



READY FOR NEW INVESTMENTS

YENİ YATIRIMLARA HAZIRIZ



Serdar Sözeri

HALİS ÖZTÜRK

Akport Tekirdağ Port has made considerable investments since its privatization, and attained a position to meet considerable potential in the region. The port rapidly progresses towards becoming an international transit port with new investments.

Akport Tekirdağ Limanı özelleştirmeden günümüze çok ciddi yatırımlar yaparak bölgede önemli bir potansiyele yanıt verir konuma geldi ve yeni yatırımlarıyla da uluslararası bir transit liman olma yolunda hızla ilerliyor.

Following a long career at Arcelik, Serdar Sozeri was appointed General Manager of Akport Tekirdağ Liman İşletmesi A.S. back in September 2009. "Actually, I have knowledge and experience in logistics, but not in port operations. We rather received logistics services, but now, I am holding a position to provide logistics services. Even, at the time when we were at Arcelik, we were very much wondering about ports. Because, when you work with shipping lines, there is only one price you bargain and make a deal. We would want it to be broken down, but it was not possible. Now, I am behind the curtain. It is a distinctive experience for me," says Sozeri.

As "marine&commerce", we had an enjoyable interview with Mechanical Engineer Serdar Sozeri, who graduated from Yildiz Technical University in 1982, about his new position, Akport's investments and development, and port business.

You were dealing with customers and end-consumers at the company you were working for previously, and you would have to satisfy them. But now, you have to satisfy the shipping industry. What can you say if you compare both?

As a matter of fact, there are no differences, because service is

Uzun yıllar Arçelik'teki kariyer hayatından sonra, Eylül 2009'da Akport Tekirdağ Liman İşletmesi A.Ş.'de Genel Müdür olarak göreve başlayan Serdar Sözeri, "Esasında lojistik bilgim ve tecrübem var ama limancılık konusunda bu yeterlilikte değil. Lojistikte hizmet alan pozisyonundaydık, şimdi hizmet veren pozisyonuna geçtim. Hatta Arçelik döneminde en çok merak ettiğimiz yer de limanlardı. Çünkü hatlarla çalıştığınızda üzerinde konuştuğunuz ve anlaştığınız tek fiyat vardır, biz bunun parçalanmasını çok isterdik ama olmazdı. Dolayısıyla ben şimdi perdenin arkasına geçtim. Benim için farklı bir deneyim." diyor.

"marine&commerce" olarak 1982 Yıldız Teknik Üniversitesi mezunu Makine Mühendisi Serdar Sözeri ile yeni görevi, Akport'un yatırımları ve gelişimi ile limancılık üzerine keyifli bir söyleşi yaptık.

Daha önce çalıştığınız kurumda müşteri ve son tüketiciyle muhataptınız ve onları memnun etmek durumundaydınız. Şimdi ise denizcilik sanayini memnun etmeniz gerekiyor. İkisini karşılaştırdığınızda nasıl bir değerlendirme yapabilirsiniz?

Esasında hiç fark yok çünkü ikisinde de hizmet ön planda. Herkes herşeyi üretebilir ama hizmetle tamamlanmadığı takdirde müşte-



important in both of them. Everyone can manufacture anything, but only if they are complemented with services, you can create a distinction in customer's views. So, there is no reason to fail if you achieve a good service quality in such a way to meet the expectations of customers both in the industry and at ports, or rather in any field where customers have expectations. In port operation, it is a bit off to make discrimination between airports and sea ports. Vehicles are different, but expectations of people are always the same; in other words, to receive high quality services. There are two companies that build airplanes in the world. You cannot choose the airplane you will fly on while buying your ticket, but you can choose the airline. Why do you choose the airline, even though you will fly on board the same airplane? Because, the service you will receive is important. We will definitely be successful if we increase the quality of our services and satisfy our customers. The same applies to white goods. It was believed that the domestic brands would not be able to develop because of the foreign brands entering our country; and customers' trend was in that direction as well. Even in the 1980s, large volumes of white goods and electronic appliances were brought into Turkey under so-called "relocation" application, and they would be sold under the counter immediately. Following a restructuring after 1986, Arcelik focused on product quality and customer satisfaction. They listened to the voice of the consumers, received opinion from its dealers, and evaluated the feedbacks from its service network. Thus, they have succeeded in increasing their market share in spite of the Customs Union, and become an industrial company with 100 per cent Turkish capital and under 100 per cent Turkish management, steadily growing both within and out of the country. We will be doing the same thing at this port. Our activities focus on this aim.

Service quality at ports means enabling vessels to berth in a planned, fast and timely manner and to provide loading or unloading services as fast as possible. But, economic conditions also play an important role. How competitive is Akport? Do you develop competition policies these days?

When you consider it in terms of the port charges, we have a competitive position, and we continuously conduct analyses to maintain it. At the time when Akport was privatized, it was mentioned along with the Istanbul Haydarpaşa Port, and other ports were rather small. But, Ambarli ports rapidly developed in the 2000s. While Akport was a simple dry cargo port back in 1997, it continued its investments and became a container port in 2002. Ports in the Gulf of Izmit began developing as a result of rapid development of the Ambarli Port and the Gebze Organized Industrial Zone. Consequently, all these factors required continuous assessment of Akport's position in terms of costs. While providing advantages in terms of management costs, we will achieve advantages in transportation costs as well owing

rinin bakış açısında önemli farklılıklar oluşabiliyor. Bu nedenle; müşterinin beklentilerini karşılayacak şekilde iyi bir hizmet kalitesi, hem sanayinin içinde, hem limanda, daha doğrusu müşterinin beklentisi olan her alanda kurulduğu takdirde başarının yakalanmaması için bir sebep yok. Limanı işletirken, denizcilik limanıdır yada hava limanıdır şeklinde bir ayırım yapmak çok doğru değil, araçlar farklı ama insanların beklentileri hep aynı; yani nitelikli hizmet alabilmek. Dünyada uçak yapan iki şirket var. Bilet alırken uçak seçimi yapamıyorsunuz ama havayolu şirketi seçimi yapıyorsunuz. Neden aynı uçağa bineceğiniz halde şirket seçiyorsunuz, çünkü alacağınız hizmet önemli. Biz hizmet kalitemizi arttırdığımız, müşterilerimizi memnun ettiğimiz takdirde çok başarılı olacağımız kesindir. Beyaz eşyada da bu böyleydi. Yabancı markaların ülkemize çok kuvvetli geleceği ve yerel markaların gelişemeyeceği söylenirdi, müşteri eğilimi de bu yönde idi. Hatta 80'li yıllarda Türkiye'ye yoğun olarak naklihanesi adı altında yurt dışından çok miktarda beyaz eşya ve elektronik eşya girer ve el altından hemen alıcı bulurdu. Arçelik 1986 sonrası yeniden yapılanması ile ürün kalitesine ve müşteri memnuniyetine odaklandı. Tüketicisinin sesini dinledi, bayisinin yorumlarını aldı ve servislerinin geri bildirimlerini değerlendirdi. Bu şekilde Gümrük Birliği'ne rağmen pazar payını arttırarak hem yurt içinde, hem yurt dışında sürekli büyüyen %100 Türk sermayeli ve %100 Türk yönetiminde bir sanayi şirketi olarak Türkiye'nin gurur duyması gereken bir noktaya geldi. Biz de aynı şeyi limanda sağlayabiliyor olacağız. Çalışmalarımızı bu yönde sürdürüyoruz.

Limanda hizmet kalitesi denince, insanların aklına olabildiğince planlı, hızlı ve zamanında yaşanan gemilerin en hızlı şekilde yükleme boşaltma yapması geliyor. Ama günümüzde ekonomik koşullara da bakıyor. Akport ne kadar rekabetçi, bugünlerde rekabet politikaları geliştiriyor musunuz?

Liman fiyatları açısından baktığınız zaman rekabetçi bir konumdayız ve bunu sağlamak için sürekli analiz yapıyoruz. Akport özelleştirildiği sırada İstanbul Haydarpaşa Limanı ile anılıyordu ve diğer limanlar küçük limanlardı. Ancak 2000'li yıllarda Ambarlı limanları çok hızlı gelişti. Bu arada Akport 1997 yılında basit bir kuru yük limanıyken yatırımlarına devam ederek 2002 yılında konteyner limanına dönüştü. Ambarlı Limanı'nın ve Gebze Organize Sanayi Bölgesi'nin hızla gelişmiş olması sonucunda da İzmit Körfezi'ndeki limanlar gelişmeye başladı. Dolayısıyla bunların hepsi Akport'un pozisyonunu maliyet açısından sürekli değerlendirmek gereğini ortaya koydu. Yönetim maliyetleri avantaj sağlarken tren bağlantısı ile ulaştırma maliyetlerinde de önemli bir avantaj yakalamış olacağız. Bu durum Akport'u yakın gelecekte bölgenin önemli ve tercih edilir bir limanı haline getirecektir.

Özelleştirme 1997 yılında yapıldı. O tarihte limanın ana yollara bağlantısı için projeler geliştirilmiş. Ancak bu projelerin gerçekleştirilmesi 2010 yılına uzamış. Bu durum limanın olması gerektiği yere ulaşmasında önemli bir engel olarak karşımıza çıkıyor.



to the railway connection. This will enable Akport to become an important and preferable port in the region in the near future.

Privatization was concluded in 1997. Some projects had been developed for connection of the port to highways. However, implementation of these projects has been delayed up to 2010! This stands as an important obstacle before the port to achieve the position it deserves. This year, Akport will begin providing intermodal transportation services with the railway and road connections to be completed this year.

What can you tell us about the hinterland of the port considering its current customer profile?

Our most important customer potential is in the Thrace hinterland. Because fuel prices are way too high, road transport in Turkey is very expensive. Because Istanbul is a very big consumer, ports in Istanbul will continue to be used for imports. But, the developing industry in Corlu, Cerkezkoy and Luleburgaz regions, and also the fact that industrial facilities are forced to move out of Istanbul as a result of a restructuring in the city will all increase the need for Tekirdag port.

Currently, Tekirdag Port may be considered within a narrow framework: it may benefit only from companies located within its own hinterland. But, the transit times of vessels through the Istanbul Strait, particularly when you take into consideration the pilotage charges, Akport is located in a very attractive region for transit transportation. Its location is quite suitable for transit transportation and now has railway connection to Europe. When all considered, it may be far more advantageous to transport cargoes brought by vessels from Tekirdag to Black Sea countries by road or railway. So, we are working on such a transit passage.

Consequently, when we look with a wider perspective, we can say that Tekirdag port will become an international port rather than remaining as a regional port. Black Sea countries such as Romania and Bulgaria receive and consume investments continuously. If cargoes entering Europe from the North today will enter from the South in the future, Akport will be the most convenient port. We conduct negotiations with a very serious company. If we sign a contract with them, the port will become insufficient and we will need to make additions.

What is the dimension of your operations with respect to transit cargoes?

Our negotiations aimed at becoming a transit port are also underway. The Mediterranean is a region that consists entirely of transit movement. As a matter of fact, the same applies to the Black Sea. We have the opportunity to ship cargoes around the Black Sea with vessels calling at our port. We need to make good use of this potential. Currently transit movements in the

Bu yıl, Akport'un demiryolu ve karayolu bağlantısı ile intermodal taşımacılık için ben de varım dediği bir yıl olacak.

Şu andaki müşteri profiline baktığınızda liman hinterlandı neresi gözüküyor?

Bizim için en önemli müşteri potansiyeli Trakya hinterlandı. Akaryakıt fiyatları çok yüksek olduğu için karayolu taşımacılığı Türkiye'de çok pahalı. İstanbul'da da hazır mal tüketimi çok fazla olduğu için İstanbul limanları ithalat için kullanılmaya devam edecektir. Fakat Çorlu, Çerkezköy ve Lüleburgaz'da gelişen sanayi, aynı zamanda İstanbul'un yeni yapılanmasıyla sanayinin dışarıya çıkartılıyor olması Tekirdağ limanına olan ihtiyacı arttıracaktır.

Şu anda Tekirdağ Limanı tamamen kendi hinterlandındaki şirketlerden istifade edebilir diye dar çerçevede değerlendirilebilir. Ancak gemilerin İstanbul Boğazı'ndan geçiş süreleri, özellikleri ve pilotaj bedellerini de göz önüne aldığınızda Akport transit taşımacılık için çok cazip bir bölgededir. Transit taşımacılık için konumu çok uygundur ve demiryolu ile Avrupa'ya bağlantısı oluşmuştur. Tüm bunlar ele alındığında, geminin malını Tekirdağ'dan teslim alıp Karadeniz ülkelerine karayolu veya demiryolu ile çıkartmak çok daha avantajlı hale gelebilir. Bu nedenle böyle bir transit geçişi de planlıyoruz.

Dolayısıyla geniş perspektifte baktığımızda Tekirdağ limanı bölgesel liman olmaktan çok uluslararası liman olma özelliği kazancaktır. Romanya ve Bulgaristan gibi Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler sürekli yatırım alan ve tüketen ülkeler. Avrupa'nın bugüne kadar kuzey bölgesinden giren ürünler güneyden girecek olursa bu iş için en uygun liman Akport olmaktadır. Bu konuda çok ciddi bir firma ile görüşüyoruz. Bu olduğu takdirde liman yetersiz kalacak ve ilave yapmamız gerekecek.

Transit yükleri konusundaki çalışmalarınız hangi boyutta?

Transit liman olmak konusunda da görüşmelerimiz devam ediyor. Akdeniz tamamı ile transit hareketin yapıldığı bir bölge. Esasında bu Karadeniz için de geçerli. Buraya gelecek gemilerle Karadeniz'e transit olarak çıkabilme imkanına sahibiz. Bu potansiyeli iyi değerlendirmemiz lazım. Şu anda Marmara'da 1 milyon teu'ya yakın transit hareket var ve bundan pay almak için çalışıyoruz.

Demiryolu çalışmalarınız ne durumda?

Demiryolu çalışmalarımız da hızla devam ediyor. Muratlı-Tekirdağ bağlantısı tamamlandı. Tekirdağ İstasyonu'ndan limana kadar olan bölüm bitti. Limanda yapılacak olan rampa da Nisan ayı itibariyle bitiyor. Nisan ayı içinde sistemi komple hizmete sunmuş olacağız. Marmaray hattı nedeniyle, Gebze-Halkalı arasındaki hat ulaşıma kapatılacak ve tamamen bir yenileme çalışması başlatılacak. Bu da yaklaşık 2 yıl sürecek. Dolayısıyla Anadolu'dan gelen trenler Derince'den feribotlara yüklenerek direkt olarak Tekirdağ Limanı'na gelecek ve yollarına devam edecekler. Dolayısıyla bu,



Serdar Sözeri



Sea of Marmara correspond to around 1 million TEUs, and we are trying to secure our share.

How are you railway connection operations going?

Our railway connection operations go on rapidly. Muratlı-Tekirdag connection has been completed. The section from Tekirdag Railway Station to the port has also been completed. The ramp to be built at the port will be completed by April. The system will be entirely commissioned within April this year. The line between Gebze-Halkali will be closed due to the Marmaray Project and a complete renewal process will begin. The project will be completed within 2 years. Consequently, trains coming from Anatolia will be taken directly to Tekirdag Port on board ferries from Derince, and proceed on their way. Consequently, this will lead to a great dynamism at our port. Furthermore, railway connection of our port will provide extra opportunities for other container transportation as well. There is a project for a direct railway connection from Bandırma to Tekirdag. Once completed, freight trains will no longer have to use Derince route. Trains from Eskişehir and Izmir will get to Bandırma and carried to Tekirdag by ferries. Thus, Akport will assume another important mission.

What is the total volume of cargoes carried to Europe by rail?

Both containers and vehicles shift from road to rail as a result of intermodal transport system particularly recently. Many companies in Turkey currently have block trains. Even though it is not mentioned at all, railways are effectively used by the private sector. But, because of lack of legal arrangements, private sector could only acquired railway cars, but they do not have locomotives. They are working on enacting the law. This law will be a kind of revolution in terms of railways, and the private sector will take their own railway cars and locomotives under their own management. As a result, rail transportation activities will speed up both within the country and towards foreign countries. I think, once the Marmaray line is commissioned, it will not be possible for the freight trains to use

limana büyük bir hareketlilik getirecek. Aynı zamanda limanın tren bağlantısı diğer konteyner taşımaları için de bir imkan olacak. Bandırma'dan Tekirdağ'a direk tren bağlantısı yapılması konusunda da bir çalışma var. Bu da gerçekleştiği takdirde yük trenlerinin genelde Derince'ye gelmesi engellemiş olacak, Eskişehir ve İzmir istikametinden gelen trenler Bandırma'ya gelerek feribotlarla Tekirdağ'a taşınacak. Böylece Akport önemli bir misyon daha üstlenmiş olacak.

Araştırmalarınıza göre demiryoluyla Avrupa'ya giden yük hangi boyutta?

Özellikle son zamanlarda intermodal taşıma sistemiyle karayolundan demiryoluna hem konteyner, hem de araç geçişi oluyor. Türkiye'deki birçok şirketin blok trenleri var. Tren şu anda hiç sözü edilmese bile özel sektör tarafından etkin olarak kullanılıyor. Fakat yasal düzenleme tam olmadığı için özel sektör vagonlarını aldı ama lokomotifleri yok. Yasanın çıkmasına çalışılıyor. Demiryollarında devrim niteliğinde olacak bu yasa ile birlikte özel sektör vagonlarını ve lokomotiflerini kendi yönetimine alacak. Bununla birlikte çok daha hızlı bir şekilde hem yurt içine, hem de yurt dışına sevkiyat yapılabilir hale gelecek. Tahminimce Marmaray hattı devreye girdikten sonra, istenilen anda yük trenlerinin o hattı kullanmaları mümkün olamayacak. Dolayısıyla Derince-Tekirdağ tren hattı uzun süre hizmet verecek gibi görünüyor. Özellikle Avrupa karayolu taşımacılığını engellemeye çalışıyor. Bunu da kontrol altında tutabilmek için demir ve deniz yoluna ağırlık veriyorlar. Bu liman hepsine hizmet edebilecek şekilde tasarlanıyor. Ayrıca yeni devreye giren bir hat ile Trieste'ye ve Toulon'a ro-ro taşıması yapılacak. Her seferinde 170 tırı gemiye yükleyerek direk olarak göndereceğiz. Gemiler satın alma ve kiralama ile temin edilmiş durumda. Bu uygulama ile karayolu trafiğini rahatlatacağız, çevre kirlenmesinin önüne geçmek için önemli bir görev üstlenmiş ve sürücülere konforlu bir seyahat imkanı sunmuş olacağız.

CO₂ seviyelerinin düşürülmesi ve ülkelerin koydukları kotalar nedeniyle karayolundan deniz yoluna her aşamada geçmek gerekiyor.



that line in the first stage. Consequently, it appears that the Derince-Tekirdag railway line will provide services for a long time. Particularly, Europe is trying to eliminate road transportation. So, they put emphasis on rail and sea transport. This port is being designed to provide services to all. Furthermore, ro-ro services will be commenced to Trieste and Toulon through a new line. Each ro-ro ship will have a capacity to carry 170 trucks. Ships have been either purchased or chartered. Thanks to this service, we will relieve the road traffic, prevent environmental pollution, and provide comfortable travelling opportunity for drivers.

It is required to shift from road to sea due to the quotas imposed by some countries and for the purpose to reduce CO₂ emissions.

Are there any developments with respect to coastal shipping at the port?

With respect to coastal shipping, we have ro-ro services to the islands in the Sea of Marmara and to Bandırma Erdek. We are working on a project to support it with scheduled services. A preferable service such as that between Topcular and Eskihisar would provide considerable contributions to the economy as well.

TURKEY IS ALSO AN IMPORTANT CONNECTION POINT

Do you have any forward-looking projects?

As a matter of fact, all these are not the things that should be done at a port, and they require larger investments. The European Union publishes a white paper every five years. They update the targets related to logistics in this paper. When you look at the map, it seems that the northern part of Europe would meet the entire logistics volume, but that part of the world has already been clogged. France, Spain and Italy in the South are rich in terms of ports. When you proceed towards the East, there are scarcely any ports. And it looks like there are no ports that can be included in that category in Turkey.

Turkey is now an important connection point. The Thrace region is a significant potential, particularly on account of existence of railway. Taking into account the fact that Istanbul will become a capital of culture, the industry has no place to go in itself anymore. In terms of logistics, the Thrace region is in a favorable position. Because, there are many countries with intensive trading activities around it. So, it seems that the industry has no choice other than the Thrace region. Eastern part of Turkey is full up to the agricultural areas. Therefore, the only choice left is the Thrace region...

In the light of all these facts, we seriously consider making additional investments. We continue negotiations with a big foreign company in this respect, and if we conclude an agreement with them, we will begin constructing an additional port with a capacity of around 2 million TEUs.

Kabotaj taşımacılığına yönelik bir gelişme var mı limanda?

Kabotaj taşımacılığı ile ilgili olarak Marmara'daki adalara ve Bandırma Erdek'e yapılan ro-ro taşımacılığı var. Bunu organize, tarifeli seferlerle desteklemek için çalışma yapıyoruz. Topcular-Eskihisar gibi tercih edilir bir organizasyon ekonomiye de önemli bir fayda sağlayacaktır.

TÜRKİYE DE ARTIK ÖNEMLİ BİR BAĞLANTI NOKTASI

İleriye dönük farklı başka projeleriniz var mı?

Baktığınızda bütün bunlar bu limanda yapılacak işler değil ve daha büyük bir yatırım gerektiriyor. Avrupa Birliği'nin 5 yılda bir yayınladığı beyaz sayfa kitapçığı var. Bu kitapçıkta lojistik ile ilgili hedefleri güncelliyorlar. Haritaya baktığınızda Avrupa'nın kuzeyi lojistik hacminin tamamını karşılayabilecek durumda görünüyor ama artık oralar da tıkanmış vaziyette. Güneyde Fransa, İspanya ve İtalya liman açısından zengin ülkeler. Doğuya doğru geldiğinizde limancılık yok denecek kadar az. Türkiye'de ise o kategoriye girecek liman yok gibi. Bununla birlikte ülkemiz de artık önemli bir bağlantı noktası. Özellikle demiryolunun var olması açısından Trakya bölgesi çok önemli bir potansiyel. İstanbul'un bir kültür başkenti olacağı da varsayılırsa, artık kendi içinde sanayinin gideceği yer kalmadı. Lojistik olarak baktığınızda Trakya iyi bir konumda çünkü yoğun ihracat yapılan ülkeler etrafında yer alıyor. Bu durumda sanayinin Trakya'dan başka gidecek yeri kalmamış gibi gözüküyor. İstanbul'un doğusu da tarım alanlarına kadar dolmuş durumda. O zaman tek yer Trakya...

Bütün bunların ışığında ilave yatırım yapılması konusunda çok ciddi çalışmamız var. Bu konuda yabancı büyük bir şirketle görüşmelerimiz devam ediyor ve sonuçlandığı takdirde bu limana ilave olarak yaklaşık 2 milyon teu'luk ek bir liman inşaatına başlayacağız.

Elleçleme kapasitenizi arttırmak için bir çalışma düşünüldüğünü söylediniz. Bu kapsamda geri sahada bir kara terminali yapma düşünceniz var mı?

Esasında en önemli konu bu. Çünkü limanı ne kadar büyütürseniz arkasındaki elleçleme sahasının o kadar büyük olması gerekiyor. Limanın geri sahasındaki kamuya ait alanlarla ilgili görüşmelerimiz oldu ve hemen bu alanları bize vermeye hazırlar. Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım Tekirdağ'a özel önem veriyor. Tekirdağ Valisi Sayın Zübeyir Kebelek de limanla ilgili projeleri çok destekliyor. Zaten buraya yatırım yapacak olan şirketlerin ilk sorduğu şey büyüme alanlarındaki durum.

Marmara içerisindeki yoğun liman yatırımları ve zaman zaman gündeme gelen yakın yerlerdeki liman projeleri Akport'u ne kadar rahatsız ediyor?

Marmara içerisinde özellikle Akport'tan İstanbul'a doğru olan limanlarda büyük bir gelişme olacağını tahmin etmiyorum. Ama

You said you have a plan to increase your handling capacity. Do you have an intention to build a land terminal in back side of the port to this end?

Actually, this is the most important matter. Because, the bigger the port, the larger the handling area should be. We had negotiations with respect to the public land located at the back of the port, and they are ready to allow us to use those lands. The Turkish Minister of Transport Binali Yildirim attaches special importance to Tekirdag. Mr. Zubeyir Kebelek, Governor of Tekirdag, also provides support to projects related to the port. As a matter of fact, the first thing that the companies planning to make investments in this area want to know is the status of the growth areas.

How much do the intensive port investments made within the Marmara Region, as well as the port projects that come up from time to time, bother Akport?

I do not believe that there will be considerable developments at ports particularly from Akport towards Istanbul within Marmara Region. But, there may be additional port investments on Thrace side, and we closely follow them. We are also ready to make new investments as the demand increases. There is already a port, which is state-owned, and it should develop. Ultimately, operation of the port was contracted to the Akkok Group for a specific period of time in consideration of a specific charge. We are endeavoring to make the best use of it, in such a way to provide contributions to the economy of our country.

Akkok Group has been active in the maritime and port industries for a long period of time, and will continue to do so.

What kind of changes have there been in cargoes you handled, particularly in 2009, due to the global crisis?

The most important port of Istanbul is the Ambarli port, in terms of its location. These are ports managed by companies, by which the shipping lines are run. Because everyone started shifting cargoes to their own port following the break out of the crisis, we were unable to provide considerable services, for our port is a container port. We had achieved a total annual movement of around 40 thousand teus as a result of the agreements that had been concluded prior to the crisis. Nevertheless, the crisis prohibited it, and cargoes shifted there.



Trakya tarafında ilave liman yatırımları olabilir ve biz bunları çok yakından takip ediyoruz. Potansiyel oldukça ilave talep oluştuğunda yatırım yapmaya da hazırız. Mevcut bir liman var, bu liman devletin limanı ve gelişmesi gerekiyor. Sonuçta devletin limanı belirli bir süre için kullanım bedeli karşılığı Akkök Grubu'na verilmiş durumda. Biz de bunu ülke ekonomisine katkı sağlayacak en iyi şekilde değerlendirmek için çalışıyoruz.

Akkök Grubu uzun süredir denizciliğin ve limancılığın içinde, olmaya da devam edecek.

Kriz nedeniyle özellikle 2009 yılı içinde elleçlediğiniz yüklerde ne gibi değişiklikler oldu?

İstanbul'un en önemli limanı konum olarak Ambarlı. Hatların bağlı olduğu şirketlerce yönetilen limanlar bunlar. Kriz başladığında herkes kendi limanını doldurmak için malı o noktaya yönlendirdiğinden, biz konteyner limanı olarak fazla bir hizmet sunamadık. Kriz öncesinde yapılan anlaşmalar neticesinde, limanımızda yıllık 40 bin teu'luk bir hareket oluşmuş durumdaydı. Kriz buna engel oldu ve yükler o tarafa kaydı. Ama bu kötümser olmamak gerektiğini düşündüğüm bir durum. Şu anda hareketlilik yeniden başladı. Özellikle Karadeniz'e çıkan gemilerde %100'lük doluluk oranı mevcut. Bu nedenle 2010 yılında limanımıza olan talebin artacağını düşünüyoruz ve bu doğrultuda görüşmelerimiz var. Yıllık 100-200 bin teu arasında bir hareket olacağını planlamak durumundayız.

Yük çeşitliliğinde ise özellikle çimento ve un gibi bölgenin kendine has üretim malları taşımalarında önemli artışlar oldu. Türkiye'de inşaat sektöründe yavaşlama var ama çimento ihracatında önemli artışlar söz konusu. Aynı zamanda kimyasal madde girişinde de artışlar var. Diğer yandan buğday ithalatı çok fazla. Un ihracatı büyüyor. Beklentilerimizin üzerinde kuruyük ve dökme

