

**ŞEHİRLERİN EN GÜZELİ,
DÜNYANIN MERKEZİ
İSTANBUL**

Cey
life

AŞK VE DEVRİM ADASI: KÜBA

BUKET EMİNOĞLU PİLAVCI
KADIN OLMAK DEĞİL,
FARKLI OLMAK AVANTAJDIR

HALİL İTİR
SEKTÖRE LİDERLİK YAPIYORUZ

LOJİSTİK ALTYAPIMIZ
2023'E HAZIR MI?

ÜLKEMİZ İÇİN DEĞER TAŞIYORUZ

1969 YILINDAN BERİ TÜRKİYE'NİN HER YERİNDEN HER YERİNE ÜLKEMİZİN TÜM DEĞERLERİNİ EKSİKSİZ, HASARSIZ VE TAM ZAMANINDA TAŞIYORUZ. TARIM ÜRÜNLERİNDEN SANAYİ ÜRÜNLERİNE... TERMİNAL İŞLETMELERİNDEN DEPOLAMAYA... KENT HİZMETLERİNEDEN TEMİZ ÇEVREYE KADAR ÜLKEMİZİN DEĞERLERİNE DEĞER KATIYORUZ...



CEYNAK



Cey Group Yönetim Kurulu Başkanı
Ali AVCI

“

*Sevgide güneş gibi ol,
Dostluk ve kardeşlikte
akarsu gibi ol,
Hataları örtmede gece gibi ol,
Tevazuda toprak gibi ol,
Öfkede ölü gibi ol,
Her ne olursan ol,
Ya olduğun gibi görün,
Ya görüldüğün gibi ol*

”

Mevlânâ Celâleddîn-i Râmî

TÜRKİYE BÜYÜYOR CEY GROUP GÜÇLENİYOR

Küresel ekonomideki kriz dönemi, yerini iyimser bir iyileşmeye terk ediyor. Yine de Türkiye'nin yakın çevresindeki jeopolitik ve stratejik risklerin ekonomimizdeki etkilerini hissetmeye devam ediyoruz. Bu konjontüre rağmen Türkiye ekonomisindeki büyüme oldukça sevindirici ve geleceğe olan umutlarımızı güçlendiriyor.

2017'nin ikinci çeyreğinde de yüzde 5,1 büyüyen ekonomimize, Cey Group olarak katkı veriyor olmaktan gururluyuz. Biliyoruz ki Türkiye büyürse biz güçleniriz; biz güçlendikçe Türkiye daha da hızlı büyür. Cey Group olarak bu bilinç ve azimle çalışmaya devam ediyoruz.

Yatırımlarımız devam ediyor

Geçtiğimiz dönemde Cey Group adına sevindirici gelişmeler yaşanmaya devam etti. Bunlardan ilki ve en önemlisi, Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin Mersin Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi AŞ'deki yüzde 21,2'lik payı, özelleştirme ihalesi yoluyla Cey Group'a geçiydi. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından gerçekleştirilen ihalede 25,8 milyon TL ile en yüksek teklifi veren Cey Group, böylece MESBAŞ'ta büyük ortak konumuna geçmiş oldu. Hedefimiz, Samsun Serbest Bölge'de edindiğimiz deneyimleri Mersin'de de paydaşlarımız ve diğer ortaklarımıza aktarmak; Mersin için ürettiğimiz katma değeri bu yatırımımızla daha da artırmak olacak.

Lisanslı Depoculuk Projesi kapsamında ise TMO ile yaptığımız anlaşma sonucunda Ceyhan'ın ardından Tekirdağ Mahramlı'daki projemizde de geçtiğimiz ay ilk adımları atmaya başladık. Proje kapsamında, Tekirdağ Mahramlı'da 70 bin ton kapasiteli toplam 28 silo kurulumu gerçekleştireceğiz. Bu tesis, Trakya Bölgesi'ndeki yatırımlarımızın devam edeceğinin de bir işaretidir. Bölgenin gelişimi ve kalkınmasına katkıda bulunacak olduğumuz için büyük övünç duyuyoruz.

Sekizinci kez logitrans'tayız

Cey Group olarak, bu yıl 15-17 Kasım tarihlerinde 11'incisi düzenlenecek "logitrans" Fuarı'na sekizinci kez katılacak ve her zamanki gibi 10'uncu Hol 304 numaralı standımızda iş ortaklarımızla sektörümüzün son gelişmelerini izleyeceğiz. 10 yılı aşkın bir süredir lojistik ve tedarik zincir yönetimi sektörlerinin karar vericilerini bir araya getiren logitrans, bölgede faaliyet gösteren şirketler için en doğru platform olarak gösteriliyor. Yeni iş bağlantıları ve ortaklıkların yanı sıra zengin bir ticaret ortamı ve forumuna ev sahipliği yapacak olan fuarın, bu yıl da geniş bir katılımı düzenlenmesi ve onlarca ülkeden on binlerce profesyoneli bir araya getirmesi bekleniyor.

Yine dolu dolu bir içerik

Elinizde tuttuğunuz CeyLife dergisinin dördüncü sayısında ise yine dolu dolu bir içerik hazırlamaya gayret ettik.

Türkiye her zamankinden daha fazla birlik ve barışa ihtiyaç duyuyor. Hep söylediğimiz gibi, "Üretim, refah ve güzel yarınlar, ancak 'birlikte' hareket ederseniz gerçekleşebilir."

Hepimize keyifli okumalar diliyorum.

4 HABERLER

- SAMSUNPORT, TÜRK AKIMI'NDA ÖNEMLİ BİR GÖREV ÜSTLENİYOR
- ÇÖZÜM ORTAĞI CEYNAK: HEM MÜŞTERİLERİMİZİ HEM DE ÇEVREYİ KORUYORUZ
- CEY GROUP MESBAŞ'A ORTAK OLDU
- SİLO YATIRIMLARI DEVAM EDİYOR
- AKARYAKITTA CEY GROUP FARKI
- FUNDA ÖZKEFELİ, EMEKLİLİK HAYATINA MERHABA DEDI

8 GÜNDEM SÖYLEŞİ

CEYNAK LOJİSTİK PAZARLAMA VE LOJİSTİKTEN SORUMLU GENEL MÜDÜR YARDIMCISI HALİL İTİR:
"SEKTÖRE LİDERLİK YAPIYORUZ"

12 BÖLGESEL GÜÇ

MARMARA BÖLGESİ'NİN LOJİSTİK GÜCÜ: CEY GROUP

16 DOSYA KONUSU

LOJİSTİK ALTYAPIMIZ 2023'E HAZIR MI?

22 DIŞ TİCARET ROTASI

GÜNEYDOĞU ASYA'NIN ÜRETİM ÜSSÜ: MALEZYA

26 BÖLGE RAPORU

ŞEHİRLERİN EN GÜZELİ, DÜNYANIN MERKEZİ İSTANBUL

32 İŞ ORTAĞI

ATIKTAN DEĞER YARATIYOR, TARIMA CAN SUYU OLUYOR

36 LOJİSTİK ROTASI

PROF. DR. YAVUZ GÜNALAY

MARMARA BÖLGESİ LOJİSTİK ALTYAPI İHTİYAÇ DEĞERLENDİRMESİ

38 İŞ DÜNYASINDA KADIN

KaİDer BAŞKANI BUKET EMİNOĞLU PİLAVCI:

"KADIN OLMAK DEĞİL, FARKLI OLMAK AVANTAJDIR"

42 HUKUK DÜNYASI

CEYNAK LOJİSTİK HUKUK DİREKTÖRÜ AV. N. ENDER ALEV

İŞ HUKUKU MEVZUATINDAKİ GÜNCEL BAZI DEĞİŞİKLİKLER

44 SPOT İŞIKLARI

MABEL MATİZ: "MÜZİK SOSYAL OLABİLİYORSA ANLAMLILIK"

48 TÜKENMEYEN KALEMLER

GÜNDÜZ VASSAF: "YAZMAK BİR BÜTÜNLEŞME VE KAYBOLUŞ HALİ"

52 GEZGİN

AŞK VE DEVRİM ADASI: KÜBA

56 ADRENALİN

KIŞ SPORLARININ GÖZDESİ: KAYAK

60 TEKNOLOJİ**62 KÜLTÜR SANAT**

26



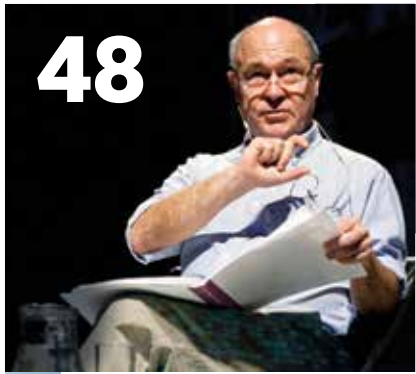
32



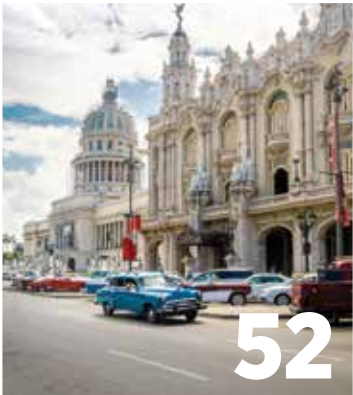
38



48



52



56



CEY GROUP ADINA SAHİBİ
M. Berzan AVCI

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

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

YAYINA HAZIRLAYAN



AJANS BAŞKANI
Tugay SOYKAN
tugaysoykan@origamimedya.com

GENEL YAYIN YÖNETMENİ
Hüsne PAMUK
husne@origamimedya.com

EDİTÖR
Tolga ÇATAL
tolga@origamimedya.com

GÖRSEL YÖNETMEN
Murat CERİT

GRAFİK TASARIM
Zeynep Esen SARIKAYA

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

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

BASKI VE ÇİLT
APA UNIPRINT
Uniprint Basım Sanayi ve Ticaret A.Ş.
Ömerli Köyü, Hadımköy - İstanbul Caddesi
No: 159, 34555, İstanbul
Tel: +90 212 798 28 40 pbx
www.apa.com.tr

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



TÜRK AKIMI'NIN LOJİSTİK ÜSSÜ: SAMSUNPORT

Geçtiğimiz yıl Ekim ayında resmi olarak imzalanan, Rus doğal gazını Karadeniz ve Trakya Bölgesi üzerinden Avrupa'ya bağlayacak Türk Akımı projesinde çalışmalar başladı. Bu kapsamda, Karadeniz'de devam eden derin deniz boru hattı çalışmalarında kullanılacak binlerce borunun depolanacağı Samsunport'ta da hummalı bir süreç devam ediyor.



RUS doğal gazını Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşıyacak olan "Türk Akımı Doğalgaz Boru Hattı Projesi" için hükümetler arası anlaşma, geçtiğimiz yıl Ekim ayında Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Dr. Berat Albayrak ve Rus Enerji Bakanı Aleksander Novak tarafından imzalanmış ve projenin 2017'de inşasına başlanılarak 2019'da tamamlanması öngörülmüştü. İki hattan oluşacak ve toplam 31,5 milyar metreküp kapasiteye sahip olacak proje çerçevesinde, Rus doğal gazı, Rusya'da Anapa yakınlarında Karadeniz'e girecek ve 900 kilometre boyunca Karadeniz tabanında ilerleyerek, İstanbul'un yaklaşık 100 kilometre batısında yer alan Kiyıköy kasabasının yakınlarında Türki-

ye'ye ulaşacak. Buradan ayrı bir yeraltı boru hattı, doğal gazı Yunanistan sınırındaki İpsala kasabasının uç noktasına taşıyacak.

SAMSUNPORT'TAN LOJİSTİK DESTEK

Türk Akımı'nda kullanılacak boruların depolanacağı en önemli adres ise Samsunport... Temmuz ayında yanaşan ilk gemi ile projede kullanılacak boruları kabul etmeye başlayan Samsunport'a bugüne kadar 8 bin 280 boru istiflendi. Her biri 9,3 ton olan boruların istiflenmesi için Samsunport'ta 30 bin metrekarelik bir alan tahsis edilirken, üç vardiya halinde ve 7/24 esasına göre hummalı çalışmalar da devam ediyor. Hatırlana-

cağı üzere, Cey Group Yönetim Kurulu Başkanı Ali Avcı, projenin imzalandığı günlerde Samsunport'un Türk Akımı projesine katılmak için yoğun bir çaba içerisinde olduğunu bildirmiş ve "Samsunport, ağır tonajlı gemilerin yüklenme boşaltmasına uygun durumda, liman hizmetlerimiz ise bu ölçekli bir projeyi rahatlıkla yüklenebilecek kapasitede" değerlendirmesinde bulunmuştu.

19 MİLYON EVİN İHTİYACINI KARŞILAYACAK

Türk Akımı, Rusya'daki dev doğal gaz rezervlerini doğrudan Türkiye'nin doğal gaz dağıtım şebekesine bağlayarak Türkiye ve Güneydoğu Avrupa için güvenilir bir enerji kaynağı yaratması açısından son derece önemli bir proje. Sistemin açık deniz bölümü Gazprom tarafından inşa edilecekken, açık deniz boru hattı sistemi Karadeniz üzerinden geçen, birbirine paralel iki adet hattan oluşacak. Her biri 9,3 ton ağırlığındaki 12 metre uzunluğunda ve 81 cm çapında özel üretilmiş dayanıklı çelik borulardan 150 binini birbirine bağlayacak olan projenin ortalama deniz derinliği ise 2 bin 200 metreye ulaşıyor. Maliyetinin 19,5 milyar dolar olacağı öngörülen proje, 2019 yılında her iki hattının da tamamlanmasıyla 31,5 milyar metreküp Rus doğal gazını Türkiye'ye aktaracak. Bu rakam, 19 milyon evin ihtiyacını karşılayacak düzeyde gaz akışı anlamına da geliyor.

ÇÖZÜM ORTAĞI CEYNAK: HEM MÜŞTERİLERİMİZİ HEM DE ÇEVREYİ KORUYORUZ

GERÇEKLEŞTİRDİĞİ her projede iş ortaklarına uygun çözümler üretmeye devam eden Ceynak Lojistik, İzocam'ın Marmara Bölgesi taşımalarında kullanılmak üzere 2017 model Iveco Daily markalı araçları araç filosuna ekledi. Euro 5 motora sahip araçlarla gerçekleştirilecek taşımalarda karbon salımını azaltmayı

hedeflediklerini açıklayan Ceynak Lojistik Dilovası Bölgesi Lojistik Projesi Sorumlusu Elgin Erdoğan, temel hedeflerinin iş ortaklarının taleplerine zamanında ve doğru şekilde cevap vermek olduğunu söylerken, aynı zamanda da sürdürülebilir lojistik prensipleri kapsamında hareket etmeyi amaçladıklarını vurguladı.



ACI KAYBIMIZ

CEY GROUP YÖNETİM KURULU BAŞKANI
ALİ AVCI'NIN ANNESİ;
CEY GROUP YÖNETİM KURULU ÜYELERİ
LERZAN AVCI LÜLECİOĞLU VE
BERZAN AVCI'NIN BABAANNELERİ

FUNDA AVCI

HAKK'IN RAHMETİNE KAVUŞMUŞTUR.

MERHUMEYE ALLAH'TAN RAHMET
SEVENLERİNE BAŞ SAĞLIĞI DİLERİZ.



CEY GROUP MESBAŞ'A ORTAK OLDU

TÜRKİYE Denizcilik İşletmeleri'nin, Mersin Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi AŞ'deki (MESBAŞ) yüzde 21,2'lik payı, özelleştirme ihalesi yoluyla Cey Group'a geçti. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından gerçekleştirilen ihalede 25,8 milyon TL ile en yüksek teklifi veren Cey Group, MESBAŞ hisselerinin yüzde 21,2'sine sahip olarak MESBAŞ'ta büyük ortak konumuna geçerken, ihale sürecinin ardından açıklamada bulunan Cey Group Yönetim Kurulu Başkanı Ali Avcı, ihale sonucunun Mersin'e ve Türkiye'ye hayırlı olması temennisinde bulundu. Cey Group'un hâlihazırda Samsun Serbest Bölgesi'nde de büyük ortak olduğunu hatırlatan Avcı, "Samsun'da kazandığımız tecrübe ve sinerjimizi harmanlayarak Mersin'de paydaşlarımız ve diğer ortaklara daha verimli olacak bir işletme yaratmayı amaçlıyoruz" dedi.



SİLO YATIRIMLARI DEVAM EDİYOR



CEYNAK Lojistik, Lisanslı Depoculuk Projesi kapsamında Toprak Mahsulleri Ofisi ile yapılan anlaşma sonucunda Ceyhan'ın ardından Tekirdağ Mahramlı'da da yatırımlarına başladı. Proje kapsamında Tekirdağ Mahramlı'da 70 bin ton kapasiteli toplam 28 silo kurulacağını açıklayan Ceynak Lojistik Pazarlama ve Lojistikten Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Halil İtir, bu tesisle birlikte Trakya ve bölgesinde yapılanmaya devam edeceklerini belirtti. İtir, yeni yatırımlarla bölgenin gelişimi ve kalkınmasına katkıda bulunacak olmalarından ötürü mutluluk duyduklarının da altını çizdi.

AKARYAKITTA CEY GROUP FARKI

CEY Group bünyesinde 1995 yılında faaliyete başlayan İstanbul'da Basın Ekspres yolu üzerindeki akaryakıt satış istasyonu, 2017 yılı Temmuz ayında rekor satış rakamlarına ulaştı. 1999 yılından bu yana BP ile iş ortaklığına geçilerek hizmet kalitesi ve müşteri memnuniyetini üst düzeylere taşıyan akaryakıt istasyonunda halen 12 personel ile hizmet verilirken, istasyonda bulunan yıkama, BP Shop ve restoran bölümleriyle de müşteri memnuniyetinde fark yaratmaya devam ediliyor.



CEYNAK LOJİSTİK, SEKİZİNCİ KEZ LOGITRANS FUARI'NDA

AVRASYA bölgesinin taşımacılık, lojistik ve tedarik zinciri çözümleri için en önemli iş platformlarından olan 11'inci "Logitrans" Fuarı, bu



international transport logistics exhibition

15-17 Kasım tarihleri arasında İstanbul Fuar Merkezi'nde düzenlenecek. Fuara sekizinci defa katılacak olan Ceynak Lojistik, bu yıl da 10'uncu Hol 304 numaralı standında katılımcılar ve iş ortaklarıyla buluşacak.

10 yılı aşkın bir süredir lojistik ve tedarik zincir yönetimi sektörlerinin karar vericilerini bir araya getiren fuar, bölgede faaliyet gösteren şirketler için en doğru platform olarak gösteriliyor. Yeni iş bağlantıları ve ortaklıkların yanı sıra zengin bir ticaret ortamı ve forumuna ev sahipliği yapacak olan fuarın bu yıl da geniş bir katılımı düzenlenmesi bekleniyor.

Geçtiğimiz yıl 26 ülkeden 180 katılımcının yer aldığı fuarda, toplam 11 bin 500 metrekareden oluşan iki holde yük taşımacılığı ve lojistik hizmetler, yük taşımacılığı sistemleri, IT/telematik, e-iş, telekomünikasyon ve intralojistik ve malzeme akışı hizmet grupları ele alınmıştı. Bu yıl ise fuar kapsamında hava kargo endüstrisine özel "aircargo", son teknoloji ürünü çekici, römork ve hafif ticari araçlara özel "truck&trailer" ile soğuk zincir lojistiğine özel "perilog" bölümlerinin düzenlenmesi planlanıyor.

FUNDA ÖZKEFELİ, EMEKLİLİK HAYATINA MERHABA DEDİ



CEY Group bünyesinde muhasebe müdürlüğü görevini 14 yıldır başarıyla devam ettiren Funda Özkefeli, geçtiğimiz Ağustos ayında emeklilik hayatına 'merhaba' dedi. Funda Özkefeli, Cey Group bünyesinde Oracle ERP süreçlerinin hayata geçirilmesinde büyük bir rol üstlenmiş ve birçok görevi başarıyla tamamlamıştı. Funda Özkefeli'nin emekliliği için bir teşekkür töreni düzenlenirken, Cey Group Yönetim Kurulu Başkanı Ali Avcı, çalışma hayatında gösterdiği başarılar ve Cey Group'a sağladığı katkılardan dolayı Özkefeli'ye teşekkür etti; Funda Özkefeli ise Cey Group ailesinden hiçbir zaman kopmayacağını dile getirdi.

HEXAFERM

TOPRAĞI ZENGİNLEŐTİREN GÜBRE

HEXAFERM'İN TOPRAĞI BESLEYEN GRANÜLLERİNDE NELER VAR?

AZOT (N)

Kimyasal gübrede %40'ı alınabilirken, **HEXAFERM'de tamamı** alınır!

FOSFOR (P)

Kimyasal gübrede %15-30'u alınabilirken, **HEXAFERM'de tamamı** alınır!

POTASYUM (K)

HEXAFERM'de tuzluluk yapan potasyum klorür değil, **potasyum sülfat** kullanılır.

ELEMENTEL KÜKÜRT

pH düşürür, bütün ürünlerde **en az %10 S₀₃** seviyesinde bulunur.

İZ ELEMENTLER

Ürün kalitesi sağlar, her üründe mutlaka **Çinko (Zn)** bulunur.

ORGANİK MADDE

Kompost kaynaklıdır, **en az %20** seviyesinde bulunur.

HÜMİK-FÜLVİK ASİT

Kompost kaynaklıdır, **en az %7** seviyesinde bulunur.



hexaferm.com



facebook.com/hexaferm



[Instagram: Hexaferm](https://www.instagram.com/hexaferm)



0212 385 12 00



**Ceynak Lojistik Pazarlama ve Lojistikten Sorumlu
Genel Müdür Yardımcısı Halil İtir:**

“SEKTÖRE LİDERLİK YAPIYORUZ”

Cey Group'ta 30'uncu yılını dolduran ve bugün Ceynak Lojistik Pazarlama ve Lojistikten Sorumlu Genel Müdür Yardımcılığı görevini sürdüren sektörün duayen isimlerinden Halil İtir, lojistik alanında 30 yılda müthiş bir değişim yaşandığına dikkat çekiyor ve “Cey Group bu değişim ve büyümenin tam kalbinde yer aldı. Artık sadece yurt içinde değil yurt dışında da hedefleri olan bir şirketiz” diyor.

Bir tesadüf eseri 1987'de yolu Cey Group ile keşişen ve bugün Cey Group'taki 30'uncu yılını dolduran Ceynak Lojistik Pazarlama ve Lojistikten Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Halil İtir, askerlik dönüşü polis olmanın hayalini kurarken Cey Group Yönetim Kurulu Başkanı Ali Avcı ile tanışmasıyla hayatı tamamen değişmiş. Cey Group'un Mersin'deki 28 metrekairelik ofisinden Türkiye'nin en büyük lojistik operasyonlarını yürüten dev bir firma olma yolundaki zorlu sürecinin her aşamasında yer alan Halil İtir, lojistik işini sadece kitaplardan değil, sektörün her aşamasında zor şartlarda ayakta kalarak öğrenmiş. Halil İtir ile hem geçmişi, hem bugünü hem de Cey Group'un geleceğini konuştuk.

Sektöre nasıl adım attınız?

Yıl 1987.. Amcamın oğlu Mersin Limanı'nda çalışıyordu. Ben de aynı yılın Mart ayında askerden yeni gelmiştim. O sırada Ali Bey, Mersin'de bir ofis açıyormuş ve amcamın oğluna, "Bana güvenilir, akıllı bir eleman lazım" demiş. Kuzenimin yönlendirmesi sayesinde Ali Bey ile tanıştık ve ardından Mersin'deki 28 metrekairelik ofiste işe başlamış oldum. Hatta çalışmaya başladıktan sonra polislik sınavlarına da girdim ancak Ali Bey Ceynak'ta kalmam konusunda beni ikna etti. Geçici olacağını düşünerek çıktığım bu yolda 30 yıldır yürüyorum. Tabii büyümekte olan bir şirketin ilk zamanlarına denk gelmek de güzel bir şey.

ZORLU YOLLARDA, BAŞARILI YOLCULUK

Göreve ilk başladığınızda neler yapıyordunuz?

1980'li yıllarda şirket nakliyecilik yapıyordu, ben de ofis elemanı olarak işe girmiştim. Yurt dışından gelen ham maddeleri ve PTT'nin direklerini taşıyorduk. Turgut Özal, o dönem seçimlerden önce bütün köylere telefon geleceğini vaat etmiş ve yurt dışından yoğun bir şekilde telefon direği geliyordu. Türkiye'nin her tarafına telefon direği götürüyorduk. O dönemde büyük gemilerle gelen 70 bin telefon direğini supalan olarak tahliye etmek büyük bir başarıydı. Yaptığımız başarılı operasyonlar sonucu ilk plaketimizi de PTT'den almış olduk. Bir de o zamanlar taşımacılık sektörü teknolojik anlamda çok gerideydi. 1980'li yıllarda Ford, BMC ve Dodge gibi markaların altı ve sekiz tekerli araçları vardı ve bu araçlarla taşıma yapmak oldukça zordu. Hem özel, hem de devlet olmak üzere birçok noktadan gerek ham madde gerekse işlenmiş ürünler olarak taşımacılık yapıyorduk.

Cey Group çalışanlarının ortak bir görüşü var:

"Aile gibiyiz." Siz ne dersiniz, Cey Group'ta çalışmak zor mudur?

Ali Bey ile çok uyumlu bir çalışma hayatımız oldu, gerçekten de aile gibi olduk diyebilirim. İşe girdiğimde bekardım. Geçen 30 yıllık süre içinde evlendim ve dört çocuğum dünyaya geldi. Ali Bey, çalışanlarına çok fazla değer verir, kaybetmemek için elinden ge-

"CEY GROUP HER ZAMAN İNSANA YATIRIM YAPAR"

"Üniversiteden yeni mezun olan gençler, 'iş başvurmasına gidiyoruz, işverenler deneyim soruyor. Biz çalışmadan deneyimi nasıl kazanacağız?' diyor. Bu noktada biz, ışık gördüğümüz yeni mezunları hemen bünyemize dâhil ediyoruz. Ben, tüm bölgelerimizde pazarlama ve lojistikten sorumlu genel müdür yardımcısıyım. Ve bu unvanımın artık bana bir öğretmen rolü de biçtiğinin farkındayım. Bu nedenle de ışık gördüğümüz yeni genç arkadaşlarımızı yetiştirmek, onlara şirketimizin geleceğinde bir yer bulmak için deyim yerindeyse üzerlerine titriyoruz. Biz, şirketimizi dönüştürürken, kendimizi de geliştirdik. Kendinizi değiştirmeszeniz bir yere gelemezsiniz."

leni yapar. Bizim hep söylediğimiz bir şey var: "Ceynak'a girmek zor ama çıkmak daha zordur!" Geçtiğimiz yıl içerisinde 20 yıldır bizimle çalışan finans müdürümüz İbrahim Küçük ve 14 yıldır bizimle olan muhasebe müdürümüz Funda Özkefeli emekliye ayrıldı. Cey Group personelinin şirketlerinde çalışma süreleri ve düşük orandaki işten ayrılışlar göz önüne alındığında, Cey Group'un çalışanlar açısından istikrarlı bir yer olduğunu da rahatlıkla söyleyebiliriz.

Cey Group ve sektör çok hızlı büyüdü değil mi?

Tabii, tarihsel açıdan baktığımızda, geçmişte yaptığımız işin adı nakliyecilikti. İlerleyen süreçte önce taşımacılık, ardından da iyice gelişerek lojistik oldu. Tüketici istek ve ihtiyaçları hızlı bir şekilde değişirken, lojistik sektörü de bu değişime ayak uydurabildi ve sektör bir yandan büyürken diğer yandan da gelişmeye devam etti. 1980'lerden bu yana gelişmeleri takip ettiğimizde, insansız araçlardan, otonom depolardan, drone ile teslimattan ve dijital dönüşümden bahsedebiliyoruz. Cey Group ise bu değişim ve büyümenin tam kalbinde yer aldı. Müşteri istek ve ihtiyaçlarına yönelik yaptığı yatırımlarla sektöre öncülük etti. 1969'da 28 metrekairelik ofisle başladığımız yolculuğumuzu sahip olduğumuz limanlar, lojistik terminaller ve yüzde 100 müşteri memnuniyeti prensibimizle sürdürmeye devam ediyoruz.

"EN BÜYÜK DEPOLAMA ALANLARINA SAHİBİZ"

30 yılda değişenleri kısaca özetlemenizi istesek neler söyleyebilirsiniz?

Lojistik sektöründe kendisini en çok geliştiren ve en iyi projeleri üreten kişilerin başında Ali Bey gelir. Ben bu işe başladığımda özel şirketler açısından depolama diye bir kavram yoktu. Ceynak, geçen otuz yıllık dönemde kasalı arabalarla yapılan taşımacılıktan, en büyük depolama alanlarına sahip şirket haline geldi. Depolama ve intermodal taşımacılık konusunda özellikle liman bölgelerinde kurduğumuz modern lojistik terminallerle sektöre öncülük yaptık. Yapmaya da devam ediyoruz, çünkü sektörün buna ihtiyacı var. Cey Group şirketleri açısından olmazsa olmazlarımızdan biri de limanlardır. Geçen süre içerisinde çok farklı limanları işletmiş olsak da Samsun Limanı'nı

"Cey Group artık sadece yurt içinde değil yurt dışında da hedefleri olan bir şirket. Dolayısıyla hedeflerimiz büyük ve bu anlamda en iyiye ulaşmak için tüm arkadaşlarımızla birlikte çalışmaya devam ediyoruz."





devraldıktan sonra vizyonumuzu daha da geliştirdik. Eskiden yaptığımız işi anlattığımızda insanlar sadece taşımacılık olarak bakıyordu. Bugün ise Cey Group, limanları, lojistik terminalleri ve araç filosuyla tedarik zincirinin her alanında faaliyet gösteren devasa bir yapı haline dönüştü. Sektör olarak paydaşlarımızla en sıcak teması kurduğumuz noktalardan olan Logitrans'da misafirlerimize yaptığımız sunumlar sonucunda "Nasıl bir firma ile çalıştığımızı şimdi daha iyi anladım!" yorumlarını sık sık duyuyoruz.

Hazır lafı açıldı, lojistik fuarları için neler söyleyebilirsiniz?

Biz fuarlara sadece lojistik şirketi olarak girmiyor, tedarik zincirinin her alanında faaliyet gösteren, limanları ve depolama alanları olan bir şirket olarak giriyoruz. Geçmiş yıllarda iş ilişkilerinin başlaması için potansiyel müşterileri yerinde ziyaret etmeniz gerekiyordu. Ancak bu dönemde tesislerinizi gören müşteriler size geliyor. Özellikle liman bölgelerinde kurduğumuz modern depolama tesislerimiz ile paydaşlarımızın ihtiyaçlarını karşılıyoruz. Her sektörden

onlarca katılımcının bulunduğu fuardan bu seneki beklentimiz ise sektör açısından olumlu gelişmelere katkıda bulunması.

Fuar size bir katma değer yaratıyor mu? Nasıl hazırlanıyorsunuz, özel çalışmalarınız oluyor mu?

Sektörel fuarlar, mevcut iş ortaklarımızla günün değerlendirilmesini yapma fırsatı sağlaması, bizi tanımak isteyen saha oyuncularıyla tanışma olanağı yaratması ve yeni projeler geliştirme imkanı sağlaması açısından çok büyük önem arz ediyor. Kasım ayındaki "logitrans"ta açacağımız standımızda sadece paydaşlarımızla ve iş ortaklarımızla değil aynı zamanda lojistik sektörünün geleceği olarak gördüğümüz üniversitelerinin lojistik bölümleri ile de temas kuracak, görüş alışverişinde bulunacağız. Sektörel fuarlar bu açıdan da bizim için çok değerli. Yapılan hazırlıklar sonucunda standımızda gerçekleştirilen tüm faaliyetler farklı departmanlardan birçok kişinin emeği sonucunda ortaya çıkıyor. Cey Group'un vitrini olan standımızda geçmiş dönem içinde yapmış olduğumuz tüm faaliyetleri lojistik sektörü ile paylaşıyoruz.

Kuruluşundan beri Cey Group'un kamu ile önemli iş ortaklıkları sürüyor. Kamu kurumlarıyla ilişkileriniz için neler söyleyebilirsiniz?

Cey Group açısından baktığımızda kamu kurumlarının en güçlü iş ortaklarımızın başında geldiğini rahatlıkla söyleyebiliriz. 14 yıl boyunca İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin katı atıklarını taşıdık. Devasa bir projeydi ve biz bu işi yeniden ele alarak bir sistematığe oturttuk. Yaptığımız Ar-Ge çalışmalarıyla araç tasarımlarını baştan aşağı yenileyip verimliliği artırarak karbon salımını azalttık. Aynı şekilde Gübretaş'ın taşımalarında da müthiş bir başarı yakaladık. 750 bin ton ile başladığımız işi beş yılda 1 milyon 400 bin tonluk bir hacme ulaştırdık. Bu iki projeyi de aldık, geliştirdik, katma değerli hale getirdik ve işi tekrar kurumlara, yani işin sahiplerine yeniden teslim ettik. Şu anda da Lisanslı Depoculuk Projesi kapsamında Adana Ceyhan ve Tirkıdağ Mahramlı'da kurulacak iki terminal için TMO ile birlikte çalışmalara devam ediyoruz.

"Ali Bey, çalışanlarına çok fazla değer verir, kaybetmemek için elinden geleni yapar. Bizim hep söylediğimiz bir şey var: 'Ceynak'a girmek zor ama çıkmak daha zordur!'"





“SAMSUN LİMANINA ÇOK ŞEY KATTIK”

Peki, Samsun'dan neler öğrenildi? Cey Group pek çok liman işletmeciliği yaptı ama Samsunport tüm yönleriyle sizin işlettiğiniz, çok önemli bir proje olmalı değil mi?

Cey Group şirketleri olarak Tekirdağ, Ereğli ve Samsun limanlarının işletmesini sürdürüyoruz. İşlettiğimiz bütün limanlarda tüm ekipmanlar kendimize ait. İşlettiğimiz limanlar arasından Samsunport'un tabii ki ayrı bir yeri var. Samsun'da limanı devraldığımızda depolama kapasitesi yetersizdi, konteyner hizmeti de verilmiyordu. Limanı devraldıktan sonra yaptığımız 50 milyon doları aşan yatırımla yepyeni bir görünüme kavuşturduk. Yaptığımız değişiklikler o kadar büyük kapsamlı oldu ki Samsun'a sürekli gelen kaptanlar, “Acaba yanlış limana mı geldik?” yorumları yapmaya başladı. Geçmişte günler süren operasyonları saatler içerisinde tamamlamayı başardık. Bizim açımızdan en önemli başarılarından biri de tabii ki konteyner limanının hizmete alınması. MSC, CMA CGM ve Arkas gemileri üzerinden bütün hatlara hizmet vermeye başladık. Dolayısıyla da limana gelen gemi trafiğinde ciddi bir artış yarattık. Samsunport ile direk bağlantısı bulunan ve modernizasyon faaliyetleri de-

vam eden Sivas-Divriği demir yolu hattı bağlantısı da açıldığında bu hareketliliğin daha da hızlı artacağını öngörüyoruz.

Lisanslı depoculuk için görüşlerinizi öğrenebilir miyiz? Lisanslı depoculuk Cey Group'a ve sektöre neler kazandırıyor?

Biz, her zaman “Kendimiz nerede ve nasıl geliştirebiliriz?” sorularına yanıt aramaya devam ediyoruz. Ama diğer yandan, iş ortaklarımızın işlerini nasıl kolaylaştırabileceğimizi de düşünüyoruz. Bu anlamda, tarım lojistiğinin öncü firması olarak lisanslı depoculuk alanında da yatırımlarımıza devam ediyoruz. Geçtiğimiz yıllarda çiftçiler depolama konusunda geniş bir seçeneğe sahip değillerdi, çoğunlukla modern standartlardan uzak yerlere ürünlerini koyuyorlardı. Lisanslı depoculuk ile çiftçilerimiz mallarını bizim depolarımıza istedikleri gibi koyabiliyor; istedikleri zaman istedikleri oranda satabiliyor. Ceynak olarak sektöre öncülük yapıyor, maliyet avantajı sağlayarak rekabete de katkı veriyoruz. Hatay Dört Yol'a açtığımız lojistik terminalimizde anında tam kapasiteye ulaştık. Çünkü doğru yere doğru yatırım yapınca, başarı da kaçınılmaz oluyor.

Son olarak, gelecek için öngörüleriniz nedir? Cey Group gelecekte neyi hedefliyor?

Cey Group her zaman daha iyiye ulaşmayı hedefliyor. Tedarik zinciri faaliyetlerinin tamamında projelerimiz elbette ki var. Cey Group artık sadece yurt içinde değil yurt dışında da hedefleri olan bir şirket. Dolayısıyla hedeflerimiz büyük ve bu anlamda en iyiye ulaşmak için tüm arkadaşlarımızla birlikte çalışmaya devam ediyoruz. Bizde bir kültür vardır, Ali Bey'in öncülük ettiği bu kültürde herkesin görüşü mutlaka alınır, her fikir dinlenir ve ortak bir fikir havuzundan nihai karar doğar. 28 metrekareden bugünlere gelişimin arkasındaki önemli birikimlerden biri de budur.

“Kendimizi nerede ve nasıl geliştirebiliriz?” sorularına yanıt aramaya; müşterilerimizin işlerini nasıl kolaylaştırabileceğimizi düşünmeye devam ediyoruz. Bu anlamda, sektörde öncü olduğumuzu söyleyebiliriz.”



MARMARA BÖLGESİ'NİN LOJİSTİK GÜCÜ:

CEY GROUP

Cey Group'un Marmara Bölgesi'ndeki yatırımları sadece bölge ekonomisine değer yaratmıyor; Türkiye nüfusunun üçte birine ev sahipliği yaparak, bölgenin devasa lojistik ihtiyaçlarını da karşılıyor.

Antrepo ve limancılık hizmetlerinden sonra lisanslı depoculukta da yatırımlarını hızlandıran

Cey Group, Marmara Bölgesi'ndeki varlığını güçlendirmeye devam ediyor.

Cey Group, Türkiye limanlarına gelen her türlü ürünün limandan ilgili tesislere kadar olan taşıma, depolama, paketlenme ve tüm lojistik hizmetlerini bir bütün olarak ele alan, müşterilerinin ihtiyaçları doğrultusunda en uygun çözümleri üreten ve uygulayan çözüm ortağı olarak sektörde yarım asra ulaşan deneyimiyle fark yaratmaya devam ediyor.

Türkiye genelindeki yatırımları; Akdeniz, Karadeniz, Ege ve Marmara Denizi'ne hakim lojistik terminal, liman ve lisanslı depoculuk hizmetleriyle lojistik sektörünün yol göstericisi olan Cey Group, diğer bölgelerde olduğu gibi, Marmara Bölgesi'nde de entegre bir çözüm ortağı oluyor ve müşterileri için en yüksek faydayı sağlamayı hedefliyor.

İSTANBUL'UN İHTİYAÇLARINA UYGUN ÇÖZÜMLER

Tedarik zincirinin en önemli halkası olan antrepolar, maliyetlerin düşürülmesi, ürün güvenliği ve lojistik ihtiyaçlara cevap verebilmesi açısından ayrı bir öneme

sahip. Ceynak Lojistik'in Marmara Bölgesi'ndeki en güçlü yatırımı, İstanbul Bahçelievler'de bulunan merkez ofisleri ve 10 bin metrekarelik antrepoları. İstanbul Avrupa yakasının lojistik ihtiyaçlarına cevap verme amacı taşıyan antreposu ile kentin lojistik ihtiyaçlarına yönelik önemli bir görev üstlenen Cey Group, İstanbul'un hemen yanı başındaki Kocaeli Lojistik Terminali'yle de hem İstanbul'un hem de Doğu Marmara'nın ihtiyaçlarına yönelik çözüm ortağı olmayı sürdürüyor.

Ceynak Lojistik Dilovası Bölgesi Lojistik Sorumlusu Mehmet Çelik, Türkiye'de lojistik sektörünün büyük bir dönüşüm yaşadığı ve hızla büyüdüğünü ifade ederken, "Ben bu mesleğe başladığım zaman lojistik diye bir kavram yoktu. 1998'lerin başında lojistik kavramının Türkiye'ye gelişiyle sektörde yeni atılımlar oldu. Bu atılımlarla birlikte bölgemizde ciddi yatırımlar, özel antrepolar, özel limanlar açılmaya başlandı. Dış ticaret hızla büyüdü" diyor. Lojistik faaliyetleri, ürünlerin ilk üreticiden son tüketiciye kadar olan nakliye depolama, gümrükleme, ambalajlama, dağıtım gibi tüm süreçlerinin tamamlayıcısı olarak tanımla-



İstanbul Lojistik Terminali



Ceynak Lojistik, İstanbul Ambarlı Limanı'ndaki yatırımına devam ediyor.

yan Çelik, Cey Group olarak lojistik faaliyetlerde müşterilere sağlanan avantajları ise “düşük maliyet ve kaliteli hizmet” olarak özetliyor. Doğru ürünü, doğru zamanda, doğru tüketiciye ulaştırma konusunda taviz vermediklerini ve sektörde rekabeti her zaman desteklediklerini de vurgulayan Çelik, müşterilerin çözüm ortağı olarak sektörde başarıya ulaştıklarının altını çiziyor.

REKABET, KALİTE, MEMNUNİYET

Ceynak Lojistik'in Dilovası Bölgesi Lojistik Projeler Sorumlusu Elgin Erdoğan ise Ceynak Lojistik'in her zaman rekabet, kalite, memnuniyet üçlüsünü bir arada tuttuğunu anımsatıyor ve “Bunları sağlarken uzman kadromuzla müşteriye özel çözümler üreti-

yoruz. Deneyimli kadromuzun her zaman yeniliklere açık olması, hizmet gücümüzü artırıyor. Projelerin büyük veya küçüklüğüne bakmadan özveriyle çalışmalarımızı gerçekleştiriyoruz” diyor.

Marmara Bölgesi'nde, başta İzocam ve Hexagon olmak üzere birçok firmanın depolama ve lojistik hizmetlerini gerçekleştirdiklerini söyleyen Erdoğan, bu hizmetleri firmaların istekleri doğrultusunda kesintisiz olarak sürdürdüklerini ifade ederken, Ceysan'ın koordinasyonundaki kent temizliği ve çevre hizmetlerinde de birçok büyükşehir ve ilçe belediyelerine hizmet sağladıklarının altını çiziyor. Erdoğan, “Yenilenen kapasitemiz, hızla artan araç filomuz ve uzman çalışma arkadaşlarımızla en iyi hizmeti vermeye çalışıyoruz” diyerek sözlerini tamamlıyor.

Toprak Mahsulleri Ofisi ile yapılan anlaşma sonucunda, Tekirdağ Mahramlı'da projelendirilen 70 bin ton kapasiteli toplam 28 silo tamamlandığında, tüm Marmara Bölgesi'ne önemli bir katma değer kazandırılmış olacak.



“MARMARA BÖLGESİ'NE KATMA DEĞER YARATIYORUZ”



NİYAZI YILMAZ
CEYNAK LOJİSTİK
İZMİT ŞUBE MÜDÜRÜ

“Terminalimizde lojistik yönetimi ve planlama, taşımacılık, depolama, paketlenme ve liman hizmetleri vermeye devam ediyoruz. Lojistik terminalimiz yükleme boşaltma ve paketleme gibi hizmetler için gerekli tüm ekipmanlarla desteklenmiş durumda.”



ELGİN ERDOĞAN
CEYNAK LOJİSTİK
DİLOVASI BÖLGESİ
LOJİSTİK PROJELER
SORUMLUSU

“Ceynak Lojistik, her zaman rekabet, kalite, memnuniyet üçlüsünü bir arada tutar. Bunları sağlarken her zaman yeniliklere açık deneyimli kadromuzla, projelerin büyük veya küçüklüğüne bakmadan müşteriye özel çözümler ürettiyoruz.”



MEHMET ÇELİK
CEYNAK LOJİSTİK
DİLOVASI BÖLGESİ
LOJİSTİK SORUMLUSU

“Doğru ürünü, doğru zamanda, doğru tüketiciye ulaştırma konusunda taviz vermiyoruz ve sektörde rekabeti her zaman destekliyoruz. Cey Group olarak avantajımız, düşük maliyet ve kaliteli hizmet.”

**MARMARA BÖLGESİ
CEY GROUP
YATIRIMLARI**
**İSTANBUL GENEL
MERKEZ VE
ANTREPOLAR**

- 10 bin metrekarelik antrepo

**KOCAELİ LOJİSTİK
TERMİNALİ**

- 13 bin 500 metrekarelik A tipi gümrüklü antrepo
- 1 milyon tonluk dökme yük elleçleme kapasitesi
- 50 bin tonluk depolama kapasitesi
- Gümrük mevzuatına göre oluşturulan yangın alarm ve kamera güvenlik sistemi
- Bir adet 60 tonluk kantar
- Yükleme ve boşaltma hizmetleri için forklift, loader gibi ekipmanlar

**CEYPORT TEKİRDAĞ
LİMANI**

- Bir adet 100 tonluk Fantuzzi Reggiane MHC vinç,
- İki adet 30 tonluk Fantuzzi Reggiane MHC vinç,
- Bir adet 20 tonluk Fantuzzi Reggiane MHC vinç,
- İki adet Reachstacker,
- İki adet loader,
- Üç adet endüstriyel ekskavatör
- İki adet forklift


Kocaeli Lojistik Terminali
BÖLGENİN EN ÖNEMLİ AKTARMA NOKTASI

Cey Group'un Marmara Bölgesi'ndeki önemli yatırımlarından bir diğeri olan Kocaeli Lojistik Terminali, 25 bin 250 metrekarelik alanda 13 bin 500 metrekarelik A tipi gümrüklü antrepoya sahipken, gümrük mevzuatına göre oluşturulan yangın alarm ve kamera güvenlik sistemi ile donatılan tesiste 60 tonluk bir kantar da yer alıyor.

Ceynak Lojistik İzmit Şube Müdürü Niyazi Yılmaz, yıllık 1 milyon tonluk dökme yük elleçleme kapasitesine ve 50 bin tonluk depolama kapasitesine sahip olduklarını söylerken, Kocaeli Lojistik Terminali'nde tüm lojistik hizmetleri sağlayabildiklerini de altını çiziyor.

“Bu hizmetlerin yanı sıra bölgemizin köklü kuruluşlarından İzocam'ın çözüm ortağı olarak yaklaşık 20 yıldır tüm lojistik hizmetlerini biz yapıyoruz. Hexagon Katı Atık'ın Pamukova, Pazaryeri ve Bozüyük'te bulunan tesislerinin ihtiyaç duyduğu tüm lojistik hizmetlerini de Ceynak Lojistik olarak biz sağlıyoruz” diyerek devam eden Yılmaz, Marmara Bölgesi'nin Türkiye'nin en büyük sanayi ve limanlar bölgesine ev sahipliği yaptığını da anımsatıyor.

Kocaeli Lojistik Terminali, yurt dışından ithal edilen kuru yük, dökme soya, soya küspesi, mısır, buğday gibi ürünlerin depolandığı, elleçlendiği ve yurt içine sevk edildiği önemli bir aktarma noktası olması açısından büyük bir önem arz ediyor. Niyazi Yılmaz, Kocaeli'nin Türkiye'nin en önemli sanayi bölgesi olması ve tüm limanlara yakın olması sebebiyle ithalat ve ihracatçılara avantaj sağladığını vurgularken, “Terminalimizde lojistik yönetimi ve planlama, taşımacılık, depolama, paketleme ve li-

man hizmetleri vermeye devam ediyoruz. Lojistik terminalimiz yükleme boşaltma ve paketleme gibi hizmetler için gerekli tüm ekipmanlarla desteklenmiş durumda” diyor.

**CEYPORT BÖLGE EKONOMİSİNE
CAN SUYU OLUYOR**

Cey Group'un Marmara Bölgesi'ndeki önemli bir başka yatırımı ise Cey Group şirketlerinden Ceyport tarafından 2013 yılından bugüne işletilen Tekirdağ Limanı. Bölge ticaretinde büyük bir öneme sahip olan Tekirdağ Limanı'nda yer alan lojistik terminalde bir adet 100 tonluk Fantuzzi Reggiane MHC vinç, iki adet 30 tonluk Fantuzzi Reggiane MHC vinç, bir adet 20 tonluk Fantuzzi Reggiane MHC vinç, iki adet Reachstacker, iki adet loader, üç adet endüstriyel ekskavatör ve iki adet forklift ile limancılık faaliyetlerine devam eden Ceyport, 2016 yılı içinde dökme katı, dökme sıvı, genel kargo ve proje kargo yüklerinde toplam 1 milyon 600 bin ton yük elleçlemesi gerçekleştirdi. Tekirdağ Limanı, sahip olduğu demir yolu bağlantısıyla da fark yaratırken, proje boşaltmacılığı alanında geçtiğimiz yıl 116 adet biçerdöver elleçlendi ve bölge ekonomisine kazandırıldı.

Cey Group'un Marmara Bölgesi'ndeki son yatırımı ise Tekirdağ Mahramlı'da inşaatı devam eden 70 bin ton kapasiteli lisanlı depo olarak öne çıkıyor. Toprak Mahsulleri Ofisi ile yapılan anlaşma sonucunda, Tekirdağ Mahramlı'da projelendirilen 70 bin ton kapasiteli toplam 28 silo tamamlandığında, Trakya başta olmak üzere tüm Marmara Bölgesi'ne önemli bir katma değer kazandırılmış olacak.



Gelişen Lojistik Yönetimi'nin BAU'lu Mezunları!



Günümüzün gelişen teknolojilerine paralel olarak yaşanan değişim ve globalleşmenin etkisi altında Lojistik Yönetimi, sadece taşımacılık anlamını taşımayan, birçok yeniliği ve kapsamlı süreci içinde barındıran bir alan haline geldi.

Bu değişimler ışığında yeni gelişmelere ve teknolojilere ayak uydurabilen, ihtiyaçlara cevap verebilen, donanımlı lojistikçiler yetiştirmeyi hedefleyen **BAU Lojistik Yönetimi**, 2016 yılında Transist Proje Yarışması'nda elde ettiği 1'incilik ile 3'üncülük dereceleri ve 2017'de ilk mezunlarını vermenin gururu ile yeni öğrencilerini bekliyor.



CO-OP
KAMPÜSÜMİŞYERİM
coop.bau.edu.tr

• bahcesehir
• bahcesehiruniversity
Çırağan Caddesi, No: 4, 34353, Beşiktaş - İstanbul
444 28 64 • www.bau.edu.tr

BAU
Bahçeşehir University

Turkey Discover the potential

A Member of BAU UNIVERSITY

LOJİSTİK ALTYAPIMIZ 2023'E HAZIR MI??

Küresel ticaret "iyimser" bir hareketliliğe bürünüürken, Türkiye'nin ekonomik verileri de güçlü bir büyüme eğrisinin yakalandığına işaret ediyor. Ekonomik hareketliliğin artıyor oluşu, elbette lojistik faaliyetlerle de yakından ilişkili; çünkü ulaştırma altyapısındaki iyileşmeler ekonomik büyümenin tetikleyici unsuru. Eğer 2023 hedeflerimizi yakalayacaksa, bu lojistik sektörünün göstereceği yüksek performans sayesinde olacak. Peki, ulaştırma altyapımız bu performansı karşılayacak niteliklere sahip mi? Mevcut altyapımız ile nasıl daha fazla katma değer üretebiliriz?



Küresel ekonomide geçtiğimiz yıllarda yaşanan durgunluk yerini iyimser bir hareketliliğe bırakıyor. Küresel ticarete ilişkin öncü verilere göre 2017'deki talep artışlarıyla son yedi yılın en hızlı büyüme sürecini yaşıyor olabiliriz.

Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ), küresel ekonomide iyileşmelerin beklendiği düzeyde olması ve hükümetlerin doğru politikaları uygulaması durumunda, 2017 ve 2018 boyunca dünyada ticaret hacminin yükseleceğini açıklarken, 2017'de küresel ticaret hacminin yüzde 2,4 oranında artacağını öngörüyor. Siyasi riskler nedeniyle artışın baskılanma ihtimalini de değerlendiren DTÖ'ye göre 2018'deki artış oranının yüzde 2,1 ila 4 arasında olması beklenirken, küresel ekonominin kısa vadeli yönünün tahmin edilemezliği, hükümetlerin mali ve ticari politikalarının net olması nedeniyle, artış oranının baskılanması riski de halen geçerli. Bununla birlikte, 2016 yılında OECD'ye göre yüzde 2,9 civarında gerçekleşen küresel büyüme hızının bu yıl içinde yüzde 3,3'e çıkması bekleniyor. IMF ise 2016 büyümesini yüzde 3,1 olarak açıklamış ve 2017 içinse yüzde 3,4 büyüme beklendiklerini ifade etmişti. Bu oranlar kriz öncesi yüzde 4-4,5 civarında olan büyümenin hala altında olsa da, gelişmiş ülkelerdeki büyümenin hızlanması küresel büyüme beklentilerini de olumlu etkiliyor.

SEKTÖRÜN BÜYÜKLÜĞÜ 100 MİLYAR DOLAR

Türkiye, hatırlanacağı üzere 2016 yılında 142,6 milyar dolarlık ihracat, 198,6 milyar dolarlık ithalat gerçekleştirmişti. Ekonomideki toplam büyüme ise beklentilerin üzerinde, yüzde 2,9'luk bir rakama ulaşmıştı. TÜİK verilerine göre bu büyüme eğrisi hızlanarak devam ediyor. Geçtiğimiz ay açıklanan son rakamlara göre Türkiye ekonomisi 2017 yılı ikinci çeyreğinde de yüzde 5,1'lik bir büyümeye imza attı.

Küresel ticaretteki bu büyüme elbette lojistik operasyonlarla birebir bağlantılı. Öyle ki yakalanan bu büyümedeki itici güçlerden en önemlilerinden biri de lojistik altyapıdaki iyileştirmeler. Dünya genelinde 7 trilyon dolar hacme ulaşan lojistik pazarı içerisinde Türkiye'nin payı halen düşük olsa da, 2016'da Türk lojistik sektörünün 100 milyar dolarlık büyüklüğünü koruduğu bildiriliyor.

Taşımanın yüzde 90'ının kara yolu ile yapıldığı Türkiye, halen Avrupa'nın en büyük kamyon pazarı olma liderliğini koruyor. Her gün yaklaşık 900 bin kamyonun yük aldığı Türkiye'de, lojistik sektörünün yarattığı toplam cironun yüzde 58'ini de halen kara yolu taşımacılığı üzerinden gerçekleştiriliyor. Geçtiğimiz yıl 60 milyar dolara yakın bir ekonomi yaratan kara yolu taşımacılığında dönen günlük sıca para ise 500 milyon TL'yi buluyor.

2023 HEDEFLERİ İÇİN LOJİSTİK ALTYAPI ÇOK ÖNEMLİ

Türkiye'nin 2023 yılı ekonomik hedefleri artık tüm kesimlerin malumu: Dünyanın en büyük 10 ekonomisinden biri olmayı hedefleyen Türkiye, bu hedefe ulaşabilmek için mutlak surette lojistik faaliyetlerini de iyileştirmeli, bunun için de lojistik altyapısını güçlendirmeli. Peki, nasıl bir altyapımız var? Avrupa'nın en büyük kara taşımacılık filosuna sahibiz ancak dış ticaretimizin yüzde 60'ını deniz yolu ile gerçekleştiriyoruz. Limancılık hizmetlerimiz 2023 hedeflerimizi karşılayacak ölçüde yeterli mi? Cumhuriyet hedeflerinden biri olan ancak yıllarca atıl bırakılan demir yolları taşımacılığında ne durumdayız? Son yıllarda büyük gelişme gösterse de halen yeterli katma değeri yaratamayan hava taşımacılığındaki gücümüz nedir?

ULAŞTIRMA ALTYAPIMIZ HIZLA İYİLEŞİYOR

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın resmi verilerine göre, aslında tüm taşımacılık modlarına yönelik son yıllarda büyük iyileştirmeler izleniyor. Toplam kara yollarının uzunluğu 67 bin kilometreyi geçerken bunun 25 bin kilometresi bölünmüş yol olarak yapılandırılmış durumda. Yük taşımacılığında kara yolunun payı yüzde 90 seviyelerinde gerçekleşirken, 2016 itibarıyla Türkiye'deki yük taşıma yetki belgeli taşıt sayısı ise 1,2 milyon olarak açıklanıyor. Bu taşıtların toplam taşıma kapasitesi ise yine Bakanlık verilerine göre 11 milyon tonun üzerinde seyrediyor. 2016 yılı itibarıyla kara yolu taşımacılığıyla gerçekleşen dış ticaret hacmi ise 79,1 milyar dolar. Bu rakam toplam dış ticaretin yüzde 23'ünü oluşturuyor.

Lojistik uzmanlarınca yeterli görülmesi de benzer bir iyileşme deniz yollarında da izlenebiliyor. Son yıllardaki yeni gemi inşaatları ve satın almalarla

Küresel ticaretteki büyüme, elbette lojistik operasyonlarla birebir bağlantılı. Öyle ki yakalanan bu büyümedeki itici güçlerin en önemlilerinden biri de lojistik altyapıdaki iyileştirmeler.




EMRE ELDENER

 UTİKAD
YÖNETİM KURULU BAŞKANI

"LİMANLAR INTERMODAL ALTYAPISINA SAHİP OLMALI"

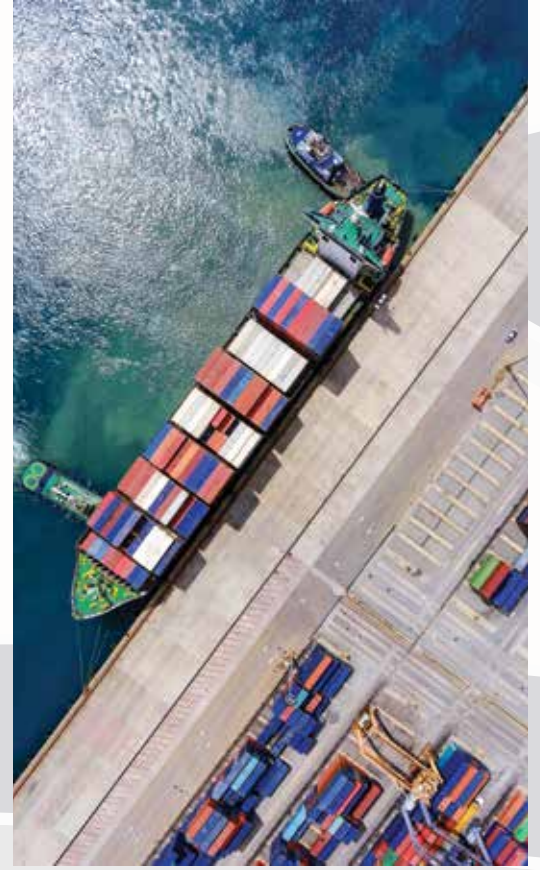
"UTİKAD'ın çeşitli mecralarda dile getirdiği 'demir yolsuz liman kalmasın' sözü, hem demir yollarının hem de limanların birbirleriyle olması gereken ilişkisini ortaya koyuyor. Türkiye'deki limanların demir yolu bağlantılarının tesis edilmesi hem limanlardaki hareketliliği artıracak bir unsur olabilecek hem de Türkiye'nin ticari hedeflerine katkı sağlayacak. Bu adım, öte yandan Türk limancılık sektörünün de gelişmesine ciddi anlamda katkı sunacak. Dünya ticaretinin yüzde 90'ının deniz yolu ile gerçekleştirildiği göz önüne alındığında, limancılık faaliyetlerinin canlandırılmasıyla birlikte kapasite artışının sağlanmasının ne kadar önemli olduğu da anlaşılabilir. Demir yolu bağlantılarıyla iyileştirilmiş limanlar ayrıca intermodal taşımacılık faaliyetleri için de gerekli altyapılara sahip olmalı. Öte yandan bürokratik ve mevzuat altyapısı transit taşımacılık faaliyetlerini destekleyebilmelidir."

Türk deniz ticaret filosunun kapasitesi 29 milyon DWT üzerine ulaşırken, bu gücü ile Türk deniz ticaret filosu, dünyanın en büyük 14'üncü deniz ticaret filosu konumuna ulaştı. Türkiye'de halen 210 olarak açıklanan liman ve iskele tesislerinde elleçlenen konteyner sayısı 8,7 milyon TEU olurken, elleçlenen toplam yük miktarı ise 430 milyon tonun üzerinde gerçekleşti. 2016'da Türk limanlarında 71 bin gemi işlem görürken, yurt dışı bağlantılı Ro-Ro hatlarında 451 bin araç taşındı; limanlarımızdan 307 milyon ton ve 199 milyar dolarlık dış ticaret gerçekleştirildi.

Demir yollarında ise atılacak adımların sayısı daha çok. Anadolu toprakları ilk demir yolu ile Osmanlı İmparatorluğu döneminde tanıştı. Cumhuriyetin ilk yıllarında hızlı bir imar uygulansa ve Türkiye'nin önemli arterlerinde demir yolu hatları açılrsa da bu adımlar sonraki yıllarda yavaşladı ve 1950 sonrasında neredeyse durma noktasına geldi. Ancak son yıllardaki iyileştirme ve yeni hatların projelendirilmesiyle demir yollarında yeni bir döneme girildiğini söylemek mümkün. Halen Türkiye'de 11 bin kilometre konvansiyonel demir yolu hattı bulunurken bunun 4 bin kilometresi elektrikli, 5 bin 400 kilometresinin ise sinyalizasyonu tamamlanmış durumda. 2016 yılında bu hatlarda, toplam 866 çekici ve 19 bin çekilen araçta 26 milyon ton yük taşındığını ve 2 milyar dolarlık dış ticaret gerçekleştirildiğini de söylemeliyiz.

KARA YOLLARI AĞI TÜM TÜRKİYE'YE ULAŞIYOR

Bu verileri ve Türkiye'nin ulaşım altyapısının güncel durumunu değerlendiren UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener, Türkiye ulaştırma altyapısında kara yollarının diğer taşı-



macılık modlarına göre daha gelişmiş olduğunu söylerken, "Bu değerlendirmede hem kara yolları ağının ülkenin her yerine ulaşması hem de taşımacılık alanında yapılan yatırımların ağırlıklı olarak kara yolu eksenli yapılıyor olması etkili. Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Osmangazi Köprüsü ve Avrasya Tüneli gibi büyük yatırımların yanı sıra bölünmüş yollar ve ülkenin çeşitli yerlerindeki kara yolu tünel geçişleri gibi yatırımlar, kara yollarının hem

TÜRKİYE'NİN KARA YOLLARINDAKİ GÜCÜ

2.542 KM

Otoyol

31.106 KM

Devlet yolu

79,1 MİLYAR DOLAR

2016 yılı itibarıyla kara yolu taşımacılığı ile gerçekleşen dış ticaret hacmi

1.256.983

2016 yılı itibarıyla Türkiye'deki yük taşıma yetki belgeli taşıt sayısı

25.197 KM

Bölünmüş yol

67.161 KM

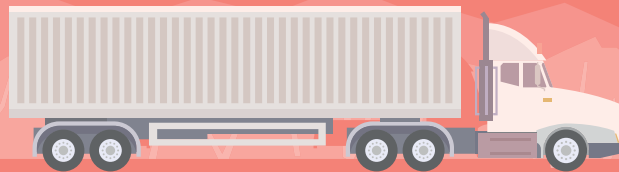
Toplam kara yolu uzunluğu

%89,8

Yük taşımacılığında kara yolunun payı

11.107.879 TON

2016 yılı itibarıyla Türkiye'deki yük taşıma yetki belgeli taşıtların taşıma kapasitesi



TÜRKİYE'NİN DENİZ YOLLARINDAKİ GÜCÜ

29,2
MİLYON DWT

Türk Deniz
Ticaret Filosu'nun
kapasitesi

430,2 MİLYON TON

2016 yılı itibarıyla
limanlarımızda
elleçlenen
yük miktarı

451.672

2016 yılı itibarıyla
yurt dışı başlantılı
Ro-Ro hatlarında
taşınan araç sayısı

198,8
MİLYAR DOLAR

2016 yılı itibarıyla
deniz yolu
taşımacılığı ile
gerçekleşen dış
ticaret hacmi

210

Türkiye'deki toplam
liman ve iskele
tesisi sayısı

71.220

2016 yılı itibarıyla
limanlarımızda işlem
gören gemi sayısı

8.750.000 TEU

2016 yılı itibarıyla
limanlarımızda
elleçlenen konteyner
miktarı

307
MİLYAR TON

2016 yılı itibarıyla
limanlarımızdan
gerçekleşen dış
ticaret miktarı



ulusal hem de uluslararası taşımacılıkta yoğun olarak kullanılmasını kolaylaştırıcı etkenlerdir” diyor. Diğer yandan gerek uçak filosu ve buna paralel kargo kapasitesindeki, gerekse Türkiye'deki doğrudan erişilebilen uçuş noktalarında görülen artışa da değinen Eldener, Türkiye'nin hava yolu altyapısının olumlu yönde gelişim gösterdiğini de vurguluyor. “İstanbul'da inşaatı devam eden 3. Havalimanı'nın halihazırda erişilen kapasiteyi daha da artıracığını söylemek mümkün” diyerek devam eden Eldener, Türkiye'de ilk kez hayata geçirilecek “Kargo Şehri” uygulamasıyla, hava yolu ile uluslararası yük taşımacılığının önemli ölçüde hacim kazanacağını da altını çiziyor. Eldener'in dikkat çektiği asıl taşımacılık modu, deniz yolu ve bu alandaki altyapı eksiklikleri... Limanlara yapılan altyapı yatırımlarının artış gösterdiğini ve özel liman yatırımlarının arttığını; bu

süreçte özellikle yabancı yatırımların görüldüğünü söyleyen Eldener, bu durumu uluslararası deniz yolu taşımacılığının Türkiye'ye etkilerinin doğal bir sonucu olarak değerlendiriyor. Bununla birlikte Akdeniz'deki mevcut konteyner taşıma hatlarına yakınlığı sebebiyle Türkiye'deki limanların daha da gelişim göstermesini beklediklerini ifade eden Eldener, kara, hava ve deniz yolu ile karşılaştırıldığında demir yolu altyapısındaki güncel durumun daha farklı bir şekilde ortaya çıktığını ifade ediyor: “Bilindiği üzere demir yolu taşımacılığının dış ticaretimizdeki payı oldukça küçük. Mevcut yatırımlar çok büyük oranda yolcu taşımacılığı odaklı yapılırken, halihazırda Türkiye'nin bir ucundan diğer ucuna kesintisiz bir şekilde demir yolu taşımacılığı yapılamadığı gibi yol inşaatları sebebiyle son yıllarda demir yolları etkili ve verimli bir şekilde kullanılmıyor.”

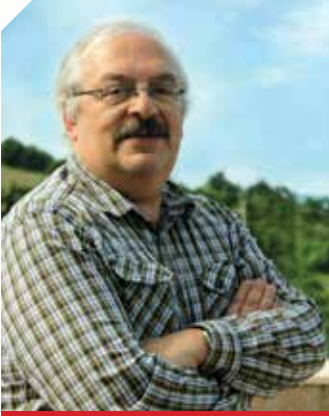


ATILLA YILDIZTEKİN
LOJİSTİK DANIŞMANI

“LOJİSTİK, KARA YOLUNDAN İBARET DEĞİLDİR”

“Türkiye'de ne yazık ki demir yolları verimli kullanılmıyor. 400 kilometre altındaki demir yolu taşımacılığı halen cazip değil. Demir yolu taşımacılığının cazip hale gelmesi için bütün büyük fabrika ve limanlara demir yolu bağlantısı yapılması, rayların gerek dönüş çapı gerek eğim açısı olarak iyileştirilmesi, yüke özel hatlar çekilmesi, taşıma hızı ve lokomotif gücünün artırılması, taşıma fiyatlarının düşürülmesi gerekli. Limanlarda ise ihtisaslaşmayı teşvik etmemiz gerekiyor. Ayrıca yan yana olan küçük limanlar birleştirilmeli, limanlara mutlaka demir yolu bağlantısı fırsatı yaratılmalı, limanların arka alanları genişletilmeli, limanlardaki ekipman hızları yükseltilmeli.”





PROF. DR. MEHMET TANYAŞ
LODER BAŞKANI

"DEMİR VE DENİZ YOLLARI DESTEKLENMELİ"

"Türkiye'de ulaştırma altyapısına bakıldığında kara yollarının en gelişmiş altyapıya sahip olduğu görülüyor. Demir yollarında son zamanlarda gelişme olsa da yeterli bir düzeye gelebildiğimizi söyleyemeyiz. Demir yollarında özellikle sinyalizasyon ve çift hat eksikliği nedeniyle erişim sürelerini halen istenen düzeye indiremedik. Deniz yolları kapsamında ise çok sayıda limanımız olsa da kapasite ve yaratılan ekonomik hacim ile dünyada ilk 20'ye girebilmiş bir limanımız yok. Hava yollarına gelecek olursak, İstanbul'da inşa edilen yeni havalimanının lojistik sektörüne önemli bir büyüklük sağlayacağını söyleyebiliriz. Türkiye'nin küresel bir lojistik üs olması için ulusal taşımacılık ağımızın kombine taşımacılık bazında oluşturulması ve uluslararası ulaştırma koridorlarına bağlanması gerekiyor. Ancak Türkiye'de taşımaların tonaj bazında yüzde 90'ı halen kara yolu ile yapılıyor ki bu durum sürdürülebilir değil. Demir yolu ve deniz yolu taşımacılığını bu anlamda mutlaka destelememiz gerekiyor."

TÜRKİYE'NİN HAVA YOLLARINDAKİ GÜCÜ

55 Yurt içi uçuş ağındaki hava limanı sayısı	174.153.146 2016 Yılı itibarıyla Türkiye hava limanlarındaki transit dâhil yolcu trafiği	1.032.943 TON 2016 yılı itibarıyla Türkiye hava limanlarındaki kargo trafiği	40,7 MİLYAR DOLAR 2016 yılı itibarıyla hava yolu taşımacılığı ile gerçekleşen dış ticaret hacmi
115 Yurt dışı uçuş ağındaki ülke sayısı	3.076.914 TON 2016 yılı itibarıyla Türkiye hava limanlarındaki yük trafiği	286 Yurt dışı uçuş ağındaki hava limanı sayısı	
1.829.908 2016 Yılı itibarıyla Türkiye hava limanlarındaki tüm uçak trafiği			

FİZİKİ ALTYAPI KADAR MEVZUATLAR DA ÖNEMLİ

Türkiye'nin küresel bir lojistik üs olmasını mümkün kılmak için tüm taşımacılık modlarının entegre hizmet verebilmesi gerektiğine de değinen Eldener'e göre limanların erişiminin kolaylaştırılmasıyla birlikte limanlarda verilecek depolama, elleçleme, konsolidasyon gibi hizmetlerin hızlı ve verimli şekilde sağlanması ve demir yolu taşımacılığının da liman faaliyetlerini destekleyici nitelikte yapılabilmesi gerekli. Eldener bu konuda lojistik merkezler ve kombine taşımacılığın önemine de değiniyor ve "Taşımacılık türleri arasındaki koordinasyon ve verimliliğin sağlanması amacıyla lojistik merkezler, öneminin anlaşılması ve doğru kurgulanması gereken yapılardır. Lojistik merkezlerde yüke ilişkin sağlanan hizmetlerin tek merkezde hızlı, verimli, planlı, zaman ve maliyet tasarrufuyla sunulması mümkün olabilecek. Kombine taşımacılık faaliyetleriyle birlikte taşımacılık modlarının verimli kullanılması ve yüke ilişkin diğer hizmetlerin hızlı ve verimli bir biçimde sunulabiliyor oluşu, Türkiye'nin hem bölgesel hem de küresel bir lojistik üs olabilmesine olanak sağlayacaktır. Bu durum, hem fiziki altyapının hem de mevzuat altyapısının destekleyici nitelikte olmasıyla mümkün olabilir" diyor.

KÜRESEL ÜS OLMAK İÇİN ÇÖZÜM: KOMBİNE TAŞIMACILIK

Maltepe Üniversitesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Bölüm Başkanı ve Lojistik Derneği (LODER) Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Mehmet Tanyaş da benzer görüşlere sahip. Türkiye'deki taşımaların tonaj bazında yüzde 90'ının kara yolu ile yapıldığına işaret eden Prof. Dr. Tanyaş, bu durumun sürdürülebilir olmadığını altını çiziyor ve demir yolu, deniz yolu taşımacılığının da ayrıca-

lıklı olarak desteklemesi gerekliliğine vurgu yapıyor. Bu kapsamda, Türkiye'nin küresel bir lojistik üs olması için ulusal taşımacılık ağının kombine taşımacılık bazında oluşturulmasıyla uluslararası ulaştırma koridorlarına bağlanması gerektiğini dile getiren Prof. Dr. Tanyaş, "Uluslararası platformlarda, sadece kara yolu taşımacılığına bağımlı olan bir taşımacılık sisteminin, sürdürülebilir olmadığı dile getiriliyor. Bunun başlıca nedenleri olarak; artan trafik sıkışıklıkları ve olumsuz dışsalıklar (gürültü, kazalar, hava kirliliği, trafikte beklemeler) düşünülebilir. Bu sebeple; farklı taşımacılık türlerinin dengeli ve entegre bir şekilde kullanılmasını sağlayacak kombine taşımacılık girişimleri daha fazla önem kazanacaktır. Kombine taşımacılık, taşımacılığın en karmaşık yapılarından biridir. Gerçekten kombine taşımacılık bir taşımacılık yöntemi değildir, ama en verimli taşıma için farklı taşıma türlerinin birlikte kullanıldığı bir sistemdir. Farklı taşıma türleri uzun yıllardır var olmasına rağmen, kombine taşımacılık, son yılların küresel iş hayatındaki en önemli gelişmelerden biridir. Kombine taşımacılık, taşıma modlarının avantajlarını kendi içinde entegre edip, dezavantajlarını mümkün olduğunca saf dışı bırakan, devamlı kendini yenileyen ve gelişime açık bir taşımacılık sistemidir. Amaç; fiyat, hız, güvenlik, çevre, tarife sıklığı ve güvenliği ile hizmet kalitesi parametrelerinin optimum bileşimini yakalamaktır" değerlendirilmesinde bulunuyor.

"TAŞIMA KORİDORLARINDA ATIL PROJE KALMAMALI"

Lojistik Danışmanı Atilla Yıldıztekin de Türkiye'deki taşımacılık modlarının dengesiz kullanımına işaret ediyor ve "Her ne kadar kara taşımacılığını ton-km olarak yüzde 90'ın altına düşürmüştük; demir yolu taşımacılığımızı yüzde 4'ten yüzde 8'e çıkarmış olsak



da halen yetersiz. Türk limanları arasında kabotaj yük taşıması son derece az. Taşıma süresinin uzun olması ancak dökme yüklerin taşınmasında kullanılmasına olanak sağlıyor. Hava taşımamız da artıyor ancak oransal olarak halen çok yetersiz seviyelerdeyiz” diyor.

Türkiye'nin kuzey-güney ve doğu-batı akslarındaki taşıma koridorlarında atıl yatırımları hayata geçirmesi ve liman bağlantıları ile lojistik köy projelerini tamamlaması gerekliliğine işaret eden Yıldıztekin, kara yolu taşımacılığında son derece başarılı olsak da bunun sürdürülebilir olmadığını dile getiriyor ve “Eksik gördüğüm nokta intermodal taşımaya ağırlık vermememizdir. Kara, demir ve deniz yolu yük kombinasyonlarını geliştirmemiz gerekli. Bu da ancak

Türkiye’de en az 30 şehirde lojistik köy ve merkezlerin inşa edilmesi, bunlar arasında demir yolu ve otoyol bağlantılı taşıma koridorları oluşturulması, bu merkezlerin limanlara demir yolu ve sadece yük taşıyacak ‘yük duble yolları’ ile bağlanmasıyla olabilir. Yeni inşa edilecek OSB projelerinde OSB içine terminal şeklinde değil; fabrikalara kadar demir yolu bağlantıları yapılması zorunlu hale gelmeli. Lojistik sektörüne de üretim sektörü gibi teşvikler verilmesi gerekirken, bu teşviklerin filoların birleştirilmesi başta olmak üzere Avrupa’ya açılan, Anadolu’da tesis kuran firmalara da verilmesi yararlı olacaktır. Büyük depo projelerinin teşvik edilmesi ise taşımanın demir yolu veya TIR taşınmasına yönelmesini sağlayacaktır” değerlendirmesinde bulunuyor.



EFE CAN ÇIVGIN
CEYNAK LOJİSTİK
MÜŞTERİ HİZMETLERİ
SORUMLUSU

“CEYNAK LOJİSTİK TAŞIMACILIĞIN HER ALANINDA VAR”

“Ceynak Lojistik’in sektördeki temel amacı, iş ortaklarının istek ve ihtiyaçları doğrultusunda doğru ürünü, doğru yere, doğru zamanda teslim ederek müşteri memnuniyetini sağlamaktır. Ceynak Lojistik’in tesislerinin limanlara yakınlığı ve demir yolu bağlantıları göz önüne alındığında tüm taşımacılık modlarına uygun bir altyapısı olduğunu rahatlıkla söyleyebiliriz. Firmamız bünyesinde gerçekleştirilen lojistik operasyonlarda bütün taşımacılık metodlarını analiz ederek ortaya çıkan en uygun sonuca göre hareket ediyoruz. Sağlanan dijital dönüşümle birlikte kullanmaya başladığımız CeyOnline sistemiyle de lojistik faaliyetlerinin her aşamasında anlık bilgi paylaşımı yapıyor ve iş ortaklarımızı bilgilendiriyoruz. Ceynak Lojistik, uyguladığı intermodal taşımacılık metodu ile paydaşları için yüksek katma değer yaratmaya devam edecektir.”



TÜRKİYE’NİN DEMİR YOLLARINDAKİ GÜCÜ

11.319 KM Konvansiyonel demir yolu hattı uzunluğu	11.319 KM Konvansiyonel demir yolu hattı uzunluğu	866 2016 yılı itibarıyla çeken araç sayısı	19.570 2016 yılı itibarıyla çekilen yük aracı sayısı
4.350 KM 2016 yılı itibarıyla elektrikli hat uzunluğu	25,9 MİLYON TON 2015 yılı itibarıyla taşınan yük miktarı	57 MİLYON TON 2015 yılı itibarıyla TCDD limanlarındaki toplam elleçleme miktarı	891.326 TON 2016 yılı itibarıyla çekilen yük araçlarının kapasitesi
5.462 KM 2016 yılı itibarıyla sinyalli hat uzunluğu			



Kuala Lumpur

GÜNEYDOĞU ASYA'NIN ÜRETİM ÜSSÜ: MALEZYA



Malezya, Güneydoğu Asya'da yer alan, doğu ve batı olarak iki kara parçasına ayrılmış, 13 eyaletten oluşan, "seçilmiş krallıkla" yönetilen federe bir devlettir.

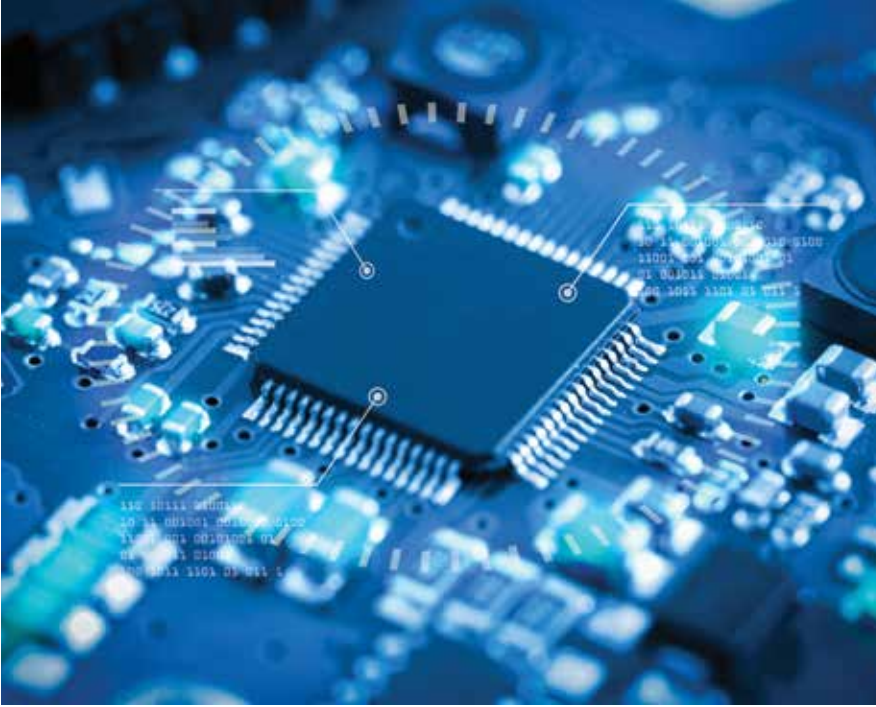
Malezya'da, MÖ 1'inci yüzyılda, Çin ve Hindistan ile olan güçlü ticaret bağları sebebiyle bir Hindu-Budist dönemi yaşanmıştır. 13'üncü yüzyılda ise Arap ve Hint tacirlerinin etkisiyle İslam dini yayılmış ve Malezya'yı o dönemde yönetenlerin İslam'a dönmesi ile Malaylar arasında İslam dini yerleşmiştir. 1511 yılında Portekizliler, 1641'de Hollandalılar, 1824 yılında ise İngilizler ülkeyi sömürgeleri haline getirmiştir. 18 ve 19'uncu yüzyıllarda, İngiltere'nin egemenliğinde olan Malezya, 1942-1945 yıllarında Japon işgalini yaşamış; savaş sonrasında 1948 yılında İngiliz egemenliğindeki Malay bölgeleri "Malay Federasyonu" adı altında birleşmiş ve Malay Federasyonu, 1957'de İngiltere'den bağımsızlığını kazanmıştır.

32 milyonluk çok dinli ve çok kültürlü bir nüfusa sahip Malezya'da halkın yüzde 55'i Malay, yüzde 25'i Çin, yüzde 10'u Hint ve geriye kalan yüzde 10'luk kesimse diğer etnik kökenlere sahip. Bu nüfusun 5,4 milyonu Doğu Malezya ve 21,2 milyonu Batı Malezya'da yaşar. Resmi dil Malayca olmasına rağmen halkın hemen hemen hepsi kusursuz İngilizce konuşurken, ülkenin resmi dininin İslam olması nedeniyle Arapça da Malezya'da geçerli diller arasında yer alıyor. Müslüman olan halkın çoğu Malay kökene sahipken, az bir kısmı ise Hint kökenlidir. Diğer yandan, Budizm, Çinli halk tarafından benimsenen din iken, Hindu dini de Müslüman olmayan Hintler arasında yaygın inanç sistemi olarak biliniyor. Ayrıca Hıristiyanlık da Malezya'da yaygın olan dinler arasında yer alır.

Malezya, federatif anayasal monarşiye dayalı parlamenter demokrasi sistemiyle yönetiliyor. Ülkenin 11'i Batı Malezya, ikisi Doğu Malezya'da olmak üzere toplam 13 eyaleti bulunuyor. Bu eyaletlerden dokuzu sultanlar, dördü valiler ta-

Güneydoğu Asya'daki üçüncü en büyük ekonomi olan Malezya, petrol ve doğal gaz, palm yağı, kauçuk, kimyasallar ile elektrik-elektronik sektörlerindeki üretim ve ihracat gücüyle sadece bölgesinin değil dünyanın gelişmekte olan önemli ekonomilerinden biri olarak dikkat çekiyor.





Malezya'nın sanayi üretimi ve ihracatı içerisindeki en büyük pay elektrik ve elektronik ile palm yağı ve türevlerine aittir.

rafından yönetilir ve her beş yılda bir dönüşümlü olarak dokuz eyaletin sultanından biri "Kral" olarak seçilir. Devlet Başkanı, kraldır. Her eyaletin kendi anayasası, kendi meclisi ve senatosu vardır. Meclisi oluşturan üyeler halk tarafından seçim yoluyla belirlenir. Senatoyu ise sultanlar belirler. Bunların dışında ülkede üç federal bölge vardır ve bu bölgelerin anayasası eyalet yasalarının üstündedir. Federal bölgeleri yöneten ise, kraldır.

358 MİLYAR DOLARLIK DIŞ TİCARET

Güneydoğu Asya'daki üçüncü en büyük ekonomi olan Malezya, 32 milyonluk bir nüfusa, 267 milyar dolarlık bir ekonomiye ve kişi başı 8 bin 400 dolarlık gelire sahip. 2000-2014 döneminde GSYİH'si yılda ortalama yüzde 4,6 büyüyen ülkenin güncel büyüme hızı, halen yüzde 4'ün üzerindedir. Ülkedeki ekonomik faaliyetler içinde ise hizmetler ve imalat sektörlerinin ayrıcalıklı bir söz konusu.

2016'da yaklaşık 358 milyar dolarlık dış ticaret gerçekleştiren Malezya, bunun 189,5 milyar dolarını ihracattan, 168,5 milyar dolarını ise itha-

lattan elde etti. Bu verilere göre ülkenin toplam ticaret hacminin yüzde 4,5 gerilediğini de söylemek mümkün. Malezya'nın 2016 yılı ihracat kompozisyonuna bakıldığında, ihraç edilen malların yaklaşık yüzde 82,2'sinin sanayi ürünleri (2015'te bu oran yüzde 80,5 idi), yüzde 9'unun tarımsal ürünler (bir önceki yıla göre yüzde 4,7 artış izleniyor), yüzde 8,2'sinin madencilik ürünleri (ham petrol ve LNG ihracatındaki düşüşe bağlı olarak 2015'e göre azalış eğiliminde) ve yüzde 0,6'sının da diğer ürünlere ait olduğu görülüyor.

Sanayi ürünleri içerisindeki en büyük pay ise elektrik ve elektronik ürünleri ihracatından gerçekleşiyor. Bu ürünlerde 2015'e göre yüzde 3,5 artış izlenirken, toplam ihracatın yüzde 36,6'sı da halen elektrik-elektronik ürünlerinden oluşmaya devam ediyor. Malezya'nın geleneksel ihraç ürünleri arasındaki diğer kalemler ise kimyasal ürünler, ham ve rafine petrol, palm yağı ve türevleri ile makine ve aksamları olarak sıralanıyor.

Malezya'nın ithalatında ise üretimde kullanılan imalat girdileri olan ara mallar en büyük paya sahip. Ara malların ithalatı toplam ithalatının yaklaşık yüzde 57,1'i seviyesindeyken, tüketim mallarının ithalatı toplam ithalatın sadece yaklaşık yüzde 9,6'sını oluşturuyor. Bu kapsamda, Malezya'nın ithalat kompozisyonunda ilk sıralarda elektrik ve elektronik ürünleri, kimyasal ürünler, makine ve aksamları, petrol ürünleri ve ulaşım ekipmanları yer alıyor.

Malezya'nın en büyük beş dış ticaret partneri Çin, Singapur, Japonya, ABD, Tayland olmaya devam ederken, 2016 yılında gerçekleştirdiği ihracatın yüzde 51'inin, ithalatın ise yüzde 53,1'ini

TÜRKİYE-MALEZYA DIŞ TİCARETİ (MİLYON DOLAR)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
İHRACAT	182,6	165,5	272	315	357,1	321,6
İTHALAT	1.567,5	1.278,2	1.230,7	1.160,9	1.339,2	1.996,9
HACİM	1.750,1	1.443,7	1.502,7	1.475,9	1.696,3	2.318,5
DENGE	-1.384,9	-1.112,7	-958,7	-845,9	-982,1	-1.675,3

bu ülkelerle olduğu görülüyor. Bununla birlikte AB ülkeleri de Malezya dış ticaretinde önemli bir yer tutmaya devam ediyor. Güncel verilere göre Malezya dış ticaretinin en az üçte biri AB ülkeleriyle gerçekleştiriliyor.

DOĞAL KAYNAKLARI ZENGİN

Geçmişte ekonomik büyüme ve genişlemesini madeni ve tarımsal ihraç ürünlerinden gerçekleştiren Malezya, son 20-25 yılda yabancı sermayenin de ülkeye gelişiyle hızla sanayileşti ve sanayi sektörlerinin payını yüzde 23 seviyesine ulaştırmayı başardı. Bununla birlikte, ülkedeki en önemli ekonomik faaliyet alanlarından biri de hizmetler sektörü olmayı sürdürüyor. Hizmetler sektörü yüzde 54'lerdeki oranı ile GSYİH'de en önemli payı alırken, inşaat sektörünün GSYİH'deki payı da yüzde 4,52'dir.

Malezya'nın ana tarımsal ürünleri palm, kauçuk, kakao, hindistan cevizi, tropik meyveler, sebzeler, tütün, biber ve diğer baharatlar ile pirinçtir. Malezya, dünya palm yağı üretiminin yaklaşık yüzde 40'ını karşılarken, Endonezya'dan sonraki en büyük ikinci üretici ve dünyanın en büyük palm yağı ihracatçısıdır. Geçtiğimiz yıl üretimde yüzde 5 daralma yaşayan tarım sektörleri, buna karşın ihracatını yüzde 4,7 artırarak GSYİH'ye yüzde 8,1'lik bir katkıda bulundu. Sektörün bu yılki büyüme beklentisi ise yüzde 4 seviyesinde öngörülüyor.

Diğer yandan, Malezya zengin yer altı kaynaklarına da sahiptir. Petrol ihtiyacının yüzde 80'inden fazlasını kendisi karşılayan ülkede çıkan petrolün kalitesi de yüksektir ve bu nedenle Malezya çıkardığı petrolü ihraç ederken, ihtiyacı olan petrolü ise ithalatta karşılıyor. Bununla birlikte ülkenin doğal gaz rezervleri de oldukça güçlü.

MALEZYA'NIN DIŞ TİCARET GÖSTERGELERİ (MİLYAR DOLAR)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
İHRACAT	227	227,2	232,6	234	199,7	189,6
İTHALAT	187,7	196,5	210,3	208	175,8	168,5
HACİM	414,7	423,7	442,9	442	375,5	358,1
DENGE	39,3	30,7	22,3	26	23,9	21,1

KAYNAK: BM İstatistik Bölümü verileri

Malezya, doğal gaz rezervleri açısından dünyada 14, ham petrol rezervleri açısından da 23'üncü sıradadır. Ayrıca Malezya, yılda 25,4 milyon metrik tonluk üretim kapasitesiyle tek bir noktada bulunan dünyanın en büyük sıvılaştırılmış doğal gaz üretim tesisine sahiptir. Benzer şekilde, Malezya, Katar'dan sonra dünyanın en büyük 2'nci likit doğal gaz ihracatçısıdır.

TİCARETTEKİ EN BÜYÜK ENGEL: MESAFE

Türkiye ile Malezya arasındaki ikili ticaret verilerine bakıldığında; TÜİK kayıtlarına göre, 2016 yılında Malezya'ya olan ihracatın, bir önceki yıla göre yüzde 9,9 oranında düşerek 321,5 milyon dolar olduğu görülüyor. Aynı dönemdeki ithalatta ise yüzde 49,1'lik dev bir artış izleniyor. İthalattaki büyük artış sonucunda iki ülke arasındaki toplam ticaret hacmi yüzde 36 artışla 2,4 milyar dolara yükselirken, ihracatın ithalatı karşılama oranı ise artan dış ticaret açığı nedeniyle yüzde 16'ya geriledi.

Uzmanlar, dış ticaret açığındaki artışın sebebini, Malezyalı firmaların Avrupa'ya yakınlığı ve 2015'te yürürlüğe giren Serbest Ticaret Anlaşması nedeniyle Türkiye'ye daha fazla ilgi göstermelerinden kaynaklandığı ifade ederken, Türk firmalarının iki ülke arasındaki büyük mesafe nedeniyle Malezya pazarına yeterince ilgi göstermediğini de söylüyor.

Malacca Nehri, UNESCO Dünya Mirası Listesi'nde yer alıyor.



267 milyar dolarlık ekonomiye ve kişi başı 8 bin 400 dolarlık gelire sahip olan Malezya, Güneydoğu Asya'nın üçüncü en büyük ekonomisi unvanını taşıyor.



ŞEHİRLERİN EN GÜZELİ, DÜNYANIN MERKEZİ İSTANBUL

Kutsal metinlerde ismi müjdelenen, Napolyon Bonapart'ın "Dünya tek devlet olsaydı merkezi İstanbul olurdu" sözleriyle övdüğü, Mustafa Kemal Atatürk'ün "Türk vatanının ziyneti, Türk tarihinin serveti, Türk milletinin göz bebeği" diyerek andığı İstanbul, bugün dinamik nüfusu, yükselen ekonomisi, tarihî değerleri ve kültürel birikimiyle dünyanın en büyük şehirleri arasında yer almaya devam ediyor.



Bir şehri görmeden sevmek mümkün müdür? Adına bu kadar şiir yazılan, kendisi başlı başına bir ilham konusu olan bir başka kent var mıdır dünyada? İnsan bir şehre âşık olabilir mi? 10 bin yıldır insanların yaşadığı bu denli büyük bir başka şehir var mı dünyada?

Yenikapı'daki arkeolojik buluntular gösteriyor ki, MÖ 8500'lü yıllardan itibaren İstanbul insan kolonilerine ev sahipliği yapmaya başlamış: İstanbul'un kurucusu olarak anılan Megaralı Byzas'tan tam sekiz bin yıl önce... 16'ncı yüzyılda yaşayan Fransız doğa bilimci Petrus Gyllius, belki de o ünlü sözlerini bu nedenle söylemişti: "Diğer bütün kentler ölümlüdür ama İstanbul, insanlar var oldukça yaşayacaktır." Günümüzde 15 milyon İstanbulluya ev sahipliği yapan şehir, dünyanın da sayılı büyük kentleri arasında gösterilmeye devam ediyor. Adı bile bir marka olan İstanbul'un tarihi için fazla söylemek gereksiz. Roma ve Osmanlı İmparatorluğu'na bin 600 yıl başkentlik yapmış, 92 imparatorun evi olmuş bir şehir İstanbul. "Tüm şehirlerinin kraliçesi" olarak anılması, işte bu yüzden boşuna değil.

YEDİ TEPELİ ŞEHİR

İstanbul doğası, kültürel ve tarihsel zenginliği bakımından yalnızca Türkiye'nin değil aynı zamanda dünyanın da en önemli şehirlerinden biri. Coğrafi olarak Asya ve Avrupa arasında bir köprü olması bir bakıma Doğu ve Batı kültürünü birbiriyle buluşturan İstanbul'un ismi, bazı kaynaklarda İslambol isminden geldiği belirtilse de tarihçiler, İstanbul isminin, Yunanca "Eis ten polin/Şehre doğru" söylenişinden geldiği üzerinde hemfikir gözüküyor.

İstanbul'un ünlü unvanlarından biri de "Yedi Tepeli Şehir"dir. Bu söyleniş, eski İstanbul'un tarihi sur içinde yer alan yedi tepe üzerine kurulmuş olmasından kaynaklanır. Bu yedi tepe Sarayburnu, Çemberlitaş, Beyazıt, Fatih, Yavuzselim, Edirnekapi ve Kocamustafapaşa mahallelerinden oluşur.

İstanbul, tarihte iki büyük imparatorluğa ve iki kutsal dine merkez olmuştur. Bu geçmişin geride kalan izleri de şehrin dört bir yanında halen görülüyor. İstanbul, hem İslam'ın hem de Ortodoks Hıristiyanlığın en önemli mabetlerine ev sahipliği yapar. İstanbul'un gezilecek yerleri arasında yer alan en ünlü yapıları da bir arada ve yürüme mesafesindedir. Tarihi yarımada olarak adlandırılan bölge, Bizans İstanbul'unun sınırlarını oluşturur. Osmanlı Sultanı II. Mehmet, İstanbul'un 1453'te fethedince kendisine "Fatih" unvanı verilmiş ve genç Fatih, İstanbul'da ilk olarak Ayasofya'yı ziyaret etmişti. Bugün de İstanbul denildiğinde ziyaret edilen ilk yerlerden biri halen Ayasofya Müzesi'dir.



Sultanahmet Camii ve Ayasofya

MİMARİ ŞAHESER AYASOFYA

Ayasofya, dünya mimarlık tarihinin en gösterişli yapılarından biridir. Türkler Orta Asya'da Orhun Abidelerini dikerken, Konstantinopolis'te ise Ayasofya'nın inşasına başlamıştı. Kuşkusuz Ayasofya şehrin en büyük sembolü olmuş ve olmaya da devam ediyor.

İstanbul'u Roma İmparatorluğu'nun başkenti yapan ve kendi ismini de bu şehre veren İmparator Konstantin, MS 360 yılında büyük bir kilisenin yapılmasını ister. Üzeri ahşap örtülü bazilikal planlı olan bu ilk kilise (Megale Ekklesia) 404 yılındaki bir halk ayaklanmasında tahrip edilir. Bunun ardından ikinci kilise, İmparator II. Theodosios tarafından 415 yılında yaptırılır. Bu yapı ise beş nefli ve ahşap örtülü bir bazilikadır. İkinci kilise de 532'deki Nika İsyanı sonucunda yıkılınca, günümüzdeki Ayasofya'nın temelleri İmparator Jüstinianus döneminde, mimar İsidoros ve Anthemios'a yaptırılır. Bu dev yapı beş yıl gibi kısa bir sürede tamamlanır ve söylenceye göre İmparator Jüstinianus, Ayasofya'nın açılış töreninde "Ey Süleyman, seni geçtim!" diye bağırıştır. Bu yapıda, diğer iki yapının mimarisine istinaden bazilikal planla merkezi kubbeli plan birleştirilmiştir. Ayasofya'nın mermer kaplı duvarlarının dışındaki tüm iç mekan ilk dönemlerinde mozaiklerle süslenmişti. Ancak Bizans'taki dini yapılarda, resim ve ikonanın yasaklandığı İkonoklast döneminde (730-842) erken döneme ait bu mozaikler kaldırılmıştır. Bugün yüzeyde mevcut olan mozaikler ise bu dönemden sonraki dönemlere aittir.

Ayasofya, Fatih'in İstanbul'u fethetmesiyle beraber şehirde yapılan ilk işlerden biri olarak camiye çevrilmiş, mozaikler ve ikonalar tahrip edilmeyecek şekilde üzeri kapatılmıştır. Yapı tarih boyunca birçok kez restore edilmiştir. Osmanlı dönemindeki en büyük restorasyonu ise Mimar Sinan yapmış

İstanbul'un turistler tarafından en çok bilinen eserlerinden biri Sultanahmet Camii'dir. Yapı, şehre Marmara Denizi tarafından bakıldığında, Ayasofya ile birlikte en önemli silüeti oluşturur.

Şehrin silüetlerinden bir diğeri de kuşkusuz Üsküdar açıklarında yer alan Kız Kulesi. Boğaziçi'nin en ünlü simgelerinden biri olan kulenin, Bizans İmparatoru Manuel I. Komnenos tarafından 12'nci yüzyılda askeri amaçlarla yaptırıldığı düşünülüyor.



Kız Kulesi

ve yapının kubbesi payandalarla güçlendirilmiştir. Ayasofya, 1 Şubat 1935'ten bugüne müze olarak yerli ve yabancı turistlerin ziyaretine açıktır.

TURİSTLERİN GÖZDESİ MAVİ CAMİ

İstanbul'un turistlerce en çok bilinen bir diğeri ise Sultanahmet Camii. (Blue Mosque). Şehre Marmara tarafından bakıldığında, Ayasofya ile birlikte en önemli silüeti oluşturan eser, 1609-1616 yılları arasında Sultan I. Ahmet tarafından Mimar Sedefkâr Mehmet Ağa'ya yaptırılmıştır. Sultanahmet Camii, klasik dönemin son büyük camisi olarak kabul edilir ve yapıda çok açık bir şekilde Ayasofya'nın mimari etkisi söz konusu. Sultanahmet Camii, yapıldığı döneme kadar Osmanlı mimarisinde görülen mütevazılığa aykırı olarak son derece gösterişli. Caminin mihrabı, minberi, hünkâr mahfeli özel olarak işlenmiş birer sanat eseri niteliğinde. Sultanahmet Camii, dünyada

altı minareli olan tek cami özelliği taşıyor. Minarelerin dördü üç şerefeli, diğeri ikisi de iki şerefeli yapıda. Caminin yapıldığı dönemde Kâbe'de bulunan Mekke Camii de altı minareli idi ancak Sultanahmet Camii tamamlandıktan sonra Mekke Camii ile yarışıldı gibi bir algı oluşmaması için Mekke Camii'ne bir minare daha eklenmiş.

Sultanahmet Camii'nin önünde yer alan ve bugün sadece istinat duvarlarından bir bölüm ile Örne Sütun, Dikilitaş ve Yılanlı Sütun'un görülebildiği Hipodrom'dan da bahsetmeliyiz. Çünkü günümüze ulaşmamış olsa da bugün Sultanahmet Meydanı olarak andığımız, Osmanlı döneminde At Meydanı olarak anılan yerde, 1204 Latin İşgali öncesinde, dünyanın en büyük spor komplekslerinden biri olan 100 bin kişilik "Circus Maximus Hippodrome" yer alıyordu.

SULTANLARIN EVİ TOPKAPI SARAYI

İstanbul'a gelip de görmeden dönülmeyecek yerler arasındaki bir başka durak ise, Topkapı Sarayı. Sarayda bulunan bugünkü yapıların büyük çoğunluğu 17'nci yüzyılın sonunda tamamlanmış. Sarayın inşaatı I. Bayezid, I. Selim ve bir ölçüde Kanuni Sultan Süleyman ve ondan sonra başa geçen sultanların hükümdarlık dönemleri boyunca sürdü. Fransız doğa bilimci Petrus Gyllius, 16'nci yüzyılın ortalarında Topkapı Sarayı'nı şöyle tarif ediyordu: "Gördüğüme göre İstanbul'un bütün tepelerinden güzel manzaralar algılanır. Fakat insana, Sultan'ın zevk ve lüks içinde yaşadığı birinci tepe kadar kendine özgü bir haz veren başka bir yer yoktur. İster bahçede gezinsin, ister sarayın odalarında, önünde bütün Boğaz'ı ve yemyeşil, komşu çiftliklere ait korulukların bulunduğu iki yakayı görebiliyor. Sağ yanda, kendine ait bahçelerin bulunduğu geniş araziler var; Sultan buradan Marmara'yı, adaları ve Asya'nın ormanlık dağlarını görüyordu. Arkasında ta uzaklarda, her zaman karla kaplı Olympos Dağı (Uludağ) var. Eğer daha yakınlara bakarsa, kendi kentinin harikaları Ayasofya ve Hipodrom ayakları



Topkapı Sarayı



İstanbul, tarihte iki büyük imparatorluğa ve iki kutsal dine merkez olmuştur. Bu geçmişin geride kalan izleri de şehrin dört bir yanında halen görülüyor.

altında. Gözlerini sola çevirirse, kentin üstüne kurulduğu yedi tepeyi ve daha uzaklarda da Trakya'nın uçsuz bucaksız geniş çayırlarını görüyor. Eğer gözlerini denize çevirirse, önünden gelip geçen gemileri, Halic boyunca aşağı yukarı giden yelkenlileri ve bir kıydan diğerine geçen sayısız kayığı seyrediyor.”

Osmanlı eserleri kadar İslam tarihi ve Bizans'a kadar geniş yelpazede binlerce değerli esere ev sahipliği yapan Topkapı Sarayı'nın içerisinde, en az sarayın kendisi kadar değerli ve turistlerce ilgi gören Harem bölümünün de yer aldığını anımsatalım.

ŞEHİRİN MASALSİ SİLÜETİ DEĞİŞMİYOR

Şehrin silüetlerinden bir diğeri de kuşkusuz Üsküdar açıklarında yer alan Kız Kulesi. Boğaziçi'nin en ünlü simgelerinden biri olan kulenin, Bizans İmparatoru Manuel I. Komnenos tarafından 12'nci yüzyılda askeri amaçlarla yaptırıldığı düşünülüyor. Kolera

salgınında karantina merkezi, deniz feneri, gümrük kontrol noktası ve gemilerin geçiş ücreti ödeme yeri olarak günümüze kadar kullanılan kule, bugün popüler bir restoran ve gece kulübü olarak hizmet vermeye devam ediyor.

İstanbul'un simge eserlerinden bir diğeri olan Galata Kulesi, şehrin silüetini oluşturan en önemli unsurlardan biri. Bu görkemli kulenin ne zaman yapıldığı kesin olmasa da İmparator Jüstinianus zamanında inşa edildiği varsayılıyor. Galata Kulesi, Cenevizliler tarafından İsa Kulesi, Bizanslılar tarafından Büyük Kule isimleriyle de anılıyordu. 69,9 metre yüksekliğindeki kule, Osmanlı döneminde hapisane, sığınak, yangın ihbarı ve rasathane gibi amaçlarla kullanılmış ve sık sık restore edilmiş. Halk arasında ise Galata Kulesi, en çok, IV. Murat döneminde tahtadan yaptığı kartal kanatlarıyla kuleden Üsküdar'a kadar uçan Hezarfen Ahmet Çelebi'nin müthiş hikâyesiyle tanınır.



RAKAMLARLA İSTANBUL

622

milyar dolar

2014 yılı rakamlarına göre
İstanbul 622 milyar dolar
hâsıla ile Türkiye ekonomisinin
yüzde 40'ını oluşturuyor

192

milyar dolar

İstanbul'un dış ticaret
hacminin büyüklüğü

71 bin

İstanbul'da faaliyet gösteren
uluslararası firma sayısı

% 18

İstanbul'un sağladığı
istihdamın Türkiye nüfusuna
oranı

% 53

İstanbul, Türkiye ihracatının
yüzde 53'ünü tek başına
karşılıyor



TÜRKİYE'NİN EKONOMİK BAŞKENTİ

Dünyanın en güzel şehri, aynı zamanda devasa bir ekonomiyi de bünyesinde barındırıyor. Devam eden büyük ölçekli altyapı yatırımları ve yüksek ekonomik performansıyla İstanbul, Türkiye'nin lokomotifini koruyor. 2014 yılı rakamlarıyla 622 milyar dolar hâsılaya sahip olan İstanbul, Türkiye ekonomisinin yaklaşık yüzde 40'ına denk bir büyüklüğe erişti. İstanbul tek başına ürettiği gelir ile Romanya, Macaristan, Hırvatistan ve Lüksemburg gibi 25 Avrupa ülkesini geride bırakırken 130 ülkeden daha büyük bir ekonomik güce sahip.

Türkiye ekonomisiyle eşgüdüm içerisindeki İstanbul büyümenin motoru olurken, 25 bin dolar ile Türkiye ortalamasının oldukça üzerinde bir kişi başı gelire ulaşmış durumda. 71 bine yakın uluslararası firmanın faaliyet gösterdiği İstanbul'un dış ticaret hacmi yaklaşık olarak 192 milyar dolar olarak ölçülüyor. Ayrıca Türkiye'de elde edilen vergi gelirlerinin yaklaşık olarak yüzde 45'i İstanbul'dan sağlanırken, ulusal bütçeye sağladığı katkı açısından da İstanbul ilk sırada yer alıyor.

Sosyoekonomik gelişmişlik ölçütlerinde de Türkiye'de ilk sırada yer alan İstanbul, Türkiye nüfusunun yüzde 18,3'ünü, toplam istihdamın ise yüzde 18,1'ini barındırıyor. Başka bir deyişle Türkiye'de yaşayan her beş kişiden biri İstanbul'da bulunuyor. Türkiye'nin en kalabalık bölgesi ve en büyük işvereni olan İstanbul, geçmişten günümüze Türkiye ekonomisinin geçirdiği tüm dönüşümlerde merkezi rol üstlendi.

NİTELİKLİ İŞ GÜCÜ DEPOSU

İstanbul, beşeri sermaye açısından da zengin ve dinamik bir yapıya sahip. 56 üniversite, yaklaşık 30 bin öğretim elemanı ve 770 bin üniversite öğrencisi ile İstanbul, nitelikli iş gücü açısından büyük bir potansiyeli bünyesinde barındırıyor. 15 milyona yaklaşan nüfus içinde ortalama

yaşın 30 olduğu ve nüfusun yüzde 70'ten fazlasının hala çalışma çağına olduğu dikkate alındığında, sadece ülke çapında değil Avrupa'nın da en büyük ve en yüksek potansiyelli insan kaynağının İstanbul'da olduğu şüphe götürmeyen bir gerçek olarak karşımızda duruyor. Sonuç olarak, Türkiye'nin dünyaya açılan penceresi konumundaki İstanbul, ekonomik faaliyetler ve istihdam açısından Türkiye ekonomisine en büyük katkıyı sağlayan bölge olmasının yanı sıra İstanbul Uluslararası Finans Merkezi, 3. Havalimanı, Marmaray gibi makro ölçekli projelerle sadece bölgesel değil küresel bir oyuncu olma iddiasını ortaya koyuyor.

İHRACATIN LİDERİ

İstanbul, 192 milyar dolar dış ticaret hacmi ve 80 milyar dolara yaklaşan ihracat performansı ile Türkiye ekonomisine önemli bir katkı sağlarken, Türkiye'nin en büyük ekonomisi ve en büyük ihracatçısı konumunda bulunuyor. İstanbul ekonomisi, çok geniş bir yelpazeye yayılmış hizmet sektörlerinin baskın olduğu bir yapı sergilerken, öne çıkan ekonomik sektörler arasında lojistik, emlak, yüksek değerli hizmetler, finans, sigorta ve turizm başı çekiyor. Mücevherat, demir-çelik, tekstil ve aksesuar sektörleri de ihracattan büyük paylar almaya devam ediyor.

2023 VİZYONUNUN LOKOMOTİFİ

2023 yılında 500 milyar dolar ihracata ulaşarak, Türkiye'nin dünyanın en büyük ilk 10 ekonomisi arasında yer alması olarak belirlenen vizyon çerçevesinde İstanbul'un hedefleri de kuşkusuz çok büyük. Bugün Türkiye'nin 150 milyar dolara yaklaşan ihracatının yarısından fazlasının İstanbul kaynaklı olduğu göz önünde bulundurulduğunda, hedeflenen ihracat seviyesine ulaşmak ancak İstanbul'un ihracat performansının artmasıyla mümkün olabi-



lir. Benzer şekilde, dünyanın en büyük 10 ekonomisinden biri olabilmek için Türkiye tüm bölgeleriyle topyekün büyüme ve kalkınma gayretine girerken; uluslararası sermayenin ve iş gücünün Türkiye'ye giriş kapısı olan İstanbul'a, Türkiye'nin dünya ile ekonomik entegrasyonunu sağlamanın ötesinde bir küresel merkeze dönüşerek üretim ve yatırım kararlarını şekillendirme görevi de düşüyor. Bölgenin yenilik ve yaratıcılık odaklı gelişimine katkıda bulunacak nitelikli iş gücü ve yatırımların bölgeye çekilerek İstanbul'un yenilik ve yaratıcılıkta bir küresel çekim merkezi olması, sadece bölge ekonomisinin değil ülke ekonomisinin de kalkınmasına katkı sağlayacak.

GİRİŞİMCİLİK EKOSİSTEMİ GÜÇLÜ

Diğer yandan İstanbul; Avrupa, Orta Doğu, Rusya ve Asya pazarları arasında stratejik konuma sahip. Genç, eğitilmiş ve risk almaya seven iş gücü sayesinde kentte önemli bir girişimcilik ekosistemi de söz konusu. 1980'lerden sonra İstanbul, küresel gelişmelere ayak uydurmak ve önemli bir yatırım lokasyonu olarak rekabet gücünü korumak amacıyla düşük maliyete dayalı fiyat rekabetinden ziyade bilgi tabanlı endüstriler ve yüksek katma değerli hizmetlere ağırlık vererek ekonomisini dönüştürmeye başladı. Girişimcilik ekosistemi melek yatırımcılar ve hükümet tarafından ekstra teşviklerle desteklenirken, sadece geçtiğimiz yıl İstanbul'da 41 bine yakın yeni şirket kuruldu. İstanbul Ticaret Odası'na kayıtlı 378 bin mevcut firmanın 32 bini ise yabancı ortaklı şirket statüsünde bulunuyor.

KATMA DEĞERLİ ÜRETİM, TASARIM VE MARKALAŞMA İLE MÜMKÜN

2023 vizyonuna ulaşılması için Türkiye ve İstanbul sanayisindeki mevcut yapının hızla ileri teknoloji kullanan, yüksek katma değer üreten, nitelikli iş gücü istihdam eden, bilgi yoğun bir üretim yapı-

sına dönüştürülmesi gerekiyor. Bu dönüşümün gerçekleştirilebilmesi için İstanbul'da faaliyet gösteren sanayi alt sektörleri arasında ileri teknoloji kullananların desteklenmesi, düşük ve orta düzey teknoloji kullanan alt sektörlerde ise Ar-Ge ve yenilik çalışmalarının teşvik edilmesi şart. Girişimciler için İstanbul fırsatlar şehri olmasına rağmen, girişimcilerin sermayeye ulaşımı konusunda yoğun sorunlar yaşanıyor. İstanbul'un gelişmiş bankacılık ve finans sistemine rağmen özellikle iş fikrine sahip girişimciler ile sermayeyi buluşturacak mekanizmaların kurgulanması gerekiyor. Örneğin girişimci ile sermayenin buluştuğu "Melek Yatırımcı" benzeri modellerin oluşturulması konusunda ülkemiz hala yolun başında ve bu model benzeri faaliyetlerin geliştirilmesi için daha çok çalışma yapılması su götürmez bir gerçek. İstanbul sanayisinin yüksek katma değer üretmesini sağlayabilmenin yolu tasarım ve markalaşmadan geçiyor. Bu amaçla sanayinin tüm alt sektörlerinde markalaşma ve endüstriyel tasarım çalışmalarının teşvik edilmesi yüksek katma değerli bir sanayi sektörü için hayati önem taşıyor. Bir taraftan dönüşen sanayinin ihtiyaç duyacağı insan kaynağının yetiştirilmesi diğer taraftan ise sanayide istihdam edilmiş mevcut iş gücünün dönüşümün gerektirdiği teknolojik ve diğer mesleki beceriler ile donatılması önemli.

DIŞ TİCARETİN KİLİT NOKTASI"

"Türkiye ekonomisinin lokomotifi İstanbul'da yabancı sermaye akışında önemli artışlar yaşanıyor. Bölgeye yüksek teknoloji transferi artarken yüzyıllar boyunca ticaret yollarının kesiştiği noktada bulunan bölge, uluslararası ticaret hacmini de genişleterek Türkiye dış ticaretinin kilit noktası olmayı sürdürüyor. İstanbul, 2023 yılına hazırlanırken hâlihazırda var olan çekim gücünü artırarak, başta turizm, finans, lojistik ve eğitim alanlarında olmak üzere küresel çekim merkezi olmayı; özgün kentsel mekânları ve sürdürülebilir çevresiyle yenilikçi ve yaratıcı bir ekonomiye dönüşmeyi hedefliyor."

Türkiye'nin dünyadaki tek marka kenti olan İstanbul, geçmişten günümüze Türkiye ekonomisinin geçirdiği tüm dönüşümlerde merkez rolü üstlendi. 2014 yılı rakamlarına göre 622 milyar dolar hâsıla ile Türkiye ekonomisinin yaklaşık yüzde 40'ına denk bir büyüklüğe ulaşan İstanbul, 130 ülkeden daha büyük bir ekonomik güce sahip.

ATIKTAN DEĞER YARATIYOR, TARIMA CAN SUYU OLUYOR

Türkiye’de tarım arazileri kaybolmaya devam ederken, toprağın veriminde de kimyasal gübre kullanımı nedeniyle düşüşler izleniyor. Milli Tarım Politikası, işte tam da bu nedenle doğal gübrenin kullanımını teşvik ederken, Hexagon Katı Atık geliştirdiği organomineral gübre HEXAFERM ve kurguladığı iş modeli ile bu sorunların tamamına sebep olan etkenleri azaltmaya yönelik bir çözüm sunuyor.



Bir Kıraca Holding ve Hexagon Grubu kuruluşu olan Hexagon Katı Atık ve ona ait organomineral gübre markası HEXAFERM, kurguladığı iş modeli ile Türkiye'nin tarım ürünleri üretimindeki kayıpların önüne geçmeyi ve tarım arazilerinin verimini artırmayı hedefliyor. HEXAFERM Operasyonel Pazarlama ve Satış Müdürü Hüseyin Murat Öcal, günümüzde dünya su kaynaklarının sağlığı, çevre kirliliğinin kontrol altına alınması, gıda ihtiyacının karşılanması, yenilenebilir kaynaklardan fosil enerjilerini ikame edecek yeterli enerji üretimi ile karbon salımının kontrol altına alınması gibi geleceğimizi ilgilendiren konuların küresel gündemdeki önceliğini koruduğunu söylüyor. Öcal, 2050 yılında 9 milyarı geçmesi beklenen dünya nüfusunu doyurabilmek için gıda ve tarım üretiminin yüzde 60 seviyesinde artma-

si gerekliliğinin de altını çiziyor. Ancak bu artışın ana üretkenlerinden biri olan kimyasal gübreleme tarım arazilerinin verimliliğini giderek azaltıyor. Türkiye Ziraat Odaları Birliği'nin (TZOB) verilerine göre 1995 yılında 27 milyon hektar olan tarım alanları, evsaf kaybı ve tarım dışı kullanım nedeniyle 2015 yılı itibarıyla 24 milyon hektara düşmüş durumda. Murat Öcal, bununla birlikte, verimli tarım için topraktaki organik madde miktarının en az yüzde 4 olması gerektiğini, Türkiye'deki tarıma elverişli arazilerin yüzde 95'inin ise organik madde açısından yüzde 4'ün altında kaldığını söylüyor. "Hatılayacaksınız, Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan da bu konuya, 14 Kasım 2016 tarihli Milli Tarım Buluşması'nda yaptığı konuşmada değinmiş ve topraklarımızı doğallıktan uzak azotlu gübreyle mahvettiğimizi söylemiş; 'Milli Ta-

rım Politikası' çerçevesinde doğal gübreye dönmek zorunda olduğumuzu, atıklardan kompost üreterek bunları gübrelemede kullanabileceğimizi belirtmişti" diyerek devam eden Öcal ile hem Hexagon Katı Atık'ın kuruluş ve var oluş nedenlerini, hem Türkiye'deki çevre bilincini hem de Ceynak ile iş ortaklığını konuştu.

"SEKTÖR STANDARTLARINDA ZAYIFIZ"

Türkiye'deki atık yönetimi bilinci için neler söyleyebilirsiniz? Vahşi depolama yönteminden atıkların rasyonel bertarafına geçişte yerel yönetimlere nasıl görevler düşüyor?

Katı atık sektörü Türkiye'de halen gelişen ve şekillenen bir alan. Sektör standartları konusunda zayıf ve uygulamaları da bu standartlara uymakta zorlanan bir yapıya sahibiz. Ancak sektörümüzün hızla AB normlarına uyan ve mevzuat ile bu standartların uygulatılmakta olduğu bir yapıya dönüştüğünü de söylemeliyiz. Mevzuatımız henüz genç ve şekillenmeye devam ediyor: Kendi içinde en gelişmiş mevzuatlardan biri olmasına rağmen, bu ve benzer uygulamaları belki yarım asırdan beri adım adım uygulamayı deneyen devletlerin endüstriyel yapılarının bile tam uyamayacağı yaptırımları barındırıyor. Bu durum ise ister istemez, uygulayan ve sıkıntıya düşen ile uygulayamayan ve daha rahat olanlar gibi farklı yaklaşımların oluşmasına ve haksız rekabet ortamının doğmasına da sebep oluyor. Geçiş dönemini ve doğal sıkıntıları aştıktan sonra sektörümüzün gelişmiş ve etkin bir yapıya bürünmesini bekleyebiliriz.

Türkiye'de henüz güçlü bir çevre bilinci oluşturulamamış durumda. Bireyler olarak atıkların kategorize edilmesi ve geri dönüşüm/kazanım bilincinin yaygınlaştırılması için neler yapılabilir?

Çevre bilincinin oluşturulması, yani bireylerin eğitilmesi had safhada önem taşıyor. Bizler, entegre katı atık yönetimi ihalesini kazandığımız Sakarya ve Bi-



Hüseyin Murat ÖCAL
HEXAFERM Operasyonel
Pazarlama ve Satış Müdürü

lecik illerinde öncelikli olarak halkı eğitmeye büyük önem veriyoruz. Atıkların geri kazanımının en verimli, en sağlıklı ve en ekonomik yolu kaynağında ayrı biriktirme ve ayrı toplama. Örneğin Biosun Pamukova; hayata geçirdiği ayrı toplama uygulaması ile ambalaj atıkları ve organik atıkların olduğu yerde, atığı üreten bireyler tarafından, temiz ve sağlıklı bir şekilde ayrı torbalar veya kutular içinde biriktirilmesini, biriktirilen bu atıkları değerlendiremeyen atıklardan ayrı olarak temiz ve düzenli bir şekilde toplayıp tesise ulaştırılmasını ve burada türlerine göre ayrılarak geri kazanılmasını sağlıyor. Dolayısıyla da Biosun Pamukova; halkın atıkları ayrı biriktirmesini sağlamak, atık ayrıştırma bir yaşam kültürü haline getirerek olumlu davranış değişikliği kazandırmak, sağlıklı bir veri tabanı oluşturmak ve sistemin yaygınlaşmasını sağlamak amacıyla hane

"Atıktan değer yaratmanın yanı sıra topluma ve çevreye katkı sağlıyor; enerji üretiliyor; ambalaj atıklarının geri dönüşümüne yönelik ayrıştırma yapıyor; CO₂ salımının azaltılmasına da fayda sağlıyoruz."



Biosun Pamukova EKAY Tesisi (Sakarya)





Pazaryeri, Organomineral
Gübre retim Tesisi (Bilecik)

“Dünyada kurulmuş endüstriyel boyuttaki ilk organomineral gübre üretim tesisi olan Biosun Pamukova EKAY Tesisi’ni atıktan değer yaratmak üzere, 2010 yılında faaliyete geçirdik. Bu tesis yılda 25 bin ton organomineral gübre üretim kapasitesine sahip.”

halkında eğitim ve bilinçlendirme çalışmalarına da düzenli olarak devam ediyor. Bu eğitimler sayesinde halkımız bilinlenirken, ayrı biriktirilen atıkların geri dönüşüme katılmasıyla çevresel sorunların önüne geçiliyor ve doğal kaynakların tükenmesi önleniyor. Bu bilinç ile sadece doğa ve evre değil, ülke ekonomisi de kazanıyor.

Türkiye ve dünyadaki katı atık yönetimini karşılaştırdığımızda nasıl bir tablo ile karşılaşıyoruz? lke olarak eksik kaldığımız noktalar neler?

Türkiye’nin AB ile imzaladığı evre Faslı, organik atıkların (evsel katı atıklar) düzenli depolara gömülmeden önce bertaraf edilmesini öngörüyor. Dolayısıyla yerel yönetimler, bugüne kadar uyguladıkları “vahşi depolama” yöntemini bırakıp kentsel atıklarını rasyonel biçimde bertaraf etmek zorunda. 2014

yılı TÜİK verilerine göre günlük kişi başi 1,08 kilogram katı atık üretilen Türkiye’de atık hizmeti veren 1391 belediye, yıllık 30 milyon ton atığı yönetmek zorunda. Bu 1391 belediyeden ise AB standartlarında düzenli atık depolama alanına sahip ve bu atıkları değişik şekillerde değerlendirme imkanını da bünyesinde barındıran işletme sayısı oldukça düşük. Hedef; katı atıkların üretimini kaynaktan asgariye indirirken, toplanan kentsel katı atıkların da azami oranda değerlendirilmesi, yani geri dönüşüm ve geri kazanımı en yüksek mertebeye çıkaracak teknolojilerin uygulanması olmalıdır.

“ATIKTAN DEğER YARATIYORUZ”

Dünyanın en kapsamlı entegre katı atık yönetimi tesisi olan Biosun Pamukova Tesisleri’nin yetkinlikleri nelerdir?

Dünyada kurulmuş endüstriyel boyuttaki ilk organomineral gübre üretim tesisi olan Biosun Pamukova Entegre Katı Atık Yönetimi (EKAY) Tesisi’ni atıktan değer yaratmak üzere, kademeli olarak Sakarya’nın Pamukova ilçesinde 2010 yılında faaliyete geçirdik. Bu tesis yılda 25 bin ton organomineral gübre üretim kapasitesine sahip. Pamukova’nın yanı sıra Bilecik’te de tesislerimiz bulunuyor. Biosun Pamukova’da yarattığımız özgün teknolojileri, tesis yatırımı dahil beş yıl süren on milyonlarca dolar boyutundaki Ar-Ge alışmaları neticesinde geliştirerek, 26 milyon dolarlık yeni bir yatırımla, Ekim 2016 itibarıyla Bilecik’te devreye aldık. Yapımına Ocak 2016’da başladığımız, 40 bin metrekare arazi üzerine kurulu ve yılda 175 bin ton organomineral gübre üretim kapasitesine sahip Pazaryeri Organomineral Gübre retim Tesisi de aynı zamanda dünyanın en büyük organomineral gübre üretim tesislerinden biri olma zellіğine sahip. Bu tesisimiz de atıktan elde edilen kompost kaynaklı organik madde ile organomineral gübre üretiyor. Pazaryeri Tesisi’nin en önemli ham maddesi olan kompostu ise yine Bilecik’te kurduğumuz dünyanın

ORGANOMİNERAL GÜBRELERİN FARKI VE AVANTAJLARI

“HEXAFERM rnlerinin içeriğinin yarısı komposttan diğer yarısı da bu kompostu zenginleştirmek için kullanılan bitki besinlerinden oluşur. Kompost, Hexagon Katı Atık’ın kendi toplayıp işlediği bitkisel ve hayvansal menşeli katı atıklardan elde ediliyor. Organik madde, hümik-fülvik asit ve mikrobiyolojik faaliyet açısından zengin olan bu ürünler, yüzde 100 hijyen değerine sahip. Kompost ve bitki besinlerinin birleşimiyle elde edilen HEXAFERM organomineral gübrelerinin içeriğinde azot, fosfor ve potasyumun yanı sıra en az yüzde 20 organik madde, yüzde 7 hümik-fülvik asit, yüzde 5 elemental kükürt kaynaklı SO3 ve çinko bulunuyor. HEXAFERM; DAP, 15.15.15, 20.20.0 gibi kimyasal gübrelerle kıyasla sadece yüzde 45-50 civarında kimyasal besin içerdiği halde eēit kullanımlarda, eē değer veya artan verim ve ürün kalitesi sunuyor. İçeriğindeki organik madde sayesinde de toprağın fiziksel, kimyasal ve biyolojik yapısı üzerinde uzun dönemli fayda sağlıyor; toprağın yapısını iyileştirmeyi, toprağa bağlı mineralleri zmemeyi, elementel kükürt ile toprağın pH’ını dengelemeyi, iz elementler ile de kaliteli ürün gelişimini mümkün kılıyor.”

en büyük entegre katı atık yönetimi tesislerinden biri olan Biosun Bilecik Entegre Katı Atık Yönetimi (EKAY) Tesisi'nde üretiyoruz. Bu tesisi, Bilecik Belediyeler Birliği ile imzaladığımız 29 yıl süreli evsel atık yönetimi imtiyaz sözleşmesi kapsamında kademeli olarak devreye aldık. Pazaryeri Tesisi'nden tam bir ay sonra, kademeli olarak Kasım 2016'da faaliyete geçen Biosun Bilecik EKAY Tesisi, kompost üretim ayağının yanı sıra yılda 120 bin ton evsel, tarımsal ve endüstriyel atık işleme ve bu atıklardan yılda 60 bin ton kompost üretme kapasitesine sahip. Bugüne kadar yapılan 55 milyon doları aşkın Ar-Ge ve teknoloji harcamaları sonrasında 29 milyon dolarlık yeni bir yatırımla kurulan bu tesis; yılda 12 milyon KWh elektrik, 12,5 milyon KWh ısı ve 20 bin ton karbon kredisi üretecek. Ayrıca yatırımın parçası olan düzenli depolama tesisinde ise Bilecik ilinin yıllık 122 bin 500 ton atığı 20 bin tonun altına kadar indirgenecek ve bertaraf edilerek gömülecek.

Bu tesisler için yapılmış ve yapılmakta olan Ar-Ge harcamalarının boyutunun tesis yatırımına kıyasla oransal büyüklüğü; atıkların en etkin şekilde değerlendirilip ekonomiye geri kazandırılmaları ve verimli bir şekilde kullanılabilir değere döndürülmelerinin gereğidir. Ancak kendi içinde ekonomik fizibilitesi olan ve serbest piyasada diğer ürünlerle rekabet edebilecek kalite ve performansta ürünlerin mana ifade eden ve süreklilik sağlayacak ekonomik boyutta üretilmeleri de ciddi araştırma sonucunda ortaya çıkmaktadır. Tesislerimizin en büyük ayrıştırmacı özelliklerinden biri, işte budur. 2018 yılı sonunda faaliyete geçirmeyi planladığımız Ödemiş Tesisi'nin de aynı şekilde ciddi bir değerlendirilmiş ürün katma değeri yaratmasını hedefliyoruz. Tesislerimizin diğer katı atık tesislerine göre en

büyük farkı, A'dan Z'ye entegre bir hizmet veriyor olmalarıdır. Öncelikle tesislerimizin kurulduğu bölgelerdeki halkı atık ayrıştırma konusunda eğitiyor ve atıkları kaynağında ayrıştırarak topluyoruz. Daha sonra bu atıkları tesislerimizde işliyoruz, ambalaj atıklarını geri dönüşüme yolluyoruz; organik atıklardan özel uygulamalar sonucunda tarımda kullanılabilen organik madde zengini kompost üretiyoruz; bu kompostu ek süreçlerden geçirerek organomineral gübreye dönüştürüyoruz. Tesislerimizde ayrıca biyogaz aracılığıyla elektrik ve ısı enerjisi elde ediyor; değerlendirilemeyen atıkların da nihai bertarafını sağlıyoruz. Yani atıktan değer yaratmanın yanı sıra topluma ve çevreye katkı sağlıyor, enerji üretiyor, ambalaj atıklarının geri dönüşümüne yönelik ayrıştırma yapıyor, karbon salımının azaltılmasına fayda sağlıyor ve bölge halkını verdiğimiz eğitimlerle çevre konusunda bilinçlendiriyoruz.

Hexagon Katı Atık'ın Ceynak ile işbirliği için neler söyleyebilirsiniz?

Ceynak ile iş birliğimiz henüz bir yılı doldurmamış olmasına rağmen, köklü bir firmayla çalışmaktan çok memnunuz. Başarılı iş birliğimizin uzun yıllar devam edeceğini umuyoruz.

Çözüm ortağı olarak Ceynak'ı tercih etme nedenleriniz nelerdi?

Gübre lojistiğinde en büyük sıkıntı yüklü tonajların kısa zamanda teslim edilememesidir. Bu bağlamda, sektördeki lojistik tecrübesi, geniş filo ağı, uzman ekibi ve müşteri odaklı yaklaşımı Ceynak'ı öncelikli olarak tercih etme sebebimiz oldu. Ceynak'ın ekibi gece-gündüz demeden firmamıza her zaman destek olmaya devam ediyor.



Hexagon, bir yandan katı atıkları bertaraf ederken, diğer yandan da elde ettiği elektrik, ısı enerjileriyle temiz enerji üretilmesini de sağlıyor.

NE KADAR ATIK ÜRETİYORUZ? HEXAGON BU ATIKLARI NASIL BERTARAF EDİYOR?

1,08 kg

2014 yılı TÜİK verilerine göre Türkiye'de günlük kişi başı katı atık üretimi

30 milyon ton

Türkiye'de atık hizmeti veren 1391 belediyenin yıllık yönetmek zorunda olduğu atık miktarı

200 bin ton

Biosun Pamukova Entegre Katı Atık Yönetimi Tesisi ve Pazaryeri Organomineral Gübre Üretim Tesisi'nin toplam üretim kapasitesi

120 bin ton

Biosun Bilecik Entegre Katı Atık Yönetimi Tesisi, yılda 120 bin ton evsel, tarımsal ve endüstriyel atığı işleyerek 60 bin ton kompost üretiyor

20 bin ton

Biosun Bilecik Entegre Katı Atık Yönetimi Tesisi, aynı zamanda 12 milyon KWh elektrik, 12,5 milyon KWh ısı enerjisi ve 20 bin ton değerinde karbon kredisi üreterek çevreye de pozitif katkı sunacak



MARMARA BÖLGESİ LOJİSTİK ALTYAPI İHTİYAC DEĞERLENDİRMESİ



Prof. Dr. Yavuz GÜNALAY
Bahçeşehir
Üniversitesi
İİSBF Lojistik Yönetimi
Bölümü Başkanı

Marmara Bölgesi yüz ölçümü olarak Türkiye'nin en küçük ikinci bölge olmasına rağmen 11 il içeriyor ve 2017 yılı verilerine göre yaklaşık 24,5 milyon yaşayanı ile nüfus yoğunluğunun en yüksek olduğu bölge özelliğini koruyor. Bu sayımızda, yüksek nüfus yoğunluğunun sosyal ve ekonomik nedenlerini değil, sonuçlarını inceleyecek ve bölgenin lojistik ihtiyaçları konusunda fikir yürüteceğiz.

Marmara Bölgesi'nin ekonomik yapısını inceleyecek olursak, nüfus yoğunluğunun bölgeye bir külfet değil avantaj sağladığı görünmektedir. Özellikle ülkedeki 193 üniversiteden 74'ünün bu bölgede ve yoğunlukla İstanbul'da olması hem Ar-Ge hem de nitelikli iş gücü açısından bölgeye bir avantaj sağlamaktadır. Ekonomik açıdan bakıldığında bu avantajın sonuçları net bir şekilde görünmektedir. TÜİK verilerine göre, bölge nüfusu ülke nüfusunun üçte birinden az olmasına rağmen, son 10 yıldır GSYİH'nin yüzde 45,5'ini, ağırlıklı olarak sanayi ve arkasından hizmetler sektörlerinde Marmara Bölgesi üretmektedir.

Bölgenin Türk ekonomisine katkısını ölçmek için kullanabileceğimiz bir diğer gösterge de bölgenin dış ticaret hacmine etkisidir. Küreselleşmenin etkisiyle gelişmekte olan ülkelerde dış ticaret hacmi de en az GSYİH kadar önem kazanmaktadır. Dış ticaret hacminin bölgeler arası dağılımına baktığımızda, bu konuda da Marmara Bölgesi'nin hem ihracat hem de ithalat konusunda açık ara önde olduğunu görüyoruz. 2015 yılında ihracatın yüzde 70,9 ve ithalatın yüzde 73,8'i bu bölgeden yapılmıştı. Marmara Bölgesi'nde kişi başına düşen ihracat miktarı

Türkiye ortalamasının iki katından daha fazla, dünya ortalamasından yüzde 50 daha yüksek ve hatta AB-27 ortalamasından da yüzde 30 yüksektir. Kişi başına düşen ithalat ise, Türkiye ve dünya ortalamalarının yaklaşık 2,5 katı, AB-27 ortalamasından ise yaklaşık yüzde 30 üstündedir. Bu göstergeler, nüfus olarak 21 AB üye ülkesinden büyük olan Marmara Bölgesi'nin kişi başına oranlara bakıldığında da bu ülkelerin çoğundan daha fazla dış ticaret hacmine ve hatta GSYİH'ye sahip olduğunu göstermektedir. Bu da bölgedeki ticaret potansiyelinin yüksekliğini ve lojistik altyapı ve yatırımlar için öncelikli bir bölge olduğunu teyit etmektedir.

Birçok akademik yayının da belirttiği üzere, ekonomik gelişmişlik lojistik kapasite ve imkânlarla doğru orantılıdır. Son 10 yılda Türkiye'nin büyüme oranları ile lojistik faaliyetlerin büyüme oranları karşılaştırıldığında da aynı sonucu görebilmekteyiz. Bu gözlemlere paralel olarak, Marmara Bölgesi'nin lojistik altyapısına son yıllarda büyük yatırımlar yapılmış ve halen yapılmaktadır. Özellikle kara yolu ulaşımında, Osmangazi Köprüsü, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve inşaatı başlayan 1915 Çanakkale Köprüsü; demir yolu ulaşımında Marmaray ve Halkalı Lojistik Merkezi bölgede yapılmış önemli devlet yatırımlarıdır.



Deniz yollarındaki özelleştirmeler ve yeni liman inşaatlarıyla bölgedeki konteyner taşımacılığı ve Ro-Ro taşımacılığı kapasiteleri de son yıllarda düzenli olarak artmaktadır. Bölgedeki limanlar hem sayı hem de toplam yük elleçleme kapasitesi olarak tüm limanlarımızın yarısından fazladır. Son yıllarda özellikle özel sektörün bölgedeki yatırımları da artarak sürmektedir. Ancak ne yazık ki bu limanların çok azında demir yolu bağlantısı bulunmaktadır. Bu da kombine taşımacılıkta kara yoluna mahkûm bir politika oluşmasını ve hem maliyet hem de çevresel faktörler açısından ülke kaynaklarının kötü kullanımını getirmektedir.

Lojistik faaliyetlerinin birden fazlasını bünyesinde barındırması ve kombine taşımacılığı ön plana çıkarması açısından son yıllarda önem kazan bir diğer kavram da lojistik köyler olmuştur. Türkiye’de hali hazırda aktif durumdaki yedi lojistik köyden üç tanesinin Marmara Bölgesi’nde olması, yine bölgenin altyapıya verdiği önemi göstermektedir. Bu merkezler çoğunlukla Devlet Demir Yolları’nın öncülüğünde açıldıkları için aralarında limanı olan yoktur. Lojistik köyler haritasından da görüleceği üzere, planlanan merkezlerin bir bölümü de ekonomik faaliyetlerin bir gereği değil de bu faaliyetleri artırabilmek amaçlı planlanmıştır. Marmara Bölgesi özelinde bu merkezler kesinlikle bir ihtiyaç sonucu doğmuş ve faal olarak kullanılmaktadır. Fakat bölgenin bir iç denize sahip olması nedeniyle, kesinlikle deniz yolu bağlantılı bir lojistik köy bölgeye kazandırılmalıdır. Nitelikli iş gücü, tarihi ve sosyal etkenler ile kara, hava ve deniz yollarının kesişme noktasında olmasından başka Marmara Bölgesi’ni ülkenin diğer bölgelerine göre daha avantajlı konuma getiren bir diğer üstünlüğü ise bir iç denize sahip olması ve dolayısıyla Türkiye’de kıta içi su taşımacılığı yapılacak tek bölge olmasıdır. Akarsularımızın müsait olmaması nedeniyle günümüze kadar kabotaj taşımacılığı sınırlı kalmış, bu taşıma tipi Ulaştırma Bakanlığı’nın “Marmara Bölgesi Ro-Ro Taşımacılığı Altyapı İhtiyaç Analizi Projesi” kapsamında düşünülmüştür.

Kısaca, Bursa-Eskişehir-İzmir bölgelerinin ürettiği yüklerinin Trakya’ya dağıtılması veya Edirne üzerinden Avrupa’ya gönderilmesi durumlarında kara yoluna alternatif bir hat olacaktır. Kuzey-Güney ve Doğu-Batı kara yolu aksının kesişim noktalarından biri olan Bozüyük-Edirne yolu için hali hazırda kullanılan Bozüyük-Osmangazi Köprüsü-Gebze-Yavuz Sultan Selim Köprüsü-TEM-Kapıkule hattı, kara yolu bağlantısı ile 544 kilometre ve yaklaşık altı saat sürmektedir. Alternatif olan Bozüyük-Mudanya deniz yolu-Tekirdağ-Kapıkule hattı ise 310 kilometre kara yolu ve 66 mil deniz yolu ile yaklaşık 6,5 saat sürecektir. Süre açısından yakın olan iki alternatiften Ro-Ro kullanan kombine lojistik hattı hem maliyet hem de çevre kirliliği ve kilit bölge olan İstanbul’un trafiğine olan pozitif etkileri nedeniyle öne çıkmaktadır. Hatta bu hattın olmaması, İstanbul trafiğine olumsuz etkileyeceğinden, 544 kilometre olan kara yolu hattında beklenen süreyi daha da uzatarak birinci alternatifin kalitesini daha da düşürmektedir. Ayrıca deniz yolu içeren hat için yenilenecek limanların bir lojistik merkez olarak planlanması, bölgeye deniz, kara ve hatta demir yolu bağlantılı lojistik köyler kazandıracaktır. Bu ise bölgenin lojistik faaliyetlerindeki verimliliğini artıracak ve çevre dostu uygulamalarla, sanayileşmenin fazlasıyla arttığı bölgede emniyet alanı etkisi yaratacaktır.

Sonuç olarak, Marmara Bölgesi’nin ülkenin en gelişmiş ekonomik düzeye ulaşmış bölgesi olması ve dış ticaret kabiliyetlerinin diğer bölgelerin çok üstünde olmasında önemli bir etmen de lojistik altyapı imkânlarıdır. Bunun bilincinde olan kamu ve özel sektör bu konuda büyük yatırımlar yapmış ve yapmaya devam etmektedir. Bu yatırımlar arasında tek eksiğin, liman bağlantılı bir lojistik köy olduğu görülmektedir. Bir diğer husus da lojistik köylerin kombine taşımacılığı destekleyen kapasitelerle donatılması ve yönetimlerinin, servis sağladıkları kullanıcıları bu konuda özendiren hatta zorlayan politikalar izlemesidir.

2015 YILI TÜRKİYE BÖLGELER ARASI DIŞ TİCARET VERİLERİ (MİLYON DOLAR/YÜZDE)

BÖLGELER	DIŞ TİCARET HACMİ	GENEL İÇİNDE PAYI	İHRACAT	GENEL İÇİNDE PAYI	İTHALAT	GENEL İÇİNDE PAYI
MARMARA	236.597	70,9	97.416	67,2	139.181	73,8
EGE	28.910	8,7	14.180	9,8	14.730	7,8
İÇ ANADOLU	25.427	7,6	11.640	8	13.787	7,3
AKDENİZ	16.493	4,9	7.125	4,9	9.368	5
GÜNEYDOĞU ANADOLU	13.673	4,1	8.337	5,8	5.336	2,8
KARADENİZ	7.079	2,1	3.797	2,6	3.282	1,7
DOĞU ANADOLU	1.696	0,5	1.383	1	313	0,2
TOPLAM	333.475	98,9	144.978	99,2	188.497	98,7

Kaynak: TÜİK 2015 yılı verileri



KalDer Başkanı Buket Eminoğlu Pilavcı:

“KADIN OLMAK DEĞİL, FARKLI OLMAK AVANTAJDIR”

Geçtiğimiz yıl KalDer’in başkanlık koltuğuna oturan Buket Eminoğlu Pilavcı, iş dünyasında kadın olmanın değil, farklı olmanın avantajlarını yaşayanlardan. KalDer’in ilk kadın başkanı olan Eminoğlu Pilavcı, “Eğer bir farkımız varsa o farkı avantaja çevirin” mottosuyla iş dünyasında ilerlediğini vurguluyor.



İş dünyasındaki başarısı kadar sivil toplum alanındaki gönüllü çalışmalarıyla da tanınan Olivium AVM Yönetim Kurulu Başkanı ve Emin-taş Yönetim Kurulu Üyesi Buket Eminoğlu Pilavcı, Türkiye Kalite Derneği'nin (KalDer) ilk kadın başkanı. Profesyonel yaşamında mükemmellik ve girişimci ruhu ile dikkat çeken Buket Eminoğlu Pilavcı'nın bu özelliği, iş kadınının KalDer Başkanı olması ile nihayetlenen süreci de beraberinde getirmiş. Eminoğlu Pilavcı'nın zaman içinde yönetim kurullarındaki görevleri onu bazı sektörlerde daha etkin bir noktaya taşıırken, özellikle sağlık sektörüne daha fazla zaman ayırmaya başladıkça ana iş kolu sağlık olarak şekillenmiş. Eminoğlu Pilavcı, diğer yandan 20 yıl boyunca inşaat ve gayrimenkul alanındaki faaliyetlerini de devam ettirmiş.

İş hayatında daha çok sağlıklı yakın temas halinde olduğunu ifade eden Eminoğlu Pilavcı, "Kendimi sağlıklı tanımladım, o alanda geliştirdim. Kariyer dediğiniz aslında bir okuldan mezun olduktan sonra orada edindiğiniz bilgiler ile olmayabiliyor ama o donanım size çok farklı koşullar tanıyor. İnsan hayatın değişik dönemlerinde çok farklı iş alanlarına girebiliyor. Örneğin benim çok farklı iş alanlarında çalışmaları var. Tek yönlü olmamak gerektiğine inanandanım. İnsan, birbirini bütünleyen birçok alanda var olabilir" diyerek söz konusu çeşitliliğin büyük bir zenginlik yarattığına dikkat çekiyor.

Türkiye'de mükemmelliğe giden yolda kaliteli adımlar atıldığına dikkat çeken KalDer Başkanı Eminoğlu Pilavcı ile Türkiye'de kalite kültürünün geçmişten günümüze nasıl evrelerden geçtiğini, derneğin yeni dönem çalışmalarını ve daha da önemlisi iş dünyasında kadın olmayı tüm yönleri ile konuştuk.

Kariyer hikayeniz nasıl başladı?

Hayatı belirleyen şeylerin seçimler olduğunu düşünüyorum. Hayatımızın her döneminde bir takım şeyleri seçip yaşamımıza yön veriyoruz. İlk başta yanımızda ailemiz, eğitim aldığımız kurumlarda güvendiğimiz öğretmenlerimiz bize destek verip seçimlerimizde kılavuzluk ediyor ama sonuçta seçimlerimiz hayatımıza yön veriyor. Tesadüflerin oluşması için bile bizim seçimler yapmamız gerekir. Örneğin kendi hayatımdan örnek verecek olursam birçok faaliyetin içindeyken aynı zamanda aile şirketlerinde, yönetim kurullarında da yer aldım. Zaman içinde yönetim kurullarındaki görevlerim beni bazı sektörlerde daha etkin hale getirdi. Özellikle sağlık sektörüne daha fazla zaman ayırmaya, daha çok emek vermeye başladıkça ana iş kolumuz sağlık oldu. Diğer yandan 20 yıl boyunca inşaat ve gayrimenkul alanındaki faaliyetlerimiz devam

etti. Ama daha çok sağlıklı uğraştım. Kendimi sağlıklı tanımladım o alanda geliştirdim. Kariyer dediğiniz aslında bir okuldan mezun olduktan sonra orada edindiğiniz bilgiler ile olmayabiliyor. İnsan hayatın değişik dönemlerinde çok farklı iş alanlarına girebiliyor. Örneğin benim çok farklı iş alanlarında çalışmaları var. Tek yönlü olmamak gerektiğine inanandanım. İnsan, birbirini bütünleyen birçok alanda var olabilir. Ve o çeşitlilik çok büyük bir zenginlik yaratıyor.

Kariyer hayatınızda dönüm noktası olduğunu düşündüğünüz kilometre taşları neler oldu?

Kilometre taşlarından bir tanesi özellikle aile şirketimiz olan hastaneye mimari düzenleme için girmem ile başladı. Yani daha evvel sadece babamın işi olarak gördüğüm bir konuda mimari olarak bir ihtiyaç vardı ve ben destek olmak için bu konuya eğilmeye başladım. Bu önemli bir kilometre taşıdır çünkü o tarihten sonra her gün görev tanımım zenginleşirken sorumluluklarım da arttı. Nihayetinde doktor ve işletmeci iki kardeşin arasından sıyrılarak o işin başına geçen bir mimar oldum. Ardından o yapıyı büyüttüm. Sektörden çıkmış olmak ile birlikte sektöre ciddi anlamda hizmet ettiğimi düşünüyorum. Bu benim hayatımın önemli kilometre taşlarından biridir. Bir diğeri ise KalDer. Bunu özellikle söylemek istiyorum çünkü bu ifademın şuan KalDer Başkanı olmam ile bir ilgisi yok. Geçmiş dönemde Kadıköy Şifa Hastanesi olarak EFQM Mükemmellik Modeli kapsamında KalDer ile yaptığımız çalışmaların bana ve yaptığım işe önemli katkılarının

"Sivil toplum kuruluşlarında yer almak, özellikle kadınlara çok uygun çünkü verici ve tamamlayıcı olma gibi özellikler kadının doğasına daha yakın. Bu anlamda sivil toplum örgütlerindeki kadın sayısının gün geçtikçe artması son derece doğal."



YAŞAMIN HER ALANINDA MÜKEMMELLİK ANLAYIŞI

“Rekabet ve sürdürülebilirlik konularında itici bir güç olacağımız gibi yenilikçi tavrımızla da diğer sivil toplum kuruluşlarına örnek bir model teşkil ettiğimizi düşünüyoruz. KalDER, mükemmellik, rekabet, kalite, verimlilik ve sürdürülebilir kalkınma konularında ülkemizdeki sivil toplum kuruluşları nezdinde bir çatı kuruluş. Ayrıca sadece ekonomide değil; bilim, sanat, politika, eğitim yani yaşamın her alanında mükemmellik anlayışının bir ihtiyaç olduğunu vurguluyor. Güçlü üye altyapımızla ülkemiz ve sürdürülebilir bir dünya için mükemmelliğin dönüşüm rotası olmayı kararlılıkla sürdüreceğiz.”



olduğunu düşünüyorum. Aile şirketlerimizde hep yönetim kurullarında yer aldım. Özellikle Emintaş yönetim kurulunda yer almamın hem bana hem de şirkete önemli oranda katkısının olduğunu inanıyorum. Sağlık sektöründen gelen bir kadın yönetim kurulu üyesi olarak çok farklı bakış açısı getirdiğimi düşünüyorum.

Peki bir kadın yönetici olarak iş dünyasında ne tür zorluklarla karşılaştınız / karşılaşıyorsunuz? Bu zorlukların üstesinden gelirken geliştirdiğiniz bir mottunuz var mı?

Kadın olmanın iş hayatında özel, değişik bir şey olduğuna inanmıyorum. Kendinizi bir kere iş hayatında kadın olarak özel bir yerde konumlandığınızda kendiniz ayrımcılığa başlamış oluyorsunuz. Hayatımın hiç bir döneminde öyle düşünmedim. Bunu bana yansıtan insanlar olduğunda da görmezden geldim. Çünkü, eğer kendiniz öyle görmeye başlarsanız diğerlerini haklı çıkarıyorsunuz. İş dünyasında kadın olmanın değil, farklı olmanın avantajları da vardır. Bu anlamda ben de “Eğer bir farkınız varsa o farkı bir avantaja çevirin” mottosuyla iş dünyasında ilerledim.

KalDer’İN İLK KADIN BAŞKANI

İş dünyasındaki çalışmalarınızın ardından KalDer’in ilk kadın başkanı olarak çıktınız karşımıza. Sizi KalDer’in başkanlığına kadar taşıyan süreç nasıl gelişti?

Bir kalite gönüllüsü olmayı oldukça içselleştirmiş biri olmakla birlikte iş yoğunluğumdan dolayı ve bu alanda faaliyet gösteren sivil toplum örgüt-

lerinden teklif almama rağmen yönetim kurullarında yer alamadım. 2016 yılına kadar bu gerçekleşmedi. Daha sonra tekrar bu konu önüme gelip, KalDer başkanlığı söz konusu olunca, artık bunun bir sosyal sorumluluk olduğuna inandım ve bu yola çıkmış oldum.

“BİR ARAYA GELEN FARKLILIKLAR, DEĞER YARATIR”

Türkiye’de iş dünyasındaki kadınların sivil toplum örgütlerindeki sayısı her geçen gün artıyor. Sivil toplum örgütünde görev alan bir kadın başkan olarak siz bu durumu nasıl yorumluyorsunuz?

Sivil toplum kuruluşlarında yer alma, özellikle kadınlara çok uygun çünkü verici ve tamamlayıcı olma gibi özellikler kadının doğasına daha yakın. Bu anlamda sivil toplum örgütlerindeki kadın sayısının gün geçtikçe artması son derece doğal. Bir araya gelen farklılıkların değer yarat- tığını düşünen biri olarak kadının iş dünyasında ayrışmasının doğru olmadığına inanıyorum. Yani kadın, erkek hangi yönleri ile bu bütünü destek- liyor? Bu sorunun cevabı orada gizli. Kadının sivil toplum kuruluşlarındaki rolü ise her şeyden çok daha önemli. Kadın, bütünlüçülüğü ve gönüllülü- ğü ile değer yaratıyor.

KalDer’de göreve gelmenizle başlayan yeni dönemde Türkiye’nin kalite yolculuğunda kalite kültürünün içselleştirilmesine dönük nasıl bir vizyon ve strateji belirlediniz?

KalDer olarak biz şunun farkındayız: Bugün artık değişmek değil dönüşmek zorundayız. Dö-

nüşmenin gerekliliğine ve önemine inanan bir yönetim olarak işe öncelikle kendimizden başladık. Geçtiğimiz şubat ayında gerçekleştirdiğimiz "Arama Konferansı ve Strateji Çalıştay"ında derneğimiz için yeni bir yol haritası belirledik, 2030 projeksiyonumuzu çizdik. Buna göre KalDer'in misyonu 'Mükemmellik kültürünü yaşam biçimine dönüştürerek, ülkemizin rekabet gücünün ve refah düzeyinin yükseltilmesine katkıda bulunmak' vizyonu ise 'Ülkemizde sürdürülebilir iş ve yaşam kalitesine yön gösteren, dönüşüme liderlik eden bir sivil toplum kuruluşu olmak' şeklinde güncellendi.

Sahip olduğumuz ilke ve değerleri ise; insana, topluma ve doğaya saygı, güvenilir olmak, yenilikçilik ve sürekli iyileştirme, gönüllülük olarak belirledik.

Türkiye'nin toplam kalite bilincinde değişim yaşatan KalDer bu değişime nasıl ön ayak oldu? Kalite yolculuğunda Türkiye'yi ve firmalarımızı nereden nereye taşıdı?

Kalite bilincinin sadece ortaya konan ürün ve hizmetin kalitesi ile değil, ürün ve hizmetin ortaya konulmasına yol açan bütün süreçlerin kalitesini dikkate almak ile ilgili olduğu bilincini getirdik. Dolayısı ile ürün ve hizmet kalitesi yerine iş yapma kalitesi bilincini ve bu bağlamda yönetim kalitesinin ne kadar önemli olduğu konusunda farkındalık yaratmaya çalıştık. Bu konuda özellikle bugün "Türkiye Mükemmellik Ödülü" olarak adlandırdığımız ödülleri alan kuruluşların diğer kuruluşlara örnek olması önemli bir etken oldu.

KalDer olarak kalitenin bir kültür meselesi olduğunu nasıl anlatıyor ve gelecek stratejisine yansıtıyorsunuz?

Bu konuda özellikle bize EFQM'in geliştirdiği mükemmellik modeli yardımcı oluyor. Mükemmellik modeli "mükemmelliğin temel kavramları" adı verilen sekiz ana değer üzerine kurulmuştur. Söz konusu değerler bu kültürü oluşturuyor. Dolayısıyla biz de bu değerleri anlatarak söz konusu kültürün nasıl olması gerektiğini ve kuruluşların bunu nasıl başardığını anlatmaya çalışıyoruz.

"Dönüşüme Liderlik" ana temasıyla 21-22 Kasım tarihlerinde Zorlu PSM'de gerçekleştireceğiniz "26. Kalite Zirvesi"nden de biraz bahsedelim. Katılımcıları neler bekliyor bu kongrede?

Günümüzde giderek daha sık dillendirilen açık inovasyon, ortak ve akıllı tasarım, kuantum merceği gibi kavramların iş yaşamına girmesi; şu anki yönetim ve üretim metodlarını, çok kısa zamanda geçmişte kalan bir nevi 'arkaik' metodlar haline getirme riski taşıyor. Artık değişen koşullara uyum, geniş zamanlarda bir nesilden

diğer nesile geçiş ile gerçekleşmiyor. Son derece hızlı ve sürekli bir uyum becerisi gerekiyor. Kurumlar, şirketler; şu anda el yordamı ile kontrol etmeye çalıştıkları çok boyutlu bilgi karmaşası ile baş etmek, sürekli değişen ve uygun stratejiler belirlemek durumundalar. İşte bu yüzden anahtar kelime dönüşüm... Koşulların ve beklentilerin değişimi organizasyonları başka bir biçime girme yani transformasyon ihtiyacıyla karşı karşıya bırakıyor. Bu sürecin başarıyla gerçekleşmesi ise doğru metodoloji ile ilham veren isabetli bir liderlikle mümkün görünüyor.

Bu yıl kongremizin ana temasını "Dönüşüme Liderlik" olarak tanımladık. İki gün sürecek kongremizde akademi, iş ve sanat dünyasından başarılı dönüşüm liderlerinin paylaşımlarını dinleyecek, bu konudaki temel konuları irdelleyeceğiz. Ayrıca bu kongrenin farklı bir amacı da var. Bildiğiniz gibi KalDer çalışmalarının odağına her zaman eğitimi koyuyor. Buradan hareketle bu dev organizasyonumuzu faydalı ve örnek bir projeye birleştirdik. Dönüşüm çağına tanıklık etmek için alınacak her bir bilet 100 okulumuzun mükemmellik kavramıyla tanışmasına vesile olacak.

"KalDer'in misyonu; 'Mükemmellik kültürünü yaşam biçimine dönüştürerek, ülkemizin rekabet gücünün ve refah düzeyinin yükseltilmesine katkıda bulunmak', vizyonu ise 'Ülkemizde sürdürülebilir iş ve yaşam kalitesine yön gösteren, dönüşüme liderlik eden bir sivil toplum kuruluşu olmak' şeklinde güncellendi."



İŞ HUKUKU MEVZUATINDAKİ GÜNCEL BAZI DEĞİŞİKLİKLER

Ceynak Lojistik Hukuk Direktörü Av. N. Ender Alev, gerek çalışma mevzuatı, gerekse diğer mevzuatlardaki değişikliklerin yakından takibinin şirketler için önem arz ettiğini söylüyor. Bu çerçevede, iş mevzuatında yapılan değişikliklerin takibi ve uyum gösterilmesinin, istihdam eden ve personel çalıştıran işverenlere yarar sağlayacağını vurgulayan Alev, iş mevzuatındaki önemli bazı güncel değişiklikleri CeyLife okuyucularıyla paylaşıyor.



Çalışma hayatını hukuksal anlamda düzenleyen mevzuatlar, doğaları gereğince insan odaklı sürekli bir düzenleme içerisindedir. Bu kapsamda da iş mevzuatları zaman zaman çeşitli güncellemelerle yenilenir ve iş dünyasının daha düzenli, sağlıklı ve sürdürülebilir ilerleyişine zemin hazırlar. Bu değişikliklerin güncel takibi ve yeni mevzuatlara uyum ise oldukça önemlidir ve hem çalışanlar hem de işverenlere yarar sağlar. Bu anlamda, çalışma hayatındaki mevzuat değişikliklerini içeren önemli birkaç başlık şöyle sıralanabilir:

1. Yıllık ücretli izin yönetmeliğinde yapılan değişiklikler

Yıllık ücretli izin, işçinin tüm yıl boyunca çalışmasının bir karşılığı olarak, belirli bir süre dinlenmesini sağlamaktır. Bu süre zarfında işçi, sağlığını ve iş gücünü toparlar; bunun sonucunda da daha verimli olarak çalışma hayatını devam ettirir. Bilindiği üzere, çalışanlar dinlenme hakkına sahiptir ve yıllık ücretli

izin haklarının kanunla düzenleneceği Anayasa'nın 50'nci maddesi ile korunma altına alınmıştır. İş Kanunu Madde 51/1'e göre işçi, iş yerinde çalışmaya başladığı günden itibaren, deneme süresi de dahil olmak üzere, en az bir yıl sonunda yıllık ücretli izne hak kazanabilir. Buna karşılık, iş yerinde çalışma süresi bir yılı doldurmayan işçiler bu hakka sahip olamayacaklardır.

10 Eylül 2014 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 6552 sayılı Kanun'un 6'ncı maddesiyle yapılan değişiklikle, İş Kanunu'nun 56'ncı maddesine son bir fıkra eklenerek şu hüküm getirilmiştir: "Alt işveren işçilerinden, alt işveren olduğu halde aynı işyerinde çalışmaya devam edenlerin yıllık ücretli izin süresi, aynı işyerinde çalıştıkları süreler dikkate alınarak hesaplanır. Asıl işveren, alt işveren tarafından çalıştırılan işçilerin hak kazandıkları yıllık ücretli izin sürelerinin kullanılıp kullanılmadığını kontrol etmek ve ilgili yıl içinde kullanılmasını sağlamakla; alt işveren ise 6'ncı fıkraya göre tutmak

zorunda olduğu izin kayıt belgesinin bir örneğini asıl işverene vermekle yükümlüdür.”

14 Nisan 2016 tarihinde Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 6704 sayılı Kanun’un 16’ncı maddesiyle yapılan değişiklikle, İş Kanunu 56/3 Maddesi güncellenmiş ve buna göre İş Kanunu 53’üncü Maddede belirtilen izin süreleri için, “Tarafların anlaşması ile bir bölümü 10 günden aşağı olmamak üzere bölümler halinde kullanılabilir” ifadesi getirilmiştir. Değişiklik yapılmadan önce 53’üncü Maddede, belirtilen izin süreleri “Tarafların anlaşması ile bir bölümü 10 günden aşağı olmamak üzere en çok üçe bölünebilir” ifadesi yer almaktaydı.

Son olarak, 18 Ağustos 2017 tarihinde Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren ve Yıllık Ücretli İzin Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile yıllık ücretli izinlerin hangi usul ve esaslara göre uygulanacağını gösteren 3 Mart 2004 tarihli Yıllık Ücretli İzin Yönetmeliği de İş Kanunu’na uygun hale getirilmiştir. Bu düzenlemeye göre, Yıllık Ücretli İzin Yönetmeliği’nin 6’ncı madde ve 3’üncü fıkrasında yer alan “en çok üçe bölünebilir” ibaresi “bölümler halinde kullanılabilir” olarak kanuna uyumlu olacak şekilde değiştirilirken, alt işverenlerin yanında çalışan işçilerin yıllık ücretli izin hakları da güvence altına alınmış ve asıl iş veren tarafından bunun denetimi sağlanmaya çalışılmıştır.

Yapılan tüm bu düzenlemeler sonucunda çalışanların haklarını güvence altına almayı sağlayan yeniliklere gidilmiş ve yıllık ücretli izinlerin en çok üç parça halinde kullanılabileceğine ilişkin emredici hüküm kaldırılmış, bir bölümü 10 günden az olmamak üzere bölümler halinde kullanılabileceği ifade edilmiştir.

2. Postalar halinde çalışmada yapılan değişiklikler

Postalar halinde çalışma ya da diğer adıyla vardiyalar halinde çalışma, gelişen teknolojiyle beraber sürekli faaliyet göstermek durumunda olan iş yerlerinde farklı saatlerde ayrı işçi gruplarının birbiri ardına çalıştırılmasıdır.

Postalar halinde çalışmanın usul ve esaslarını düzenlemek amacıyla 7 Nisan 2004’te Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Postalar Halinde İşçi Çalıştırılarak Yürütülen İşlerde Çalışmalara İlişkin Özel Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik düzenlenmiştir. 19 Ağustos 2017’de ise Postalar Halinde İşçi Çalıştırılarak Yürütülen İşlerde Çalışmalara İlişkin Özel Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik, Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. İlgili yönetmeliğin 4’üncü maddesine getirilen bir istisna ile “Turizm, özel güvenlik ve sağlık hizmeti yürütülen işlerde ve bu işlerin yürütüldüğü işyerlerinde faaliyet gösteren alt işveren tarafından yürütülen işlerde, 24 saatte iki posta olacak şekilde çalışma yapılabilir” denilmiştir. Ancak diğer yandan, İş Kanunu Madde 69/3’de, “İşçilerin gece çalışmaları yedi buçuk saati geçemez” hükmü

yer almaktadır. İlgili yönetmeliğin 7’nci maddesine getirilen istisna ile “Bir üst paragrafta bahsedilen işlerde, işçinin yazılı onayı alınarak gece çalışması 11 saate çıkartılabilir” düzenlemesi yapılmıştır. Her hâlükarde, haftalık çalışılan süresinin İş Kanunu Madde 63’te belirtilen 45 saatlik haftalık çalışma süresi şartını aşmaması gerekmektedir.

3. Asıl işveren-alt işveren yönetmeliğinde yapılan değişiklikler

Alt işverenlik yönetmeliğinde değişiklik yapılmadan önce, asıl işveren-alt işveren ilişkisinin iş müfettişlerince incelenmesi sonucunda muvazaanın tespitine ilişkin gerekçeli müfettiş raporu ve tutulan tutanaklar, Çalışma ve İş Kurumu İl Müdürlüklerince işverene tebliğinden itibaren işverenlerin yetkili İş Mahkemelerine itiraz süresi altı gün ve karara karşı temyiz yolu da kapalıydı. 27 Eylül 2008’de Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Alt İşverenlik Yönetmeliği’nin 13’üncü maddesinde yapılan değişiklikle birlikte itiraz süresi 30 güne çıkartılmış, işverenlerin iş müfettişlerince hazırlanan bu raporlara karşı düzgün ve gerekçeli bir şekilde itiraz edebilmeleri kolaylaştırılmıştır. Ayrıca, daha önce iş müfettişleri tarafından hazırlanan raporlara karşı işverenler itiraz ettikten sonra yerel mahkemelerin vermiş olduğu kararlar temyiz yolu kapalı olduğu için kesinleşmekte ve birbirinden farklı kararlar ortaya çıkmaktaydı. Yapılan düzenlemeyle itiraz üzerine görülecek dava basit yargılama usulüne göre dört ay içinde sonuçlandırılacak ve mahkemece verilen kararın temyizi halinde Yargıtay altı ay içinde kesin olarak karar verecektir. Böylece temyiz yolu açılarak yerel mahkemelerin vermiş olduğu birbirinden farklı kararlara karşı Yargıtay, bir içtihat birliği oluşturabilecektir. Her ne kadar basit yargılama usulü uygulanarak süreç hızlandırılmaya çalışılsa da mahkemelerde oluşan iş yükü fazlalığından dolayı pratikte bu düzenleme etkin olarak uygulanamamaktadır.



MABEL MATİZ

“MÜZİK SOSYAL OLABİLİYORSA ANLAMLI”

Görmediği şehirlerin, şarkı söyleyeceği günlerin hayalini kuruyordu. Büyüdü, okudu, dinledi, gezdi, sevindi, üzüldü. İnternet üzerinden yayımladığı bir şarkı ile müzikseverlerle buluşan Mabel Matiz, 2008 yılından bu yana duygularının peşinde ruhunu keşfetmeye ve müziğini resmetmeye devam ediyor.



Röportaj: Sevil Bilge

Müzik onun hayatında çocukluğundan bu yana olsa da, o müziğiyle bizim hayatımıza 2008'de internet üzerinden yayınladığı şarkılarıyla girdi. Lise ve üniversite yıllarında kısa süreli gitar ve şan dersleri alan, üniversitede ilk müzik çalışmaları sayılabilecek birkaç cover grubu denemesinden sonra kendi içine dönerek şarkılarını yazmaya ve daha sonradan adını duyuracağı ilk kişisel ev kayıtlarını almaya başlayan Fatih Karaca'yı Mabel Matiz'e taşıyan süreç de böylece başladı. Dış hekimliği fakültesini bitirse de müziğin görünmez ellerine teslim olan "Beni profesyonel müzik dünyasıyla buluşturan Engin Akıncı ile tanışmam ve terapiye başlamam, hayatımdaki iki önemli kırılma noktası" diyen Mabel Matiz'le yeni çıkan şarkısı "Ya Bu İşler Ne" vesilesiyle buluşup, kendimizi sohbetin akışına bıraktık.

Fatih Karaca'dan Mabel Matiz'e uzanan hayat ve müzik serüveninizi bizimle paylaşır mısınız?

Mersin'de doğup büyüdüm. İçine kapanık, çelimsiz bir çocuktum. Yaz tatillerinde İstanbul'a dedemlerin yanına tatile gelip giderdik. İstanbul hayranlığım da o zamanlar başlamıştı. 18 yaşında İstanbul Üniversitesi Dış Hekimliği Fakültesi'ni kazandım ve fakülteyi 5,5 yılda bitirdim. Bir süre dış hekimliği yaptım. Bu arada kendi şarkılarımı yazmaya başlamıştım. Önce demolarımı takma ismimle İnternette yayınladım. O demolar, Engin Akıncı'nın kulağına kadar gidince de kendimi birden ilk albüm kaydında buldum. Mabel Matiz olan takma ismim de üstüme kaldı.

Yazdığınız şarkıların öyküleri için sizi neler besledi?

Ağırlıklı olarak kendi yaşadıklarımı, hissettiklerimi anlatıyorum. Ancak dünyaya ya da çevreme baktığımda gördüğüm şeyler de zaman zaman şarkılarımın konusunu oluşturuyor. Mesela yeni teklim "Ya Bu İşler Ne"de her ikisinden de bahsediyorum.

Albümlerinizde ünlü sanatçıların şarkıları yer alıyor. Şarkılarını seslendirdiğiniz sanatçı dostlarınızla paylaşımlarınızdan size kalan neler var?

"Gök Nerede"de kendi şarkılarımın yanında Nazan Öncel ve Evgeny Grinko eserlerini seslendirdim. Birçok sevdiğim dostumla da gerek başka albümlerde gerek sahnede bir araya geldik. Bu buluşmaların hepsi ayrı ayrı çok değerli. En son Sıla ile birlikte yazdığımız "Muhbir" adlı şarkımızı kendisinin bazı konserlerinde birlikte seslendirdik mesela. Çok sevildi o şarkı.

Daha önce söylenmiş ve o haliyle çok sevilmiş şarkıları söylemek riskli değil mi?

Olabilir. Ama diğer yandan risk nedir? Bunlara çok takılmıyorum. Genellikle bir bağımın olduğu, geçmişimde izleri olan şarkıları yeniden seslendiriyorum. Bu da hem kendime hem dinleyicime temas edebilmemi sağlıyor.

Ünlü sanatçı, "Mabel" adını Buket Uzuner'in "Kumral Ada Mavi Tuna" adlı romanında yer alan "Tuna" karakterinin takma adından "Matiz"i ise, müziğini en iyi tanımladığına inanarak adına eklediği ve "çok sarhoş, düşkün kimse" anlamlarına gelen eski Yunanca kökenli bir kelimedenden almış.

“Yazdığım şarkılarda ağırlıklı olarak kendi yaşadıklarımı, hissettiklerimi anlatıyorum. Ancak çevreme baktığımda gördüğüm şeyler de zaman zaman şarkılarımın konusunu oluşturuyor.”



“Aşktan ölmek” aslında yeniden doğmaktır bana göre. Size göre nedir aşk ve aşk insanı başkalaştırabilir mi?

Aşkla ilgili fikirlerim son yıllarda biraz değişti. Kendi kendimizi kandırıyor ya da oyuyoruz bence çoğu zaman. Bugün adına “aşk” dediğimiz pek çok şey çocukluktan kalma birtakım yaralarımızın, eksikliğini duyduğumuz şeylerin tezahürü aslında. O yaralara daha kendimiz doğru dürüst dokunamamışken, ilgili ilgisiz bir sürü başka insandan yardım ve sevgi istiyor, bunu olanca tutkumuzla yapıyoruz. Ne üzücü... Bu tanımı ve durumu artık kabul etmiyorum. Benim için aşk, insanın öncelikle kendi içinde bulması gereken bir şey. İnsan kendine ne kadar yakınlaşır ve dürüstçe temas edebilirse, evrene ve diğer canlılara da o kadar yakınlaşabilir. Aşk işte o zaman sarsılmaz bir gerçeklikle hayatımızı doldurur bence. “Aşktan ölmek” sözünü biraz yersiz buluyorum bu durumda. Neden ölelim aşktan? Aşk bizi yaşatsın isterim uzun uzun, sevip sevildiklerimizin yanında...

Geçmişten bugüne baktığınızda, ailenizin müzisyen olunuza yaklaşımında değişim görüyor musunuz?

Elbette. İlk zamanlar dış hekimliğini bıraktığım için çok üzümüşlerdi ancak zaman içinde benim bu şekilde mutlu olduğumu ve bunun ayrıca toplumda da bir yer bulduğunu görünce onlar da mutlu olup, endişelerinden uzaklaştılar.

“YENİLİKLERE AÇIK BİR DÜNYADA YAŞAMIYORUZ”

Son single’ınız “Ya Bu İşler Ne”ye gelen yorumlar nasıl?

Yorumlar harika. Şarkıya da klibe de bayıldı insanlar. Sanırım şaşırıldılar da. Çok mutluyum, şükrediyorum. Yeniliklere o kadar da açık bir dünyada yaşamıyoruz. O yüzden yaptığım şeyin dinleyicide yer bulması ve anlaşılması benim için çok anlamlı. Müzik sosyal olabiliyorsa anlamlı ve uzun ömürlü oluyor. Umarım yeni şarkılarım da bunu başarabilir.

DÜNDEN BUGÜNE MABEL MATİZ

- 2008'den bugüne, gitar vokal ağırlıklı kaydettiği şarkılarını ve cover demolarını kişisel İnternet sitesi üzerinden anonim olarak yayınladı.
- 2009 yazında müziğine büyük ilgi gösteren Engin Akıncı ile tanıştı ve Alper Erinc ve Alper Gemici ile bir araya gelerek ilk solo albümü için stüdyoya girdi.
- Mabel Matiz, müzikal prodüktörlüğünü ve bütün aranjelerini Alper Gemici ile birlikte üstlendiği kendi adını taşıyan ilk albümünü 11 Mayıs 2011'de çıkardı.
- “Mabel Matiz” albümünde yer alan “Arafta”, “Söylese O, Ben Söyleyemem”, “Kül Hece”, “Filler ve Çimen” ve “Barışırsa Ruhum” adlı şarkılarına video klip çekti.
- 2013 yılının Ocak ayında “Yaşım Çocuk” albümünü çıkardı.
- Ünlü söz yazarı Aysel Gürel için hazırlanan saygı albümü “Aysel'in” için kaydettiği “Sultan Süleyman” adlı şarkı ise 2013 yazının bir diğer sürpriz hiti oldu.
- Son albümü “Gök Nerede” Şubat 2015 tarihinde müzikseverlerle buluştu.
- 2015 yılı boyunca devam eden Türkiye turnesi kapsamında 50 şehirde sevenleriyle buluştu.

Türkiye turneniz nasıl geçti? İlginç bir şeyler yaşadınız mı?

“Gök Nerede” albümünün turneleri bitti. Bu yazı ağırlıklı olarak yeni albümün kayıtlarıyla geçirdik. Konserlere baktığımda her şehirde başka güzel şeyler yaşandığını görüyorum. Batman konserini unutamıyorum mesela, inanılmaz coşkulu bir kalabalık vardı. Gözlerimiz dolmuştu.

Klipleriniz birçok duyguyu harekete geçiriyor.

Klip sürecinde siz tam olarak nerede duruyorsunuz? Ne kadar katkınız oluyor öyküye?

Genellikle klip oluşturma sürecinin tamamen içinde oluyorum. Hikâye, styling, art direction gibi konularda, hem hazırlıklarda hem de sette

bütün detaylara karışmayı seviyorum. Son birkaç klibimi kendim yönettim hatta. Bu süreçte Anıl Can ile çok eğleniyoruz.

Kendinizi stüdyoda mı yoksa sahnede mi daha doğal ve özünüze yakın buluyorsunuz?

Bilmem, bu ruh halime göre değişiyor sanırım. Bazen aynada kendinizi çok beğenirsiniz ve o gün bulunduğunuz her yer ışıldar ya, işte öyle bir şey.

“ŞARKICILIK UZUN BİR YOL”

Şan eğitimi aldığınızı okuduğumda önce şaşırımdım ama sonra kendinizi geliştirmeye çok açık olduğunuzu düşündüm. Şan derslerinden sonra sesinizi ve yorumunuzu nasıl buluyorsunuz? Dersleriniz sürecek mi?

Fatma hocayla (Karaca) dört yıldır şan çalışıyoruz ve bana katkısı inanılmaz. Ağır bir kekemelik ve ifade güçlüğü ile geçmiş olan çocukluğumun ardından, sesim yanlış bir yere yerleşmişti ve ben çok uzun yıllar kendimi o şekilde ifade ettim ya da oradan şarkı söyledim. Şan eğitimiyle beraber daha doğru bir yerden şarkı söylemeye başladım. Elbette şu an geldiğim noktadan mutluyum ancak şarkıcılık uzun bir yol. Çalışmaya devam edeceğim.

Dördüncü stüdyo albümünüzün hazırlığı içerisindeyiz. Bundan önceki albümlerinizde ödüller de aldınız. Ödül almak size ne hissettiriyor?

İşimi iyi yaptığımı hissettirdiğini söyleyebilirim. Ödül almasam da yine aynı hissederdim tabii ama bazen bu tarz somut şeyler kalbinizi ferahlatmaya ve gülümsemeye yardımcı olabiliyor.

En çok beğendiğiniz müzisyenler kimler?

Bir sürü beğendiğim müzisyen ve sanatçı var. Şu an aklıma gelenler Tame Impala, Oscar and the Wolf, James Blake. 60'lar, 70'ler ve 80'ler Türkçe pop ve rock dünyasını, saykodelik dünyayı çok seviyorum. Yeni çıkacak olan albümüm Maya da biraz onlar üzerine kurulu olacak.

Boş zamanlarınızda neler yaparsınız?

Seyahat etmeyi çok seviyorum. Özellikle yakın zamanda başladığım etaminle uğraşıyorum. Yalnız kalmak beni hep dinlendirir. Filmler ve arkadaşlar da her zaman iyi gelen şeyler.

Kitap okumayı sever misiniz?

Çok severim fakat eskisi kadar iyi bir kitap okuyucusu değilim maalesef ve bu duruma çok üzülüyorum. Vakit ayıramaz oldum. Daha çok şiir kitapları taşıyorum yanımda.

Sosyal medyaya bakışınız nasıl?

Sosyal medya sayfaları kişiliğe dair izler taşıyor. Bir süredir sosyal medyaya mesafeli duruyorum. Nefret söyleminin ve lincin giderek arttığı, kişilerin stres atmak için hiç düşünmeden konuşabildiği eğreti bir dünya haline geldi sosyal medya. Siz istediğiniz kadar çiçek uzatın, orada manipülasyon odaklı ciddi bir kitle var artık. Sırf bu yüzden twitter'ı sadece duyuru sayfası haline getirdim. Bir de insan ilişkilerinde günümüzde muhabbetle ilgili bir sorun olduğunu düşünüyorum. Genel bir temassızlık hali var gibi. Sanki çok az insan, gerçekten muhabbet ediyor. Bu da gerçekliğimizi yıkıyor. Dijital çağ, gerçeklik algımızı ve önem sıramızı epey değiştirdi. Daha fazla 'like', ama daha az temas...

“Gök Nerede’
albümümde kendi
şarkılarımın yanında
Nazan Öncel ve Evgeny
Grinko eserlerini
seslendirdim. Birçok
sevdiğim dostumla da
gerek başka albümlerde
gerek sahnede bir araya
geldik.”



GÜNDÜZ VASSAF:

“YAZMAK BİR BÜTÜNLEŞME VE KAYBOLUŞ HALİ”

“Yolculuklarımız belki de en fazla kendimizi tanımaya pencereler açıyor. Bizim kimseyi, kimsenin bizi tanımadığı bir yerde olmak alışık olmadığımız bir duygu. Hem çıplağız, hem de üstümüzde kat kat zırh varmışçasına en korunaklı halimizdeyiz.”

Birkaç ay önce “İstanbul’da Kedi” isimli şiir-roman türündeki kitabını yeni basımıyla okurlarla buluşturan Gündüz Vassaf’la yine yollarda olduğu bir zaman aralığında buluyoruz. Bu gidiş-gelişler onun için hayvani, insanı, gezegeni algılayış yolculukları. Yollarda olarak kendisini “bin bir aittikten” bihaber kılmayı seviyor Gündüz Vassaf. Yazarken bütünleşmeyi, kaybolmayı ve yazdıklarına dönüp baktığında yabancılaşmayı da... Her bir röportajında iç dünyasını samimiyetle paylaşan Gündüz Vassaf’la, sözcükleri aracı eylediğimiz bu yeni yolculuğun ortağı olmaya ne dersiniz?

Şu sıralar neredesiniz? Yurt dışında, yolda, evde?

Kısa bir yolculuk da olsa, şu an denizdeyim. Kaba-taş-Büyükada motorunda. Bakalım sorular beni nerelere götürecektir? Size de aynı şey oluyor mu bilmiyorum. Yolda olmak, yalnızlığınızın çağrıştırdığı düşünceler ve çağrışımlara açık olmak demek. Ev halinden soyunup, kendimizi sorgulayabilmenin kolaylaştığı bir zaman. Yoldayken, ne siz biliyorsunuz etrafınızdakilerin kim olduğunu, ne de onlar biliyor sizi. İnsanları etiketleyen, birbirine düşüren bin bir aittikten bihaber olduğumuz bir ortam.

“İstanbul’da Kedi” kitabınızı yeniden okurla buluşturalı birkaç ay oldu. Öncelikle neden “kedi” üzerinden bir kitap yazdığınızı bizimle paylaşabilir misiniz?

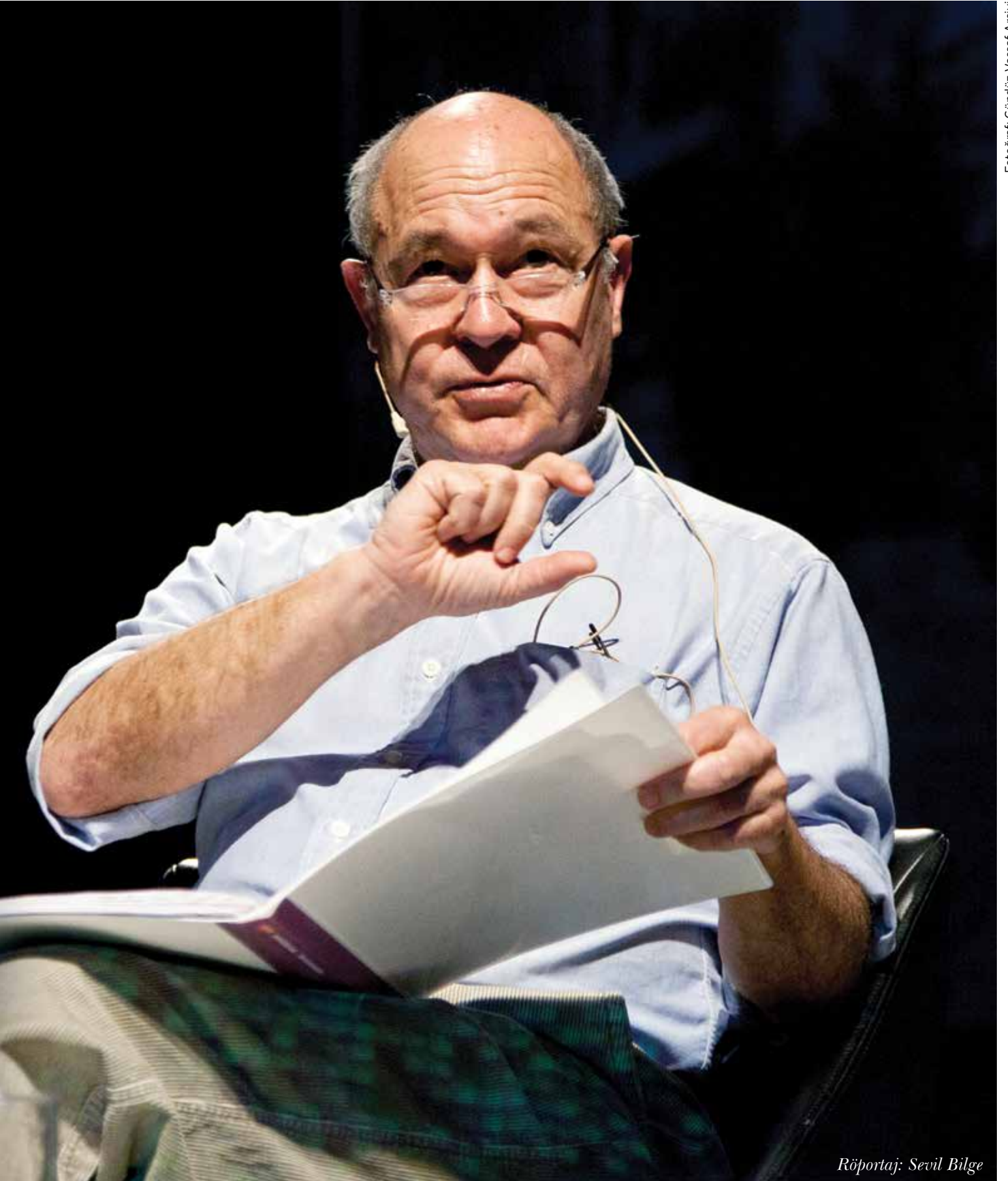
Orta Çağ’da Vatikan kedilerin şeytanla iş birliği yaptığına inanıyor. Bu nedenle yüzyıllar boyunca kediler katlediliyor. Avrupa nüfusunun yarısına yakını vebadan yok oluyor. Toplu ölümlerin nedeni, hastalığın kolayca yayılması... Kedi katliamlarından sonra sıçan-

ların meydanı boş bulması... Bunları öğrendiğimde, İstanbul’da rant sağlanmayacak yer bırakmayanların, gözlerini kedilere diktiklerini hicveden kısa bir öykü yazıyordum. Derken kedilerin tarihini okumaya koyuldum. Onların, gezegenimizdeki serüveni ni destanlaştırmaya koyulmam, beni insan üzerine odaklanmışlığımın tekdüzeliğinden kurtardı. Kediler, diğerlerine göre genç türümüzün şaşkınlığı ve ayrılmazlığının göstergesi. Firavunlar onları Mısır’da tanrılaştırıyor, Avrupa’da Katolikler şeytanlaştırıyor, bizler de onları evimizin süs eşyası, ruh halimizin oyuncuları yapıyoruz. Oysaki gezegenimizdeki konumumuzu yücelten benmerkezciliğimizden kurtulabilirsek, kendimizi, başka türlerle ilişkimize bakarak daha iyi tanıyabiliriz. Yoksa, Sokrates’in “Önce kendini tanı lafi” havada kalıyor. Kediler, bizlere seslenirken özel bir dil bile oluşturmuşken, kitap piyasası bile onların sırtından geçinmenin örnekleriyle dolu. Belki de, “İstanbul’da Kedi” bu tür kitaplara da karşı çaresizliğimin bir tepkisi.

“SÜREKLİ BİR TATMINSİZLİK HALİNDEYİZ”

Bir röportajınızda kendinizin yolda olmasıyla kedinin dilinden şöyle bir yorum gelebileceğini söylemişsiniz: “Bence ‘Bu adamın derdi ne?’ der.” Biz sorsak size, niye bu kadar sık yollardasınız?

Yolda olmak, kendimi tekrarlamamak, kendimden sıkılmamak hali benim için. Bir gün bana, “Neden İstanbul’da yaşıyorsunuz?” diye sorduklarında, bunu hiç düşünmediğimden şaşakalmışım. “Umarım alışkanlıktan değildir” diye, daha kelimeler ağızımdan çıkarken bile doğru olmadığını anladığım bir cevap vermiştim. Sonuçta, her yıl dilini, kültürünü bilmediğim bir ülkede bir kaç ay yaşama kararı aldım. Ka-



Fotoğraf: Gündüz Vassaf Arşivi



Röportaj: Sevil Bilge

“Gezegimizdeki konumumuzu yücelten benmerkezciliğimizden kurtulabilirsek, kendimizi, başka türlerle ilişkimize bakarak daha iyi tanıyabiliriz. Yoksa, Sokrates’in ‘Önce kendini tanı lafi’ havada kalır.”

lacağım yerleri seçerken ölçüm, hemen her köşesini tanıyacağım kadar küçük, kimsenin gözüne batmayacağım kadar da büyük olması. Şimdi kediler şaşmaz mı durmadan bir yerden bir başkasına gitmeme. Sürekli bir tatminsizlik halindeyiz. Başka türler, belirli toplu göçler dışında, yerlerinde dururken, biz dolanıp duruyoruz. Kediyi de, işimizi görsün, gemilerde fareleri yakalasin diye, dünyanın dört bir yanına yayan biz değil miyiz?

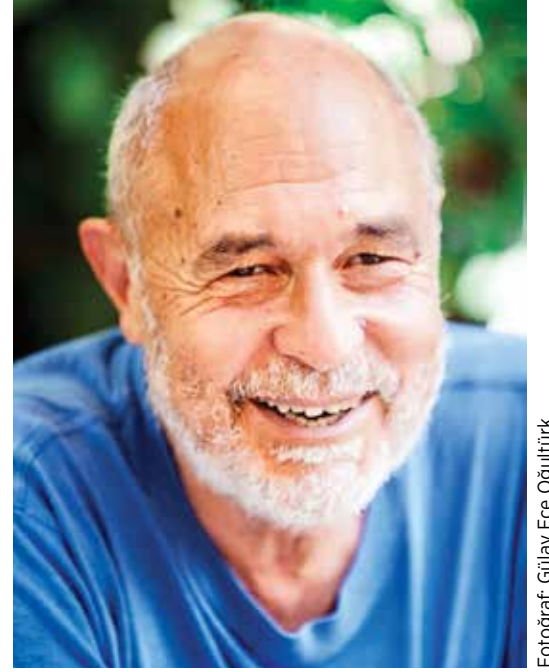
Peki, gittiğiniz yerlerde kedilere yaklaşımla İstanbul'daki yaklaşım arasında temelde bir fark görüyor musunuz?

İstanbul bence dünyanın kedi pay-i tahtı. Bu gelenek en azından Bizans'tan beri süregelmiş. Gördüğüm hiçbir şehirde insan ve kedi bu denli iç içe değil. Mahalleli sadece komşusunu, bakkalını değil, semtinin kedilerini de tanıyor. Onlara sahip çıkıyor. İsim takıyor. Amerika, Avrupa sokaklarındaysa kedi göremezsiniz. Görseler dokunmaktan korkarlar. Kimi Asya ülkelerindeyse sıradan bir yiyecek kedi. İstanbul'daysa kediler evlerde yaşıyor gibi. Yoksa sürekli nüfusunu katlayan şehirde birbirimize yabancılaşmamızı, dilencilere, göçmenlere sırt çevirmemizi, sokak kedilerine gösterdiğimiz ilgiyle mi telafi ediyoruz?

“EDEBİYATTA ELEŞTİRİ YOK”

Türünün şiir-roman olması nedeniyle de kitabınız ilgi çekici. İçerik ve türle ilgili ne gibi dönüşler alıyorsunuz?

Özellikle bu soru için teşekkür ediyorum. Kimseden ne bir görüş, ne bir tepki aldım. “İstanbul'da Kedi” kitabının, dünya edebiyatında pek az örneği olmasına rağmen, şiir-roman türünde yazıldığına değinilmedi. Yayınevleri ve ajansların gayretiyle kitaplar pazarla-



Fotoğraf: Gülay Ece Öğütürk

nyor, piyasaya duyuruluyor ve ülkede her şeye rağmen, hatırı sayılır ölçüde, özellikle gençlerden oluşan bir okur kitlesi var. Lakin kitap eleştirisi yokluğunda, tanıtıcı yazılarda övgüden başka bir şeyle karşılaşmayan yazar, bu abartılmış beğeni karşısında egosu şişerken, kendi yolunu bulmak zorunda. Ülkede onlarca kişi var, kahve köşelerinden tutun da televizyon ekranlarına kadar futbolu eleştiren. Edebiyatı ise eleştiri yok. Birbirini kırmaktan, eleştirmekten kaçan, korkak bir cemaatten oluşuyor edebiyat dünyamız.

“TÜRÜMÜZÜ ÖLÜMSÜZ KILARSAK BELKİ GEZEGENİ DE SAHIPLENİRİZ”

Kediler üzerinden insanın doymak bilmeyen egosuna vurgu yapıyorsunuz, insanlığı emekleyen bir bebeğe benzetiyorsunuz. İnsanlığa dair uzak gelecek öngörünüz var mı? Dünya gezegeni bize, biz olgunlaşana kadar dayanacak mı?

Kimilerinin sonumuzu getirecek, kimilerinin türümüzü yüceltecek diye baktığı yapay zekâ devreye girmek üzere. Mevcut dinler ve felsefelerle türümüz ne olgunlaşabildi ne de evrensel bir ahlak geliştirebildi. İlk insanlara göre, doğa ve evrenle ilişkimizde geriliyoruz. Türümüzün dünyada yaşamının yüzde 90'dan fazlasına tekabül eden avcı toplayıcı dönemimizde, kapitalizmin “Benden sonra tufan” dercesine bize empoze ettiği tüketim patolojimiz, kullan ve at çılgınlığımız yoktu. Belki de bilimdeki gelişmeler sonucu türümüzü ölümsüz kılabilirsek, kalıcılığımızda gezegenimizi sahipleneceğiz. Yeter ki, Stephen Hawking gibi, korku tellallığı yapanların sevgisizliğinde, ne uzayda başka türlerle tanışmaktan korkalım, ne de gezegenimizi koruyup yeşerteceğimize, fareli köyün kavalcısı kapitalistlerin sorumsuzluğunda buradan kaçmanın yollarını arayalım.

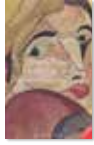


Fotoğraf: Andrea Fabbri

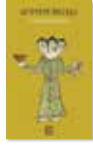
YAZDIĞI KİTAPLARDAN BAZILARI



Cehenneme
Övgü - 1992



Cennetin
Dibi - 1999



Annem Belkis
2000



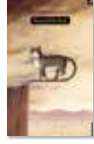
Tarihi Yargılıyorum
2007



Leventname
2009



Mostari - Bir Köprü
Bekçisinin Günlüğü
2013



İstanbul'da
Kedi - 2014



Boğaziçi'nde
Balık - 2015



Ne Yapabilirim?
Geleceğe
Kartpostallar - 2016



Yol Arkadaşım,
Havaalanı
Yazıları - 2017

Kitap yazarken neler hissettiğinize odaklanırsak... Eserin bitmesi için sabırsız mı olursunuz? Yoksa sindire sindire mi yazarsınız?

Her kelimeyle, satırla, virgülle bütünleşme hali. Rüyalarını, düşüncelerini, her şeyini onlara bindirmek, onlarla yola çıkmak. Kendinden uzaklaşırken kendinle bütünleşmek, kendinle bütünleşirken küçülüp evrenle bütünleşmek, evrenle bütünleşirken kendini kaybetmek... Sonra sil baştan. Yazdıklarına yabancılaşmak. Kelimelerden, satırlarından, kopup, onlar başkasının gibi, kendi okurun olmak. Ve bu sürecin sonunda, metnin seni terk etmesi. "Hadi bana eyvallah" deyip seni itmesi. Aradan yıllar geçtikten sonra, bunları ben mi yazdım şaşkınlığı.

Kitaplığınızda kaç kitap bulunuyor? Ve sizi en çok etkileyen kitap hangisi diye sorsak?

Geçenlerde İstanbul'da bir kitapçıda kendimi tutamayıp, "Kitapçılar haftada bir gün açık olmalı" dedim. Mağazadakiler şaşkınlıkla bakarken, "O bir günde de sadece bir saat" diye ekledim. Kitaplığım da okumadığım, hiç okuyamayacağım çok kitap var. Yine de dayanamayıp ender de olsa kitap aldığım oluyor. Çözümü kütüphanede buldum. Artık sadece okuyacağım kitaplarla beraberim. Beni en çok etkileyen kitap mı? Dünya kültür mirasımızın klasikleri beklerken, üniversite yıllarımda Marx, Lenin ve Mao'yu hatmetmek istercesine okuduğuma hayıflanıyorum. Bir de bilim kamufajında Freud okumalarım. Psikoanalizin bir tedavi yöntemi değil, inandırıcı masallar anlatan Freud'un hayal unsuru olduğunu anlayabilmem yıllar aldı.

Bugüne kadar yazdığınız kitaplar arasında sizin için en özel olan hangisiydi ?

Sanırım hemen her yazar için son yazdığı ya da yazmakta olduğu kitap en özeli. Zira tüm birikiminiz sanki o kitabı beklemiş. Lakin en çok okunan, kuşaktan kuşağa geçen kitabım, ilk yazdığım 'Cehenneme Övgü.'

Yakın zamanda yayımlanan bir röportajınızdaki "İki yıldır Caravaggio'nun peşinde bir roman hazırlığındayım. Sonrası için aklımda bir de Evliya Çelebi'nin hayatına dair bir şeyler yazmak var" cümlesini hatırlıyorum. Bu romanla ilgili durum nedir? Yakın bir zamanda okuyabilecek miyiz?

Aynı soruyu ben de kendime sormalıyım. Caravaggio dünyada hakkında en çok kitap yazılan ressam. Kışları geçirdiğim evimin yanı başında Harvard'ın kütüphanesi olunca, roman değil de doktora tezi yazıyormuşçasına, hakkında ne yazıldıysa okuma gerekliliğini hissettim. Evliya Çelebi de böylece ertelenmiş oldu. Onun dolaştığı yerlerde, duyduğu, gördüğü hayvanlarla ilgili gerçek üstü mü desem, akıl almaz mı desem, gözlemleri var. Umarım gün gelecek onları yazacağım, Kutlukhan Perker de çizecek.

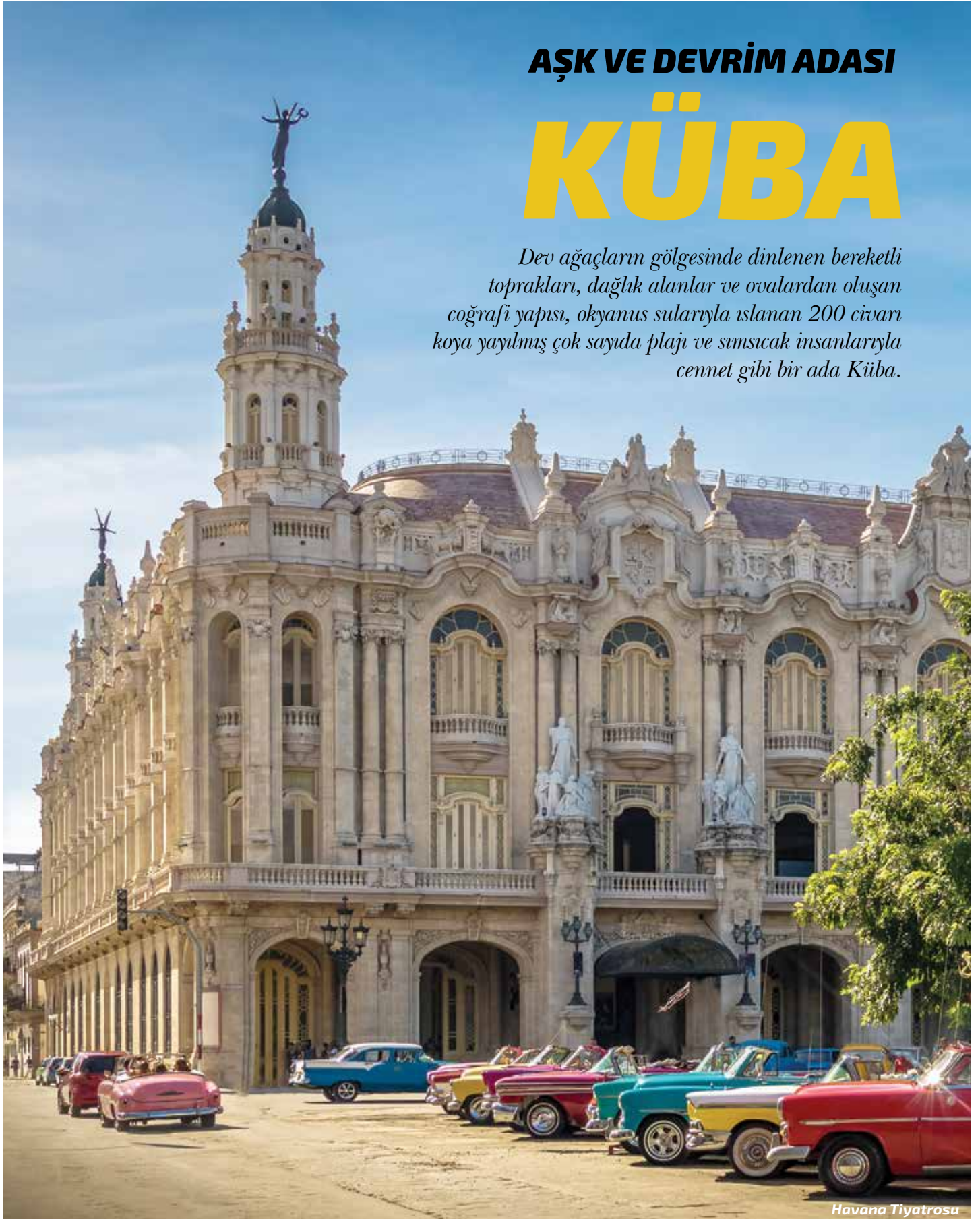


GÜNDÜZ VASSAF KİMDİR?

1946 yılında ABD'de doğan Gündüz Vassaf, ilerleyen yıllarda Türkiye'ye döndü ve liseyi İstanbul Robert Koleji'nde tamamladı. Vassaf, psikoloji eğitimi almak üzere George Washington Üniversitesi'nin yolunu tuttu. 1977'de Hacettepe Üniversitesi'nden doktorasını alan Vassaf, Ankara Üniversitesi Mediko-Sosyal Merkezi'nde öğrencilere psikolojik danışmanlık yaptı. Vassaf, Boğaziçi Üniversitesi'nde öğretim görevlisi olarak çalıştıktan sonra istifa etti. Ardından Kassel, Bremen ve Marburg üniversitelerinde öğretim üyeliği, Kanada'da McGill Üniversitesi Center for Developing Area Studies'ta konuk akademisyenlik, Amsterdam'da Averoes Stichting'de klinik psikologluk, Viyana'da Institut für Höhere Studien'da konuk araştırmacı olarak bulunan Vassaf, tarihe farklı bir bakış açısıyla yaklaştığı çalışmalarıyla tanınıyor. Gündüz Vassaf, son yıllarda genellikle yollarda...

AŞK VE DEVRİM ADASI**KÜBA**

Dev ağaçların gölgesinde dinlenen bereketli toprakları, dağlık alanlar ve ovalardan oluşan coğrafi yapısı, okyanus sularıyla ıslanan 200 civarı koya yayılmış çok sayıda plajı ve sınımsız insanlarıyla cennet gibi bir ada Küba.



Dünyanın 13. büyük adası olan Küba, Karayip Adaları'nın da en büyüğü ve en kalabalık olanı. Antil Denizi'nin sıcak suları ve Atlantik Okyanusu'yla Meksika Körfezi arasında yay biçiminde bir set oluşturan ada, kendiyile birlikte 4 bine yakın adacığa da ev sahipliği yapıyor.

Devlet nazarında herkesin ekonomik açıdan eşit olduğu Küba'da zaten pek olmayan stres ve gerilim, müzik ve dansla atılıyor. Latin Müziği ve dansı Küba'ya dair akılda kalacak en önemli detaylardan birisi. Bir diğeri ise devrim öncesi dönemden kalma eski Amerikan arabaları. Küba'da otomotiv sanayisi gelişmediği için otomobiller miras yoluyla babadan oğula geçiyor. Zaman zaman bozulan araçların arızaları imkanlar dahilinde tamir edildikten sonra rengarenk boyanıyor. Kilidi bozulan arabaların kapılarına ise asma kilit takılıyor.

Küba insanı, saygı, samimiyet, güler yüz ve mutluluk içinde yaşıyor. Ağzında upuzun bir puro, arkasındaki bardan dökülen "Chan Chan" veya "Hasta Siempre" notalarına sırtını dayamış, dudaklarında rom kokusu, saçlarında tembel bir pazar meltemi, yüzünde onlarca yılın zorlu çizgileriyle, ağzında kalan son iki dişi göstererek gülüyor.

Küba, klasik otomobilleri, plajları, barları, eğlenceli müzikleri, neşeli insanları, puroları, Fidel Castro'su, Che Guevera'sı, Hemingway'i, doğal güzellikleri, festivalleri, rengarenk şehirleri ve köyleriyle ziyaretçilerine unutulmaz bir deneyim sunuyor.

BAŞKENT HAVANA

Küba'nın başkenti Havana, koloni döneminden kalma ihtişamlı binaları, ekonomik koşullara yenik düşmüş, yarı yıkılmış, geniş tahta çerçeveli pencereleri güneşin erişemediği avluları ile kendi başına bir dünya. Şehrin kalbinin attığı en ilgi çekici yerlerinden biri Malekon sahil şeridi. Atlantik Okyanusu'na bakan şerit boyunca geniş bir yürüme ve bisiklet yolu bulunuyor. Denize giren çocuklar, güneşlenenler, balıktan



Trinidad

dönerler, Havana'nın ruh halini yansıtıyor. Şehrin en canlı sokaklarından biri olan Calle Obispo'nun her iki yanında bulunan mağazalar, restoranlar ve barlar, sokağın canlılığına katkıda bulunuyor.

Eski Havana'da önemli askeri binalar; La Fuerza, Moro ve La Cabana siperlerinin yanı sıra Havana Katedrali, San Fransisco Convent ve Koloni Evleri şehrin görülecekler listesinde. Prado Promenade'daki binalar da şehrin 20. yüzyılın başındaki gelişimi hakkında oldukça aydınlatıcı bilgi veriyor. Vedado'da; Havana Üniversitesi, Colon Mezarlığı ve Tur Milli Sanat Müzesi'nde bulunan Küba koleksiyonu da görülmeli.

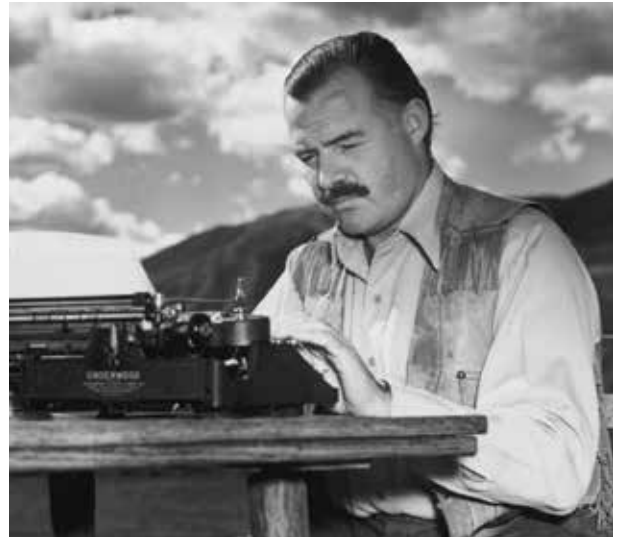
CANLI EĞLENCE HAYATI

Küba'ya ait her şeyi bulabileceğiniz Havana, çalkantılı geçmişine rağmen iç savaşlardan az yara alarak kurtulmuş. Hızlı gece yaşamı, kabareleri ve gece kulüpleri ile ünlü olan şehir 1982'de UNESCO tarafından Dünya Miras Alanı olarak ilan edilmiş. Şehirde şu an çoğu restorasyonda olan İspanyol sömürgeci-lerinden kalma mimariye hayran kalıyorsunuz. Hava-

ABD'li ünlü yazar Ernest Hemingway, Nobel Ödülü'nü kazandığı "Yaşlı Adam ve Deniz" romanını, yaşamının 22 yılını geçirdiği Küba'da yazdı.



Vieja Meydanı, Havana





na'da; sinemaları, tarihi tiyatroları, kabareleri ve gece kulüpleriyle ciddi bir gece hayatı mevcut. Bir müzik cenneti olan Havana'da hemen her yerde canlı müzik gruplarına rastlamak mümkün. Eğlenmek için sayısız alternatifin olduğu bu şehirde geceleri ise 200 kişilik dans gruplarını izleme imkanı var. Akşamları Cabaret Tropicana'nın gösterilerine de göz atmalı.

PURO VE ROMUN ANAVATANI

Küba'da ünlü puro ve rom yapımını merak edenler için Vinales Vadisi ile Pinar Del Rio'ya yapılacak bir ziyaret fazlasıyla tatmin edici. Yolculuk sırasında yolda Los Jazmines'de Vinales Vadisi'nin muhteşem panoramik manzarasını izlemek, ayrıca Indian Mağarası'nı ziyaret edip motorlu tekneler ile yer altı nehrinde gezinti yapmak da mümkün. Vinales Vadisi ile Pinar Del Rio şehrine doğru yol alırken tütün ve rom fabrikalarında farklı saatler yaşamak mümkün. Küba'da ziyaretçilerin kafasını karıştıran en önemli soru, puro konusu. Purolar, bazı seçkin mağazalarda



Küba'da, müzik, dans ve eğlencenin tam anlamıyla tadına varabileceğiniz kıvr kıvr bir yaşam tarzı hakim.

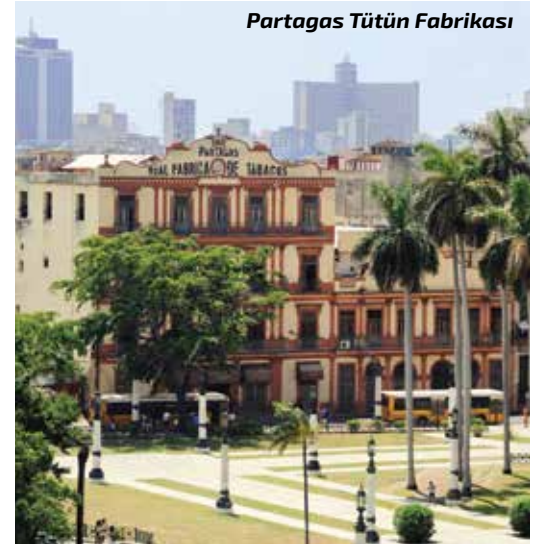
ve özellikle havaalanlarında, özel bölümlerde satılıyor. Kutuların içinde genellikle 25 adet bulunan purolar, dikkatlice saklanmadığında hızla bozulduğundan kısa zamanda tüketilmeleri gerekiyor. Puroların özellikle prestijli olanları, kutu başına yüzlerce dolardan satışa sunuluyor. Ülke dışına da resmi faturası ile sadece iki kutu puro çıkartılabiliyor. Ne kadar saklanmaya çalışılırsa çalışılırsa; valizler uçağa girmeden tarayıcıya girdiğinden, fazla kutulara gümrükte el konuluyor.

KOLOMB VE İSPANYOL SÖMÜRGEÇİLER

1492 yılında Kristof Kolomb'un ayak basması ve İspanya adına sahiplenmesiyle bir anda İspanyol sömürgesi olan Küba'nın ticari ve stratejik önemi, İspanya'dan düzenli gemi seferlerinin başlamasıyla giderek arttı. Ada 500 yıl kadar İspanya toprağı olarak kaldı. 19. yüzyıl sonuna doğru ise İspanyollarla politik ve ticari bağların zayıflaması, bölgeye daha yakın olan Amerika Birleşik Devletleri ile yakınlaşmasına neden oldu. Bu durum, İspanya ile ilişkileri giderek gerginleştirince, siyasi ve ticari ilişkilerini kendisi belirlemek isteyen Küba'nın özerklik talebiyle başlayan 10 yıl savaşlarına neden oldu. Ardından İspanya ile ABD arasında çıkan savaş sonucunda ABD tarafından işgal edildi. Ada 20. yüzyıla resmi olarak bağımsızlığını kazanmış bir şekilde girerken ABD'liler birliklerini adadan çektiler ancak giderken Küba'nın iç ve dış ilişkilerinde söz sahibi olma ve Guantanamo Koyu'nda bir deniz üssü kurma hakkını almayı ihmal etmediler.

CASTRO, CHE VE DEVRİM!

Bağımsızlığını kazanmış olsa da bir türlü düzelmeyen sosyal adaletsizlik ve yolsuzluk nedeniyle süren karışıklıkları bastırmak için, giderek sertleşen yönetimler birbirini takip etti. Bunların en ünlüsü ve sert olan ABD destekli Batista yıllarca iktidarda kaldı. Tarım ve hayvancılığın yanı sıra turizm ve kumarhane sektö-



Partagas Tütün Fabrikası

Devrim Meydanı



ründen oldukça yüksek gelir elde etmeye başlamasına karşın işsizlik ve yoksulluğun önünün alınmaması Batista'ya karşı muhalefeti giderek artırdı. Fidel Castro önderliğinde başlayan 26 Temmuz Hareketi ve Arjantinli devrimci Che Guevera'nın da yer aldığı mücadele sonunda Batista ülkeyi terk etti. Havana'ya giren Fidel Castro, adada bugün halen sürmekte olan yeni bir rejim kurdu. Castro eski rejimin çürüme kalıntılarını temizleyip diktatörlük kurumlarını dağıtmayı başardı ancak ABD ile de arası açıldı. Böylece dünyaya kapalı bir siyasi yapı ve içe dönük ekonomisiyle ancak Sovyet ekonomik yardımlarıyla ayakta kalabilen Küba, 1991'de SSCB'nin dağılmasıyla ciddi ekonomik krizlerle sarsıldı. Gıda maddeleri karneye bağlandı, yaşam standardı giderek düştü.

EV TİPİ TURİZM

Turistlere ev kiralama, yani pansiyonculuk önemli bir gelir kapısı halk için. İyi kötü evi olan birisi, tüm hayatını bir iki odaya sığdırıp kalan kısımları turistlerin kullanımına veriyor. Tek odalı yerlerden apartman katlarına, hatta villalara kadar uzanan seçenekler bulmak mümkün. Pansiyonculuk halkın en ilgi gösterdiği dış gelir kaynağı olmakla beraber göze batmamak hayati önem taşıyor. Sovyet desteğini kaybedince çıkmaza giren Küba'da, turizm başta olmak üzere kimi alanlarda özel yatırım ve küçük çapta ticareti serbest bırakmaktan başka bir yol kalmamış olmakla beraber yine de göze batmak, kurdukları işin sonunu getirebiliyor. Kübalların, geçerli bir sebep olmadığı sürece, ülkedeki otellerde konaklamaları da halen yasak. Yalnızca lobi veya otelin disko, gece kulübü gibi bazı kısımlarına girmelerine izin var. Bu durumda bile otelin güvenlik görevlileri, otel içerisinde dolaşan kendi vatandaşlarını takibe alarak gerekirse hangi amaçla orada olduğunu sorgulayabiliyor.

Ülkede her ne kadar sosyalist bir düzen varsa da liberalizm yine de bir şekilde kapıları zorlamaya başladı. Çin, Rusya, Kanada ve İspanya'dan alınan

mallar, Arjantin ve Meksika üzerinden temin edilen Coca Cola, Pepsi gibi biraz daha "emperyalist ürünler", Çin malı üçüncü sınıf televizyonlar evleri renklendiriyor artık.

İnsanlar televizyon karşısında Brezilya, Venezuela yapımı diziler izliyor. Küba için özel hazırlanan dizilerde modern yaşamın lüks yanları gösterilmiyor. Küba'da sadece iki devlet kanalı var. Ancak kaçak anten kullanarak ABD kanalları izleyenler de mevcut.

Küba Devrimi'nin geçtiğimiz yıl hayatını kaybeden lideri Fidel Castro ve Arjantinli Che Guevara, adıyla özdeşleşmiş efsane isimler.

ABD'Lİ ÜNLÜLERİN GÖZDE SAYFIYESİ



Havana, devrim öncesinde Amerikalı zenginlerin, sanat ve edebiyat dünyasının, Hollywood yıldızlarının en gözde sayfiyelerinden biriydi. Burada malikaneler yaptırarak ABD sosyetesini ve ünlüler şehre para akıttıyordu. Devrimden sonra mülkiyeti devlete geçen bu yapıların biri de ABD'li ünlü Dupont ailesinin, Varadero'nun en yüksek tepesi San Bernardo'da 1929 yılında yaptırdığı villa. Varadero tatil cennetinde berrak mavi deniz, pırıl pırıl parlayan güneşten vakit bulanlar; Dupont'ların devrimden sonra olduğu gibi Küba devletine bıraktığı ve sonradan sık bir restoran haline getirilen bu villadan gün batımını izleyebiliyor. Adadan ayrılarak gittiği Florida'da yaşamına son vermesinden kısa bir süre öncesine kadarki 22 yılını Küba'da geçiren ünlü yazar Ernest Hemingway'nin 'Çanlar Kimin İçin Çalıyor' romanının sinema telifiyle satın aldığı çiftliği ise bugün bir müze. 'Yaşlı Adam ve Deniz' eserini de adada yazan Hemingway'nin yazılarını şekillendirdiği, duvarlarına ve menülerine pek çok hatıra bıraktığı müdavimi olduğu Floridita Bar'na nostaljik bir ziyaret yerinde olur.

KIŞ SPORLARININ GÖZDESİ: KAYAK

Kış sporları söz konusu olduğunda akla ilk gelen branş elbette kayak sporu. Olimpik bir spor olan kayak, aynı zamanda amatör sporcular için de uygun. Hem çok kısa sürede öğrenilebilecek olması hem de Türkiye'nin iklim ve coğrafi koşulları gereği bu spora uygun çok sayıda tesisin bulunması, kış tatili için en iyi seçenek olarak kayak sporunu parlatmaya devam ediyor.



Kayak sporunun tahmin edilen en eski biçimi, insanların kara batmamak için ayaklarına bağladıkları ağaç parçaları olarak biliniyor. Tarihçesi 5000 yıl öncesine ait bu ilk kayaklarda ise dişbudak, betula ve çam ağaçlarının kullanıldığı düşünülürken, bunların kayganlığını artırmak için çam ağacından yapılanların tabanları katranla, betuladan yapılan kayakların ise deriyle kaplanıyordu. Bilinen en eski kayak takımı ise 1921'de İsveç'te bulunan çam ağacından yapılmış ilkel bir kayaktı (Hoting Ski) ve bu kayak MÖ 2000'li yıllara tarihleniyordu. Kayağın ilk ortaya çıktığı ve kullanıldığı bölgelerin ise Sibiryaya, Moğolistan ve Altaylar oldu-

ğu düşünülüyor. Daha sonra Kuzey Amerika, Balkanlar, Anadolu ve Kuzeybatı yönünde İskandinavya ile İzlanda'ya doğru yayılan bu kültür, bir ulaşım aracı olarak Norveç, İsveç, Finlandiya ve bazı Doğu Avrupa ülkelerinde de halen sıklıkla kullanılıyor. Tarihi kayıtların bize söylediği bir başka ilginç bilgi ise 15'inci yüzyılda İsveç, Norveç, Polonya, ve Rusya'nın kayaklı askeri birlikleri stratejik bir unsur olarak kullanıyor olmaları.

Zaman içinde gelişerek bir spor aracı olarak benimsenen kayak sporuna ait ilk yarışma ise 1866'da Norveç'teki Christina'da yapılmış. Bu yarışmanın yoğun ilgi görmesi sonucunda 1879 yılında bu kez Oslo'da daha büyük

bir organizasyon düzenlenince, kayak sporu da giderek popülaritesini artırmaya başladı. 1880'li yıllarda Fridtjof Nansen'in altı kişilik ekibiyle Grönland'ın kuzey ucunu kayıkla geçmesi ve "Grönland'da Kayıkla Gezi" kitabını yayımlaması, kayağa gösterilen ilginin daha da artmasını sağladı. Bu gelişmelerden sonra Mathias Zdarsky, Alp disiplini olarak bilinen branşın temellerini oluşturan yeni teknikler bularak, kayıkta büyük bir devrim gerçekleştirdi.

SEÇENEK VE EĞLENCEDE SINIR YOK

Kayık, çok sayıda estetik ve akrobatik hareketleri de bünyesinde barındıran, bu yönü-

le eğlenceye de yüksek dozda açık bir spor dalı. Her dalın kendi içerisinde ekipmanları ve sergileniş farklılıkları varken, birçok farklı dalı olan kayak sporunun en çok bilinenleri ise snowboard, Alp disiplini, kayaklı koşu ve kayakla atlama olarak sıralanıyor.

Kayak sporunda en çok bilinen ve yeni neslin de en çok rağbet ettiği dal olan snowboard, 140-165 santimetre uzunluğa ve 25-27 santimetre arası genişliğe sahip bir tahta üzerinde yapılıyor. Zor ve dikkat gerektiren bir dal olan snowboard, 1970'li yıllardan itibaren kayak merkezlerinde görülmeye başlanırken, aynı zamanda olimpik bir branş olarak büyük spor organizasyonlarında da sağlam bir rekabete sahne oluyor.

Alp disiplini ise temelde bir iniş yarışı... İniş, süper büyük, büyük ve normal slalom olmak üzere dört farklı slalom tipinden oluşan bu dalda amaç, çıkış çizgisinden bitişe doğru kapı denilen direkli düzleklerden geçerek, bitişe en hızlı şekilde ulaşmak. Bu dal hız ve estetiği bir arada barındırdığı için geniş kitlelerce ilgiyle takip ediliyor.

Kayaklı koşu, İsveç ve Norveç'te eğlence ve ulaşım amaçlı ortaya çıksa da bugün yine büyük spor organizasyonlarının vazgeçilmez dalı olarak boy göstermeye devam ediyor. Kayak sporları içinde en tehlikesizi olarak dikkat çeken bu dal için özellikle Sarıkamış'taki pistlerin de son derece uygun olduğunu söylemeliyiz. Bayrak yarışları ile birlikte müsabaka kapsamına alınan bu dalda, 10 kilometrelik mesafede kayan dört erkek ya da beş kilometrelik mesafede kayan üç kadın kayakçıdan oluşan yarışlar düzenleniyor.

Kayakla atlama da Norveç kış festivallerinde eğlence amaçlı doğduğu düşünülen bir dal. 1892 yılında

KAYAK SPORUNUN FAYDALARI:

- Koordinasyonu geliştirir,
- Dengeyi geliştirir,
- Kişiyi çeviklik kazandırır,
- Kardiyovasküler gelişim sağlar,
- Aerobik kapasiteyi geliştirir,
- Kemikleri güçlendirir,
- Hemen hemen tüm vücut hareket ettiği için tüm kas gruplarını çalıştırır,
- Kendine güven hissini geliştirir,
- Motivasyonu yükseltir,
- Mental gelişim sağlar,
- Sosyalleşme sağlar.



resmi bir yarışma dalı olarak kabul edilen kayakla atlamada dik bir rampadan aşağı doğru havalanma ve yumuşak bir şekilde yere inme amacı güdüyor. Oldukça ilgi çekici olan bu dalın da özellikle Avrupa'da geniş bir hayran kitlesi bulunuyor.

DOĞRU TEKNİK VE EĞİTİMLE KOLAY ÖĞRENİLEBİLİR

Dışarıdan bakıldığında zor bir spor olarak görünse de aslında kayak sporu hızlı öğrenilen, sınırsız eğlence vaat eden bir spor. Doğru zeminde ve doğru kayma stiliyle bir saat içerisinde siz de tek başınıza kayabilir ve doğanın tadını çıkarabilirsiniz. Elbette başlangıç seviyesinde... Eğer bu sporu sever ve kendinizi geliştirmek isterseniz, usta-laştıktan sonra tercih edebileceğiniz, barındırdığı riskler de çoğalmak üzere çok sayıda kayak stili bulabilir; akrobasi yeteneğinizi siz de sergileyebilirsiniz.



Sarıkamış'ta uzunlukları 25 kilometreye ulaşan dokuz ayrı pist bulunuyor. Cross Country pistinin çevre uzunluğu ise tam 50 kilometreye ulaşıyor ve bunun beş kilometresi Uluslararası Cross Country Federasyonu tarafından tescillenmiş durumda.

TÜRKİYE'NİN ALP DAĞLARI: **SARIKAMIŞ**



Sarıkamış'ı diğer kayak merkezlerinden ayıran en önemli özelliği, bölgeye yağın cinsi ve doğal güzelliğidir. Kayak sporu için oldukça elverişli ve dünyada sadece Alplerde olan toz kristal kar, Türkiye'de bir tek Sarıkamış'ta görüyor. Yılın büyük bir bölümünün güneşli geçmesine rağmen kar, ilk yağdığı günkü tazeliğini yitirmeyip kayak severlere pırıl pırıl bir pistte güvenle kayma zevkini yaşıyor. Sarıkamış'ta bulunan kayak pistleri sarıçam ormanlarıyla çevrili olduğundan rüzgâra karşı korunaklıdır ve pistlerde çiğ tehlikesi bulunmaz. Sarıkamış, Türkiye'nin Insburg'u olarak adlandırılıyor. Sarıkamış'a adını veren Sarıçam, 2000 metrenin üzerinde yaşayan ağaçlar arasındadır. Bu orman bloğunun altında ise yüzlerce bitki ve hayvan türü yaşıyor. Bu nedenle Sarıkamış, sadece kristal karı ile değil kendine has florası ve faunasıyla da doğaseverlerin dikkatini çekiyor. Sarıkamış ormanlarında memeli hayvanlara ve sadece Sarıkamış'a özgü kuşlar da bulunuyor ve bu nedenle bölge, belirli dönemlerde birçok kuş ve yaban hayatı gözlemcisini de ağırlıyor.

Sarıkamış Kayak Merkezi, kar kalitesi ve pistleri bakımından dünyanın en önemli kayak merkezleri arasında gösteriliyor. Ortalama yılın dört ayı bir metre kar yüksekliğinin hakim olduğu bölgede kayak için en uygun

aylar ise Aralık-Mart dönemi. Sadece Alp Dağları'na mahsus "kristal kar" özelliğine sahip kar yapısıyla kayak sporuna, özellikle de Alp disiplini, kuzey disiplini ve tur kayışı için çok uygun koşullara sahip olan Sarıkamış'ta uzunlukları 25 kilometreye ulaşan dokuz ayrı pist bulunuyor. Cross Country pistinin çevre uzunluğu ise tam 50 kilometreye ulaşıyor ve bunun beş kilometresi Uluslararası Cross Country Federasyonu tarafından tescillenmiş durumda. Bununla birlikte Sarıkamış Kayak Merkezi'nde iki adet telesiyej, bir adet de teleski tesisi hizmet veriyor. Bunlardan Sarıçam Kayak Tesisleri 2400 kişi/saat kapasiteli iken diğer telesiyej ise 800 kişi/saat kapasitesine sahip. Ayrıca Cibiltepe'de de iki adet dörtlü teleski bulunuyor. Sarıçam ormanlarıyla kaplı zirveden aşağıya doğru inmeye başladığınızda; en güzel çam yeşilinin, ormanların melodik uğultusunun, cıvı cıvı kuş seslerinin, sincapların ve en güzel kar beyazının eşliğinde 7 kilometrelik bir iniş keyfi sizi bekliyor olacak.



NERELERE GİDİLİR?

Sarıkamış Şehitliği

Allahuekber Dağları'nın sırtlarından köy ve ilçe merkezlerine kadar geniş bir bölgeye



yayılan Sarıkamış Şehitlikleri'nin bir kısmı anıt, bir kısmı ise mezar formundadır. Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde, 1915'te, Enver Paşa komutasındaki Sarıkamış Harekati'nde donarak şehit düşen 90 bin Mehmetçik anısına, her yıl Ocak ayında, "Türkiye Şehitleriyle Yürüyor" etkinlikleri düzenleniyor ve Sarıkamış Şehitleri üç gün boyunca anılıyor. Eğer seyahatinizi bu tarihlere denk getirirseniz bu muhteşem etkinliğe mutlaka tanıklık etmelisiniz.

Katherina Köşkü

Yöre halkı tarafından, 1896'da Çar II. Nikola'nın eşi Çariçe Katherina için yaptırıldığına inanılan; ancak gerçekte yine Çar II. Nikola'nın oğlu Aleksî için bir rehabilitasyon merkezi ve kışlık av köşkü olarak yaptırdığı, yörede bilinen ismiyle Katherina Köşkü, Sarıkamış'ta ziyaret edilmesi gereken yerlerin başında geliyor.



Zivin Kalesi

Zivin Kalesi, Sarıkamış'a bağlı, eski adıyla Zivin şimdiki adıyla Süngütaşı Köyü'nde bulunuyor. Kalenin ne zaman yapıldığı kesinlik kazanmamış olsa da kale çevresinde Urartulara ait seramik parçalar bulunmuş olması, kalenin Urartu döneminde kurulup Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde de kullanıldığını düşündürüyor.

Bununla birlikte, Kızlar Kalesi, Sırataşlar Kalesi, Kazım Karabekir Camisi, Karakurt Kilisesi, Acı Su, Yeni Cami, Soğuksu Tabiat Parkı, Cer Atölyeleri de kültür tutkunları için bölgenin mutlaka görülmesi gereken diğer ören yerleri olarak öne çıkıyor. “Gelmişken, Kars şehir merkezini de görelim!” dersiniz listeniz elbette uzayacak: Kars Kalesi, Osmanlı Evleri, Muradiye, Mazlumağa, Topçuoğlu Hamamı; Taş Köprü, Tarihi Kars Evleri, Harakani Cami, Beylerbeyi Sarayı ve Gazi Ahmet Muhtar Paşa Konağı gibi yerleri ziyaret edebilir ve Ani Harabeleri’nde tarihin izlerini takip edebilirsiniz.



NE YENİR?



Anadolu kültüründe kaz eti ile yemek yapan aşevlerine “Kazevi” denildiğini biliyor muydunuz? EkinAta Grand Toprak Hotel’de de yer alan yöresel Kazevi Restoranı’nda, kaz etleri farklı baharatlar ve pişirme yöntemleriyle hazırlanarak servis ediliyor. Kaz eti, birçok vitamin ve mineral barındırmasıyla tercih ediliyor. Fırında pişirme ve haşlama olarak servis edilebilen kaz yemekleri genellikle bir pilav yatağını üzerinde müşterilere sunuluyor. Kars kültüründe ayrıcalıklı bir yeri bulunan kaz eti ve kazevlerinin önemi de aslında kaz etinin pişirilmesindeki maharette gizli. Her lokantada bulunmayan kaz etini, en lezzetli şekilde ancak bir kazevinde yemelisiniz. Sarıkamış’a gidip de yemeden dönmemeniz gerekenler ise tandırda kaz çekmesi, gravyer peynir, helva, höre, hangel, kete, haşıl, ekşili et, feselli, hasuda, katmer ve dut pestili olarak yöre sakinlerince dillendiriliyor.



NEREDE KALINIR?



Sarıkamış’ta konaklama seçenekleri çoğunlukla kış ve kayak turizmine yönelik. Dolayısıyla oteller de buna göre hizmet veriyor. Bölgede beş yıldızlı turistik tesisler kadar apart ve pansiyon gibi konaklama seçenekleri de bulunabilir. Sarıkamış’a Türkiye’nin herhangi bir noktasından hava, kara ve demir yolu ile ulaşılabilir. Doğu Ekspresi ile yapılan Sarıkamış yolculuğu ise manzara açısından eşsizdir. Sarıkamış tatilinizde konaklama önerimiz elbette EkinAta Grand Toprak Hotel olacaktır. Tesis, geçtiğimiz yıl EkinAta Group tarafından devralınarak kapsamlı bir yenilemeden geçirilmiş ve modern hizmet kalitesi ile misafirlerini ağırlamaya başlamıştı. Tesiste 130 standart, dört King Suit, beş suit oda mevcut ve toplam 350 yatak kapasitesi bulunuyor. Restoranları, kafe ve barları, sauna, fitness, solaryum ve jakuzi olanakları; toplantı salonları ile bölgenin en köklü ve modern oteli olan EkinAta Grand Toprak Hotel’in, Sarıkamış Kayak Merkezi’nin dokuz pistine de erişim sağlamasıyla fark yarattığını söylemeliyiz.





CEPTE SAVAŞ KIZIŞIYOR

Teknoloji meraklılarının uzun zamandır dört gözle beklediği iPhone 8, 12 Eylül'de görücüye çıktı. Apple'ın iPhone 6'da kullanmaya başladığı yeni tasarım anlayışı, iPhone 8'de de kullanılırken, yeni iPhone 8'in Samsung Galaxy S8'e ciddi rakip olması bekleniyor. Biz de iPhone 8 ve Samsung Galaxy s8'i sizler için karşılaştırdık.

Her ne kadar piyasada çok sayıda telefon markası olsa da Apple ve Samsung sektörün liderliğini uzun süredir kimseye bırakmıyor. En çok tercih edilen bu iki marka yeni modelleriyle mobil telefon piyasasını yönlendirmeye devam ediyor. Önce Samsung 29 Mart'ta yeni modeli Samsung Galaxy S8'i tanıtırken, ardından geçtiğimiz günlerde Apple, iPhone 8'in lansmanını yaptı. Bu iki markanın her yeni telefon tanıtımından sonra olduğu gibi yine aynı tartışma alevlendi. Hangisi daha iyi?

Öncelikle şunu söylemek gerekir ki iPhone 8, Samsung Galaxy S8'e göre biraz daha küçük. iPhone 8'in ölçüleri 138,4 x 67,3 x 7,3 mm iken, S8'in ölçüleri ise 148,9 x 68,1 x 8 mm. iPhone, ebat bakımından Samsung'dan biraz daha küçük durumdayken, bu üstünlüğünü ağırlık konusunda da hissettiriyor. Ama sadece 4 gram fark ile. iPhone8 148 gram ağırlığa sahipken, bu rakam Samsung Galaxy S8'de 152'ye çıkıyor. Bu yeni tasarımlarda Apple iPhone 6'dan beri kullandığı tasarıma sadık kalırken, Samsung ise Galaxy

S8'de çift tarafı eğimli ve kenarları olabildiğince ince tutarak Infinity Display (Sonsuz Ekran) adında yeni bir teknolojiyi, yani sonsuz ekran teknolojisini kullanmış. İki cihaz arasındaki tasarımsal bir diğer fark ise iPhone 8'de cam hissi veren cilalanmış katmanlı bir arka yüzey kullanılırken, Samsung Galaxy S8'de direkt olarak Gorilla Glass 5 ile korunan cam bir arka yüzeyin olması. Akıllı telefonlarda en çok aranan özelliklerden biri de şüphesiz ekran teknolojisi. Ekran söz konusu olduğunda Samsung Galaxy S8'in, iPhone 8'in önünde olduğunu söylemek pek de yanlış olmaz. Zira son dönemlerde ekran teknolojilerinde sıkça kullanılan OLED teknolojisi iPhone 8'de yok. Apple, OLED ekranlara sahip olan iPhone X'in tanıtımını gerçekleştirmiş olsa da ekran tedarikinde yaşanan sıkıntılar nedeniyle iPhone X'in ancak 2018 başında kullanıcılara ulaştırılabileceği söyleniyor. iPhone 8'de ise bir önceki nesilde kullanılan 4,7 inçlik IPS LCD ekran, biraz daha iyileştirilerek HDR desteğine kavuşturulmuş. Samsung Galaxy S8'in Infinity Display tek-

nolojisi, cihazda muazzam bir ekran/kasa oranı oluştururken, ayrıca özel 2K çözünürlük ve 570 ppi değerleriyle Galaxy S8'in ekranını eşsiz bir hale getirmiş.

İŞLEM GÜCÜNDE SAMSUNG, DEPOLAMADA APPLE ÖNDE

iPhone 8, önceki telefonlara oranla işlemci yönünden oldukça geliştirilmiş olsa da Galaxy S8, işlemci söz konusu olduğunda iPhone 8'in önüne geçmeyi başarıyor. iPhone 8, 2 GB RAM ve yeni altı çekirdekli Apple A11 yonga setine sahipken, Galaxy S8'de, günümüzün en güçlü mobil işlemcilerinden biri olan Qualcomm Snapdragon 835 ile beraber 4 GB RAM kullanılıyor.

Depolama söz konusu olduğunda ise iPhone 8 bir adım öne çıkıyor. iPhone 8, 64, 128 ve 256 GB depolama imkânları sunarken, Galaxy S8 ise 64 GB ve 128 GB depolama imkânı sunuyor. Ancak Samsung Galaxy S8'in bu dezavantajını MicroSD kullanarak ortadan kaldırmak mümkün.

Diğer yandan, Apple A11 yonga setinin içerisinde yer alan görüntü sinyal işlemcisi ile önceki nesillere göre çok daha iyi bir hale gelen iPhone 8 kamerasında çarpıcı iyileştirmeler de yapılmış. Bu iyileştirmeler sayesinde iPhone 8'in Galaxy S8'e nazaran daha iyi bir kameraya sahip olduğunu söylemek hiç de zor değil. Bu yeni sistem, iPhone 8'in 12 MP'lik kamerasının düşük ışık koşullarında çok daha iyi çekim yapabilmesine ve yüksek çözünürlüklü video kaydı gerçekleştirebilmesine imkân tanıyor. Buna karşılık Samsung Galaxy S8 de 12 MP'lik gayet iyi bir kamera sensörüne sahip. Kamera teknolojisinde iPhone 8'in daha iyi olmasının arkasında, gerek yazılım gerekse optimizasyon konusunda Apple mühendislerinin daha başarılı olması yatıyor.



BATARYADA EŞİTLİK VAR

Apple, iPhone 8'in batarya kapasitesini tam olarak açıklamasa da bir önceki nesil ile yaklaşık aynı pil ömrü sunuyor. Galaxy S8 ise 3000 mAh bataryası ile iPhone 8'e benzer bir batarya süresi vaat ediyor. Ayrıca her iki cihaz kablosuz şarj teknolojisini de destekliyor.

Sonuç olarak her iki teknoloji devi de yeni ürünlerini piyasaya sundu ve raflarda alıcılarını bekliyor. İki cihazın da birbirlerine karşı avantajlı taraflara sahip olmaları, cihazlar arasında önemli bir çekişme olacağını göstergesi. Samsung'un dezavantajı Android işletim sisteminde telefon üreten başka firmaların da olması gibi gözüküyor ancak Samsung'un, Galaxy S8 ile birlikte bu firmalara epey fark atması da avantaj tabii ki. iPhone 8'in dezavantajı ise Android işletim sistemine göre daha kapalı bir işletim sistemine olması gibi gözükürken, avantajlı yanı ise iOS işletim sistemi kullananların telefon değiştirecekleri dönemde iPhone'dan vazgeçmek istememeleri.

Ekran söz konusu olduğunda Samsung Galaxy S8'in, iPhone 8'in önünde olduğunu söylemek pek de yanlış olmaz. Zira son dönemlerde ekran teknolojilerinde sıkça kullanılan OLED teknolojisi iPhone 8'de bulunmuyor.



TİYATRO

ŞEHİR TİYATROYA DOYACAK

İstanbul Kültür Sanat Vakfı 45'inci yılında, uzun zamandır üzerinde çalıştığı bir projeyi hayata geçiriyor. İKSV'nin 1989 yılında düzenlemeye başladığı ve 2002 yılından bu yana iki yılda bir gerçekleştirilen İstanbul Tiyatro Festivali, bundan böyle her yıl düzenlenecek. Böylece İstanbul Tiyatro Festivali, her yıl uluslararası ve ulusal oyun, dans, performans ve etkinliklerden oluşan zengin programıyla İstanbul'un tiyatro hayatına taze bir soluk getirecek. 13-26 Kasım 2017 tarihleri arasında gerçekleştirilecek 21'inci İstanbul Tiyatro Festivali programında bu yıl yurt dışından dört, Türkiye'den 10 gösteri yer alacak.

Tarih: 13-26 Kasım 2017



KONSER

THE KAMAAL WILLIAMS ENSEMBLE

Kamasi Washington, Thundercat gibi yeni nesil cazcılar seviyorsanız, Henry Wu'nun yeni projesi The Kamaal Williams Ensemble yeni gözdeniz olabilir. Yussef Kamaal, Davulcu Yussef Dayes'le oluşturduğu The Kamaal Williams Ensemble ile son iki yıldır dünyayı kasıp kavuruyor. 1970'ler funk cazını modern Londra hip-hop'ı ve beat'leriyle birleştiren ezgileriyle müzik dünyasının ağızını açık bıraktıran; verdiği bütün konserlerin biletleri tükenen; Yeni Zelanda'dan Güney Amerika'ya kadar çalmadık yer bırakmayan The Kamaal Williams Ensemble'i kaçırmamanızı tavsiye ediyoruz.

Yer: Salon İKSV İstanbul

Tarih: 22 Kasım 2017



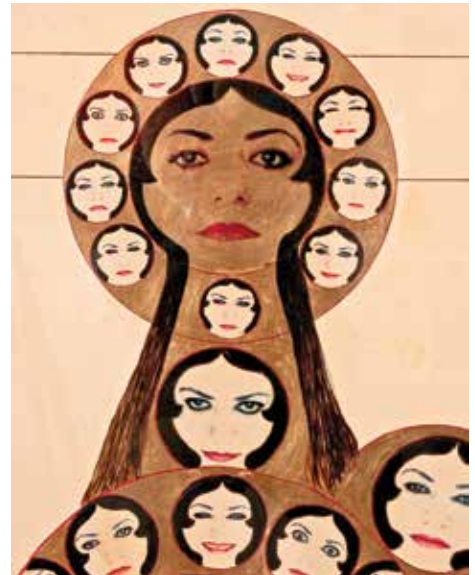
SERGI

CANAN: KAF DAĞI'NIN ARDINDA

Vehbi Koç Vakfı'nın bir projesi olarak 2010 yılında açılan ve İstanbul'un sanat hayatına yeni bir soluk getiren Arter, bu kez sanatçı CANAN'ın eserlerini sanatseverlerle buluşturuyor. Arter'in tüm katlarına yayılan ve sanatçının pratiğine kapsamlı bir bakış niteliğini taşıyan "Kaf Dağı'nın Ardında" başlıklı serginin küratörlüğünü ise Nazlı Gürlek üstlenmiş. "Kaf Dağı'nın Ardında", CANAN'ın bu sergi için ürettiği yeni yapıtlarıyla birlikte, bazıları daha önce hiç sergilenmemiş erken dönem eserlerini bir araya getiriyor. Sergi, başlığını Arap ve Fars kozmolojisinin efsanevi Kaf Dağı'ndan alıyor ve heykel, fotoğraf, baskı, nakış, video, yerleştirme ve minyatür gibi çeşitli mecralarda üretilmiş eserlere yer veriyor. Sanatçının pratiğini Cennet, Araf ve Cehennem kavramlarıyla okumayı öneren "Kaf Dağı'nın Ardında" sergisinde, CANAN'ın ışık/gölge, iyi/kötü, içsel/dışsal, gerçeklik/hayal, aydınlık/karanlık gibi ikiliklere dayanan ve insan ruhunun bastırılmış yönlerini, cinleri, gerçeküstü yaratıkları ve arketiplere dayanan figürleri ele alan yeni üretimleri izlenebilir.

Yer: ARTER-Sanat İçin Alan

Tarih: 12 Eylül - 24 Aralık 2017



**KOÇ (21 Mart - 19 Nisan)**

Jüpiter sana bir sürü fikir fısıldıyor olabilir ama çok fikir çok kafa karışıklığı demektir. Hem Merkür de Jüpiter falan dinlemiyor, Felsefe Evine ziyarete geliyor. Daha çok kafa karışıklığı yaşarsın böyle giderse!

**BOĞA (20 Nisan - 20 Mayıs)**

Sevgili Boğalar, sizin için sevgili Koçlara verdiğim tavsiyenin tam zıt olanını söyleyeceğim; kuzum siz de güne değil biraz geleceğe odaklansanız. Kısa vadeli ve geçici çözümler sizi Kaf Dağı'na götürmeyecek işte, anlayın artık şunu.

**İKİZLER (21 Mayıs - 21 Haziran)**

Merkür-Uranüs karşılaşması sizi tedirginleştirebilir ancak İkizler Dolunay'ı size şans kapılarını açıyor. Beklediğiniz maaş zammının yüzünüzü güldürmesini istiyorsanız, son düzlükte performansınızda artış olmalı.

**YENGEÇ (22 Haziran - 22 Temmuz)**

Zam ayı dert ayı değil mi? Ama kimse sizin kadar gergin değil, bir etrafınıza bakınsanız! Hesap kitap yapmadan risk almanız sorun yaşama olasılığınızı da artırır. Eğer kariyerinizle ilgili güzel gelişmeler istiyorsanız çevrenizi dinlemelisiniz.

**ASLAN (23 Temmuz - 22 Ağustos)**

Ah Aslanlar, herkes işte siz eğlencede... Ama siz de haklısınız, İkizler Dolunay'ı, sezgilerinizi güçlendiriyor ve çevrenizde biriken negatif enerjiden zerre etkilenmiyorsunuz. Aralık ayı ortasında yeni fikirler ve yaratıcı düşüncelerin canlanacağı bir dönem oluşacak.

**BAŞAK (23 Ağustos - 22 Eylül)**

Bu yıl beklentileriniz hep çok yüksekti ve karşılığını da aldınız. Aldınız değil mi? O kadar tavsiyeler veriyoruz, herhalde sizi dinliyorsunuzdur? Merkür-Neptün dik açısı yaklaşıyor bak, iletişim yeteneğiniz güç kaybedebilir.

**TERAZİ (23 Eylül - 22 Ekim)**

İkizler Dolunay'ı, duygularınızı kontrol altında tutmanız için sizi destekleyebilir; Mars'ın konumu ise sizi şaşırtabilir. Bakalım hangisi olacak? Tam unutuluyordum, Venüs de var zodyakta, o neler edecek kim bilir?

**AKREP (23 Ekim - 21 Kasım)**

Akrepler, Akrepler... Bu yıl da az maaş çok işle geçti, ama önümüzdeki yıl bu devam edecek mi? Yoksa cebiniz mavi banknotlarla mı dolacak? Planlarını genişletip hedeflerini büyütmezsen o mavi banknotlar yine benim cebimde olacak.

**YAY (22 Kasım - 21 Aralık)**

Hah, geldik Yaylara... Beklediğiniz haberi almak üzeresiniz ve planlarınızı nihayet gerçeğe dönüşecek. Emek verdiğiniz ama engellendiğiniz her konuda şans sizden yana. Dünyanın hâkimi olmak için doğru an işte bu an!

**OĞLAK (22 Aralık - 19 Ocak)**

Enerjiksiz, heyecanlısın, senin için her şey yolunda. Başlamayı düşündüğün işleri erteleme artık. Yay Yeniay'ı da senin yanında, kalıplaşmış düşüncelerden uzaklaşarak yeni fikir ve önerilerle kariyerini şekillendirebilirsin.

**KOVA (20 Ocak - 18 Şubat)**

Sevgili Kovalar, bu ay Kariyer Evinizi bir sürü gezegen ziyaret edecek. Güçlükleri bir bir aşacak ve o yılsonu raporlaması kâbusundan kolayca sıyrılabilirsiniz. Ha bu sıyrılışı size zam sağlayabilecek mi onu bilemem; onu ancak patron bilir!

**BALIK (19 Şubat - 20 Mart)**

Ofiste popülariteniz artıyor, gezegensel enerjiler durmak, yorulmak bilmeden sizin kariyeriniz çalışıyor. Fakat tüm bu enerjilerin peşinde olan başkaları da var! Evet, işte şimdi gözlerini açmaya başladın değil mi?



Milli Takım Eski Futbol direktörümüz	↓	Tırpana balığı	↓	Kararsız, tereddütlü	↓	Takma saç	↓	Liman gibi kullanılan	↓	Arka, geri	↓	Kuşkulanmak	↓
İç hastalıkları uzmanı	↓	Sınırlandırmak	↓	Lanta'nın simgesi	↓	(Sac için) Ayırma yeri	↓	Bir tür kolları üst giysisi	↓	Üzerine yazı yazılan tabaklanmış ceylan derisi	↓	Zaviye	↓
Resimdeki şarkıcı ve söz yazarı	→									Ödeme			
Unlem	↓			Mahkemede hak savunucusu	→							Şarkı, türkü	→
Dervişlerin hitap sözü	→			Trabzon'un bir ilçesi	↓							Bir Antik Mısır Firavunu	↓
Anlaşma	↓			Müstahkem mevki	→	Kıyı, yaka	→						Karbon'un simgesi
	↓			Taklit	↓	Bakanlar Kurulu	↓						Birleşik Arap Emirliği
	↓				↓			Talyum'un simgesi	→	Ağabey (kısaca)	→		↓
	↓				↓			Kelebek şeklinde kurdele	↓	Dünyaca ünlü bir kadın şarkıcı	↓		↓
Freddy'nin Kabusu'na konu olan sokak	→			Sergen	→				↓				
Tahtlar	↓			(Giyeceler için) Takım	↓								
	↓				↓	Bitki ile ilgili, nebatî	→						
Bulaşıcı hastalıklar	→									Helyum'un simgesi	→		Ispanya'nın plaka imi
Tehlikede olana yapılan yardım	↓									Birey	↓		Ateş
	↓					Japon lirik dramı	→						↓
	↓					Moda evi desinatörü	↓			Kesim	↓		↓
Haykırış, çığlık	→	Sahip, iye	→	Ağız kokuları için çığnayan baharlı bir madde	→							Desimetre (kısaca) ilaç, çare	→
	↓	1928'den önceki yazı sistemi	↓	Beyaz	↓								↓
	↓												Avusturya'nın plaka imi
Gece ziyafetinde giyilir takım elbise	→												↓
Tarik... (Merhum oyuncu)	↓									Tayin etmek	→		
	↓									Akciğer	↓		
	↓			Lordlar Kamarası üyesi	→								
	↓		 Seki Kadın şarkıcı	↓								
İnsan kaynakları	→			Yaşamakta olan, yaşayan	→								Boyacılıkta kullanılır, petrol türevlerinden bir yağ
Kamer	↓			Boyun eğen	↓								↓
	↓			Devlet adına, devletçe	→								
	↓			İlenme sözü	↓								
Emek vermeden sağlanan kazanç	→												
En çok	↓									Alüminyum'un simgesi	↓		
	↓					Söz, lakırdı	→						
Deveyi çöktürmek için çıkarılan ses	→			Güney Afrika'nın plaka imi	→								
	↓					Litre (kısaca)	→						



Bulmacanın çözümünü; www.ceynak.com.tr/bulmaca/bulmaca4.pdf adresinde bulabilirsiniz.



GRAND TOPRAK HOTEL



+90 474 413 70 70

www.ekinatagrandtoprakhotel.com



“Türkiye’nin Kuzey Kapısı”



samsunport
INTERNATIONAL

Samsun Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.

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

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

info@samsunport.com.tr

www.samsunport.com.tr

444 4 CEY (239)

CEY GROUP

