

Yayın Organı: Milliyet Gazetesi

Başlık: Heyecan Dorukta – Finansman tıkr tıkr

Tarih: 13.05.2019

'HEYECAN' DORUKTA FİNANSMAN TIKIR TIKIR

Piyasalardaki hareketlilik ve seçim gündeminin etkisinin hissedildiği Türkiye'de yeni yatırımların yapılması ve projelerin devamı kritik önemde. Bu noktada ekonomide canlılığı yakalamak için atılacak tüm adımlar inanırın oldukça değerli.

Ülkemizde mega proje demliğinde şu sunlar öne çıkanlardan birisi de 10 milyar liralık proje büyüklüğü olan 1915 Çanakkale Köprüsü.

Limak Grubu ile Yapı Merkezi'nin yanlarına iki Güney Koreli şirketi (Daelim ile SK) alarak yapımını üstlendiği proje acaba ne durumda?

Son dönemde yaşanan gerginliklerin inşaat veya finansmana etkisi oldu mu?

'En'lerin projesi...

Uzunluğu (2023 metre) ve kule yüksekliğiyle (318 metre) iki alanda dünyanın 'en'leri arasına girmeye aday olan projede önemli rol oynayan Yapı Merkezi'nin Yönetim Kurulu Başkanı Başar Arıoğlu,



Şükürü Andaç

işlerin yolunda olduğu mesajını verirken, Limak Yatırım Yönetim Kurulu Başkanı Ebru Özdemir finansmanda hiçbir sıkıntı olmadığını ve her şeyin planlandığı gibi ilerlediğini ifade ediyor.

Başar

Arıoğlu ile İstanbul'daki buluşmamızda, Çanakkale'de, projenin önemli bir aşaması adına hummalı bir çalışmaya şahit oluyoruz. Laptop'unu açarak bölgeye bağlanan Arıoğlu, heyecanla, ekrandan her biri futbol sahası büyüklüğüne denk gelen ve denizin altına indirilmeye başlanan kule kesonlarını gösteriyor.

"Bakın üstünde 1915 Çanakkale Köprüsü'nün ayağının yükseleceği 'keson' un deniz dibine oturulması işlemi bitmek üzere. Şu anda 1.5 metre mesafe kaldı" diyor Arıoğlu, "keson" un ne olduğunu da anlatıyor: "Keson, köprü ve ritim gibi kalıcı yapıların sudan zarar görmemesi için kullanılan bir temel türüdür."



Mühendislik farkıyla

Başar Arıoğlu, keson'un karadaki inşaat aşamasını gösteren bir fotoğrafı ekrana yansıtırken de sunları söylüyor: "İnşa ettiğimiz beton bloktaki ağırlık gibi gözükler var. Kesonun denizin dibine oturması, bu gözöğleklerle doldurulan su ile sağlanıyor. İlk keson u yerleştirme işlemi Avrupa yakasında gerçekleşti. Denizin derinliği Avrupa kıyısında 37 metre, Asya kıyısında 45 metre, Avrupa tarafına yerleşen "keson" un kalınlığı 40 metre. Asya tarafındaki 48 metre olacak. Her iki taraftaki "keson"un eni boyu 75x83 metre. Batırma işlemi 7 Mayıs Salı akşamı kesonun batırılacağı noktaya taşınma işlemiyle başladı. 9 Mayıs Perşembe sabahı "keson" un beton bölümü su altına girdi. Şu anda 9 Mayıs, saat 22.00. "Keson" un denizin tabanına oturması gece yarısını bulacak. Köprünün ayağının monte edileceği çok büyük su yüzünde kalacak."

Kesonun her noktasının aynı anda deniz dibine oturmasının değinen Arıoğlu, "Keson deniz dibine çok küçük farkla bile yamuk olursa, sonra düzeltilmek imkansız hale geliyor. Çünkü, ağırlığı iki katına, 130 bin tona çıkıyor. Bir de basınç var" ifadelerini kullanıyor.

1915 Çanakkale Köprüsü'nün Avrupa tarafındaki "keson" batırma işi bitti, şimdi sıra Asya tarafında. O da denizin dibine oturduktan sonra ayakların montaj ve yapım aşamasına geçilecek. Tüm planlarının işlediğini hatırlatan Arıoğlu, "Proje hedeflenen tarihte rahatlıkla bitecek" diyor.

1915 Çanakkale Köprüsü'nü 18 Mart 2021 'de devreye almayı hedeflediklerini belirten Ebru Özdemir, yüzde 70'ini yabancı bankalardan sağladıkları 2,5 milyar euro'luk kredinin pek çok uluslararası kurum tarafından da yılın en iyi finansmanlarından birisi olarak gösterildiğine dikkat çekiyor.

"Proje tamamlandığında hem İstanbul üzerinden geçen transit trafiği önemli ölçüde rahatlatacak hem de Ege, Batı Akdeniz, Güney Marmara ve İç Anadolu'nun ekonomik hareketliliğine önemli katkı sağlayacak" diyor Özdemir, şöyle devam ediyor: "Marmara etrafında kesintisiz otoyol ve köprü bağlantıları da bitmiş olacak. Bu rota üzerinden açılacak yeni ihracat kanalının da ülke ekonomisine büyük katkı yarattığını düşünüyorum."

Özdemir, şöyle devam ediyor: "Marmara etrafında kesintisiz otoyol ve köprü bağlantıları da bitmiş olacak. Bu rota üzerinden açılacak yeni ihracat kanalının da ülke ekonomisine büyük katkı yarattığını düşünüyorum."

Özdemir, şöyle devam ediyor: "Marmara etrafında kesintisiz otoyol ve köprü bağlantıları da bitmiş olacak. Bu rota üzerinden açılacak yeni ihracat kanalının da ülke ekonomisine büyük katkı yarattığını düşünüyorum."

Özdemir, şöyle devam ediyor: "Marmara etrafında kesintisiz otoyol ve köprü bağlantıları da bitmiş olacak. Bu rota üzerinden açılacak yeni ihracat kanalının da ülke ekonomisine büyük katkı yarattığını düşünüyorum."

Özdemir, şöyle devam ediyor: "Marmara etrafında kesintisiz otoyol ve köprü bağlantıları da bitmiş olacak. Bu rota üzerinden açılacak yeni ihracat kanalının da ülke ekonomisine büyük katkı yarattığını düşünüyorum."

Özdemir, şöyle devam ediyor: "Marmara etrafında kesintisiz otoyol ve köprü bağlantıları da bitmiş olacak. Bu rota üzerinden açılacak yeni ihracat kanalının da ülke ekonomisine büyük katkı yarattığını düşünüyorum."

Özdemir, şöyle devam ediyor: "Marmara etrafında kesintisiz otoyol ve köprü bağlantıları da bitmiş olacak. Bu rota üzerinden açılacak yeni ihracat kanalının da ülke ekonomisine büyük katkı yarattığını düşünüyorum."

Özdemir, şöyle devam ediyor: "Marmara etrafında kesintisiz otoyol ve köprü bağlantıları da bitmiş olacak. Bu rota üzerinden açılacak yeni ihracat kanalının da ülke ekonomisine büyük katkı yarattığını düşünüyorum."