdı. Yaşadığı akıl almaz hikayesini okumamla, zihnimin içi sayısız an ve fotoğrafla doldu taşı. Kağıda dökmekten başka şansım kalmamıştı o vakit. Üstelik Sabri'nin acımasız yolculuğu dünya tarihinde yeni bir çağa açılan, tabiri caizse tüm kartların yeniden dağıtıldığı dünya savaşlarının o karanlık döneminin içinden geçiyordu. Anlatmak istediğim karanlık dünya düzeni kurucularını da Sabri'nin gerçek hikayesi paralelinde anlatma fırsatım doğmuştu. Sonrası ise kendiliğinden aktı satırlara...



“

Tiyatro, sinema veya dizilerde canlandırdığım karakterlerin hepsinin içinde bir parça ben var. Ama onların hepsi kurmaca karakterler. Kendimi tamamıyla kendim gibi hissettiğim tek yer kağıda döktüğüm kelimelerimde saklı. Kitaplarımın içinde görünenden daha çok gizli kalmış ben var.

”





Aslında Sabri Mahir'inki Türkiye'de pek bilinmeyen ama dünyayı etkileyen bir yaşam öyküsü... Bu hayatı kaleme almanın zorlukları nelerdi?

Yukarıda da bahsettiğim gibi; hikayesini her okumamla onunla birlikte aynı yolculuğun içinde buldum kendimi. Sabri'nin umutları kendi umudum, acıları ise ilklere kadar işleyen üzüntülerdi. Yaşadığı her saniye canlanmıştı gözlerimin önünde. Kaleme almak zor olmadı, çünkü yazarken hissettiğim tek şey büyük keyif aldığım oldu. Kelimeler hiç bitsin istemedim. Asıl zor olan; romanın dünyasını terk etmeyi benim için.

Okuru bir boksörle tanıştırdığınız roman aracılığıyla, aynı zamanda insanlığın köklerine doğru da bir yolculuğa çıkmış oldunuz. Dersaadet'te başlayan bir hikayenin tüm dünyaya sıçraması, ki yaşananlar 1900'lerin ortalarına denk geliyor. Bir yanıyla da tarihi bir eser ortaya çıkardınız...

1900'lerle ilgili sayısız fotoğraf inceledim diyebilirim. O dönemin ruhunu satırlara yansıtabilmek için her bir detayı aklıma kazıdım. Her bir nesneyi, kaldırım taşı bile tasvir ederken, okuyucuya o dönemin içinde yaşıyormuş izlenimi vermem şarttı. İlk

kitabın geri dönüşlerinde bunu başardığım için çok mutluyum. Hemen hemen tüm okuyucularımın ortak beğenisi, kendilerini o dönemin içinde buldukları oldu. Şimdi ümidim; aynı duyguyu serinin devamı ve sonu olan İkinci Kıyamet'te de yakalamak.

Edebiyat yolculuğunuz nasıl devam edecek? Yakın zamanda yeni bir roman gelecek mi?

Yeni, taze bir hikaye üzerinden çalışıyorum.

Ne zaman biter dersiniz, şu an demleniyor. Bitiş vaktini sadece o biliyor. Yazarlık artık hayatımın bir parçası, benim bir parçam. Edebiyat yolculuğum devam edecek, evet.

"AİLEM BENİM KORUNAKLI KALEM"

Pek çok sanat dalıyla yakından ilgilenen biri olarak, kendinizi nerede tam olarak kendiniz gibi hissediyorsunuz?

Tiyatro, sinema veya dizilerde canlandırdığım karakterlerin hepsinin içinde bir parça ben var. Ama onların hepsi kurmaca karakterler. Kendimi tamamiyle kendim gibi hissettiğim tek yer kağıda döktüğüm kelimelerimde saklı. Kitaplarımın içinde görünenden daha çok gizli kalmış ben var.

Muhteşem Yüzyıl'la başlayan ve sonrasında artarak devam eden bir dönem dizisi furyası var. Dönem dizileri ya da dönem filmlerine nasıl bakıyorsunuz?

Tarihi yapımlar aslında o zaman dilimine ne kadar vakıf olduğunuzla ya da o zamana hangi pencereden baktığınızla doğrudan alakalı. Filmler veya diziler kendilerini seyirciye izlenebilir kılmak adına tarihin akışında bazı küçük değişiklikler ve kurmacalar yap-

“

İkinci Kıyamet'te yazdığım bir söz var; "İnsanın nefesi ciğerine yetene dek vermesi gereken en büyük sınavı belirsizliklerle mücadeleymiş". Sanırım pandemi dönemi ve evlerde karantinalara alındığımız o süreçte zihinlerde oluşan kaygının tek unsuru bu oldu: Belirsizlik.

”

mak zorunda, bu da çok normal bir dürtü. İnsanlar geçmişi bütün detaylarıyla ve daha yalın haliyle öğrenmek istiyorlarsa, bunu hakkıyla kitaplarda bulacaklardır. Ama tek bir kaynakla değil, birçok metne başvurarak.

Uğraştığınız alanların her biri yoğun emek istiyor; kitap, senaryo, dizi... Bu yoğunluğu nasıl kaldırıyorsunuz?

Hepsi aslında aynı bütünün parçaları. Çünkü tümünün de ortak zemini "hikaye" üzerine kurulu olması. Sanırım kitap yazarken, hiç ilgisi olmayan başka bir meslek yapıyor olsaydım, ikisini birlikte idare etmekte zorlanırdım. Şimdi icra ettiğim tüm işler aslında birbirlerini çoğaltıyorlar.

Bu yoğunlukta ailenize vakit ayırabiliyor musunuz? Öğlunuz Cem'le zaman geçirebiliyor musunuz? Nasıl geçiyor aile hayatınız?

Aile benim korunaklı kalem. Özelim. Nefesimi özgürce alabildiğim tek yer. Dolayısıyla öğluma ve aileme vakit ayırmak gibi bir kaygım hiç yok, çünkü yaptığım her şeyin içinde onlar da var. Bazen fiziksel olarak, bazen de zihinsel ve ruhsal olarak.

Pandemi sürecini de sormadan geçmeyelim, nasıl geçirdiniz günlerinizi?

İkinci Kıyamet'te yazdığım bir söz var; "İnsanın nefesi ciğerine yetene dek vermesi gereken en büyük sınavı belirsizliklerle mücadeleymiş". Sanırım pandemi dönemi ve evlerde karantinalara alındığımız o süreçte zihinlerde oluşan kaygının tek unsuru bu oldu: Belirsizlik. Nereye varılacağını tahmin edemediğim bir yolun içinde, kaygılarımdan beni kurtaran yine öğlum ve eşim oldu. Özellikle üç ay boyunca çalışmadan evde olmam, öğlumun beni tanımmasını hızlandırdı. Daha çok paylaştık, daha çok birlikte olduk.

Birinci ve İkinci Kıyamet raflarda... Sabri Mahir'in hikayesi gerçekten inanılmaz. Biraz yazmak üzerine konuşalım dilerseviz. İlhamınızı nereden alıyorsunuz? Nasıl yazıyorsunuz? Okurlara ya da yazar adaylarına tavsiyeleriniz var mı?

İlham benim için zihnimde parlayan bir an oluyor çoğu zaman. Bazı yüzler canlanıyor, bazı olaylar, ama hemen çıkarmıyorum

"VALHALA, YÜREĞİMİZİN İÇİNDE KİLİTLİ BİR KAPI"

Okur Birinci Kıyamet'te ve İkinci Kıyamet'te ilginç olayların izini sürececek. Burada olay örgülerinin yanı sıra okurun anlatımınızla o serüvenin içine girmesini sağlıyorsunuz... Örneğin Valhala... "

...sırtımdaki dinmek bilmeyen acının yarattığı öfke ve nefretle her uykuya daldığımda, beni tüm yüklerimden arındırıp iyileşmemi sağlayan bir aralık değildi sadece, "Af evi" derdi annem buraya..."

Çok etkileyici bir anlatım, Valhala nedir sizin için?

Valhala bir ütopya. Gerçek olamayacak kadar imkansız, gerçek olmasını isteyecek kadar vazgeçilmez. İnsanın insanı, ama daha çok da kendisini affettiği bir diyarın adı... Bir cennet tasviri değil, cehennemi hak edenlerin de bulunduğu yer. Bir yüzleşme, daha çok kabulleniş. Herkesi kucaklayan, herkesin birbirini kucakladığı sıcak bir yuva hayali Valhala. Bir gün... İnsanoğlu kainattaki yerini bulduğunda, yıldızlardaki konumunu anladığında varacağımız yerin adı Valhala. Varacağımız yer bir yol değil, yüreğimizin içinde henüz açılmayan kilitle bir kapı.

onları beynimin içinden, hemen elime almıyorum kalemim, nadasa bırakır gibi, demleniyor, çıkacağı zamanı kendi belirliyor. Yazar adaylarına tek tavsiyem, bol bol okumaları ve iç seslerine kulak vermeleri.

Oyunculğun edebiyata katkısı nedir sizce?

Hikayelerimdeki tüm karakterlerimi oynatabiliyorum kafamın içinde. Tüm duygusunu, yaşantısını, defolarını rahatça görebiliyorum. Dolayısıyla yazarken aslında oynamış oluyorum. Bu da bana hem kolaylık hem de büyük bir haz sağlıyor yazarken.

Türkiye ve dünya edebiyatından kimleri okuyorsunuz? Geçmişten bugüne, etkilendiğiniz yazarları da merak etmekteyim?

Sartre'in "Duvar" kitabı özellikle beni çok etkilemiştir. George Orwell'in kitapları. Ursula K. Le Guin kitapları. Türk edebiyatçılarımızdan; Sabahattin Ali, Yaşar Kemal, Oğuz Atay, Zülfü Livaneli...

Son sözü size bırakmak isteriz...

İkinci Kıyamet'ten Sabri'nin bir sözüyle sonlandırayım: "Kendimizi nereye sürüklüyorsak o'yzuz sadece..."



“

Türkiye'nin ilk boksörü Sabri Mahir'in umutları kendi umudum, acıları ise iliklerime kadar işleyen üzüntülerdi. Yaşadığı her saniye canlanmıştı gözlerimin önünde. Kaleme almak zor olmadı, çünkü yazarken hissettiğim tek şey; büyük keyif aldığım oldu. Kelimeler hiç bitsin istemedim. Asıl zor olan; romanın dünyasını terk etmekte benim için.

”

İNSANLIĞIN ORTAK MİRASININ İZİNDE UNESCO KÜRESEL JEOPARK AĞI

UNESCO Küresel Jeopark Ağı, 44 ülkeden 161 bölgeyle dünyamızın jeolojik, coğrafi, kültürel, mimari ve etnik zenginliklerinin nesilden nesile aktarılmasını sağlıyor.

Jeoparklar, yeryüzünün oluşum hikayesini, insanlığın ortak mirasını en iyi anlatan yerlerdir. Kültürlerin ve etnik mirasın kaybolmadan yeni nesillere aktarılması, yerel unsurların korunması ve desteklenmesi, mimari kalıntıların ortaya çıkarılması, milyonlarca yıl içerisinde oluşmuş yeryüzü şekillerinden dünyamızın oluşum hikayesini dinlemek için Jeoparklar kilit önem taşıyor. UNESCO, 2001 yılında kurulan Avrupa Jeopark Ağı (EGN) ve 2004'te kurulan Küresel Jeopark Ağı (GGN) ile dünyanın ortak mirasına sahip çıkıyor.

TÜRKİYE'NİN İLK VE TEK JEOPARKI MANİSA'DA

Jeopark Ağı'nda Türkiye'den de bir yer bulunuyor. Manisa'da bulunan Kula Salihli Jeoparkı, ilk olarak 2013'te Avrupa Jeopark Ağına kabul edildi. 2015 yılında yapılan değerlendirme sonucunda ise UNESCO Küresel Jeopark Ağı'na dahil oldu. Kula Salihli Jeoparkı, Türkiye'nin en genç volkanik sahalarından birine ev sahipliği yapmasıyla, önemli bir jeoturizm destinasyonu sayılıyor. Bölge prehistorik çağa sabitlenen volkanik püskürmelerle yeryüzünün 200 milyon yıl öncesine tanıklık ediyor.

KÜRESEL JEOPARK AĞI'NA KATILMANIN ŞARTLARI

Bir yerin Küresel Jeopark Ağı'na katılıp koruma altına alınması için UNESCO tarafından belirlenmiş beş temel nitelik vardır. Bunlar:

- Jeoloji ve peyzaj
- Yönetim yapısı
- Yorum ve çevre eğitimi
- Jeoturizm
- Sürdürülebilir bölgesel ekonomik kalkınma olarak belirtilmiştir.

UNESCO Avrupa Jeopark Ağı ve Küresel Jeopark Ağı, temelde aynı hedef için ve benzer prosedürlerle çalışıyor. Ağın temel amacı; jeoparkların küresel ölçekte tanınması, SIT alanı kapsamında değerlendirilip koruma altına alınması ve ağ olmanın gereği olarak diğer jeoparklarla iş birliği içerisinde olabilmesi olarak açıklanıyor.

Doğal güzellikler ya da kültürel zenginlikler bir yerin jeopark alanı ilan edilmesi için yeterli sayılmıyor. Jeolojik mirasın varlığı bu noktada en önemli kriter olarak değerlendiriliyor. 4,7 milyar yaşındaki dünyanın dönüşümü ve gelişimini izlemek için de çok iyi kanıtlar sunan jeoparklar, insanlığın hikayesinin yazılmasında ihtiyaç duyulan değerli verileri bünyesinde taşıyor. Ayrıca turizm, festival, alışveriş gibi ekonomik aktivitelerle jeopark alanında yaşayan yerel halka destek verilmesi, böylelikle korunmak istenen etnik zenginliğin de garanti altına alınması sağlanıyor.

UNESCO Küresel Jeopark Ağı listesine Haziran 2020'de 15 yeni bölge eklendi. Böylelikle sayı 44 ülkeden 161 üyeye ulaştı. Sırbistan, Nikaragua ve Rusya, yeni alımlarla birlikte ilk jeoparklarına kavuşan ülkeler oldu.

JEOPARK AĞINA 15 YENİ ÜYE KATILDI

UNESCO Küresel Jeopark Ağı listesine Haziran 2020'de 15 yeni bölge eklendi. Böylelikle sayı 44 ülkeden 161 üyeye ulaştı. Sırbistan, Nikaragua ve Rusya, yeni alımlarla birlikte ilk jeoparklarına kavuşan ülkeler oldu. Ağın beş yeni üyesini sınırlarında bulunduran Çin, Finlandiya, Nikaragua, İspanya ve Vietnam insanlığın ortak mirasının izini sürmek isteyenleri bekliyor.



XIANGXI / ÇİN

UNESCO Küresel Jeopark Ağı'nın temel amacı; jeoparkların küresel ölçekte tanınması, SİT alanı kapsamında değerlendirilip koruma altına alınması ve ağ olmanın gereği olarak diğer jeoparklarla iş birliği içerisinde olunabilmesi olarak açıklanıyor.

XIANGXI / ÇİN

Çin, jeopark sayısı olarak dünyada lider konumda. Asya kıtasında 8 ülkede toplam 60 jeopark bulunuyor ve bunların 41 tanesi Çin'de. Bu jeoparkların en yenilerinden biri olan Xiangxi, Zhangye ile birlikte UNESCO'nun jeopark listesine Haziran 2020 yılında katılan iki jeoparktan biri.

Toplamda 2710 kilometrekarelik bir alanda bulunan jeopark, çok zengin bir etnik ve kültürel mirasa ev sahipliği yapıyor. Paleolitik çağlardan günümüze insanlık tarihinin değerli kalımlarını görme imkanı sunan Xiangxi Jeoparkı, sadece kültürel ve tarihi önemiyle değil, doğal güzellikleriyle

de öne çıkıyor. Bölgede hepsi birbirinden farklı 82 tür kaya tipi bulunuyor. Zaten tortul kayalar, jeoparkın ana peyzasında imzası olan ve bölgeye etkileyici görünüsünü veren yer şekli. Dehang Büyük Kanyonu, Kızıl Taş Ormanı ve birbirinden etkileyici şelaleler de Xiangxi Jeoparkı'nın ziyaretçi çeken noktaları arasında.

Bölgenin toplam popülasyonu 296 bin iken bunun yüzde 80'ini Tuija ve Miao yerel halkları oluşturuyor.

LAUHANVUORI-HÄMEENKANGAS

FİNLANDİYA

Bakir doğasıyla büyüleyen Finlandiya, dünyanın oluşumuna dair verileri günümüze aktaran oldukça önemli jeoparklara ev sahipliği yapıyor. Bunlardan biri Lauhanvuori-Hämeen kangas Jeoparkı. 10 belediyenin birleşiminden oluşan bölge, Finlandya'nın en önemli doğa turizmi lokasyonlarından biri. Geçmiş antik döneme dek uzanan dağ dizisinin zaman içinde geçirdiği dönüşüm, bugün bölgenin aldığı etkileyici doğa manzarasını oluşturmuş. Bölgedeki en eski kayanın tarihi iki milyon yıl öncesine uzanıyor. En genç kaya ise 600 milyon yaşında. Dünyamızın oluşumunun ayak izlerini sürmek için ideal noktalardan biri olan jeopark, ziyaretçilerine buzul çağından hikayeler de fısıldıyor. Bölgede çok sayıda buzul parçasını, bozulmamış haliyle görebilmek mümkün. Buz çağının ardından uzun süre tamamen sular altında kalan bölgede bugün de sulak alanlar varlığını koruyor. Lauhanvuori-Hämeen kangas Jeoparkı, jeoloji çalışmaları için de bilim insanlarına zengin olanaklar sunuyor.



LAUHANVUORI-HÄMEENKANGAS / FİNLANDİYA

RIO COCO / NİKARAGUA

Burası Latin Amerika'nın yedinci, Orta Amerika'nın ise ilk jeoparkı olma özelliğini taşıyor. Nikaragua'nın doğal güzellikleri ve jeolojik mirasıyla öne çıkan Rio Coco bölgesi, uzun yıllardır özellikle doğa turizmi ve doğa sporları için tercih edilen bir bölge. Rafting, yüzme, kayak gibi dört mevsim sporlarının uğrak yeri olan bölge UNESCO tarafından Küresel Jeopark Ağı listesine alınmasıyla popülerliğini artırdı. İnişli çıkışlı tepelerle küçük vadilerden oluşan bölge, sunduğu panoramik manzarayla da etkileyici. Tabii Rio Coco'yu jeopark listesine katan özellikler doğal güzellikleri ya da peyzajından ibaret değil, bölgede antik dönemden kalma mağara sanatından örnekler ve 18. yüzyıldan kalma altın madeni kalıntılarını görmek mümkün. Rio Coco Jeoparkı'nın dikkat çekici bir diğer güzelliği ise ağaçlarda gizli. Dünyanın en yaşlı ağaçlarından üçü burada bulunuyor. Maya halkı tarafından kutsal sayılan ağaçlardan biri de 500 yaşındaki Golden Ceiba (pamuk ağacı).

GRANADA / İSPANYA

Granada Jeoparkı, Avrupa'daki az sayıda doğal çöl bölgesinden biri. Jeoparkın jeolojik görünümünün, 10 milyon yıl önce deniz aşındırmalarıyla oluştuğu söyleniyor.

Yapı olarak yarı çöl olarak geçen Granada nehir kanyonlarına, kayalıklara, erozyonla şekillenmiş çıkıntılı arazilere ve daha pek çok egzotik panoramalar sunan jeo-



RIO COCO / NİKARAGUA

lojik şekillere sahip. Bölge kültürel miras olarak da Orta Çağ'dan kalma yapılara ve SIT alanlarına ev sahipliği yapıyor. Özellikle gizemli şarap mahzenleri ve mağaralar, bölgenin en çok ilgi çeken yerleri arasında. Orta Çağ döneminden kalma mağaraların bir kısmı otele dönüştürülmüş durumda. Böylelikle ziyaretçiler bu mağara otellerde kalarak, dünyanın geçirdiği değişimi en yakından deneyimleyerek anlama şansına sahip oluyor. Roma döneminden kalma termal sular da bölgeyi sağlık ve terapi arayanlar için bir cazibe merkezine dönüştürüyor. Granada Jeoparkı'ndaki diğer özel bölgeler ise Guadix, Castril de la Pena ve Baza Sit Alanları. Guadix'te yer alan Roma döneminden kalma tiyatro ve katedral, Baza'daki Arap hamamı ile Castril de la Pena'daki Orta Çağ kalesi, jeoparkın en değerli noktaları arasında yer alıyor.

DAK NONG / VIETNAM

4,760 kilometrekarelik bir alana sahip olan Dak Nonk Jeoparkı, beş bölge ve bir kasabadan oluşuyor. Bölgede yaşamın tam 140 milyon yıl önce başladığı tespit edilmiş. 10 bin yıl öncesine kadar aktif olan volkanlar, Jeoparkın yeryüzü şekillenmesinde önemli role sahip. Tüm bu özel jeolojik yapılanmanın yanında Dak Nong'u eşsiz kılan temel özellik; bölgenin sahip olduğu etnik zenginlikten ileri geliyor. İlk olarak Dak Nong'un sakinleri M'Nong, Ma ve Ede adlarında üç yerli kabileydi. 1970'lere gelindiğinde bölgeye olan göç, etnik çeşitliliği de artırdı. Günümüzde 40 civarında etnik grup, burada yaşıyor.

Dak Nong'da görülebilecek en özel antik nesne ise bir müzik aleti. üç bin yıl önce, prehistorik döneme ait olan, bazalttan yapılmış alet, dünyanın ilk litofonu sayılıyor.



GRANADA / İSPANYA



DAK NONG / VIETNAM

ŞEHİR İÇİ ULAŞIMDA EKOLOJİK DÖNÜŞÜM

E-SCOOTER

Alternatif ulaşım aracı e-scooter, kısa sürede başta gençler olmak üzere dünya üzerinde pek çok insanın vazgeçilmezi haline geldi. Ancak büyük kolaylık sağlıyor olsa da güvenlik noktasındaki eksiklikleri nedeniyle bazı devlet yönetimleri tarafından tehlikeli görülen e-scooter için yasal düzenlemeler yapılmaya başlandı. Şehir içi ulaşımına yeni bir soluk getiren e-scooter'lar, 20'den fazla ülke ve 100'ün üzerinde şehirde kullanılıyor. Türkiye de bu ülkelerden biri.

Son yıllarda adını en sık duyduğumuz ulaşım araçlarından olan elektrikli scooter (e-scooter) ile mikromobilité kavramı hayatımızdaki yerini gitgide genişletmeye başladı. Şehir içi ulaşımında daha ekolojik bir yapılanma sağlayan elektrikli araçların en popülerleri e-scooter'lar, gerek kısa mesafede ve trafikte sağladığı kolaylık gerekse taşınabilme rahatlığıyla tüketiciyi kendine çekmeyi başarıyor. Şehir içi ulaşımına yeni bir soluk getiren e-scooter'lar, 20'den fazla ülke ve 100'ün üzerinde şehirde kullanılıyor. Türkiye de bu ülkelerden biri.

Alternatif ulaşım aracı e-scooter, kısa sürede başta gençler olmak üzere dünyadaki pek çok insanın vazgeçilmezi olsa da güvenlik noktasındaki eksiklikleri ve ölümle sonuçlanan kazalar nedeniyle

bazı devlet yönetimleri tarafından tehlikeli görülmeye başladı. Belli ülkeler bu konuda oldukça hassas olduklarını aldıkları kararlarla gösterirken, İngiltere ise salgın döneminde başlattığı "ulaşımında yeşil dönüşüm" projesi kapsamında daha önce kullanımı yasak olan e-scooter'ları belli kurallar çerçevesinde yasal hale getirdi. Türkiye ise geçtiğimiz günlerde düzenlenen Mikro Hareketlilik Odak Grup Toplantısı'nda "Paylaşım E-Scooter İşletmeciliği Yönetmeliği"ne ilişkin yeni düzenlemeler yaptı.

Özellikle COVID-19 salgınının en ciddi olduğu dönem ve sonrasında, sosyal mesafeli ulaşım noktasında önemli bir açığı kapatan e-scooter'lara gelen yeni düzenlemelerin, mikromobilité araçların geleceğini nasıl etkileyeceğini ise zaman gösterecek.



E-SCOOTER GİRİŞİMLERİNE DEV YATIRIMLAR

İlk olarak bisikletle başlayan ulaşımda mikro hareketlilik kavramı, e-scooter ile büyük bir ivme yakaladı. Kısa mesafeli ulaşımda büyük kolaylık sağlayan e-scooter'ların kullanıcı sayıları da gün geçtikçe artıyor. Yurt dışındaki e-scooter devleri olan Bird ve Lime'in sektöre 2017 yılında girişi ile e-scooter pazarında başlayan hareketlilik bir anda tüm dünyaya yayıldı. Amerika'nın popüler e-scooter girişimi Lime'in şu an uygulamadaki kayıtlı kullanıcı sayısı 10 milyonun üzerindeyken sektörün yerli girişimi olan Martı ise 3 milyona yakın kullanıcı sayısı ile Türkiye'de lider konumda.

Türkiye'den Güney Kore'ye, Yeni Zelanda'dan Şili'ye kadar 20'den fazla ülkede kullanılan paylaşımlı e-scooter'lara karşı sürekli artış gösteren bu ilgi girişimcilerin de gözünden kaçmıyor. Hızla büyüme gösteren e-scooter pazarına sürekli olarak yeni start-up'lar dahil oluyor ve ciddi yatırımlar yapılıyor. Artan ilgiyi gören girişimciler de yatırımlarını bu alana doğrulttu.

Bugüne kadar, Avrupa ve Asya'da faaliyetlerini sürdüren e-scooter girişimi Wind Mobility, 2019 yılında 50 milyon dolar, Singapur merkezli Beam 26 milyon dolar, Berlin merkezli Tier Mobility 40 milyon dolar yatırım aldı. Son olarak Türkiye'deki ilk yerli e-scooter girişimi olan Martı ise 25 milyon dolar yatırım alarak yurt dışına açılma hedeflerini gerçekleştirme yolunda ilerliyor. Elektrikli scooter üzerine yapılan araştırmalara göre 2024 yılına kadar 4,6 milyon paylaşımlı e-scooter'ın dünya çapında faaliyete geçeceği söyleniyor.

Amerika'nın popüler e-scooter girişimi Lime'in şu an uygulamadaki kayıtlı kullanıcı sayısı 10 milyonun üzerindeyken, sektörün yerli girişimi olan Martı ise 3 milyona yakın kullanıcı sayısı ile Türkiye'de lider konumda.

Elektrikli scooter üzerine yapılan araştırmalara göre 2024 yılına kadar 4,6 milyon paylaşımlı e-scooter'ın dünya çapında faaliyete geçeceği söyleniyor.

3
MİLYON
MART'İNİN
KULLANICISI SAYISI

35
BİN
TÜRKİYE'DEKİ PAYLAşIMLI
E-SCOOTER SAYISI

ULAşIMIN YENİ TRENDİNE YASAL DÜZENLEME GÖLGESİ

E-scooter, günümüz hayatının hızlı akışına ayak uydurduğu gibi çevreci ve sürdürülebilir yapısıyla da kullanıcılarını tatmin ediyor. Pratikliği, trafikte sağladığı rahatlık ve mobil uygulama sayesinde her an her yerde araç bulma kolaylığı sağlaması ise paylaşımlı e-scooter'a karşı son yıllarda artan ilginin en önemli sebepleri olarak gösterilebilir. Ancak tüm olumlu yanlarına rağmen e-scooter noktasında da yaşanan bazı sıkıntılar var. Őehirlerdeki yolların bisikletlerde olduğu gibi e-scooter kullanımına da uygun olmaması ve e-scooter'ın güvenlik açısından eksikler barındırması, yöneticilerin araçları yakın markaja almasına sebebiyet verdi.

Dünyada şu an için e-scooter'lara yasal herhangi bir düzenleme getirilmedi fakat araçları kiralayan firmalar tarafından belirlenmiş belli başlı kurallar mevcut. E-scooter kullanımında hız ve yaş sınırı en hassas konulardan biri. Hız sınırı, ülkeler arasında 20

ile 18 kilometre arasında farklılık gösteriyor. Yine aynı şekilde yaş sınırında da bazı ülkeler 11 yaş üzerini kabul ederken, bazı ülkelerde bu, 14 yaş ve üzeri olarak değişiyor. Ülkemizde ise e-scooter hız sınırı saatte 18 kilometre, yaş sınırı ise 11 yaş ve üzeri olarak belirlenmiş durumda. Yurt dışındaki



e-scooter'ların lkemizdekilerden en ayırt edici özelliği ise plakalarının olması. Her e-scooter'ın kendine özel plakasının olması trafik kurallarını ihlal etme durumunda cezai işlem uygulanmasını kolaylaştırdığı için caydırıcı bir özellik olarak görülüyor.

Türkiye'de de son günlerde herkes paylaşımlı e-scooter'lar için kararlaştıracak mevzuatı bekliyordu. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, mikro hareketlilik sistemlerine bir standart getirmek amacıyla düzenlediği "Mikro Hareketlilik Ortak Akıl Toplantısı"nda, paylaşımlı e-scooter araçlarına hız ve yaş konusu başta olmak üzere belli yasal düzenlemeler getirildi.

COVID-19 SALGININA MİKROMOBİLİTE DAMGASI

Tüm dünyada uzun bir karantina dönemi oluşmasına sebebiyet veren COVID-19 salgını ve sonrasında insanların kontrollü ve temkinli bir şekilde normalleşmeye başladığı dönemde paylaşımlı e-scooter kahraman oldu. E-scooter'lar, birkaç senedir hayatımızda olmasına rağmen, salgın döneminde sosyal mesafeli ulaşım noktasında büyük bir açığı kapattı. Kısa ya da uzun mesafe fark etmeksizin, sosyal mesafeyi koruyarak seyahat etmek isteyen insanlar için paylaşımlı e-scooter, toplu taşıma karşısında önemli bir alternatif oluşturdu.



Salgınla beraber, sürdürülebilir yaşamın değerini bir kere daha anlamamızı sağlayan bir sürecin yaşandığı dünyada karbon ayak izi sifıra yakın olan elektrikli araçlar önem kazandı. E-scooter'lar bu noktada da sıfır karbon emisyonuna sahip olmalarıyla şehir içi ulaşımda öne çıktı. E-scooter'ın bir avantajı da diğer elektrikli araç seçeneklerinden daha tasarruflu olması. Eşit miktarda enerji tüketen bir elektrikli otomobil ile kıyaslandığında e-scooter, 20 kat daha fazla seyahat edebilme olanağı sunuyor. Sürdürülebilir ve ekolojik yaşamı destekleyici tüm bu özellikleriyle e-scooter, farkını ortaya koyuyor.

ÜLKELERİN E-SCOOTER KURALLARI

Türkiye'nin, kullanım alanı gittikçe yaygınlaşan paylaşımlı e-scooter'lara getirdiği düzenlemeler kapsamında artık araç tanımlaması olmayan e-scooter'lar, trafiğe çıkamayacak. Ayrıca araçlar, bakanlıktan lisans, belediyeden de yetki belgesi almak zorunda. Azami hız sınırının saatte 18 kilometre olarak belirlendiği düzenlemede, 16-18 yaş aralığında kullananlarda ise motosiklet ya da moped ehliyet aranacak. İki kişinin tek aracı kullanmasının yasak olduğu Türkiye'de e-scooter yaya yolunda kullanılamayacak ve rastgele direklere ya da kaldırımlara bırakılmayacak. E-scooter'lar için uygun park alanları belirlenecek.

İngiltere hükümeti, salgın döneminde başlattığı "ulaşımda yeşil dönüşüm" projesi ile daha önce kullanımı yasa dışı olan e-scooter'ları belli kurallar çerçevesinde yasal hale getirdi. E-scooter kullanıcılarının geçici ya da kalıcı olmak kaydıyla ehliyet almaları ve saatte 25 kilometre hızı aşmaları gerekiyor. Kaldırım ve yaya yollarında sürülmesi yasak olan e-scooter'ın sigortalıması ise şart koşuluyor. Ayrıca mikro mobilité araçlara artan ilgiyi de göz önünde bulunduran İngiltere, şehir yollarının düzenlenmesi konusunda önemli bir bütçe ayırdı.

Almanya da e-scooter'ı sonradan yassallaştıran ülkelerden. Almanya Ulaştırma Bakanlığı, hız ve yaş sınırlamasının yanında ülkedeki tüm e-scooter'ları kayıt altına alarak plaka takılmasını zorunlu kıldı. Fren, reflektör ve zil gibi ekipmanların da zorunlu olduğu Almanya'da e-scooter sigorta-



sız kullanılmıyor. Fransa'da yalnızca 12 yaş ve üzerindeki kişilerin kullanabildiği elektrikli aracın saatteki hızı 25 kilometreyi geçemiyor. İspanya'da e-scooter'lar yalnızca özel tabelanın bulunduğu bisiklet yollarında kullanılabilir ve yaya yoğunluğu olan sokaklara giremiyor. Kullanıcılara kask takma zorunluluğu getiren İspanya'da araçların sokaklara park edilmesi de yasaklar arasında.

Amerika'da e-scooter'lar için getirilen kurallar eyaletlere göre değişiyor. New York'ta nisan ayına kadar yasak olan araç gelen yeni yasa ile birlikte sadece belli sokak ve caddelerde kullanılabilir. Kaliforniya'da ise 16 yaşın üzerinde olan ve kask takan herkes e-scooter'ı özgürce kullanabilir.

COVID-19 salgını döneminde kısa ya da uzun mesafe fark etmeksizin, sosyal mesafeyi koruyarak seyahat etmek isteyen insanlar için paylaşımlı e-scooter, toplu taşıma karşısında önemli bir alternatif oluşturdu.

TÜRKİYE'DEKİ E-SCOOTER GİRİŞİMLERİ

TÜRKİYE'DEKİ E-SCOOTER GİRİŞİMLERİ	
Martı	Şimdilik İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa, Yalova, Antalya, Eskişehir ve Gaziantep'te yaygın olarak kullanılan Martı, beş yıl içinde 30 büyükşehir ve Zonguldak'ta olmayı hedefliyor.
Palm	Faaliyetlerine İTÜ Ayazağa yerleşkinde başlayan Palm, şu an dört üniversite kampüsü ve bir şehirde hizmet veriyor.
HOP!	Ankara merkezli e-scooter girişimi HOP, Bilkent CYBERPAK ve Bilkent Üniversitesi bölgesinde hizmet veriyor. İstanbul ve İzmir'e açılmayı planlıyor.
DOST	2019 yılında kurulan ve 16 kişilik bir ekip tarafından yönetilen Dost, şu an için sadece İstanbul Şişli'de hizmet veriyor.
Kumru Scooter	İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü'nde faaliyet gösteriyor. Şu an için sistemi sadece üniversite öğrencileri ve akademisyenler kullanabiliyor.
BinBin	BinBin rakiplerinden farklı olarak şimdilik sadece İstanbul Havalimanı ve üniversite kampüslerinde faaliyet gösteriyor.
MOBI	İstanbul'un belirli bölgelerinde hizmet veren MOBI, hem Android hem de iOS platformunda mobil uygulamalara sahip.



Hizmet alanlarımız:

- ▲ EPC hizmetleri (Mühendislik-Tedarik-Kurulum)
40Mw'tan fazla arazi ve çatı uygulamaları
- ▲ Proje Gelistirme
450Mw'tan fazla yurtiçi ve yurtdışı uygulamaları
- ▲ O&M (işletme ve bakım)
- ▲ Enerji verimliliği
- ▲ AR-GE

Çözümlerimiz:

- ▲ Güneş Elektrik Santralleri (GES);
ticari ve konut, otopark, sera uygulamaları
- ▲ Rüzgar Elektrik Santralleri (RES)
- ▲ Enerji depolamalı hibrit sistemler
- ▲ Yüksek gerilim uygulamaları
- ▲ Şebeke Analizi ve Scada uygulamaları

pnrenerji.com

Ekonomik verimlilik ve ekolojik denge için;

Kendi enerjinizi kendiniz üretin!

Uygun ödeme koşullarında finansman kullanarak, Güneş Enerjisi Santrali'ne elektrik faturası öder gibi sahip olun. Detaylı bilgi için bize ulaşın



☎ +90 533 282 21 17 ✉ info@pnrenerji.com

İSTANBUL | İZMİR | BURSA | ANTALYA | MERSİN | HATAY | KIBRIS | CHICAGO / USA

TOPRAĞIN BÜYÜYEN VE BÜYÜTEN DEĞERİ

Ceyhan, Mersin ve Samsun'da bulunan fabrikalarımızla gübre alanında Türkiye'deki toplam kurulu üretim kapasitesinin %38'ini elinde bulunduruyor, çiftçimizin her türlü bitki besin maddesi ihtiyacını karşılamamanın gururunu yaşıyoruz.



TOROS TARIM

www.toros.com.tr

TOROS TARIM bir TEKFEN HOLDİNG kuruluşudur.



**TÜRKİYE'NİN HER KÖŞESİNDE EKONOMİ, TİCARET VE İSTİHDAM İÇİN
CANLA BAŞLA ÇALIŞIYORUZ.**



SAMSUNPORT



CEYPORT TEKİRDAĞ



MESBAŞ MERSİN



**İSTANBUL
LOJİSTİK MERKEZİ**



**İSTANBUL AMBARLI
LOJİSTİK TERMİNALİ**



**MERSİN
LOJİSTİK TERMİNALİ**



**HATAY DÖRTYOL
LOJİSTİK TERMİNALİ**



**İZMİR ALIĞA
LOJİSTİK TERMİNALİ**



**ADANA CEYHAN
LİSANSLI DEPOLAR**



**MERSİN
LİKİT TERMİNAL**



**KOCAELİ DİLOVASI
LOJİSTİK TERMİNALİ**