

Lojistik Life

HAY KOOP

KASIM ARALIK 2015 Sayı: 3

YENI YILINIZ KUTLU OLSUN

*Yolunuz aydın.
Kazanmanız bereketli.
Ömrünüz uzun.
Huzur ve güven içinde
mutlu bir
yaşamınız olsun...*

*Önce sizi yok sayarlar.
sonra aşağılayıp gülerler.
sonra da sizinle savaşarak
yok olmaya çalışırlar'.
Gandhi*



VW SKANDALI - AKRAN ZORBALIĞI - PROJE TAŞIMACILIĞI - ETİ MADEN



Binali Yıldırım



Metin Külünk



Ali Koç



Britta Seeger



Fikret Çelik



Nezih Mert



Kooperatif kurucu başkanımız
olmadan önce bile nakliyeciler esnafı bir arada tutan
ve her daim insanların her türlü sorunuyla
yakından ilgilenen, yardımcı olan
büyüğümüz, başkanımız
Muhterem Turhan Şarlıgil Bey
16 Aralık günü vefat etti.

Kooperatifimizin
Kurucu Başkanımız
Muhterem Turhan Şarlıgil Bey
Hak'kın Rahmetine kavuşmuştur.
Allah (C.C) Rahmet Eylesin. Mekanı Cennet Olsun.
Kederli Ailesi'ne ve Hay-Koop Ailesi'ne
başsağlığı dileriz.

HAY-KOOP YÖNETİM KURULU



HAY-KOOP

Metin Erdoğan
Hay-Koop
Yönetim Kurulu Başkanı



Çalışanın umudu olur. Yeni umut yeni çalışmalar dileğiyle...

"Sigorta Şirketleri teminat limitleri Hazine Müsteşarlığı'nca belirlenen Zorunlu Trafik Sigortası hesaplamasını, kendi istatistiklerini baz olarak yaparlar. Bu nedenle bir Sigorta Şirketi bazı marka model araçlarda daha ucuz trafik sigortası fiyat teklifi verirken, bazı marka model araçlarda daha pahalı olabilir. Yani ucuz şirket, pahalı şirket yoktur, ucuz poliçe, pahalı poliçe vardır. Trafik Sigortasında teminatlar ve limitler tüm şirketlerde aynıdır, sadece fiyat ve ödeme koşulları şirketler bazında değişiklik gösterir."

Bu yukarıda anlatılanı tüm herkes biliyor. Uygulanıyor. Bu uygulamada Trafik Sigortası kapsamındaki rakamların yüksek olması taşıyıcı esnafı - bizi- zora sokmaktadır. Sıkıntı yaşanmakta. Bunun değişmesi gerektiğini düşünüyoruz. Taşıyıcı esnaf - nakliyeciler için sigorta tabii ki şart. Ama bunun makul bir rakamda olması gerekiyor. Gelelim diğer konuya. Bizler için olmazsa olmaz denilen K1 Belgesi'ne. Tamam olsun. Bu bedeli ödeyelim.

Ama, satma ve devir hakkımızda olsun.

Bu konuyla ilgili makamlar ve tüm herkesle görüşmeler yapmaya çalışıyor ve çözüm yolunu arıyoruz.

Ülke ekonomisine katkıda bulunmak, geçirilen sıkıntılı günlerin ardından yılbaşından sonra müşterilerimizin maliyetleri artmaması adına Hay-Koop taşımalarına zam yapmadı. Asgari ücretin artarak müşterilerimizin artan maliyetlerini düşünerek bugün için fiyat artışına gitmedik. İlerleyen tarihlerde fiyat artışlarını belirleyecek ve büyük bir aile olan camiamızı ve müşterileri düşünmek durumunda bir değerlendirmede bulunduk. Üyelerimizin bunu anlayışla karşılayacağını ümit ederim.

Sevgili okuyucularımız ve üyelerimiz dergimizin 3. sayısı çıkıyor. Kurumumuzun iyi yolda olduğunun işaretleri tarafınızdan gözlenmekte, memnuniyetleriniz tarafımıza iletilmekte. Bu gurur verici ifadeleriniz bizleri sevindirmektedir.

Yaşadığımız sıkıntıların seçimin ardından düzeleceğine olan beklentimiz ve istikrarın sonucu işlerimizin hareketleneceği yönünde olan düşüncemiz ve ümidimizi koruyarak, şükür ile işlerimize sahip çıkan üyelerimiz ve personelimizle bir yılı daha geride bıraktık. Yeni açılan limanlarda da hizmete başlamış olan Hay-Koop bunların meyvesini de ileriki dönemde müşterilerimize hizmet etmenin gururunu ve sevincini yaşatacaktır. Her yeni yılda insanlar güzel, mutlu edici şeyler diler ve bekler. Yeni bir yıl yeni umutlar yeni başlangıçlar demek. 2016 yılı bütün insanlarla birlikte meslektaşlarımız için de mutluluk, başarı ve sağlık dolu günler getirsin.

Hepimizin yolu açık olsun.

Ne alnımızda bir ayıp,

Ne elimizde çalınmış bir mal.

İstemem bu dünyada üzülen ağlayan bir insan.

Memnuniyet, ihtiyaç ve isteklerin karşılanmasından doğan tatmin duygusudur.

Hayatta ne kadar çok bilgiye sahip olunursa hayata o kadar çok etkin müdahalelerde bulunulabilir. Memnuniyeti yakalayabilmek için bilgi kavşağından geçmek zorundayız. Bu nedenle, işimizin ve hayatımızın memnuniyetini yakalayabilmek için uzmanlar, bilginler ve tecrübelilerden faydalanarak, okuyarak ve çalışarak yeni hayatımızı bir düzene sokabilir ve etkin olabiliriz. Yeni yıl çalışmaya "güzel olan her şey senin" demeyeceğine göre, çalışmaya devam edeceğiz, bereketi de Allah'tan diyerek tüm üyelerimizin, meslektaşlarımızın, iş yaptığımız kurumların, milletimizin ve insanlığın yeni yılı kutlu olsun. Sizlere yeni yılda başarılar dilerim.

Hay-Koop Yönetim Kurulu olarak;

Bereketli kazançlar, kazasız belasız günler temenni ederiz.

İÇİNDEKİLER



Binali Yıldırım



Bülent Tüfenkci



Ali Koç



Britta Seeger

3 Editör

5 Hay-Koop Yönetim

7 Hay-Koop Albüm

8 Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme

Bakanı Binali Yıldırım

9 2H Gümrük Müşavirliği

10 Öne Çıkanlar

13 Mercedes-Benz Türk'ün CEO'su

Britta Seeger

14 Eti Maden İşletmesi ve Bor

16 Hay-Koop Eti Maden'de

22 Proje Taşımacılığı

24 Akran Zorbalığı - BİLKA

31 TUGEM Mehmet Tanış

K1 Belgesi - "Yeni bir dizayn gerekli"



Nezih Mert



Fikret Çelik

32 Fikret Çelik Kartal Minibüsçüler, Kamyoncular, Otobüsçüler, Kamyonet ve Otomobilciler Odası Başkanı

33 Mv. Metin Külünk -

HGS ve OGS kanun teklifi

34 Nezih Mert - Ümraniye Motorlu Taşıt Sahipleri ve Şoförleri Odası Başkanı

35 Pazarcılar ve Nakliye - UPEK

36 VW Skandalı ve Teknik Boyutu ve Düşündürdükleri

43 Arçelik ödülleri topluyor

47 Aşık Veysel

49 Lojistik 'Kültür'

Köşe Yazarları

12 Aysun Küçükçitraz

20 Erhan Atasever

21 S.M.M.M. Ercan Kavalcı

42 Dr. M. Şükrü Başarık



Metin Külünk



Abdullah Demir



Mehmet Tanbaş



Akran Zorbalığı - BİLKA

Lojistik life

KASIM ARALIK 2015 SAYI: 3



İmtiyaz Sahibi:
Metin ERDOĞAN
S.S. Haydarpaşa
Karayolu Yük Taşıma
Kooperatifi adına
Yönetim Kurulu
Başkanı

Yayın Kurulu:
Coşkun YOLYAPAR
Mehmet BAŞAR
Ecevit KARTAL
Erhan İŞLEYEN
Sadettin KESKİN
Mustafa ÜNKAYA

Adres: Selimiye İskele Cad. Hay-Koop İş Merkezi No: 34 Üsküdar İstanbul
Gsm: 0539 581 11 90 haykooplojistiklife.com

Yazışleri Müdürü:
Teoman DEVRİM
Reklam Müdürü
Çetin ŞAHİN
Haber Servisi:
Muratcan DEVRİM

Hukuk Danışmanı:
Av. M. Suat KAYIKÇI,
Yrd. Doç. Dr. Ömer
Faruk DİKER, Av. Y.
Kemal SAVAŞKAN,
Av. İlyas ÇELİK

İdare yeri: Mila Ltd. Şti
M. Paşa Cad.
Beyder Sk.
No: 6/6 Ümraniye
Temsilcilik: Eyüp
Sultan Mah. Kızılay
Cad. No: 3 Kat: 1
D: 23 Samandıra
Baskı:

Ücretsiz dağıtılmakta. Yayına hazırlık ve sponsor hizmeti
Mila Dış. Tic. Paz. Ltd. Şti. tarafından yapılmaktadır.



Hay-Koop Yönetim Kurulu
Başkanı Metin Erdoğan

Kısa zamanda çok iş

Hay-Koop Yönetim Kurulu



Coşkun Yolyapar



Mehmet Başar



Ecevit Kartal

Hay-Koop Yönetim Kurulu Başkanı Metin Erdoğan, "Gerçekten kooperatif olarak kurulduğumuz günden beri çok ciddi mesafeler aldık. Varmamız gereken hedefe baktığımızda daha çok alacağımız mesafe var. Üyelerimiz, kurumumuz ve ülkemiz için çalışmak, çok çalışmamız gerekli. Özenli, düzenli ve planlı çalışma ile hedefe yaklaşıyoruz. Allah bize bunu nasip eylesin! Göreve geldiğimizden beri durmaksızın çalışıyoruz. Çalışmak için bu göreve talip olduk. Yeni iş imkanları bulurken, yeni araç filosu oluştururken, sıra takip sistemini düzenleyerek adaleti, sorumluluğu ilke edindik. İlkelerimizden taviz vermedik. Her 45 günde hesap vereceğiz dedik. Veriyoruz. Ambarlı, Dilovası, Haydarpasha lokallerimizde düzenli olarak toplantılarımızı gerçekleştirdik. Kasamıza ne girdi, ne çıktı, her kuruşun hesabını verdik vermeye devam edeceğiz. Demek ki çok kısa zamanda çok işler başarabiliyoruz" dedi. Konuşmasına devam eden Metin Erdoğan, üyelerle yaptığı toplantıda, "Eti Maden'de hem üyelerimize hem de Kütahyalı hemşerilerimize yeni kazanç

kapısını açtık. Akyüz ve diğer kooperatiflerle işbirliği yapmanın faydalarını görmekteyiz, üyelerimizin el birliği ile oluşturduğu kooperatifimizin kazancı maddi ve manevi olarak büyürken sorumluluklarımızda bir o kadar arttı"ğını belirten Hay-Koop Başkanı Metin Erdoğan, "Çalışan insan sayımız arttı, araç sayımız arttı, proje çalışmalarına başladık. Her geçen gün diri ve titiz olmak zorundayız. Şimdi biz yönetim olarak, Hay-Koop A.Ş. olarak derlenelim, toparlanalım buradaki başarıyı, tecrübeyi gelecek nesillere doğru aktaralım diyoruz" dedikten sonra toplantılara katılan üyeler ve yönetim kurulu üyelerine teşekkür ederek üyelerle birlikte yemek yendi.



Erhan İşleyen



Sadettin Keskin



Mustafa Ünkaya

Hay-Koop Denetleme Kurulu



Bünyamin Kurt



H. İbrahim Kasap



Hakan Erbaş



Mehmet Ulaş



Osman Fidan

Hay-Koop A.Ş.



Ömer Karlıdağ



Davut Kartal



Sami Yiğit



Suat Aydoğdu



Hay-Koop Yönetim Kurulu 45 günde bir üyeleri bilgilendirme amaçlı toplantısını Aralık 2015 tarihinde sabah Ambarlı Tır Garajı'nda, öğleden sonra Dilovası Tır Garajı'nda gerçekleştirdi. Toplantılarda kurumun iş ve mali durumu hakkında bilgi verildi. Üyelerin beklenti ve sorularına cevap veren Başkan Metin Erdoğan slayt gösterimi ile de mali dökümantasyon ve kurum için alınan araçlar tanıtıldı.



Lojistik life



Bir rivayete göre, şair Yahya Kemal'in şiirlerini tercüme eden bir Batılı, 'vefa' kelimesinin kendi dillerinde karşılığını bulamaz. Yerine hangi kelimeyi yazması gerektiğini sorunca, Yahya Kemal'in, "Vefa kelimesini olduğu gibi yaz." cevabını verdiği söylenir.



Hay Koop albümünden...



"...Sevgi neydi?
Sevgi iyilikti
Sevgi dostluktu
Sevgi emektir.

Sevgi neydi?
Sevgi,
sıcak insan eliydi
Sevgi emektir..."

(Selvi Boylum Al Yazmalım-Cengiz Aytmatov)



Binali Yıldırım geçtiğimiz dönem Hay-Koop genel merkezine yapmış olduğu ziyaret.

BİNALİ YILDIRIM ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI

Hay-Koop Yönetim Kurulu Başkanı Metin Erdoğan, "Ulaştırma ailesinin bakanı olan Sayın Binali Yıldırım'ın bundan önce gösterdikleri başarıları, aynı azim ve çalışma şevkiyle devam ettireceklerine inanıyor, ilk günkü heyecan ve özveri ile çalışacaklarını biliyor, milletimize vecamiamıza hayırlı olamsını diliyor, Sayın Bakanımın çalışmalarında başarılar diliyorum" dedi.

Binali Yıldırım, 20 Aralık 1955 tarihinde Erzincan'ın Refahiye ilçesinde dünyaya geldi. İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşa ve Deniz Bilimleri Fakültesi'nden mezun oldu ve aynı bölümde yüksek lisans yaptı. 1978 - 1993 yılları arasında Türkiye Gemi Sanayi Genel Müdürlüğü ve Camialtı Tersanesi'nde çeşitli kademelerde yöneticilik yaptı. 1990 - 1991 yılları arasında İsveç'te bulunan Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne (IMO) ait Dünya Denizcilik Üniversitesinde (WMU) Denizde Can ve Mal Güvenliği Yönetimi konusunda ihtisas eğitimi aldı. Bu eğitim sırasında toplam 6 ay İskandinavya ülkeleri ve Avrupa'da çeşitli ülke limanlarında Denizcilik İdaresi Uzmanları ile birlikte kontrollerde bulundu. 1994 - 2000 yılları arasında İstanbul Büyükşehir Belediyesi İstanbul Deniz Otobüsleri İşletmeleri'nde (İDO) Genel Müdürlük görevi yaptı. Bu görevi sırasında İstanbul'da toplu taşımacılığın denize kaydırılması yönünde önemli projelere imza attı. Başta İstanbul - Yalova ve Bandırma hatlarının açılarak, Adnan Menderes ve Turgut Özal hızlı feribotlarının sefere konulması olmak üzere İstanbul'a kazandırılan toplam 29 iskele/terminal, 22 deniz otobüsü ve 4 feribotla İDO'yu alanında dünyanın en büyük şirketleri arasına soktu. 1999 yılında deniz toplu taşımacılığı ve turizm katkılarından dolayı uluslararası "Skal Kulübü" tarafından verilen kalite ödülüne layık görüldü.

3 Kasım 2002 genel seçiminde AK Parti İstanbul Milletvekili olarak par-

lamentoya girerek, 58. ve 59. AK Parti hükümetlerinde Ulaştırma Bakanı olarak görev aldı. 22 Temmuz 2007 genel seçiminde AK Parti Erzincan milletvekili seçildi ve 60. AK Parti hükümetinde Ulaştırma Bakanı olarak kabinedeki görevine devam etti. 12 Haziran 2011 genel seçiminde AK Parti İzmir milletvekili seçildi ve 61. AK Parti hükümetinde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı olarak kabinedeki görevine devam etti. 30 Mart 2014 yerel seçimlerinde Ak Parti İzmir Büyükşehir Belediye Başkan adayı oldu. 1 Kasım 2015 genel seçiminde yeniden Ak Parti İzmir Milletvekili seçilerek 64. Hükümette Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı oldu. Evli ve 3 çocuk babası olup, İngilizce ve Fransızca bilmektedir. Bakanlık görevleri sırasında gerçekleştirdiği önemli projelerden bazıları:

- 2003 - 2013 yılları arasında 17.500 km bölünmüş yol inşaatı
- 2002 yılında 26 adet olan aktif havalimanı sayısının 55'e çıkarılması
- Ankara - Eskişehir, Ankara - Konya, Ankara - İstanbul Yüksek Hızlı Tren projeleri
- Marmaray projesi ile İstanbul'un Asya ve Avrupa yakalarının denizaltından demiryolu ile birbirine bağlanması,
- İstanbul'un iki yakasını denizin altından birbirine bağlayacak olan Avrasya Tüneli
- 3. Boğaz Köprüsü (Yavuz Sultan Selim Köprüsü)
- İstanbul - İzmir Otoyolu ve dünyanın en uzun asma köprülerinden biri olan İzmit Körfez Geçişi

Köprüsü

■ 1213 km Yüksek Hızlı Tren demiryolu hattı inşası, 9350 km konvansiyonel demiryolu hattının yenilenmesi

■ Avrupa'nın en büyük konteyner limanlarından biri olan Çandarlı Limanı

■ Dünya'nın en büyük havalimanlarından biri olacak olan İstanbul 3. Havalimanı

Ayrıca Avrupa ve Asya kıtaları arasında uluslararası ulaşım için hizmet verecek çok önemli projelerden biri olan Bakü - Tiflis - Kars Demiryolu ve Karadeniz Sahil Yolu projeleri de görevi sırasında gerçekleştirildi. Bakanlık görevi esnasında, Bilgi Toplumu vizyonu ile Bilgi Teknolojileri ve İletişim alanında uyguladığı politikalar ve projeler sayesinde ülkemizde aşağıdaki gelişmeler kaydedilmiştir:

■ 2002 yılında 23 milyon olan mobil telefon abone sayısı 72 milyona çıkmıştır

■ 2002 yılında 3 bin olan geniş bant abone sayısı 41 Milyona çıkmıştır.

■ 2003 yılında 97 olan yetkili telekom operatörü sayısı 1100 adede çıkmıştır

■ 2003 yılında 900 milyon TL olan E-Ticaret hacmi 21 kat büyüyerek 18.9 Milyar TL'ye çıkmıştır.

Halen İsveç Malmö'de bulunan Dünya Denizcilik Üniversitesi (WMU) Mütevelli Heyet Üyeliği görevini sürdürmektedir. Dünya Denizcilik Üniversitesi, Berlin Teknik Üniversitesi'nin de içinde bulunduğu çok sayıda üniversite tarafından kendisine Fahri Doktora unvanı verildi.

İhracatçı ve ithalatçılarımıza müşavirlik hizmeti veren Gümrük Müşavirliği ülkemizde kanunla kurulmuş ilk meslektir. 1909 yılından beri Türk Ticaret hayatında yer aldı. 2012 yılı itibari ile ...

24

GÜMRÜK ve LOJİSTİK

HİZMETLERİ

Gümrük müşavirliği dünya ticaretinin gelir elde etmeye yönelik ticari unsurlarından olan ihracat, ithalat ve transit ticaret, öncesi ve sonrasında, riski en aza indirmek için danışmanlık hizmetleri ticari şirketler için kaçınılmaz ihtiyaç oldu. Başlı başına bir uzmanlık dalı sayılır. 2H Gümrük ve Lojistik Hizmetleri Ticaret Limited Şirketi genç, dinamik, yenilikçi ve tecrübeli kadrosu ile 2012 yılı itibari ile hizmet vermekte.

Şirketin kuruluş yılı yeni olmasına rağmen kadrosu Türkiye'nin dev firmalarına hizmet veren ve memnuniyet kazanmış bir ekibe sahip. Şu anda hali hazırda; Hay-Koop, Medlog, Yankı, Çelik Nakliyat, Birlik, Beta, Birlog, Asgard gibi firmaların gümrüklerdeki tescil işlemlerini başarıyla yapmaktadır, Türkiye'nin her gümrüğünde tescil hizmeti vermekte olan firma, Ambarlı, İzmit, Derince, Dilovası, Erenköy, Gemlik, Haydarpaşa ve Halkalı gümrüklerinde ofisleri ve tam kadro personeli ile hizmet vermekte.

2H Gümrük ve Lojistik Hizmetleri Ticaret Limited Şirketi Yönetim Kurulu Başkanı Hasan Küçükçitraz, "Hızlı hizmet verebilmek, müşterilemizin güvenlerini kazanmak temel amacımızdır" dedi. Misyonumuzu bu doğrultu geliştirmek ve daha iyilerini başarmak hedefimizdir diyen

Küçükçitraz, "Gümrük ve dış ticaret konularını düzenleyen yasalar, gerek dış ticaret firmalarını, gerekse gümrük müşavirliği firmalarını çok titiz ve dikkatli çalışmaya yönlendirecek ağır yaptırımlar içermektedir. İthalat yapılacak mallar ile ilgili bağlantılar nedeniyle ithalatçı firmalar çoğu zaman aceleci olmakta, sanayi mallarında ise üretimin aksamaması için gereken ham madde ve yardımcı maddeler ile yedek ve yenileme parçalarının en süratli şekilde gümrük işlemlerinin tamamlanması istenmektedir. Yani, hem çok dikkatli ve titiz bir evrak çalışması ile gümrükçülük bilgilerinin doğru ve ileride de sorun yaratmayacak şekilde kullanılması ve süratli işlem yapılması gerekmektedir" dedi.

KURULUŞ AMACI
HAY-KOOP OLAN
FİRMAMIZ AYNI
ŞEKİLDE DİĞER
NAKLİYE
FİRMALARI İÇİNDE
AYNI SEVİYEDE
HIZLI HİZMET
SAĞLAMAKTADIR.



2H Yönetim Kurulu Başkanı Hasan Küçükçitraz

ÖNE ÇIKANLAR

Binali Yıldırım



Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım, Çırağan Sarayı'nda düzenlenen 6. Boğaziçi Zirvesi'nde konuştu. "Eğer adil paylaşım olsa o zaman savaşlar olmaz, kavga olmaz, Dünyanın 196 ülkesi var. Bu 196 ülke Birleşmiş Milletler şemsiyesinde bir araya geliyor, küresel sorunlar konuşuluyor. İnsanlığın, dünyanın çeşitli problemlerine çözüm üretilmeye çalışılıyor. Ama bunlar toplan, dağıl ötesinde başka bir işe yaramıyor. Ama böyle olmuyor. Neden olmuyor? Çünkü bu Birleşmiş Milletler'in yapısında bir adaletsizlik var."

Cansen Başaran Symes



TÜSİAD 2015 yılının ikinci Yüksek İstişare Konseyi toplantısı 3 Aralık 2015, Perşembe günü, Ankara'da düzenlendi. Yüksek İstişare Konseyi toplantısı açılış konuşmaları TÜSİAD Yüksek İstişare Konseyi Başkanı Tuncay Özilhan ve TÜSİAD Yönetim Kurulu Başkanı Cansen Başaran-Symes tarafından yapıldı. TÜSİAD Yüksek İstişare Konseyi kokteyline Başbakan Ahmet Davutoğlu, TÜSİAD Yüksek İstişare Konseyi toplantısına ise Reformlar ve Yatırım Ortamından Sorumlu Başbakan Yardımcısı Lütfi Elvan onur konuşmacıları olarak katıldı.

Nail Olpak



MÜSİAD Başkanı Nail Olpak: "Kamu yönetiminde özellikle zihniyet değişikliği amaçlanmalı ve devleti merkeze alan geleneksel bürokrasi anlayışı yerini vatandaş merkeze alan çağdaş bir yönetim anlayışına bırakmalı. Kamuda görev alan bürokratların hem mesleki hem de ahlaki yetkinliklerinin geliştirilmesi için gerekli girişimler yapılmalı. Kamu kurumlarında eğitime ayrılan bütçenin arttığını görmek sevindirici. Kamu personel rejimi tekrardan ele alınmalı ve kamudaki bürokratların liyakat sistemine göre göreve getirilmeleri ve yükseltmelerini sağlayacak yapısal düzenlemeler yapılmalı."

Orhan Gencebay



Cumhurbaşkanlığı Kültür ve Sanat Büyük Ödülleri dün Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından Cumhurbaşkanlığı Sarayı'nda düzenlenen törenle sahiplerine verildi. Erdoğan ödül alanların kendi çizgilerinde 'yerli ve milli' olduklarına dikkat çekti. Cumhurbaşkanlığı Kültür ve Sanat Büyük Ödülleri bu yıl sinema dalında Münir Özkul'a, edebiyat alanında Rasim Özdenören'e, müzik alanında Orhan Gencebay'a, sosyal bilimler ve tarih alanında Mehmet Genç'e, geleneksel sanatlar alanında Hüseyin Kutlu'ya verildi.

Pelin Batu



Tutuklu gazeteciler Can Dündar ve Erdem Gül'e destek olmak ve dayanışma sergilemek için Silivri Cezaevi önünde başlatılan 'Umut nöbeti'nin ilk nöbetçisi Gazeteci Pelin Batu oldu. Silivri Cezaevi önünde bir sandalye üzerinde oturarak nöbete başladı. Beraberinde getirdiği kitabı okuyarak nöbete başlayan Batu, Türkiye'nin basın ve ifade özgürlüğü konusunda Afganistan ve İran liginde oynadığını söyledi. Pelin Batu, "Bugün Can Dündar ve Erdem Gül'ün 15'inci günü. Ama içeride o kadar çok gazeteci var ki Türkiye İran ve Rusya'yı geçmiş vaziyette" dedi.

Dizayn Grup



Dizayn Grup, geliştirdiği birçok yeni teknolojinin altında imzası bulunan grup şirketi Mir Ar-Ge ile inovasyon ödülüne değer görüldü. Birçoğu Dizayn Grup markası ile tüketicilerle buluşturulan teknoloji ve sistemler, katılımcı 488 firmanın arasından "İnovatig"de 1.'lik ödülü ile layık görüldü. Türkiye İhracatçılar Meclisi'nin "İnovasyon Haftası" kapsamında düzenlediği İnovatig ödülleri, Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın da katılımı ile sahiplerini buldu. Dizayn Grup, Kıbrıs Barış Suyu projesi ve Sudan'a su iletimi sorununun çözümüne de Nil Nehri geçişi projesi ile destek oldu.

ÖNE ÇIKANLAR

Muhammed Ali



Cumhuriyetçi başkan aday adayı Donald Trump'ın 'Müslümanların ülkeye girişini yasaklayalım' çıkışına "Müslümanlar, İslam'ı kendi çıkarları için kullanmaya çalışanlara karşı çıkmalı" diyerek yanıt verdi. Üç kez dünya ağır sıklet boks şampiyonu olan 73 yaşındaki Muhammed Ali, isim vermeden Trump'ı eleştirdi ve bazı başkan adaylarının yaptıkları açıklamalarla insanları İslam dinini öğrenmekten soğuttuğunu ifade etti. IŞİD'in eylemlerini de kınayan ünlü boksör, "Bu katiller, İslam'ın özü hakkındaki düşünceleri saptırıyor" dedi.

Prof. Dr. Aziz Sancar



"O, kimyanın 'Yunus Emre Destanı'nı yazdı, bu bilimin yapıtaşlarına ismini verdi, sigara gibi dış etkenlerle bozulan DNA'nın kendisini nasıl tamir ettiğini açıkladı, moleküllerin de arabuluculuk yaptığını keşfetti, kanserle mücadelede biyolojik saatin rolünü ortaya koydu. Stockholm'de düzenlenen törenle İsveç Kralı 16'ncı Gustaf'ın elinden Nobel Kimya Ödülü'nü alıyor. İlk kez bir Türk bilim insanı fen bilimlerinde Nobel Ödülü'ne kavuşuyor. "DNA onarımı" üzerine uzmanlaşan ve 'Şimdiye kadar tek Allah'ın bildiği önemli bir şeyi bu an bir ben biliyorum' dedi."

Eymen Çetin



Çetin'in 6 yaşındaki oğlu Eymen, babası için kılınan cenaze namazında saf tuttu, herkes ayrıldıktan sonra naaşının önünde tek başına el açıp dua etti. Kocatepe Camii'ndeki cenaze törenine Çetin'in eşi Aysun, çocukları annesi Şükran, babası Dilaver ile CHP Genel Başkanı Kemal Kılıçdaroğlu, MHP Genel Başkanı Devlet Bahçeli, Başbakan Yardımcısı Numan Kurtulmuş, Adalet Bakanı Bekir Bozdağ ve İçişleri Bakanı Efkân Ala ile üst düzey emniyet müdürleri, askeri yetkililer, çok sayıda vatandaş ve meslektaşları katıldı.

Prof. Afife Batur



TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi, Prof. Afife Batur editörlüğünde, yaklaşık 950 yapıt hakkında bilgi içeren, bugüne kadar benzeri yayımlanmamış kapsamlı bir İstanbul mimarlık rehberi hazırladı. İngilizce basılan rehberin bu yıl içinde Türkçe olarak yayımlanması ve ileride başka dillere çevrilmesi planlanıyor. Rehber günümüzde gezilip görülebilecek kadar ayakta duran tarihi, estetik, mimari açıdan nitelikli, İstanbul'un metropoliten alanındaki anıtsal ve sivil mimarlık yapıtları ile açık alan anıtları arasından seçilmiş yapıtlar hakkında bilgi içeriyor.

Prof. Dr. Özcan Erel



TÜBİTAK Bilim Ödülü Sahibi Erel, bilim insanı olmaya nasıl yöneldiğini şu cümlelerle anlatıyor: "Aklım erdiğinden beri her şeyin nedenini, nasılını merak ederim ve imkânım, fırsatım oldukça da araştırıp kafamdaki sorulara cevap ararım. Her zaman mevcut bilgiyi ve ürünü en ince ayrıntılarına kadar kavrayıp onu daha yüksek bir noktaya çıkarma çabası içinde oldum. Kendimin ve ülkenin refahına katkıda bulunmak bilimsel ufkumu çerçevesiyor. Hedefi belirleme, iyi bir planlama ve ardından sistematik ve sabırlı çalışma başarıyı getirecektir."

Ali Koç



Koç Holding patronlarından Ali Koç, "kapitalizmin güncellenmesi" yönündeki görüşlerini yineledi. Koç Holding'in kurumsal yayını Bizden Haberler'in aralık sayısına konuşan Koç, "Artık yeni bir bakış açısı geliştirmemiz gerek. Bunu kendi irademizle gerçekleştirmesek, bir noktada bu değişikliğe zorlanacağımıza inanıyorum" dedi. Ali Koç, "Kapitalizmi yeniden düşünmemiz gerekiyor. Bir başka ifadeyle, kapitalizmin kendini yeniden keşfetmesi, yeni bir dinamizm ortaya koyarak dünyamızı bir dönem daha ileriye taşıyacak bir yapıya dönüşmesine ihtiyaç duyuluyor".



Aysun Küçükçitraz
Hay-Koop Gümrük
Departmanı Müdürü

Tüm okuyucularımıza merhabalar,

Bu sayımızda transit işlemlerimizde yaşanan bazı gelişmeleri sizlerle paylaşmak istedim;

Malumunuz bir önceki yazımda NCTS sisteminde yaşanan bazı sıkıntılardan bahsetmiştim. 7 Haziran seçimlerinin ardından yaşanan sıkıntıların 1 Kasım'da yapılan erken seçimle sonlanacağı herkes gibi en büyük ümidimizdi. Ancak sonrasında Rusya ile yaşanan uçak konusu Dış Ticaretimizi önemli derecede sekteye uğratmıştır. Umarız ki bu sorunda bir an önce nihayete varır ve en az kayıpla bertaraf etmiş oluruz.

Öncelikle yeni hükümetle birlikte Gümrük ve Ticaret Bakanlığı görevine getirilen Sayın. Bülent Tüfenkci'ye görevinin hayırlı uğurlu olmasını temenni ederiz.

NCTS sisteminde gün geçmiyor ki yeni sıkıntı hasıl olmasın, bilindiği üzere antrepolarda gerçekleşen transit işlemlerinde "antrepo kapatma" işlemleri NCTS sistemine dahil edilmişti. Ancak bir Transit Refakat Belgesinde bir antrepo beyannamesinin birden fazla kaleminde çıkış işlemi gerçekleştirildiğinde, sistem sadece bu antrepo beyannamesinin birinci kalemini kapatıyor diğer kalemler kapanmamış olarak açık kalıyor. Örnek vermek gerekirse; Transit Refakat Belgesine konu 1 sayılı bir antrepo beyannamesinin birinci, ikinci ve üçüncü kalemlerinden çıkış yapmak için NCTS sistemine giriş yaptınız ve sistemde tescil işlemini gerçekleştirdiniz. Akabinde Transit İşlemini gerçekleştirdiniz. Tescilini yapmış olduğunuz Transit Refakat Belgesinde NCTS sistemi sadece birinci kalemde yaptığınız kapatmayı algılayarak kapatıyor ve diğer kalemler kapatılmadan Merkezi Bilgi sisteminde açık kalıyor. Sonrası malum dilekçe verilerek kapatma işlemi yaptırmak v.b. yani zaten keşmekeş olan bürokrasimiz.

Bu ve diğer konular Bakanlığımıza aktarılıyor ancak henüz bir sonuç alınabilmiş değil. Yeni Bakanımızla, Sayın Bülent Tüfenkci ile birlikte bürokrasi sürecinin de en aza indirgeneceğini bekliyoruz.

2016 yılının sizler için hayırlara vesile olması dileğiyle...

Bülent Tüfenkci göreve başladı



Başbakan Ahmet Davutoğlu'nun açıkladığı 64. Hükümet'te Gümrük ve Ticaret Bakanı olarak yer alan Bülent Tüfenkci, görevi Cenap Aşçı'dan devraldı. Gümrük ve Ticaret Bakanı Tüfenkci de sözlerine kendisini bu göreve layık gören Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ve Başbakan Ahmet Davutoğlu'na teşekkür ederek başladı. Kendisine verilen görevi layıkıyla

la yerine getirmeye çalışacağını ifade eden Tüfenkci, Gümrük ve Ticaret Bakanlığında daha önce görev alan bakanlar ile kritik bir dönemde görev yapan Aşçı'ya da teşekkür etti. Tüfenkci, "Bundan sonra inşallah hükümetimizin belirlediği hedefler doğrultusunda gerek ticaretin, gerekse gümrüklerin daha kolay ve hızlı şekilde görev ifa etmesi için elimizden gelen gayretleri göstereceğiz. Hükümetimizin belirlediği hedefler doğrultusunda durmadan gece gündüz çalışarak bu hedefleri tutturacağız ve milletimize vermiş olduğumuz sözü yerine getireceğiz. Cenab-ı Allah'tan dileğimiz, bu bir imtihandır, bu imtihandan yüzümüzün akı ile çıkan insanlardan eylesin" değerlendirmesinde bulundu. Konuşmaların ardından Aşçı, Bakan Tüfenkci'ye çiçek takdim ederken, Tüfenkci de Aşçı'ya çini bir tabak hediye etti. Törene, AK Parti Malatya milletvekilleri, partinin Malatya İl Başkanlığı mensupları ile çok sayıda Bakanlık çalışanı katıldı.



Mercedes-Benz Türk'ün CEO'su Britta Seeger

“Farklı insanlar, farklı cinsler, farklı kültürler, bir zenginlik meselesi”

1992'den bu yana Daimler'de görev yapan Britta Seeger, 2015 Ağustos ayı itibarı ile yeni görevine başladı. 45 yaşında, evli ve üç çocuk annesi olan Seeger, Mercedes-Benz Türk'ün ilk kadın CEO'su. Mercedes-Benz Türk'ün kadın CEO'su Britta Seeger, Türkiye'de IT alanında gelişmek ve büyük bir merkez olmak istiyoruz" diye açıklama yaptı yılın son haftasında.

Türkiye'de erkek egemen bir sektör olan otomotivdeki tek kadın CEO olan Britta Seeger, bu durumun çok büyük ve dallı budaklı bir konu olduğunu belirterek, "İlk olarak samimi bir şekilde şunu söyleyeyim ki, ben kadın olarak herhangi bir zorluk yaşamadım. İkincisi, bence bu kadın olmak, erkek olmakla ilgili bir mesele değil. Deneyimlerime dayanarak şunu söyleyebilirim: Bu aslında bir zenginlik meselesi. Farklı insanlar, farklı cinsler, farklı kültürler bir arada olduğunda başarılı ekipler ortaya çıkıyor bence. Farklı geçmişlerden insanları bir zenginlik olarak bir araya getirmeyi ve bir arada görmeyi severim" dedi. CEO meseleyi doğru görüp doğru söylemiş. Ancak ülkemizde durum ak ile kara gibi. Ortası yok! Bu işin ortası da olamaz zaten. Bu bir bilinç ve kültür meselesi. Süreç bir iyiye bir kötüye giderek suyun yolunu bulmasına

benziyor. O nedenle hayatın her alanında yer alan kadınların karşılaştıkları sorunları çözümleyiş yöntemleri de farklı. Bilinç ve güç kavramı içinde yer alarak 'kaybederken kazanma'nın adımları atıldığı günümüzde 2015'i geride bıraktık. Koca bir yıl nasıl bir şiddet sarmalına dolandığımıza bakmak oldukça zor oldu. Çünkü bu yıl da kadınlar neredeyse her gün değişik nedenlerle öldürüldü. Son 6 ayda görülen 26 kadın cinayeti davasının 13'ünde mahkemeler sanıklara "iyi hal" ya da "haksız tahrik" indirimi uyguladı. Kadınlar ise yargının bu tutumunu ve katilleri protesto ettiler. 2015 yılı "şiddet"ini katmerleyerek 2016'ya geçti. Yani başımızdaki savaşın olumsuzluğu yaşanırken, kadınların her alanda yaşadığı ayrımcılık ve farklı türlerden şiddet ve iş yaşamındaki olumsuzluklar yaşam alanlarını daraltıyor, nefesleri kesiyor. Korku, umutsuzluk ve geleceksizliği yaşamın bir parçası haline getirilmek istenmesine karşı kadın platformları, 2016'da özgür, eşit, güvenceli bir hayat için mücadeleyi büyütme çağrısı yapıyor. "Daha çok kadınla buluşmanın yol ve yöntemlerini birlikte geliştirmeliyiz" diyorlar. Ülkemizde şiddet gören kadın tablosu iç açıcı değil. Buna rağmen kadınlar iz bırakan işlere imza atıyorlar. Diş ile tırnak ile kazandık-

larını koruyor ve geliştiriyorlar. Ülkemizde kışanın kısası durum şöyle: 26 üyesinin 20'si kadın olan Kadın Erkek Fırsat Eşitliği Komisyonu'nun sözcüsü bir erkek oldu. Kadına yönelik ayrımcılık ve eşitsizlikle mücadelede ciddi yaptırımlar içeren İstanbul Sözleşmesi'nin nasıl uygulandığını denetleyecek GREVİO seçimlerine müdahale edildi. Ancak kadın örgütlerinin destek verdiği Prof. Feride Acar, Türkiye adına GREVİO'ya girdi. 20 yaşındaki Özgecan Aslan'ın bindiği minibüste katledilmesi tüm Türkiye'nin ve kadınların hafızalarına kazındı. Cinayetin duyulmasının ardından Türkiye'nin birçok yerinde kadınlar sokağa döküldü. TDK'nin internet sitesinde "müsaıt" kelimesinin tanımının "flört etmeye hazır kadın" olarak geçtiği ortaya çıktı. Bu durum kadınların tepkisiyle karşılandı. 2016 neler getirir? Ne yazık ki kadınlara yine bol bol şiddet vadediyor gibi görünüyor. Kadınların giderek daha fazla güçlendiklerini, daha fazla "hayır" dediklerini ve kendi geleceklerini kurmaya çalışıp, kurduklarını bizler kendi hayatlarımızdan biliyoruz. Erkek şiddetini önlemek, sadece tanık olduğunda araya girmekle olmuyor. Şiddetin nedeni olan eşitsizliğe ve erkek egemenliğine itirazla mümkün... D. Ayber ve S. Güngör'e teşekkürler.



TAŞIMASI

HAY-KOOP ve AKYÜZ'ün



Eti Maden İşletmeleri
Yönetim Kurulu Başkanı
ve Genel Müdürü
Recep AKGÜNDÜZ
Yönetim Kurulu Üyeleri:
Muhsin GANİOĞLU,
Yücel YALÇINOĞLU,
Ramazan USTA,
Metin KAYRAK.

Eti Maden İşletmeleri Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Başkanı **Recep Akgündüz** Kırka'da Eti Maden İşletmeleri Teknoloji Geliştirme Binasının Mayıs ayında temel atma töreninde yaptığı konuşmada "Eti Maden İşletmeleri'nin geçen yıl 2 milyon ton ürün üretimi karşılığında 872 milyar dolar ihracat gerçekleştirdiğini" kaydeden Recep

Akgündüz, "Geçen yıl ihracatta 1'inci sırada yer aldık ve bu ihracatımızın yarısı da Kırka Bor İşletmemizden gerçekleştirilmektedir. Bu anlamda burası bizim için göz bebeği bir işletmedir" şeklinde konuştu. Dünya bor piyasasının lideri konumundaki Eti Maden İşletmeleri'nin yatırımlarına sürekli devam ettiğini dile getiren Akgündüz, "Sürekli yeni

istihdam kaynakları oluşturuyoruz. Bu anlamda işletmemize son 10 yılda 610 milyon TL'lik yatırım yapıldı, 2015 yatırım ödeneği 135 milyon Türk Lirası'dır. Şuanda 26 tane önemli yatırım projesi devam ediyor. Eskişehir ve çevresine yıllık 82 milyon TL'lik katkı sağlıyoruz. Son 10 yılda 2150 kişi ilave istihdam sağlandı" dedi.

Milli değerimiz ve gururumuz Eti Maden

Ülkemizde madencilığe yönelik bulgular M.Ö. 7000 yıllarına kadar uzanmakta. Doğu Anadolu'dan çıkartılan obsidiyenlerin cıvalı taş devrinde takas yoluyla civar kavimlere satışı da dikkate alınır ise dünya madenciliğinde Anadolu medeniyetlerinin önemi çok daha açık bir şekilde ortaya çıkmaktadır.

Anadolu'muzun bereketli topraklarında yaşamış ve madencilikte yükselmiş Eti Uygarlığı'ndan esinlenerek, adını Ulu Önderimiz Atatürk'ün verdiği Etibank (Eti Maden İşletmeleri), ülkemiz madencilik sektöründe faaliyetleri ile önemli bir yere sahip. Dünya ekonomik krizinin ve ülkemizde kurtuluş savaşının yaşandığı dönemin hemen akabinde, Atatürk'ün çağları aşan ileri görüşü ile sanayileşme ve bunun motoru olan doğal kaynaklar ve finans olgularını bir arada sağlayan Etibank, 14 Haziran 1935 tarihinde

2805 sayılı Kanunla kurulmuş olup 1998 yılının başında yeniden yapılandırılarak Eti Holding A.Ş., Ocak 2004 yılında tekrar yeniden yapılandırılarak Eti Maden İşletmeleri Genel Müdürlüğü adını almıştır. Mustafa Kemal Atatürk'ün çağları aşan ileri görüşü ile sanayileşme ve bunun motoru olan doğal kaynaklar ve finans olgularını bir arada sağlayan Eti Maden İşletmeleri Genel Müdürlüğü, ilgili yasalar çerçevesinde ülkemiz bor minerallerinin üretilmesi, işletilmesi ve pazarlanması görevini yerine getirmektedir. Eti Maden İşletmeleri Genel Müdürlüğü kendisine bağlı Bandırma Bor ve Asit Fabrikaları, Kırka Bor, Emet Bor, Bigadiç Bor İşletme Müdürlükleri ve Bandırma Lojistik Birimi ile birlikte Yurt Dışı Temsilcilikleri ve İştirakleriyle Madencilik, Metalurji ve Kimya alanlarında faaliyet gösteren uluslararası bir kuruluştur.

Entegre TS ISO 9001:2008, ISO 14001, ISO 18001, ISO 50001 Kalite Yönetim Sistem Belgeli bir kuruluş; müşteri memnuniyetinden ödün vermeden müşterisinin ihtiyaçlarına odaklanan, verdiği hizmetler ile pazarda farklı bir konumda yer alan, çalışanların tam katılımı ile iş kalitesine verdiği önem eşliğinde etkin bir yönetim sağlayan, verimlilikte artış sağlarken yeni ürün ve hizmetleri pazara sunan bir kalite anlayışı ile hareket etmektedir.

Finansal açıdan güçlü bir dünya şirketi olan Eti Maden, bugüne kadar kazanmış olduğu bilgi birikimiyle ileri teknolojiyi kullanarak, verimlilik ve karlılık ilkeleri içinde uluslararası kalite standartlarında, rekabet gücü ve katma değeri yüksek ürünleri üretilip ulusal ve uluslararası pazarlara sunarak ülke ekonomisine yaptığı katkısı sürekli artırmayı hedeflemektedir.

4 Aralık, Dünyanın tartışmasız en zor mesleklerinden biri olan Dünya Madencilik günüdür. Madencilik, tarih boyunca uygarlıkların gelişmesinde çok önemli yer tutan sektörlerden biri olmuştur. İçinde bulunduğumuz yüzyılda yeraltı kaynakları insanın yaşamını sürdürülebilmesi ve refah düzeyinin yükselmesi bakımından belirleyici olmuş ve gelecekte daha da belirleyici olacaktır.



BOR

Bor ve türevleri uzun yıllardan beri kullanılmaktadır. Bor tuzlarının 4 bin yıl önce ilk kez Tibet'te kullanıldığı, Babiller tarafından değerli eşyaların ergitilmesinde, Mısırlılarca mumyalamada, Eski Yunan ve Romalılarca da zemine serpilerek arena temizliği için kullanıldığı saptanmış. 875 yılında ise, Araplar ilk kez bor tuzlarından ilaç yapmışlar.

Modern Bor Endüstrisi, 13. yy' da Marco Polo tarafından Tibet' ten Avrupa'ya getirilmesiyle başlamış. 1771 yılında, İtalya'nın Tuscani bölgesindeki sıcak su kaynaklarında Sassolit bulunduğu anlaşıyor ve 1830 yılında borik asit üretimine başlanıyor. Aynı zaman diliminde 1852' de Şili' de endüstriyel anlamda ilk boraks madenciliği başlar. Daha sonra, Nevada, California, Caliko Moutain ve Kramer yöresindeki yatakların bulunarak işletilmeye alınmasıyla ABD dünya bor gereksinimini karşılayan birinci ülke haline gelir. Yurdumuzda ise ilk işletmenin 1861 yılında çıkartılan Maadin Nizannamesi uyarınca 1865 yılında bir Fransız şirketine 20 senelik işletme imtiyazı verilmesiyle başladığı bilinmektedir.

Türkiye'deki bor madenlerinin Doğu Roma İmparatorluğu devrinden beri bilinmekte ve kullanılmakta olduğu tahmin edilmektedir. İlk bor minerali yataklarına Balıkesir İli-Susurluk ilçesinin Sultañçayırı bölgesinde rastlanmıştır. Cevher, bir kalsiyum

tuzu olup Pandemit olarak uzun süre yabancı şirketler tarafından işletilmiştir. 1861 yılında ilk "Maadin Nizamnamesi" çıkarılarak bu nizamname hükümlerine uygun bir şekilde 1865 yılında Fransız "Desmazures" şirketine Boraks Madeni İşletme imtiyazı verilmiştir. 1887'de Boraks Consolidated Ltd. İngiliz şirketi bu bölgeye yerleşmiş ve 1958'e kadar da işletme imtiyazı alarak faaliyetine devam etmiştir. 1927'ye kadar 624 yabancı şirkete imtiyaz verilmiş,

1944 yılında ise bu şirketlerin büyük kısmı millileştirilmiş ve yabancı sermayeye yeni imtiyazlar verilmemiştir. MTA ve Etibank gibi yerli kuruluşlar 1935 yılında 2804 ve 2805 Sayılı Kanunlarla arama ruhsatlarını almışlar, II. Dünya Savaşı'ndan sonra arama faaliyetlerini yaygınlaştırmışlardır. 1950 yılında Bigadiç'te, 1952'de Mustafa Kemal Paşa bölgesinde kolemanit yatakları bulunmuş, 1956 yılında da MTA Enstitüsü Emet-Kütahya bölgesinde linyit etütleri yapılması sırasında Hisarcık ve Hamamköy civarında kolemanit yataklarına rastlanmıştır. Bundan iki sene sonra 1958'de bu yatakların işletme imtiyazı Etibank'a verilmiştir. Balıkesir Bölgesinde Boraks yataklarına sahip olan İngiliz Boraks Consolidated Ltd. Şirketi, Boraks cevherlerinin arttığını görünce Kırka-Sodyum tuzu yataklarını, 1965'den itibaren özel madencilerin elinden devralmaya başlamış ve bu yatakları

Türk Boraks adı altında işletmiştir. Saha devir işlemlerinde kanuni noksanlıkların olması nedeniyle Türk Boraks'ın imtiyazı düşmüş ve 1968 yılından itibaren bu sahaların işletme imtiyazları Etibank'a verilmiştir. 1969 yılında proje çalışmalarına başlanmış, 1970'de de tesislerin kurulmasına geçilmiştir. Başlangıçta yabancı şirketler tarafından işletilen bor madenlerimiz, 1968 yılında yabancı şirketlerin imtiyazlarının devlete devredilmesi ile Etibank ve bir kısım küçük ölçekli yerli şirket tarafından işletilmeye başlanmıştır. 1978 yılında bor madenlerinin devletçe işletilmesi kararından itibaren de madencilik, yatırım, üretim ve pazarlama konusundaki tüm aktiviteler Etibank (bugünkü Eti Maden İşletmeleri Genel Müdürlüğü) tarafından yerine getirilmektedir. Devletleştirme kararından bugüne kadar geçen yaklaşık 30 yıl gibi bir süre içinde madencilik ve sonrasında rafine bor ürünleri üretiminde önemli ilerlemeler kaydedildiği açıktır. Bor rezervlerimizin 1978 yılında 600 milyon ton olduğu bilinirken, yapılan arama çalışmaları ile bugün 3 milyar ton rezerve sahip olduğumuz tespit edilmiştir. Rezerv çalışmaları halen Eti Maden/MTA işbirliği ile sürmektedir. Üretim kapasitemiz her geçen gün artmış ve dünya bor pazarında etkinliğimizin giderek artmasıyla 1970'li yıllarda % 16 olan pazar payımız bugün % 47'lere ulaşarak ABD'nin de önüne geçmiştir.

Bor, periyodik tabloda B simgesi ile gösterilen, atom numarası 5, atom ağırlığı 10,81 olan metalle ametal arası yarı iletken özelliğe sahip bir elementtir.

Dünya fiili bor üretimi 2012 yılında yaklaşık 4 milyon ton (1.9 milyon ton B₂O₃) civarında gerçekleşmiştir. Fiili bor üretiminin B₂O₃ bazda bölgesel dağılımı; Türkiye %47,2 pay ile birinci sırada yer alırken, bunu ABD %27,6, Güney Amerika %15,8 ve Asya %9,4 payla takip etmiştir. İnşaat, otomotiv, ev gereçleri, mobilya, ilaç, elektrik-elektronik gibi pek çok önemli sanayi dalına girdi.

Cam sanayi bor tüketimi için en önemli endüstri dalıdır. Bor, borosilikat camlar, cam yünü ve tekstil tipi cam elyafı üretiminde çok önemli bir bileşendir.

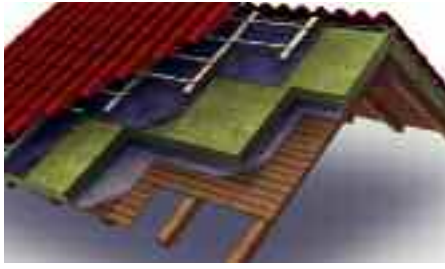
Tarım. Bor ürünleri, tarım ve ormancılıkta yaygın olarak kullanılmakta olup gübre olarak ve istenmeyen otlar ve böceklerle mücadelede kullanılmaktadır.

Eti Matik. Deterjan, yüzey aktif özelliği nedeniyle temizleme ve arıtma özelliği bulunan, toz, sıvı veya tablet durumunda olabilen kimyasal maddedir.

Seramik. Bor ürünleri seramik endüstrisinde, çoğunlukla seramik sırası ve emaye yapımında kullanılmaktadır. Emaye ve sır, camsı yapıda olup kaplama amaçlı kullanılmaktadır.

Demir Çelikte. Bu projede demir-çelik sektöründe tozlaşan cürufa bor ürünü ilave edilerek kompakt yapıda cüruf elde etmek amacıyla deneysel çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Pota metalürjisinde oluşan ve soğuduktan sonra tozlaşan cüruf, fazla ıslanma ve sıkışma özelliği olmadığından taşımada, stoklamada ve çevre açısından problem oluşturmaktadır. Bu durum işletmelere ek maliyet getirmektedir. Pota fırınına bor ürünü ilavesi ile cürufu kompakt bir yapıya kavuşturmak ve bu sorunları en az seviyeye indirerek demir çelik sektöründe bor kullanımını yaygınlaştırmak amaçlanmıştır.

Ahşap Koruma. Bor madeninin çeşitli türevleri; boraks, borik asit ve disodyum oktaborat tetrahidrat ahşap malzemenin korunması (emprenye) amacıyla kullanılmaktadır. Ülkemizde de kullanılan ve



CCB (bakır, krom, bor) tuzları olarak bilinen emprenye maddesinin bileşiminde borik asit bulunmaktadır. Borlu emprenye maddelerinin sulu çözeltileri ağaç malzemeye daldırma, batırma, fırça ile sürme, püskürtme ve vakum-basınçlı sistemlerle uygulanmaktadır.

Tekstilde ise boraks ve borik asit formunda kullanılmaktadır. Yanma sırasında malzemenin oksijenle temasını keser, alevi bastırır. Malzemenin alev almaya karşı direncini artırır. Duman azaltır, zararlı gazların açığa çıkmasını engeller.

Atom reaktörlerinin kontrol sistemleri ile soğutma havuzlarında ve reaktörün alarm ile kapatılmasında (B₁₀) bor kullanılır. Ayrıca, nükleer atıkların depolanması için kolemanit kullanılmaktadır.

Metalurji. Boratlar yüksek sıcaklıklarda düzgün, yapışkan, koruyucu ve temiz, çapaksız bir sıvı oluşturma özelliği nedeniyle demir dışı metal sanayiinde koruyucu bir cüruf oluşturu ve eritmeyi hızlandırıcı madde olarak kullanılmaktadır.

Otomobil Hava Yastıkları, Antifriz Bor hava yastıklarının hemen şişmesini sağlamak amacıyla kullanılmaktadır. Çarpma anında, elementel bor ile potasyum nitrat toz karışımı elektronik sensör ile harekete geçirilir. Sistemin harekete geçirilmesi ve hava yastıklarının harekete geçirilmesi için geçen toplam zaman 40 milisaniyedir. Ayrıca otomobillerde antifriz olarak ve hidrolik sistemlerde de kullanılmaktadır.

Sağlık. Boron Neutron Capture



Therapy. kanser tedavisinde kullanılmaktadır. Özellikle; beyin kanserlerinin tedavisinde hasta hücrelerin seçilerek imha edilmesine yaraması ve sağlıklı hücrelere zararının minimum düzeyde olması nedeniyle tercih nedeni olabilmektedir. Metabolizmadaki bor, kalsiyum, magnezyum ve fosfor dengesini ayarlar. Sağlıklı kemiklerin oluşumuna, kasların ve beyin fonksiyonlarının gelişimine yardım eder.

Füze / Uçuş Yakıtları

Bor kimyasalları özellikle füze yakıtı olarak kullanılmaktadır. Sodyum tetraborat, özel uygulamalarda yakıt katkı maddesi olarak kullanılmaktadır.

Atık Temizleme Sodyum borohidrat, atık sularındaki civa, kurşun, gümüş gibi ağır metallerin sulardan temizlenmesi amacıyla kullanılmaktadır.

Enerji Üretimi ve Isı Depolama

Bor, demir ve nadir toprak elementleri kombinasyonu (METGLAS) % 70 enerji tasarrufu sağlamaktadır. Bu güçlü manyetik ürün; bilgisayar disk sürücüler, otomobillerde doğru akım-motorları ve ev eşyaları ile portatif güç aletlerinde kullanılmaktadır. Son yıllarda, borların piller/akülerde kullanılması ile maliyetler düşürülmüş ve çevre dostu piller/aküler üretilmeye başlanmıştır. Fiber Optik, Kozmetik, Kauçuk ve Plastik Sanayii, Fotoğrafçılık Patlayıcı Maddeler (havai fişek vb.) Antifrizler, hidrolik yağlar Petrol Boyaları, yanmayan ve erimeyen boyalar, tekstil boyaları, Zımpara ve aşındırıcılar Kompozit malzemeler, Manyetik cihazlar, İleri Teknoloji Araştırmaları (moleküler biyoloji vb.) Mumyalamada kullanılmaktadır.

Eti Maden İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün paketleme ve taşıma işini yapan HAY-KOOP ve Akyüz'ün çalışmalarını görmek için Emet ve Kırka'yı gezdik.

Eti Maden İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün açmış olduğu ihaleyi kazana Hay-Koop ve Akyüz 25 Mayıs 2015 tarihinde çalışmaya başladı. Eti Maden İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün ocaklarından çıkarılan ürün fabrikada işlenmekte. Kırka'dan Değirmenözü'ne taşınan ürün depolarda mekanik ve robotikler sayesinde paketleme yapıp conteynirlara doldurularak sevk edilmekte. Ayrıca Değirmenözü ile Bandırma arasındaki demiryolu hattı

üzerinden Eti Maden İşletmeleri'ne ait olan UG vagonlarla taşıma ve boşaltma işlemleri, Evyap, Ambarlı ve İzmir limanlarına yapılan tüm sevkiyat işleri Hay-Koop ve Akyüz tarafından yapılmakta. Hay-Koop ve Akyüz'ün işletmede işlerin organizasyonu için görevlendirdiği personel iş akışı sürecinde herşeyin düzen ve disiplin içinde çalışmasını sağlıyorlar. Personelin konaklaması için prefabrik ev yapan Hay-Koop ve Akyüz

fabrikada çalışacak olan işçilerin yakın köyden olmasına özen göstererek ve aynı zamanda tır şoförü ve fabrikadaki işler için 200'e yakın işçi işe alınarak bölge insanına katkı sunmuştur. Çalışmalar 7/24 devam ettiğinden işçiler 3 vardiye halinde çalışmaktalar. Hay-Koop ve Akyüz, Eti Maden İşletmesi'nin taşıma ve paketleme işi için 2 adet Kalmar marka konteyner elleçme ve ağır tonajlı 9 forklift (Forkliftlerden biri elektrikli) satın aldı.



Değirmenözü işletmesinde çalışan Hay -Koop ve Akyüz'ün araç ve personeli.



Kütahya ve Eskişehir'e gitmek için Hay -Koop Dilovası Tır Garajı'ndan Değirmenözü Tesisleri'nin hemen yanı başında bulunan İhsaniye Köyü'nden olan şoför Hayri Yıldız ve Hay-Koop Kütahya Sevkiyat Sorumlusu Ahmet Akalın ile beraber Mercedes 1840 Axor model tır (Hay-Koop Eti Maden taşıması için 19 adet satın aldı) yola çıktık. İlk molamızı Mola denilen yerde verdik. 5 saat süren yolculuğumuzda aracın, yolların ve doğanın keyfini sürdük.



Değirmenözü işletmesi. Şadi Yıldız, Recep Akalın ve Suat Aydoğdu. Arkada görülen penta denilen araç sayısı 7. 26 penta şoförü 3 vardiye halinde çalışmaktalar.



Araçlar ve çalışma alanları her gün düzenli olarak temizlenmekte. İş kanunları titizlikle uygulanmakta. Ambulans ve revirin bulunduğu tesiste işler aksamadan yürütülmekte.



Değirmenözü işletmesinde Hay-Koop araçları ve Hay-Koop'un öncülüğünde Kütahyalı taşımacılarda iş imkanı sağlandı. Araçlar tesise girişinde kantara alınmakta.



İşletmede 7/24 kalan personel için yapılan prefabrik ev.



Değirmenözü işletmesinde araç giriş ve çıkışlarını kontrol eden Hay-Koop sevkiyat sorumlusu Ahmet Akalın ve çalışanlar.



Hay-Koop araçları sevkiyatı düzenli ve titiz bir şekilde taşımakta.



Sabah vardiyasında çalışanlar. Civar köylerde yaşayan işçilerin anlatımıyla "Eti Maden'de çalışıyorsan evlenmek kolay".



Eti Maden İşletme Tesisleri'nde yapılan paketleme ve taşıma işleminin sorunsuz yürümesi için gerekli özeni gösteren Hay-Koop yöneticileri büyük bir başarıya imza attılar. Tesisin temizlik, çevre düzenlemesi ve sorunsuz çalışma koşulları yıllardır tesiste çalışanların anlatımıyla "Bu çalışma kamera şakası mı?" deniyor. Kırka Mevkii'nin çıkarılan hammadde işlendikten sonra Penta araçlarıyla Değirmenözü tesislerine



Hay-Koop A.Ş. Yönetim Kurulu Üyesi Suat Aydoğdu tesiste çalışmalarını kontrol ederken.



taşıyor. Burada depolanarak paketlenmiş veya dökme halinde ya karayolu ya da trenle limanlara taşınmakta. 7/24 süren çalışma vardiyası sistemiyle yürütülmekte. 3 vardiyalı çalışmada ortalama 1 vardiyada 52 işçi çalışmakta. İşçiler servislerle işe gidip gelmekte. İşçiler dönüşümlü olarak haftada 1 gün izin yapmaktalar. Hay-Koop makineci dahil toplam 200 çalışanı ile Kütahya ve Eskişehir'de ilkler imza atmaya devam ediyor.



- 1- Tesise giren boş ve dolu araçlar sevkiyat bölümünde tartılmakta.
- 2- Paketleme bölümünde ve çevrede temizlik 7/24 sürmekte.
- 3- Akyüz Nakliyat'ın Değirmenözü'ndeki sorumlusu Oğuz Ateş.
- 4- Paketlenmiş ürünler depoya...
- 5- Tesis yanındaki İhsaniye Köyü.
- 6- Ambulans ve revir.
- 7- Konteynırlar sorumlular tarafından kontrol edilmekte.

"Uzun yıllar aynı evde, kurumda ve şehirde yaşayan insanların artık bulundukları o daracık çemberden çıkmaları gerekiyor. Aynı yerde yaşamak, aynı yollardan geçmek aynı yöne bakmak ve aynı insanlarla konuşmak bir zaman sonra insanı hiç farkında olmadığı olamadığı sınırlara hapsediyor. Ufkunu ve basiretini daraltıyor."

Böyle yazılmış. Doğru söylenmiş. Gezmenin, gezinin önemine dikkat çekilmiş.

Nakliye işi yapan kişilerle iç içe yaşıyorum. Çok yer gezmişler. Her birinin hikayesi çok. Çok insanla tanışmışlar. Bu tanışmalardan kendi payına 'zenginlik' çıkaranlarda var, mal mülkle 'zenginleşen' de. Her iki olguyu olumlu ya da olumsuz olarak yaşayanlarda var.

2 günlüğüne Eti Maden tesislerine gittim. Tırla yolculuk yaptım. Gece tırın kabininde yattım. Tesiste birçok insanla tanıştım. İyi ki tanışmışım. İşlerini sorumluluk biinciyle yapanlara hayran olmuşumdur. Burada çalışan ve yaşayan insanların özverili çalışmalarını görmeden anlamadan neyin ne olduğunu anlamak zorlaşır. Hava soğuk. Sosyal donatı olarak sayabileceğiniz bir şey yok gibi. Etraf dağ taş. Elinizdeki telefonla dış dünya ile bağlantı kuruyorsunuz. Kütahya 30 km, Afyon 40 km, Eskişehir 70 km uzakta. Çevrede köyler var. Ama dışa kapalı. Çay içmek için gidebilirsiniz. O kadar. Dünyanın en kıymetli madenlerinden biri burada. Ve bunu burada çıkaran her kademede çalışan insanın özverisini buraları görmeden anlamak zor. Madende çalışanlara ve ailelerine teşekkürlerimi sunmak isterim. Hay-Koop yönetimine de teşekkür ederim. Zoru başarıyla geçmeye çalıştıkları için. T.D.



Erhan Atasever
Anadolu Hedef
OSGB İş Güvenliği
Sağlık Hizmetleri

Yük taşıma kuralları

Günümüzde karayolunda meydana gelen trafik kazaları birçok can almakta ve can almaya da devam etmektedir. Bu durumun insan sağlığı açısından olumsuz tarafları bulunmakla beraber, ülke ekonomisine de zararları söz konusudur. Bu durumda uzmanlık ve mühendislik gerektiren, coğrafi konumdan dolayı ulaşılması en güç bölgelere güvenli taşıma modelleri önem kazanmaktadır.

Araçlara, taşıma sınırı üstünde yolcu ve yük alınması, taşıma sınırı aşılsın veya aşılmasın, dingil ağırlıklarını aşacak şekilde yük yüklenmesi yasaktır.

Ağırlık ve boyutları bakımından özelliği olan özel yüklerin karayolu ile taşınması için Karayolları Genel Müdürlüğü'nden özel izin almak zorunludur.

Araçların ağırlık kontrolleri Karayolları Genel Müdürlüğü'nce yapılır. Radyoaktif maddelerin yüklenmesi, boşaltılması ve taşınabilmesi için Atom Enerjisi Komisyonu'ndan izin alınması zorunludur. Karayollarında ticari amaçla yolcu ve yük taşıyabilmek için, sürücülerin ticari taşıt kullanma belgesi olmaları gerekmektedir.

Yükler araçlar ile taşınırken dikkat edilmesi gereken kurallar;

■ Yükün, karayoluna deşecek, düşecek, dökülecek, saçılacak, sızacak, akacak, kayacak, gürültü çıkaracak şekilde yüklenmemesi,

■ Dengeyi bozacak, yolda bir şeye takılacak ve sivri çıkıntılar oluşturacak şekilde yüklenmemesi,

■ Görüşe engel olacak, aracın sürme güvenliğini bozacak ve tescil plakalarını, ayırım işaretlerini, fren ve dönüş ışıklarıyla yansıtıcıları örtecek şekilde yüklenmemesi,

■ Aracın boyunu önden 1 m.den, arkadan 2 m.den fazla aşacak şekilde yüklenmemesi,

■ Kasanın sağ ve sol yanlarından taşacak şekilde yüklenmemesi,

■ Çamurluk, basamak, kasa kenarı, sürücü mahallinin veya araç üstü, bagaj merdiveni gibi dış kısımlarda ve yük üzerinde yolcu taşınmaması gereklidir.

Yükler taşınırken dikkat edilmesi gereken kurallar;

■ 25 kg dan daha fazla ağır olan yükler

kaldırma araçları ile (transpalet, forklift, vinç vb..) ile taşınmalıdır.

■ Yük taşınırken Kişisel Koruyucu Donanımlar (çelik uçlu ayakkabı, eldiven vb..) işçilere eksiksiz olarak verilmeli ve kullanıp kullanmadıkları gözlenmeli, gerekli uyarılar yapılmalıdır.

■ Yük taşınırken kullanılan çelik uçlu ayakkabının metal koruyucuları 1 m yükseklikten düşecek 20 kg'lık ağırlığa dayanacak şekilde ve kullanılacak eldivenin yük taşımacılığına uygun tasarlanmış olması gerekir.

■ Bir yük kaldırılırken sırttan değil bacaklardan güç alınmalı, bacaklar bükülmeli ve bel normal eğiminde tutularak sırtın zedelenmesi engellenmelidir.

Yükleri taşıma esnasında yükleri iterken öne, çekerken ise arkaya doğru eğililmesi gerekir. Yanlış taşıma yöntemlerinden dolayı işçilerde ilerleyen yıllarda kas-iskelet hastalıkları oluşmaktadır.

Tehlikeli sınıfa giren işyerleri 1 Ocak 2014 tarihinden itibaren kanunen İş Sağlığı ve Güvenliği hizmeti almak durumundalar. Yük taşımacılığı tehlikeli sınıfa girdiğinden dolayı İş Sağlığı ve Güvenliği hizmeti almalıdırlar. 1 Ocak 2016 tarih itibari ile denetimler artacak ve kanunen hizmet almayan yerlere para cezaları uygulanacaktır.

Mevzuat hakkında
danışma hizmetleri ücretlidir.
Tel: 0216 573 64 61

Karayolu taşımacılığının sorunları

Türkiye önemli bir ülke.

Türkiye'nin, bölgesel ve küresel entegrasyonda merkezi bir rol oynayan, batıyı doğuya; kuzeyi güneye bağlayan önemli enerji, ticaret ve ulaştırma ağlarına sahip, stratejik önemi büyük bir ülkedir. Ancak sınır komşularımızın içinde bulunduğu durum ve komşu ülkelerle yaşadığımız sorunlar, 2015 yılında ülkemizde yaşanan seçim atmosferi piyasada bir belirsizlik, yatırımlarda ve işlerde duraklama meydana getirmiştir. Ayrıca zaten var olan aşağıda sıralanmış sorunlar hala çözüm beklemektedir.

- Arz-talep dengesizliği.
- Araç sayısında ki fazlalık nedeniyle oluşan haksız rekabet.
- Rekabet sonrası verilen düşük fiyatlar sebebiyle yapılan yüksek tonajlı taşımalar
- Yüksek yakıt fiyatları.
- Denetimsizlik nedeniyle çevre kirliliği.
- Güçlü proje eksikliği.

Tüm yaşanan bu sorunlara rağmen; Kooperatifimiz geleceğe yatırım yaparak, araç ve makine parkını yenileme yoluna gitmiş, modeli düşük araçların yerine yüksek modelli araçlar satın almıştır.

Mayıs 2015 ten bu güne kadar;

- Eti Maden AŞ nin Kırka İşletmeleri nin ihalesi alınmış.
- Bu ihale ile ilgili, 2 adet Kalmar marka konteynır yukleme makinası.
- 10 adet forklift
- 19 adet Mercedes marka çekici.
- 16 adet dorse yatırımı yapılmış.

Ve toplam tutarı yaklaşık 6.000.000. TL lik yatırım bütçesi oluşturulmuştur. Kooperatifimizin yakın zaman da karayolu

taşıması sektöründeki yerini hızla yukarılara çıkarmak için yapılan bu çalışmalar umuyorum ki kısa zamanda meyvesini verecektir.

Kooperatifimizin K Belgesi iptalleri ile yaşadığı sorunlar içinde bir çalışması mevcut olup, üyelerimizin yaşadığı sorunlar birleştirilip konu hakkında emsal oluşturacak bir dava açılması çalışmaları yürütülmektedir. Bu sebeple üyelerimizin K Belgesi alımı, miras yolu ile devri ya da iptallerle ilgili sorunlarını en kısa zamanda kooperatifimize bildirmesi gerekmektedir. Üyelerimizin 2016 yılı yaklaşırken; işletme defterinde kalma ya da 1. sınıf (bilanço usulü) deftere tabi olma kargaşası yaşadığı görülmüştür.

2016 yılı için 1. sınıfa tabi olma şartları; 2014 yılı için 80.000.00 TL 2015 yılı için 88.000 TL olup, 2. sınıfa dahil tüccarların, bir hesap döneminin iş hacmi VUK 177'nci maddede yazılı hadlerden % 20'yi aşan bir nispette fazla olursa veya arka arkaya iki dönemin iş hacmi VUK 177'nci maddede yazılı hadlere nazaran % 20'ye kadar bir fazlalık gösterirse şartların tahakkukunu takip eden hesap döneminden başlayarak 1. sınıfa geçerler. Yani; 2014 yılında 96.000 TL, 2015 yılında 105.600 TL ve daha yukarısı hasılat elde eden üyelerimiz 2016 yılında bilanço usulüne göre defter tutmak zorunda olup 1. sınıfa geçecektir. Bu tutarların altında kalan üyelerimiz işletme defteri tutmaya devam edeceklerdir.

"GÜÇLÜKLER, BAŞARININ DEĞERİNİ ARTIRAN SÜSLERDİR."



Ercan Kavalcı
Serbest Muhasebeci
Mali Müşavir



"Yeni yılınızı kutlar mutlu, huzurlu ve bol kazançlı yıllar geçirmenizi dileriz..."



Proje taşımacılığı aslında bir çok insanın pek bilmediği bir taşımacılık yöntemidir.

Proje taşımacılığı hizmetleri ile; gabari (Gabari: Araçların yüklü veya yüksüz olarak karayolunda güvenli seyirlerini temin amacı ile uzunluk, genişlik ve yüksekliklerini belirleyen ölçülerdir.) dışı kabul edilen ağır ve hacimli yükleri profesyonel ekibiyle planlayıp yöneterek güvenle istenilen noktaya ulaştırmaktadır. Proje taşımacılığı alanında uzman ekibi, yenilikçi ve alıcıye hususi çözümler üreterek iş planlarını ortaya koymakta ve kaynak yönetim stratejilerini geliştirerek uygulamaktadır. Enerji, endüstri, inşaat, gaz ve madencilik sektörlerinde uzmanlık gerektiren taşıma sistemi.

Proje Taşımacılığı





Kardemir Karabük'e Hava ayırıştırma kazanlarını Hay-Koop A.Ş. taşıdı

Proje taşımacılığı süreç gerektiren bir iştir. Ağır yükleri büyük araçlarla taşımak kolay bir iş değildir. Bu tip taşımacılıkta gerekli proje desteği alınır. Proje taşımacılığında kullanımına göre birkaç farklı tipte araç kullanılmaktadır. Standart, lowbed ve hidrolik araçlar kullanılmaktadır.

Proje taşımacılığı için kaliteli uzman mühendis kadrosu ve tecrübe çok önemlidir. Olası riskler minimuma indirilir. Gerekli görülmesi durumunda alternatif taşıma planları düşünülebilir. Yerinde tespit, risk analizi gibi olası durumlar devreye alınır. Proje taşımacılığı ekip işidir. Her bir personel teknolojiye ayak uydurarak gerekli durumları belirleyerek en iyi hizmet sunar. Proje taşımada dikkat edilmesi gereken bir çok konu vardır. Nakliye sektöründe çok özel bir alandır.

Yurt çapında ağır taşıma projelerini yürüten Hay-Koop, Kardemir Karabük Fabrikası için özel olarak Çin'de üretilen hava ayırıştırma kazanlarını karayolu taşımasını Hay Koop A.Ş. olarak gerçekleştirdi. Her biri sıra dışı boyutlardaki 4,80 cm, 5,25 cm çaplarında olup 20 ile 29 metre boylarında değişik kazanlar taşındı. Ayrıca 70 tır malzeme de Kardemir Karabük'e götürüldü.

Çin'den Haydarpaşa Limanı'na getirilen kazanlar ve diğer malzemelerin karayolu ile Kardemir Karabük Fabrikası'na nakledilecek olması nedeniyle güzergah üzerinde etüt çalışmaları yapan Hay-Koop A.Ş., her gabari dışı taşımada olduğu gibi güzergah üzerindeki gerekli önlemleri aldı. Bu etüt çalışmalarında alternatif güzergahların detaylı incelemesini yapan ekip, dev kazanların geçebileceği tali yollar, köprü yükseklikleri, virajlar, dönüş açıkları ve diğer unsurları belirledi. Yapılan etütler sonrası elde edilen bilgilere dayanarak 'projelendirme' aşamasından sonra, emniyetli taşıma kriterleri uyarınca; trafiği en az aksatacak güzergah seçimi yapıldı ve taşıma operasyonu gerçekleştirildi.





BULLYING

Bizdeki karşılığı

AKRAN ZORBALIĞI

Çocukların birbirine uyguladığı tekrarlanan, sistematik fiziksel, psikolojik, ekonomik ve cinsel şiddettir.

Akran zorbalığı (bullying) görülen ama adı konulamayan, bir sorun olduğunun şuuruna varılamayan bir olgudur. Bu bilinmezlik sebebi ile akran zorbalığı günümüzün en zorlu meselelerinden birisidir. Akran zorbalığı sadece eğitimin kalitesini düşürüp, okullarda huzuru bozan bir özelliğe sahip değildir. Aynı zamanda çocukların ve gençlerin ruhsal ve bedensel sağlığını bozup, gelişimlerine engel olan, toplumun geleceğini tehdit eden ciddi bir tehliktir.



BİLKA Türkiye'nin 7 bölgesinin tamamında ve 34 şehirde ülkemizin ilk kapsamlı "Akran Zorbalığı" araştırmasını gerçekleştirdikten sonra hazırlanan raporda acı gerçek gün yüzüne çıktı. Bu raporun hazırlanmasında Proje Danışmanı Prof. Dr. Nevzat Alkan, Proje Koordinatörü Psikolog Burcu Toluç, Dilşat Özer Kestavur, Av. Vildan Eryılmaz, Selma Çakır çalıştı. Bilge Kadın Araştırma Merkezi toplumsal duyarlık çerçevesinde yapmış olduğu çalışmalarından biri olan Akran Zorbalığı meselesine dikkat çeken çalışmayı sizlere ulaştırmak istedik. Bu nedenle BİLKA merkezinde Av. Murat Kutlu Sezen, Av. Alev Sezen ve Selma Çakır'la görüştük. Çalışmadan bazı bölümleri sizlerle paylaşıyoruz. Anket sonuçları ve değerlendirmeleri bilka@bilka.org.tr ve haykooplojistiklife.com sitesinde bulabilirsiniz.



Av. Murat Kutlu Sezen, Av. Alev Sezen ve BİLKA Sekreteri Selma Çakır

Aile içerisinde sevgi, ilgi ve şefkatten mahrum kalan çocuklar ve gençler manevi değerlerin de uzağında iseler bu "ihmal" akran zorbalığı (bullying) olarak kendisini göstermekte, kişi ve toplum olarak ağır bedeller ödenmektedir. Bu araştırmamızda okul-aile işbirliği yapıldığında, zorbaların empati yapması sağlandığında, kendi durumlarına ve özelliklerine uygun görev ve sorumluluk verildiğinde son derece olumlu sonuçlar alındığı görülmüştür. İhmal olmadığında hınç yerini liderliğe bırakmaktadır.

Batı dünyasında akran zorbalığının varlığı belirlenip adı konulmasına rağmen tanıma ve mücadele yöntemleri henüz araştırma safhasındadır. Bu mesele dünyada çözülebilmemiş değildir. Tanıma ve çözüm arayışları devam etmektedir. ABD'de Anti Bullying Enstitüsü'nün ilk akran zorbalığı konferansı 22-23 Ekim 2014'de, 230 katılımcıyla düzenlenmiştir. İkinci konferansın 2016 sonbaharında yapılması planlanmaktadır. BİLKA Türkiye'nin 7 bölgesinin tamamında ve 34 şehirde ilk kapsamlı "akran zorbalığı" araştırmasını gerçekleştirmiştir. 360 sınıf veya branş öğretmeni, psikolojik rehberlik ve danışma birimi öğretmenleri ile anket yapılmıştır. Bu araştırmada akran zorbalığının çözümü imkânsız bir mesele olmadığı görülmüştür. Aileler, toplum ve devlet görevlerini yerine getirdiğinde bir mesele kalmayacaktır. Aileler çocuklarına "ihmal" duygusuna ver vermeyen bir ilgi ve şefkat göstermelidir. Ailelerin sosyoekonomik ve sosyokültürel seviyelerinin genelde düşük olması önemli olmakla birlikte esaslı bir unsur değildir. Konunun çözümünde çevrenin de önemli olduğu görülmüştür. Çevre çocuğun içinde bulunduğu mahallenin yanı sıra kitle iletişim araçlarını da kapsamaktadır. Medyanın sorumlu yayıncılık yapması büyük bir öneme sahiptir. Okullarda disiplinin olması, disiplin müeyyidelerinin ciddiyet ve kararlılıkla uygulanması büyük önem taşımaktadır. Esas mahiyeti itibarıyla bir insan hakları ihlali olan akran zorbalığında devlet tarafından gereken

hukuki düzenlemeler yapılmalıdır. BİLKA Başkanı Av. Alev Sezen, "Her zamanki görev ve sorumluluk anlayışı içerisinde yarınımızın teminatı olan çocuklarımıza daha iyi bir dünya bırakabilmek için toplumsal

yaraya bugünden parmak basmak ve zorbalığın olmadığı bir dünya için, toplumsal tehlikeye dikkat çekerek görünür hale gelmesine ve gereken tedbirlerin alınarak bertaraf edilmesine vesile olmasını diliyoruz" dedi.





Akran Zorbalığı (Bullying), çocukların birbirine uyguladığı tekrarlanan, sistematik fiziksel, psikolojik, ekonomik ve cinsel şiddettir.

Zorba ve kurban olarak iki taraf vardır. Zorbalar, zorbalık davranışını başlatarak bu davranışların devam etmesini sağlayan kişilerdir.

Buna karşılık kurbanlar genelde kendilerini savunamayan, sakin ve fazla arkadaşı olmayan çocuklardır. Kurbanlar zorbalığa maruz kaldıktan sonra özgüveni azalmış, kendine değer verilmediğini düşünen, tedirgin, kaygılı, endişeli, huzursuz ve pasif bireylere dönüşmektedirler.

Zorbalığı diğer saldırganlık türlerinden ayırt eden özellikler; gücün kasıtlı ve kötü kullanımı, zorbalığın tekrarlanması ve zorbalığa katılan taraflar arası fiziksel ya da psikolojik güç dengesizliğinin bulunması olduğu belirtilmektedir. Zorba çocukların ev-aile ortamında "ihmal" edilmiş olması akran zorbalığının ana sebeplerinden birisidir. Bu çocuklar aynı zamanda yeterli ahlaki eğitimden de yoksundurlar. Böyle bir ortamda yetişen çocuk ev-aile içerisinde yeterli ilgi ve şefkati göremiyorsa kendisini saldırgan duygularla ifade etmeye çalışmaktadır. Akran zorbalığı yeterli manevi eğitimi alamamış çocukların aile içerisinde uğradıkları ihmale karşı gösterdikleri bir tepkidir. Aynı şartlar aynı sonucu doğurduğundan her ne kadar akran zorbalığı denilince akla zorba olarak öncelikle erkekler gelse de küçümsemeyecek ölçüde kızlar da zorbalık yapmaktadırlar. Akran zorbalığı kendisini 4 ana başlıkta göstermektedir;

- Fiziksel şiddet
 - Psikolojik şiddet
 - Ekonomik şiddet
 - Cinsel şiddet
- Psikolojik şiddet de 2 şekilde uygulanmaktadır;
- Doğrudan
 - Dolaylı

Fiziksel Şiddet; itme, dürtme, tekmeleme, tükürme, vurma, ısırma, kulak çekme, tekme atma ya da çelme takma, oturacağı yere sivri bir cisim koyma, cisim fırlatma, kesici ya da delici aletlerle saldırma, ateşli silahlarla korkutma... gibi.

Doğrudan Psikolojik Şiddet; alay etme (boy, kilo, diş yapısı, ten rengi gibi bedensel özellikleriyle; elbise ve gözlük gibi dış görünüş özellikleriyle; peltekliliğiyle, kekemeliğiyle, aksanıyla ya da şivesiyle), küçük düşürücü lakaplar takma, kaba ve çirkin sözlerle (manyak, geri zekâlı, ezik gibi) saldırma, tehdit etme gibi.

Dolaylı Psikolojik Şiddet; dışlama (oyunlara almama, grup dışında bırakarak yalnızlığa itme, görmezden gelme, konuşmama, diğer öğrencilerin de kurbanla konuşmasını engelleme), diğer öğrencileri kurbanla karşı kıskırtma, hakkında dedikodu ve söylenti çıkarma, iftira atma, haksız şikâyetlerde bulunma, çeşitli yerlere çirkin yazılar yazma gibi.

Ekonomik Şiddet; eşya ya da yiyecekleri zorla alma, para ya da eşyaları çalma, haraç alma, el koyma, zorla bir şeyler ısmarlatma, defter ya da kitaplarını karalama, eşyalarını izinsiz kullanma, eşyalarına-okul araç gereçlerine zarar verme gibi

Cinsel Şiddet; cinsel amaçlı dokunma, sarkıntılık yapma, elbiselerini (etek, eşofman) kendi isteği dışında kaldırma ya da çıkarma, cinsel çağrışimli kelimeler kullanarak imalarda bulunma- laf atma, hakkında cinsel içerikli söylentiler yayma, tecavüz gibi.

Belirtilen tüm bu şiddet misallerine okullarımızda rastlanmaktadır. Bunlara özellikle yatılı okullarda banyo yapma sıralarında öne geçme veya başkasına fırsat vermemeye, yatakhane uyutmama, yemekhanede yemek sıralarında geriye atma, çeşitli amaçlı okul dışındaki etkinliklere katılım sağlamak için üsteleme gibi olanlar da eklenmektedir.

Geleneksel akran zorbalığına günümüzde "sanal akran zorbalığı" da (siber bullying) eklenmiştir. Geleneksel akran zorbalığı sadece yüz yüze olduğunda uygulanabilirken şimdi internetin yaygınlık kazanmasıyla kurbanın aralıksız rahatsız edilmesinin yolu da açılmıştır. Eskiden kurban güvenli bir liman olan eve sığınabilirken günümüzde bu imkân ortadan kalkmıştır.

Akran zorbalığı aileleri, öğretmenleri ve toplumu rahatsız eden bir salgın haline gelmiştir.

Akran zorbalığına hedef olan öğrenciler (kurbanlar) sık sık şu belirtileri yaşamaktadırlar;

- Aşırı strese bağlı fiziki hastalık belirtileri
- Öğrenmeye ters etki sebebi ile öğrenme kabiliyetinde düşme. Bu durum kurbanın öğrenim hayatına;
- Artan devamsızlık,
- Notlara da yansıyan performans düşüklüğü, olarak yansımaktadır. Aile ve eğitim sisteminin yetersizliği gibi ana sebepler toplumsal, hukuki, idari... sebeplerle birleştiğinde konu çetin bir mesele olarak kendisini göstermektedir.
- İdari sebeplerin başında okul idarecilerinin;
- bilgisizlik,
- üstleriyle sorun yaşamamak,
- olayın toplumsal, idari ve hukuki sonuçlarından korunmak, için meselenin üzerine gidip olayı çözmek yerine;
- sorumluluktan kaçmaları,
- akran zorbalığını görmezden gelmeleri,
- 'bizim okulda zorbalık yoktur' demeleri gelmektedir.

Okullar da zorbalığı azaltma veya zorbalığı besleyen, büyüten olgular anlamında karşılaşılan en genel sorunlar;

- çevre
- medya
- aile
- arkadaş ortamı,
- öğretmenlerin bazen bilmeyerek de olsa yanlış müdahalesidir.

Madde kullanım (tütün, ucu, uyuşturucu) yaşının düşmesi gibi şiddet uygulama yaşı da düşmektedir.

Akran zorbalığı bir kısım öğretmen veya idareciler tarafından sadece sınıf-okul düzenini bozan bir olgu olarak görülüp değerlendirilmektedir.

AKRAN ZORBALIĞI FARKINDALIK EĞİTİMİ ÜZERİNE GÖRÜŞLER

Akran zorbalığı konusunda olayın tarafı olanlar da dâhil olmak üzere tüm toplum kesimlerinde çok ciddi bir bilgi eksikliği bulunmaktadır. Bilgi eksikliği akran zorbalığı olgusunu hem tanıma (teşhis) hem de

hakkında birçok yanlış önyargılar bulunmaktadır.

Toplumsal açıdan bakıldığında bunların başında;

- Olayın ciddiyetinin anlaşılama-ması, akran zorbalığının 'büyütülecek kadar ciddi olmadığı' algısı,
 - Saldırganlığı;
 - Masumane şaka, davranış,
 - Dozu kaçmış eylem olarak görmek,
 - Mağdur durumdaki öğrenciyi süt/ana kuzusu, muhallebi çocuğu... tabirleriyle nitelendirmek,
 - Zorbalığı büyüme ve gelişmenin doğal bir parçası olarak görmek,
 - Zorbalığa uğrayan öğrencilerin hayata daha iyi ve sağlam tutu-nacağı, kendini yetiştireceği, gördüğü eziyetin onu olgunlaştıra-cağı fikri,
 - Kim bilir ne yaptı da bunu hak etti düşüncesi, gelmektedir.
- Bireylere ve topluma çok büyük zararlar veren akran zorbalığının önlenebilmesi için;
- Kapsamlı bir eğitim çalışması yürütülmeli,

çıkma aşamasında yakalanıp, önlenmelidir.

- Okul personeli, okul aile birliği ve okul başkanları eğitilmeli etkili bir şekilde görev alıp müdahale etme eğitimi verilmelidir.
- Tüm meselelerde olduğu gibi akranlar arası şiddet ile mücadelede de en önemli unsur konu ile ilgili yeterli bilgi ve farkındalık düzeyinin bulunmasıdır. Gerek profesyonellere gerek kamuoyuna yönelik bil-gilendirmelerin artması önleyici hizmetler açısından önemlidir.
- Zorbaların ailesi de zorbalarından şikâyetçidir. Bunlar evde de sorunlu çocuklardır. Aileler ne yaparlarsa yapsınlar bunlarla başa çıkamadık-larını ifade etmektedirler. Zorba çocukların anne ve babaları da çocuklarına önemli oranda şiddet uygulamaktadır, çocuklarda ki söz konusu şiddet kültürü aileden de kaynaklanmaktadır.

Bunun için anne babalara eğitim seminerleri verilmelidir.

- Ebeveynlere çocukla şiddet içermeyen, doğru ve sağlıklı iletişim kurma yolları öğretilmelidir.
- Çocuklara kendilerinin ihmal edildiği hissine yer vermeyecek şekilde ciddi ve yeterli ilgi gösterilmelidir
- Çocukları dinleyerek, onlara söz hakkı tanıyarak kendilerinin önem-sendiği hissettirilmelidir.
- Çocukların arkadaş çevresi ve arkadaşları ile olan ilişkilerine dikkat edilmelidir.
- Çocukların okuduğu kitap ve dergi gibi materyaller ile seyrettiği film, çizgi-film, internet siteleri ve oynadıkları oyunlar incelenmeli, onları yanlış yerlere çekmemesine ve şiddet içeriğinin olmamasına dikkat edilmelidir

Öğretmenlerin eğitimi

Öğretmenler genel olarak akran zorbalığı konusunda bilgisiz ve bilgi eksikliği sebebiyle de ilgisizdirler. Okullar da zorbalığı azaltma anlamında karşılaşılan en genel mesele veya diğer bir deyişle zorbalığı besleyen, büyüten olgulardan bir tanesi de kimi zaman öğretmenlerin bilgisizlikten kaynaklanan yanlış müdahaleleridir.

- Eğitimcilerin yetiştirildiği eğitim kurumlarında bu konuda farkındalık artırılmalı, buna uygun ders müfredatı oluşturulmalıdır.
- Meslek içi eğitim yolu ile tüm öğretmenlere branş ve kademe farkı gözetilmeksizin zorbalığı önleme eğitimi verilmelidir.



mücadele noktasında kendisini göstermektedir. Ciddi bir toplumsal yara olan bu konu hakkında tüm toplum kesimlerinin eğitilip şuurlandırılması büyük bir önem ve aciliyet arz etmektedir. Eğitimin hedefi ve kapsamı doğru seçilmelidir. Öncelik öğrencilere, velilere ve öğretmenlere verilmelidir. Akran zorbalığının gerçek mahiyeti henüz tam olarak anlaşılamadığından konu

- Farkındalık artırılmalı,
- Mücadele metotları geliştirilmelidir.
- Eğitimciler ve idareciler başta olmak üzere, hem ailelerin hem tüm toplum kesimlerinin akran zorbalığı konusunda eğitime tabi tutulmaları gerekmektedir. Okul yönetimleri öğrencilerin yanı sıra velileri de akran zorbalığı hususunda eğitmeli ve bu konudaki sorun henüz ortaya



**AKRAN ZORBALIGININ HUKUKI
AÇIDAN DEĞERLENDİRİLMESİ**
Av. Vildan Eryılmaz'ın yaptığı hukuki

sağlıklı gelişimi ve toplum yapısına yönelik ciddi bir tehdit oluşturmaktadır. Bir davranışın zorbalık olarak

korunması çeşitli uluslararası insan hakları belgeleri ile de güvence altına alınmıştır. Birleşmiş Milletler Genel Kurulu tarafından 1989 yılında benimsenerek 1990 yılında yürürlüğe giren Çocuk Hakları Sözleşmesi Türkiye tarafından da imzalanmış ve 27 Ocak 1995 tarihinde Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu sözleşme ile Çocuk Haklarının Korunması amaçlanmış ve taraf devletlerin, bu hakların hayata geçirilmesi için tüm yükümlülükleri uymaları gerektiği hüküm altına alınmıştır. Sözleşmede dört temel ilke bulunmaktadır. Bunlar: Ayrım gözetmeme m. 2 Çocuğun yüksek yararının gözetilmesi gerekliliği m. 3 Yaşama ve gelişme hakkı m. 6 ve

A k R a n Z O R

değerlendirme de son yıllarda akran zorbalığı (bullying) konusunda yapılan çeşitli araştırmalar, bu olgunun çocukların sağlıklı gelişimine yönelik önemli bir tehdit unsuru olduğunu ve özellikle okullarda giderek yaygınlaştığını gösterdiğini ifade etti. Bu konunun hukuki boyutunu değerlendirdi. Av. Vildan Eryılmaz, akran zorbalığı zorbalığa maruz kalan çocuğa, fiziki, sosyal, psikolojik ve akademik zarar veren bir davranış biçimi olarak adlandırıldığını. Gerek bu davranış biçimine maruz kalan çocuk veya ergen gerekse zorba üzerindeki psikolojik ve sosyolojik etkiler, hem okul hayatını hem de sonraki hayatlarını olumsuz yönde etkilemektedir. Akran zorbalığı; Ad takma, dışlama, alay etme, eziyet etme, kızdırma gibi sözlü olabileceği gibi, itmek, tekmelemek, eşyalarını izinsiz almak veya zarar vermek gibi fiziki veya tehdit etmek ya da müstahcen hareketler yapma şeklinde de ortaya çıkabilmektedir. Akran zorbalığı, şiddetin ve saldırganlığın bir türüdür. Şiddet son yıllarda toplumda sıkça görülen hane içi şiddet, kadına yönelik şiddet, çocuklara yönelik şiddet, okullarda şiddet şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Okullarda sık rastlanan akran zorbalığı sorunu, çocukların

nitelendirilmesi için o davranışın sadece "saldırganlık" özelliği taşıması yeterli değildir. Aynı zamanda taraflar arasında "eşit olmayan güç ilişkisinin olması", "süreklilik" özelliği bulunması ve "kasıtlı" olması gibi şartları da taşıması gerekmektedir. Bu şartların bir arada bulunması halinde akran zorbalığından bahsedilebilir. Bu ilmi bir tarif olup akran zorbalığı mevzuatımızda özel olarak düzenlenmiş değildir. Şiddetin bir türü olarak tarif edilen akran zorbalığı kavramı Türk Hukuk Sisteminde özel olarak düzenlenmediği için (cezai, hukuki, idari) bu davranış biçimine ancak genel hükümler çerçevesinde yer alan müeyyideler uygulanabilmektedir. Akran zorbalığı nedeni ile okul başarısı düşen, eğitim ve öğretim gibi temel hakları kısıtlanan çocuk veya ergen ile zarara uğrayan diğer kişiler bu sebeple ancak genel hükümler dairesinde bir hak arayışına girebilecektir. Herkesin olduğu gibi bir çocuğun veya ergenin de korkmadan, rahatsız edilmeden, herhangi bir tacize uğramadan, aşağılanmadan, onuru kırılmadan, güven içerisinde okula gidip gelmesi en tabii hakkıdır. Çocukların beden ve ruh sağlığının ihmal, istismar ve her türlü şiddetten

katılım hakkı m. 12 olarak düzenlenmiştir. Sözleşmede ayrıca "çocuğun her türlü şiddetten korunma hakkı" da m.19 düzenlenmiştir. Tüm mevzuata ve uluslararası sözleşmelere bakıldığında akran zorbalığının da bu kapsamda değerlendirilmesi gerektiğini söyleyebiliriz. Zira 18 yaş altı akran zorbalığına maruz kalan tüm çocuklar koruma kapsamındadır. Gerek mevzuatımız gerek ise Uluslararası Sözleşmeler çerçevesinde çocuğun üstün yararının gözetilmesi yükümlülüğü bulunmaktadır. Sözleşmelere üye devletler de çocuk haklarına saygı göstererek bütün tedbirleri almakla yükümlüdürler. Bu hakkın bir çocuk tarafından ihlal edilmesi ve hak ihlali gerçekleştiren çocuğun herhangi bir yaptırım ile karşılaşmaması durumunda şiddetin bir türü olarak tanımlanan akran zorbalığı adeta meşruiyet kazanacaktır. Hukuk devletinde hak ihlalinin yaptırımlara tabi olmaması hak ve adalet ilkeleri ile bağdaşmadığı gibi Anayasa m.17 de düzenlenen, herkesin yaşama, maddi ve manevi varlığını koruma ve geliştirme hakkı ile kimseye işkence ve eziyet yapılamayacağı ilkesine de aykırılık teşkil edecektir.

Oysa akran zorbalığı fiili zorbalığa maruz kalan çocuğun en temel haklarından birisi olan eğitim ve öğretim hakkını kısıtlamakta ve hak ihlali gerçekleşmektedir. Bu fiil sadece çocukları değil aynı zamanda aileleri, okul idareleri ile toplumu da ciddi şekilde olumsuz yönde etkilemektedir. Bu nedenle konunun zorba, mağdur (kurban), aileler ve ilgili idareleri de içine alacak şekilde ele alınarak, özel olarak düzenlenmesi zarureti bulunmaktadır. İç hukuk düzenlemelerine bakıldığında T.C. Anayasası m. 17 "herkesin... maddi ve manevi varlığını koruma ve geliştirme hakkına sahip olduğu" nu ifade etmektedir. 5395 sayılı Çocuk Koruma Kanunu ile korunma ihtiyacı olan veya suça sürüklenen çocukların korunmasına, haklarının ve esenliklerinin güvence altına alınmasına ilişkin usul ve

fiilin hukuki anlam ve sonuçlarını algılayamaması veya davranışlarını yönlendirme yeteneğinin yeterince gelişmemiş olması halinde de ceza sorumluluğu bulunmamaktadır. Onsekiz yaş doldurulmadan işlenen suçlarda cezalar indirimli olarak verilmektedir. Akran zorbalığı icra edilirken TCK kapsamında konusu suç teşkil eden (kasten yaralama m. 86-87, eziyet m. 96, cinsel saldırı m. 102-103, cinsel taciz m. 105, tehdit m. 106, şantaj m. 107, cebir m. 108, kişiyi hürriyetinden yoksun kılma m. 109, eğitim ve öğretim hakkının engellenmesi m. 112, kişilerin huzur ve sükûnunu bozma m. 123, haberleşmenin engellenmesi m. 124, hakaret m. 125, hırsızlık m. 141, kullanma hırsızlığı m. 146, yağma m. 148-149, mala zarar verme m. 151-152, suç işlemek amacıyla örgüt kurma m. 220 gibi) fiillerin işlenmesi

küçük de olsa) bu davalar açılabilir. İdare hukuku açısından da yine genel hükümler çerçevesinde hizmet kusuru yönünden ilgili idareler sorumlu tutulabilecek ve idari davalar açılabilir. Sonuç olarak akran zorbalığı olgusuna mevzuat içerisinde genel hükümler çerçevesinde müdahale etme imkânı bulunmaktadır. Ancak bu konunun derli toplu bir şekilde ele alındığı özel bir düzenlemenin yapılması artık bir zaruret halini almıştır.

KAYNAKÇA

BİLKA'nın internet sitesi
bilka@bilka.org.tr den bu konudaki geniş araştırmaya ulaşabilirsiniz. Ayrıca haykooplojistiklife.com sitesinde de.
1) Akademik Bakış Dergisi Sayı 23 Ocak, Şubat, Mart 2011 ; Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi.
2) Sosyal Bilimler Dergisi, Celal Bayer Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Eğitim

R B A L I Ğ I n A

esaslar düzenlenmiştir.

Bu kanun daha erken yaşta reşit olsa bile, onsekiz yaşını doldurmamış herkesi çocuk olarak kabul etmiş ve onları korumaya yönelmiştir. Bu Kanuna göre korunma ihtiyacı olan çocuk, bedeni, zihni, ahlaki, sosyal ve duygusal gelişimi ile kişisel güvenliği tehlikede olan, ihmal veya istismar edilen ya da suç mağduru çocuktur.

Kanunlarda suç olarak tanımlanan bir fiili işlediği iddiası ile hakkında soruşturma veya kovuşturma yapılan ya da işlediği fiilden dolayı hakkında güvenlik tedbirine karar verilen çocuk, suça sürüklenen çocuk olarak tanımlanmıştır.

18 yaş altı olan ve akran zorbalığı fiilini gerçekleştiren çocuklar bakımından cezai sorumluluğun incelenmesi ve değerlendirilmesi önem arz etmektedir.

5237 sayılı Türk Ceza Kanunu (TCK) m. 31/1 göre, bir fiili işlediği sırada oniki yaşını doldurmamış olan çocukların cezai sorumluluğu yoktur. Bu yaş grubu çocuklar hakkında ceza kovuşturması yapılamaz, ancak çocuklara özgü güvenlik tedbirleri uygulanabilir. Aynı maddenin 2.fıkrasına göre fiili işlediği sırada oniki yaşını doldurmuş olup, onbeş yaşını doldurmamış olanların işlediği

halinde ilgili maddelere göre işlem yapılacaktır. 6284 s.lı ve 8/3/2012 t.li Ailenin Korunması ve Kadına Karşı Şiddetin Önlenmesine Dair Kanuna göre şiddet; kişinin, fiziksel, cinsel, psikolojik veya ekonomik açıdan zarar görmesiyle veya acı çekmesiyle sonuçlanan veya sonuçlanması muhtemel hareketleri, buna yönelik tehdit ve baskıyı ya da özgürlüğün keyfi engellenmesini de içeren, toplumsal, kamusal veya özel alanda meydana gelen fiziksel, cinsel, psikolojik, sözlü veya ekonomik her türlü tutum ve davranışı ifade eder.

Bu tarif Türk Ceza Kanunu açısından da geçerli olduğuna göre manevi (psikolojik) şiddet uygulanması halinde Türk Ceza Kanununun yaralamayı düzenleyen m. 86 ve 87 ile şiddetin ağırlaştırıcı sebep sayıldığı durumlara uygulanmasına da engel bir hal bulunmamaktadır. Akran zorbalığı sebebiyle maddi ve manevi zarara uğrayan kişiler genel hükümler çerçevesinde zarar verenin (zorbanın) anne ve babası veya kanuni temsilcisine karşı maddi ve manevi tazminat davaları açabilirler. Bu davaların açılabilmesinde ceza hukukundan farklı olarak zorbanın yaşının bir önemi yoktur. Zorba kaç yaşında olursa olsun (12 yaşından



Bilimleri Bölümü, Cilt ; 10 Sayı 2 Ekim 2012 ("Akran Zorbalığı").

- 3) Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi Dergisi, Yıl 2004 Cilt 37 Sayı 1, Sayfa 1-13 (İlköğretim Öğrencilerinin Zorbalığa Maruz Kalma Sıklığının Depresyon, Kaygı Ve Benlik Saygısıyla İlişkisi) Emine Gül Kapıcı.
- 4) Türk Eğitim Bilimleri Dergisi Kış 2009, 7(1), 69-84 "Çocukların Korunması Ve Refahlarının Arttırılmasında Okulun Rolü ; İngiltere Örneği, Figen Elmacı.
- 5) Pegem Akademi, Çocuk Hukuku, 2012, Prof. Dr. Emine Akyüz.
- 6) Çocuk Koruma Hukuku, Yusuf Solmaz Balo, 2013, Ankara.
- 7) Milli Eğitim Dergisi, Sayı 151, (Temmuz Ağustos Eylül 2001) " Çocuk H.Sözleşmesinin Temel İlkeleri Işığında Ç. Eğitim Hakkı
- 8) Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enst. Yüksek Lisans Tezi, " Ortaöğretim Öğrencilerinde Görülen Kural Dışı Davranışların Sebeplerinin İncelenmesi, Yasin Yılmaz, 2011.9) Milletlerarası Özel Hukukta Çocuklara İlişkin Kurallar, Ankara 1991.



Belgesi

Devir hakkı olmalı mı?

“Yeni bir dizayn gerekli”



K1 Yetki Belgesi, ticari amaçla yurtiçi eşya taşımacılığı yapan, gerçek ve tüzel vergi mükelleflerine verilen belge türü. Bu belgenin ederinin yüksek olması, devir vesatılamaz hakkı olmayışı sektörde tartışılmakta.

Bu konuda bilgi sahibi olmak için gümrükçülerin, üniversitelilerin, ADR'cilerin, dış ticaretçilerin, ÜDY-ODY'cilerin "Mehmet Hocası" olarak tanınan TUGEM Başkanı **Mehmet Tanbaş** Bey'le görüştük

Kamyon veya tır satıldığında K1 Belgesi'nin devir hakkı yok. Bu bir hak kaybı değil mi?

Yetki Belgesi'ne kayıtlı bir araç satıldığında asgari kapasitenin altına düşülmediği sürece ve aracı alan firma veya kişinin de K1 Belgesi'ne sahip olması durumunda aslında K1 Belgesi hakkı kaybolmamaktadır. Burada büyük firmalar zarar görmemekte ancak özellikle küçük firmalar veya kişiler zarar görmektedir. Soru bu yönüyle oldukça anlamlıdır. Eğer nakliyecilik yapan kişi veya firma aracını sattığında asgari kapasitenin altına düşüyorsa büyük paralar ödediği K1 Belgesi'ni kaybetmekte, bu belgeyi devredevmemektedir. Ulaştırma Bakanlığı hiçbir belgenin devrine izin vermeyerek Yetki Belgeleri'nin de ticari taksi plakaları gibi alınıp satılan bir hüviyette olmasını istememiştir. Bu durumda birkaç aracı olan küçük esnaf K1 Belgeli araç sahipleri ya birleşmek zorunda kalmakta ya da L1 Belgeli büyük firmaların yetki belgeleri altında kiralık olarak

çalışmak durumunda kalmaktadır. Bence Ulaştırma Bakanlığı'nın istediği de tam olarak nakliye firmalarının birleşerek daha güçlü firmalar olmasını ve standartları yükseltmek için yeterli kaynağa ulaşmalarını sağlamaktır. Bu nedenle kiralık araç çalıştırabilen belgelerin teşvik edildiği düşünülmektedir. Yetki Belgesi sistemi içerisinde bu da K1 Belgeli küçük esnafın hak kaybına sebebiyet vermektedir.

K1 belgesine veya başka bir belgeye kayıtlı olan bir aracın satışı söz konusu olduğunda bu satışı yapan kişi veya firmanın ilgili mevzuat gereği bu aracını 60 gün içinde kayıtlı olduğu yetki belgesinden düşürmesi gerekmektedir. Bu aracı satın alan kişi de bu aracını varsa yetki belgesine kayıt etmelidir. Yetki belgesi yok ise yetki belgesi alması gerekmektedir.

K1 Belgesinin de taksi ve minibüslerde olduğu gibi plaka tahsis belgesine dönüşmesi

talebi var? Olabilir mi? Olmazsa neden olmaz?

Böyle bir talebin yerine getirilebilmesi için yetki belgesi sisteminin yeniden dizayn edilmesi gerektiğini düşünüyorum. Her yetki belgesi için öngörülmuş şartlar olup bu şartları yerine getirenler ilgili belgenin harcını ödedikten sonra yetki almış olurlar. 39 adedin üzerinde Yetki Belgesi olduğunu ve Yetki Belgesi harçlarının 1.023 TL - 409.173 TL arasında olduğunu düşünürsek bir tek araç satışı ile ne kadarlık bir rekabet kayması yaratılacağı ortadadır. Bu talebin yerine getirilebilmesi için ciddi çalışma yapılması gerekmektedir birlikte diğer yetki belgesi sahibi firmaların da talebinin aynı yönde olması gerekmektedir. Bu nedenle böyle bir talep için tüm yetki belgesi sahibi firmaların bir araya gelmesi ve asgari müşterekte birleşerek güçlü bir şekilde Ulaştırma Bakanlığı'nın karşısına çıkması ve talebini net olarak anlatması yerinde olacaktır. Çünkü taşımacılık ile ilgili yalnızca K1 belgesi yoktur yine yük taşımacılığı yapılabilmesine olanak sağlayan 15 değişik yetki belgesi vardır. Zaten firmalar yapmış oldukları işe göre belge alırlar mesela bir firma lojistik işletmeciliği yapacak ise L türü belge almalıdır veya Uluslararası nakliye yapacak bir

firmanın C Belgesi olması gerekir ya da Ambar işletmeciliği yapacak bir firmanın N türü yetki belgesine ihtiyacı vardır. Bu belgelerin her biri K1 Belgesi'nin işini yapabileceği için bu talepte tüm farklı belge sahibi firmaların aynı yönde taleplerini oluşturmaları ne kadar mümkünse bu talebin karşılanmasının da o kadar mümkün olduğunu düşünmekteyim. Yani işin sırrı birliklerin ve sektörel derneklerin kafa kafaya verip taleplerini ortak noktada buluşturmasından geçmektedir.

K1 Belgesi'ni almak için ödenen meblağ yüksek. Buna rağmen sektöre çok fazla araç girmesinin önünü de açmıştır. Haksız bir rekabetin önünü açmış mıdır?

Bir önceki soru ile bu sorunuzun ardarda gelmesi iyi bir tesadüf oldu. Sizce de bu iki soru tam olarak zıt iki talebi içermiyor mu? Ulaştırma Bakanlığı K1 Belgesi'nin fiyatını yüksek tutarak ve devir yapılmasına engel olarak aslında sektörde bulunan firmanın araç olarak büyüyebilmesine olanak sağlamaya çalışmakta, sektöre girişleri de bu yönüyle daha maliyetli hale getirmeye çalışmaktadır. Yetki Belgesi'ni devredebilmek aslında sektöre girişleri de kolaylaştıracak hatta teşvik edecektir. Bu nedenle Ulaştırma Bakanlığı'na bu iki taleple birlikte gidilmesi oldukça güç olacaktır. Gerçekten tam olarak ne

istediğimizi netleştirmemiz gerekmektedir. Bununla birlikte taşımacılık sektöründe çalışabilmeniz için Bakanlığın belirlemiş olduğu üç kriter vardır bunlar; Mesleki Yeterlilik, Mali Yeterlilik ve Mesleki Saygınlık kriterleridir. Yetki Belgesi almak Mali Yeterliliğe girmektedir. Çünkü K1 Belgesi alınabilmesi için kişinin veya firmanın en az toplamda 110 ton azami yüklü ağırlığa sahip araç filosu olması (minimumda 3 adet çekici + yarı römork demektir) ve bu yetki için bakanlığa 2015 yılında 20.452 TL belge harcı ödemesi gerekmektedir. Dolayısı ile bir veya iki aracı olanın sektöre girmesinin önü tıkanmaya çalışılmıştır. Bir veya iki aracı olanlar bu araçlarını diğer yetki belgesi sahiplerine kiralayarak çalıştırabilmektedir. Sektöre girişler konusunda diğer iki kriter üzerinde de çalışılmalıdır.

Baba ya da abi hastalık ve yaşlılık-tan dolayı kendi çalışamaz durumda iken K1 Belgesi'ni oğlu ya da kardeşi bu belge ile işe devam edemiyor. Değiştirilmesi gerekiyor. Devir hakkı bir hak kaybı olarak sektörde değerlendirilmekte. Satma, devir ve sınırlama talebi istenmekte?

Yönetmeliğe göre "Gerçek kişilerde, yetki belgesi sahibinin talebi üzerine; yetki belgesi, babası veya annesi veya eşi veya çocukları veya kardeşleri arasında bulunan bir gerçek kişi adına düzenlenebilir. Eğer yetki belgesi sahibine bu Yönetmeliğin geçici maddeleri ile tanınmış muafiyetler varsa; bu muafiyetler yeni yetki belgesi sahibi için geçerli olmaz. Yetki belgesinin yeni sahibi adına düzenlenebilmesi için bu Yönetmelikte öngörülen şartların sağlanması zorunludur" Burada aslında problem muafiyetlerin devredilememesidir. Yetki belgesinin yeni sahibine muafiyetlerden dolayı alınan haklar geçmemekte, özellikle asgari kapasitenin sağlanması gerekmektedir.

C2 uluslararası taşımacılık belgesi olan büyük lojistik firmaları bu belgeleri kamyonculara kiralyorlar. Bu belgeyi alanlar yurtiçinde çalışıyorlar. Bu durumun cezai ve önleyici durumu yok mu? Böyle bir iddia var?

Bir veya iki aracı olup Bakanlığın belirlemiş olduğu kriterleri yerine getiremeyenler bu yollara başvurabilmektedirler. Ancak mevzuatta kiralama yoktur sözleşmeli olarak

çalıştırma vardır. Mevzuatta sözleşmeli taşıt şu şekilde tarif edilmiştir. Yetki Belgesi sahibinin noterden yapılmış bir taşıma geliri paylaşımı veya kira sözleşmesine dayanarak, kendi unvan ve sorumluluğu altında çalıştıracağı başkasına ait taşıtı ifade eder. Burada aslında C2 Belgeli firmalar önceden sadece yurtdışı taşıma yapabiliyorlardı. Ancak bu durum mantıksız uygulamalara yol açtığı için bu belge sahibi firmalar yurtiçinde de çalışabilmektedir. Ancak Yetki Belgesi bünyesinde çıkarılan tüm taşıt kartlarında belirtilen taşıtların sorumluluklarını da üzerlerine almaktadırlar.

Yabancı plakalı tır (Mesela Bulgar, Romanya menşeli araçlar) ülkemizde yurt içi taşıma yapmaktalar. Bu hukuken mümkün olmasa da pratikte uygulanmakta. Tır aracına ve o malı yükleyene cezai yaptırım mevzuatta var mı? Varsa sadece tır sahibine mi?

Karayolu Taşıma Yönetmeliği Madde 66-7 (7) Yabancı plakalı taşıtlar, Türkiye sınırları dâhilinde iki nokta arasında taşıma yapamazlar demektir. Bu maddeye aykırı olarak yabancı plakalı taşıtların Türkiye sınırları dâhilindeki iki nokta arasında taşıma yapması halinde, taşıt sahibine veya şoförüne) 3.623 TL para cezası verilir (aynı kabahat için 48 saat geçmeden ikinci ceza verilmez.) Ancak bu cezanın ödenmemesi halinde takibi yapılamamaktadır. Bununla birlikte ceza da caydırıcı değildir. Bu kapsamda daha önemli tedbirlerin alınması gerektiği kanaatindeyim. Kesilen para cezasının yanı sıra aracın en az 1 hafta süreyle parka çekilmesi gibi idari tedbirlerin getirilmesi yerinde olacaktır. Ya da bu kapsamda yakalanan araçların ülkeye girişleri belli süreyle engellenebilir. Aksi takdirde para cezası olarak alınabilecek kabahat cezaları ile bu sorunun önlenmesinin mümkün olmadığını düşünüyorum.

K1 ve diğer belgeler konusunda mevzuatta farklılık yaşanmakta. Ulaştırma, İçişleri, Çalışma bakanlığı ve belediye kanunlarındaki mevzuatların uygulanmasında nakliyeciler sıkıntı yaşamakta. Bu konuyu açar mısınız? Ve çözüm yolu ne olmalı?

Belirttiğiniz konu ülkemizde bir çok alanda önemli bir problem olarak durmaktadır. Yasal düzenlemeler konusunda her kurumun kendi

Mehmet Tanbaş

Mehmet Tanbaş, Kastamonulu bir ailenin altı çocuğundan biri olarak 1972 yılında dünyaya geldi.

Köy Enstitüleri'nin devamı olan Kırıntepe Öğretmen Lisesi'nin orta bölümünü bitirdikten sonra liseyi Ankara'daki Maliye Okulu'nda okudu. Parasız yatılı öğrenim gördüğü için lisenin ardından İstanbul Gümrükleri Başmüdürlüğü'nde memur olarak zorunlu hizmet yaptı. Memuriyetiyle aynı dönemde İ.Ü. İngilizce İşletme Bölümü'ne girdi. Yüksek lisansını Marmara Üniversitesi'nde uluslararası iktisat alanında tamamladı. Tezini hazırladığı dönemde Toronto Ryerson Üniversitesi'nde dış ticaret konusunda eğitim programlarına katıldı. Böylece Kanada gümrüklerini ve taşıma sistemlerini inceleme fırsatı da buldu.

Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nin (UND) icra kurulunda çalıştıktan sonra, 2006 yılı başında eğitim ve danışmanlık şirketi TUGEM'i kurdu.(www.tugem.com.tr)

Kartal
Minibüsçüler,
Kamyoncular,
Otobüsçüler,
Kamyonet ve
Otomobilciler
Odası Başkanı
Fikret Çelik



Fikret Çelik: K1 sıkıntısı var, çözülmesi gerekiyor

Ulaştırma Bakanlığı'nın 27 Şubat 2006'da karayolu taşımacılığına bir standart getirme amacıyla uygulamaya koyduğu belge zorunluluğu, nakliyecilerde dün başka sıkıntı yaşatmıştı, şimdi başka sıkıntılar var. Türkiye'de 1 milyona yakın kamyoncu esnafı bulunmakta. K1 Yetki Belgesi ücreti: 19.372,-TL. K1 Yetki Belgesi ücreti: (toplam yüklü ağırlığı 3,5 ton altı olan araçlar / kamyonetler) 1.937,-TL. Her araç için taşıt kartı ücreti: 90 TL. Belge ücretlerinin yüksekliği ve Trafik sigortasının yüksek olması nakliyecileri sıkıntıya soktuğunu ifade edenlerin sayısı her geçen gün artmakta. Geçmişte, her önüne gelenin taşımacılık sektörüne girmesinden rahatsızlık duyan esnaf "Biz bu nedenle belge düzenini istedik. Yasa sektörün tüm sorunlarını kucaklamasa da bazı sorunlarını çözebilecek yapıya sahip; ancak, bu belgeler günümüzde yeni sıkıntıları da ortaya çıkardı" diyorlar.

Adam öldü, çalışamaz durumda, çocuğuna çocuğuna aracı miras kaldı ya da "al çalıştır" dedi.. Çoluk - çocuk yeni bir belge çıkarmak zorunda kalacak. "Böyle olmamalı" diyorlar. Bu konuyu sektörde yer alan kurum ve kuruluş başkanlarına sorduk. Sormaya devam edeceğiz.

Kartal Minibüsçüler, Kamyoncular, Otobüsçüler, Kamyonet ve Otomobilciler Odası Başkanı **Fikret Çelik** Bey'le görüştük. Sivas Göllüce Köyü'nde olan Çelik 1952 doğumlu. Hayatı dieksiyon başında geçmiş. Oda 1965 yılında Kadıköy'de kurulmuş. 1972 yılında beri Oda'nın yönetim kurullarında görev yapıyor. 12 yıldan beri başkanlık yapan Fikret Çelik lise mezunu olup evli ve 2 çocuk babası.

Oda Başkanı **Fikret Çelik**, "K1 devredilebilme veya satılma hakkını içermeli. Hatta miras yoluyla da bırakılması gereken bir hak. K1 Belgesi sektörü bir düzene sokarken aynı zamanda vatandaşa tanınmış bir hak. K1 Belgesi ikinci, üçüncü şahıslarada devir olması, satılabilmesi gerekli. Şu anda böyle bir hak yok. Vatandaş bu belgeyi almak için varını yoğunu topluyor. Belgeyi alıyor. Elindeki sermayesini yatırıyor bu işe. Bu belgenin satılması ve devir yolunun açık olması gerekiyor. K1'in yanında birde yıldızlı K1 var ona şimdi değinmeyeyim. Bakanlık bu konuda çalışma yapmalı. Yetkililerin bu soruna sahip çıkacaklarına inanıyorum. Çalışma Bakanı Binali Yıldırım ile direkt olarak konuşulmalı. Esnafın yanında olan biridir. Bu konunun çözüleceğine inanıyorum. Kendisini yakından tanıyorum. Hatta aynı köylü sayılırız. Bu konulara duyarlı ve ilgilenen biri. Bu konuya el atacağına ve çözeceğine inanıyorum. İkinci olarak sorduğunuz "Trafik Sigortası" konusunda ise geçmişte yetkililerle bu konuya ilişkin görüşme yapmıştık. Rakamların düşürülmesi ve sıkıntıların giderilmesi için ilgili bakanlıklar ve Ekonomi Bakanımız Mustafa Elitaş Bey ile yakın bir tarihte görüşeceğiz."

alanına giren hususlarla ilgili olarak denetim ve uygulama hakkı bulunmaktadır. Bu da her kurumun

birbirleriyle istişare halinde olmasını gerektirmesine rağmen kurumlar arasında yeknesaklık sağlanama-

makta ve bir kurumun istediği husus diğer kurum tarafından tam aksi talep edilebilmektedir. K1 Belgesi, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ile alakalıdır karşılaşılan sorunlar hakkında çözüm bulması gereken ve kurumlarla istişare etmesi gereken birim bu Bakanlıktır. Örneğin tehlikeli maddelerin köprü geçişleri ile ilgili düzenlemeler ile Ulaştırma Bakanlığının Tehlikeli Maddelerin Taşınmasına ilişkin ADR Mevzuatı uygulamasının birbiriyle örtüşmesi gerekmektedir. Benzer şekilde yine Çevre ve Şehircilik Bakanlığı uygulama ve düzenlemelerini de bu mevzuata uygunluğunun sağlanması gerekmektedir. Bu koordinasyonu sağlamak ülkemizde maalesef oldukça güç olmaya devam etmektedir.

Araç sigorta rakamları yüksek. Şikayetler var. Bu konuda ne düşünüyorsunuz?

Son dönemde trafik sigortası primlerinde çok ciddi artışlar yaşanmaktadır. Bu artışlardan kimse memnun değildir. Bunun en önemli sebebi karşı tarafa verilen zarar ve tazminatlarla ilişkin olarak özellikle ölüm halinde verilen tazminatların standart olamaması ve sigortaların 10 yıl zaman aşımı süresince zarar tazmini nedeniyle riskde olmaları geldiğini düşünüyorum. Ancak burada sizin ne kadar iyi bir sürücü olmanız ve hiç kaza yapmamış olmanızın hiçbir önemi olmaması aslında bu primlerin sürekli artacağını en önemli sebebi olduğunu düşünüyorum. Zira dikkatsiz ve özensiz sürücülerin sebep olduğu tazminatları tüm sürücüler yüklenmektedirler. Bu yönüyle bu sigorta mantığı bence çok yanlıştır. Burada trafik sigorta primlerinin sadece kullanılan araçlara göre değil aynı zamanda sürücülerin kaza geçmişlerine göre de düzenlenmesi çok büyük önem arz etmektedir. Ben bu yolla kazaların da azalacağını düşünüyorum. Örneğin kaza yapan sürücünün primi yaptığı kazaya göre arttırılabilir. Böylece bu tip dikkatsiz sürücüler daha pahalı hale gelirler ve daha zor iş bulabilirler. Diğer taraftan kaza yapmayan sürücülerin ödediği sigorta primleri ise azalmalıdır. Aksi takdirde bu işin sürdürülemezliği açıktır. Kendisine ve şoförüne yatırım yapan, onlara eğitim veren firmalar bu sayede daha az sigorta primi ödeyebilirler.



Ak Parti İstanbul Mv. Metin Külünk

Ak Parti İstanbul Milletvekili **Metin Külünk** TBMM Başkanlığı'na Hızlı Geçiş Sistemi (HGS) ve Otomatik Geçiş Sistemi (OGS) hakkında sunduğu kanun teklifinin gerekçesinde, "Otoyollar ve Boğaz Köprülerini kullanan birçok vatandaşımızın şikayet ettiği kaçak geçiş ceza oranı uygulaması hakkında bir düzenleme yapılması düşünülmelidir" denildi.

Ak Parti İstanbul Milletvekili Metin Külünk lojistik sektöründe faaliyet gösteren kooperatif, oda ve dernekleri sürekli ziyaret ederek bilgi alışverişinde bulunur. Bu ziyaretlerinde mutlaka Hay-Koop'a uğrar. Geçtiğimiz aylarda **Hay-Koop** İş Merkezi'ni ziyaret eden Ak Parti İstanbul Milletvekili Metin Külünk'e taşımacılık sektöründe yaşanan sıkıntıları hazırladığı dosya halinde sunan Hay-Koop Başkanı **Metin Erdoğan**'ın dile getirdiği sorunlardan biri olan OGS ve HGS konusunda Milletvekili Külünk, Aralık 2015 de kanun teklifi verdi. Kanun teklifinin vermesini öğrenen Hay-Koop Başkanı Erdoğan Milletvekili Metin Külünk'e teşekkür etti.

Kanun teklifi gerekçesinde, şunlar kaydedildi: "Gelişen şehirlerimiz, kentsel alanlar içerisinde bulunan şehirlerarası otoyolların şehir içi yol güzergahları haline dönüşmesini hızlandırmıştır. Bu kapsamda otoyol kullanımı ciddi oranda artmış ve toplu ulaşım için vazgeçilmez ve hızlı bir alternatif yol olmuş kentsel ulaşım ve lojistik ihtiyacının büyük yükünü taşımaktadır. Bu kapsamda hizmet veren otoyollarda hizmet veren HGS ve OGS altyapıları, vatandaşlara kolaylık sağlarken bir yandan da pek çok teknik ve idari sorunun da zaman zaman oluşmasına neden olmaktadır. Otoyollar ve Boğaz

HGS ve OGS hakkında kanun teklifi verildi

Köprülerini kullanan birçok vatandaşımızın şikayet ettiği kaçak geçiş ceza oranı uygulaması hakkında bir düzenleme yapılması düşünülmelidir. Halen "o güzergâhın en uzun mesafesine ait geçiş ücretinin on katı tutarında para cezası" oranında yapılan uygulama, gerçekte kullandığı yolun normal geçiş ücretinin yaklaşık 10 katına



Mv. Metin Külünk, nakliyecinin sorunlarını dinledi ve çözüm için harekete geçti.



kadar cezaya dönüşebilmektedir. Bu konuda 2015 yılında yasal bir düzenleme yapılmıştır. Bu düzenleme kapsamında vatandaşlarımıza sunulan 7 günlük süre 15 güne çıkarılmış, yürütme geçiş ihalelerinde uygulanan ceza makulleştirilerek en uzak mesafe yerine geçiş yapılan noktanın bedeli üzerinden hesap edilecek şekilde değiştirilmiştir. Yapılan değişikliklere eşzamanlı olarak Karayolları Genel Müdürlüğümüz etiket okumama vb. teknik arızaların vatandaşların herhangi bir müracaatını beklemeden 24 saat içerisinde düzeltildiği bir teknik uygulamayı da yürürlüğe koymuştur. Ancak bu noktada teknik uygulamanın başladığı tarih öncesinde yürürlükte olan müşteriler hizmetleri üzerinden hatalı geçişlerin düzenlenmesi işlemi, vatandaşlara geri dönüş ve geri yükleme süreçlerinin 2 yada 3 hafta içerisinde yapılması ve etkin bir ihlal bilgi sistemi bulunmaması nedeniyle büyük miktarda mağduriyetlere neden olduğu tespit edilmiştir. Özellikle günlük rutin ulaşım ihtiyaçları için otoyolları kullanan

bireylerin 0-3 lira arasındaki geçişlerde teknik arıza yada bakiye yetersizliğinden ihlal durumuna düşmeleri kendilerinin 8 ya da 10 kat cezai işleme uğramalarına sebep olmaktadır. Bunun yanında 7 günlük itiraz süresi ile fazla çekilen bakiye iadesinde 3 haftalık geri dönüş süresi arasındaki yaklaşık 2 haftayı bulan süreçte, vatandaşlarımızın yüksek HGS yüklemesi yapmalarına yada yükleme iade süreçleri arasında bakiye takibi yapmalarında zorlanmalarına neden olmaktadır.

2015 yılında yapılan düzenleme için yasanın yürürlüğe girdiği tarihten sonrası için bu mağduriyet hem yasa hem de teknoloji olarak çözülmüş olsa da, ilgili tarihten önceki vatandaşların yasal tebligatları 1 yılı aşkın süreler sonrasında yapılması ile katlanarak yüklü cezalar ödemelerine neden olmuştur. Bu kapsamda eski cezai uygulamaya maruz kalan vatandaşların pek çoğu yasal mercilere başvurmakta yada başvurma imkanı olmayan vatandaşlarımız ise araçlarını satma, haciz işlemine maruz kalma gibi Anayasanın eşitlik ilkesine tezatlık oluşturacak mağduriyetlere maruz kalmaktadır. Belirtilen sebeplerle mağdur olan vatandaşların adli mercilere yaptıkları başvuruların da değişken sonuçlara neden olduğu ve devletin yürütme ve yargılama erkleri eliyle vatandaşlar nezdinde adaletsiz bir durum oluşmasına neden olmaktadır. Yukarıdaki nedenlerle ilgili mağduriyetlerin giderilmesi amacıyla 2015 yılında 6001 sayılı Kanunda yapılan değişikliklere ilaveten ilgili kanunun 30. Maddesinin birinci fıkrasında kanunun yürürlüğe gireceği tarihten önce, ödenmemiş geçiş ücreti borcu bulunan tüm vatandaşlarımızın, 2015 yılı sonrasında uygulanan ceza ve borçlarının tekrar hesaplanması ve tahsili konusunda kanun teklifim Ek'tedir" teklifinin gerekçesinin yer aldığı ve 6001 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunda ve 6639 sayılı Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamede değişiklik teklifi yapılmaması hakkında değişiklik teklifi gerekçesiyle birlikte sunuldu.

Ümraniye Motorlu Taşıt Sahipleri ve Şoförleri Odası Başkanı Nezih Mert:

“Azami brüt primleri yüksek olup esnafımızı mağdur etmektedir”

● Kamyonlar için trafik sigortası ücretleri göndermiş olduğunuz yazıda 6.000 TL'nin azami brüt tutarları belirlendiğini trafik sigortası poliçesine müracaat edildiğinde prim tutarı en az 10.000 TL'nin üzerinde olduğu belirlenmektedir.

Zorunlu trafik sigortasındaki yıllık primlerin artması taşıyıcı işi yapan esnafı zora sokmakta.

Karayolları zorunlu trafik sigortasında 1 Haziran 2015 tarihinden itibaren başlayan yeni dönem etkilerini poliçe fiyatlarında göstermeye başladı. “Teminatları yükseltip, kapsamı genişletilen sigorta poliçelerinde fiyatlar tam anlamıyla uçuşa geçti. Süresi biten poliçesini yenilemek isteyenler yüzde 200'e varan artışlarla adeta şok yaşıyor.” Bu nedenle taşıyıcı esnafı adeta “imdat” diyor ve üyesi oldukları Oda, dernek ve kooperatif yönetimlerine sorunlarını iletirken sorunun “mutlaka çözülmesi” gerektiğini ifade etmekte. Ümraniye Motorlu Taşıt Sahipleri ve Şoförleri Odası Başkanı Mezih Mert 30 Kasım 2015 tarihinde yapmış olduğu girişim ile esnafın yaşamış olduğu sıkıntıyı ilgili makamlara ilettili. Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu Başkanlığı'na

yapılan resmi başvurusunda esnafın mağduriyeti dile getirildi. Oda Başkanı Nezih Mert ve Genel Sekreter Tuğba Akyılmazın yapmış olduğu başvuruda “Trafik sigortası primlerinin azami brüt prim tutarları belirlenmiş olup; Kamyon, Kamyonet, Minibüs, Otobüs ve Taksi türü araçlar için azami brüt prim tutarları yüksek olup esnafımızı mağdur etmektedir. Özellikle Kamyonlar için trafik sigortası ücretleri göndermiş olduğunuz yazıda 6.000 TL'nin azami brüt tutarları belirlendiğini trafik sigortası poliçesine müracaat edildiğinde prim tutarı en az 10.000 TL'nin üzerinde olduğu belirlenmektedir. Esnafımızın mağduriyetinin giderilmesi için” yapılan yazışma ile de esnafın sıkıntıları dile getirildi. Kartal Minibüsçüler, Kamyoncular, Otobüsçüler, Kamyonet ve Otomobilciler Odası Başkanı Fikret Çelik ve Ümraniye Motorlu Taşıt Sahipleri ve Şoförleri Odası Başkanı Nezih Mert, Ekonomi Bakanı



Mustafa Elitaş ile yakın bir tarihte görüşerek (Dergimizi okuduğunuz tarihte) esnafın sorunları yetkili merciye iletilmiş olacak. Zorunlu trafik sigortasında Hazine Müsteşarlığı sigorta fiyatlarını 2014 yılından beri serbest bırakmış, ancak haksız rekabetin önüne geçebilmek için teminat oranlarını belirlemeye devam etmişti. Haziran ayındaki yeni düzenlemeyle birlikte teminatlar ve ödeme şartları değiştirilince sigorta şirketleri de poliçe fiyatlarını önemli derecede yükseltti. Bilindiği gibi trafik poliçeleri, yaşanan kazalarda hatası bulunmayan tarafın maddi ve manevi hasarlarını ödüyor. Yeni düzenlemeyle birlikte poliçe fiyatları da yükselirken, kaza yapan ve sigorta şirketlerine hasar ödenen sürücülerin primleri daha da artış gösterdi. Örneğin 2015 için, İstanbul'da bir binek otomobil trafik sigortası alt limiti 546 TL iken 2016 da ne olur bilinmiyor ama rakamların aşağıdoğru çekileceğinn duyumları dolaşmakta ve beklenilmekte.

HAY-KOOP araç parkurunu büyütüyor



Proje bazlı ve her kademede lojistik hizmeti sunan Hay-Koop TIRSAN'dan 10 adet 2014 model dorse satın aldı. Yeni dorseleri

müşterilerinin hizmetine sunan Hay-Koop, lojistik segmentinin her alanında hizmetler sunuyor. Hay-Koop A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Ömer Karlıdağ, dorselerin alımıyla ilgili olarak ise şunları söyledi: “Her geçen gün araç sayımızı güçlendiriyoruz. İş çeşitliliğini artırmak, müşterilere daha iyi hizmet vermek ve de bireyselliği engellemek için bildiğiniz gibi 45 FT taşımaya eylül ayı itibarıyla başlamış bulunmaktayız. Daha önceleri bireysel olarak kişilerin veya şirketlerin yaptığı işler hem iç düzenimizi bozuyor hem de üyelerimiz arasında hoş karşılanmıyordu. Buradan yola çıkarak müşterilerimiz ile görüşüp,

kooperatif olarak hizmet vermeye başladık. Bireyselliğin önüne geçmek için cezai yaptırımlar uyguladık. Geldiğimiz son durum ise geçen 30-40 günlük süreçte müşterilerimizle ilişkilerimizi hızlandırıp, görüşmelerimizi yapıp daha iyi hizmet vermek üzere 10 adet 45'lik akordeon dorse satın alındı. Esnafımızda 45'lik konteyner taşımasına rağbet göstermiş olup 160 civarında 45 FT'de konteyner taşıyabilecek araç grubu oluşturulmuş ve de sıra sistemimize 45'lik sıra eklenmiştir. Bu sayede üyelerimizin adaletli bir şekilde işe gitmeleri sağlanmıştır. Önümüzdeki günlerde araç sayımızın daha da artacağına inanıyoruz. Bu konuda çalışmalara itibar eden, işine ve kurumuna sahip çıkan üyelerimize teşekkürü bir borç biliriz. Almış olduğumuz dorseler kooperatifimize ve esnafımıza hayırlı olsun” dedi.



Kış mevsimine hazır

Hay-Koop, kış mevsiminde Eti Maden İşletmeleri'nde çalışanların ve araçların hava koşullarından etkilenmemesi için tüm hazırlıklarını tamamladı. Eti Maden'de 3 vardiya olarak günün 24 saati çalışan Hay-Koop, olumsuz hava şartlarında bir tuzlama aracı ve kar temizleme aracını hazır tutuyor. Kütahya Değirmenözü mevkiinde kar ve buzlanma nedeniyle olası kaza ve istenmeyen olayların yaşanmaması için tedbir aldı.



UPEK Başkanı Bülent Reisoğlu

Mahalle arası pazar yerleri giderek kapalı pazar yerlerine dönüşmekte. ve kent yaşamında bir dönüşüm yaşanmakta. Her mesleğin olduğu gibi Pazarcılarında birçok sıkıntısı var. Mesleği değiştiremeyince alan biçimi değişikliği yaparak mesleklerini sürdürüyorlar. Yerel yönetimlerin desteğiyle kapalı mekanlara dönüşüm hızla devam etmekte. Bu arada şehirler arası pazarcılık yapan kuruluşlar da günümüzde yerini aldı. Bunlardan biride bir zamanlar "sosyete pazarı" olarak anılan UPEK şimdi İstanbul, Edirne ve Kocaeli'nde UPEK pazarı adıyla Yerel Yönetimlerin yer göstermesiyle modernize ettikleri, kafe, wc, güvenlik vd. donatılarla kapalı mekanda mesleklerini devam ettirmektedir.

"Tarihte Şehir ve Pazar" adlı kitabın yazarı Mustafa Hizmetli'nin belirttiğine göre "Pazarlar bir şehrin kalbi"dir. Kitabın önsözünde, "Bir şehri gezmeye gidenlere verilen bir öğüt vardır. 'Sakın ha pazarına uğramadan gelme!' Seyahat deneyimi olan pek çok insan ilk bakışta kendisine basmakalıp gelen bu öğüdün aslında ne kadar pratik ve faydalı olduğunu tecrübe etme imkânı bulmuştur. İlk bakışta birçok insana karmaşık ve sıkıcı gelen pazarların içlerinde hangi gizemleri barındırdığını, bizleri ne tür keşiflere, ufuklara götüreceğini tam olarak

kestiremeyiz. Ancak bildiğimiz bir gerçek vardır. O da pazarın hemen her şehrin kalbi olduğudur" sözleri ile "Tarihte Şehir ve Pazar" algısının net bir şekilde anlaşılması amacına hizmet etmekte. Buradan yola çıkarak Ulus Pazarı Esnaf Kooperatifi (UPEK)'in Edirne'de açtığı pazara komşu ülkelerden gelenlerin olduğu ve üstelik onlar için o ülkelerin dillerinde yön levhaları asılmış durumda. "Kabile" yaşamından kentsel yerleşime doğru yönelişte insanların ihtiyaçlarının farklı alanlardan gelen ürünlerle giderildiği bir dönemin içinden geliyor Pazar-Pazarcılık.

Çerçilikten başlayıp Pazarcılığa uzanan yolda günümüzde zorunlu ihtiyaçlarımızı karşıladığımız bir alan oldu. Öyle ki yeni bir semte taşınıldığında komşuya ilk sorulan sorulardan biri de "Burada pazar hangi günler ve nerede kurulmakta?" Komşularınızı bir AVM'de aynı zaman dilimi içinde göremezsiniz. Pazarda komşunuz veya sokağınızdaki insanla sohbet etme fırsatı ve tanışma imkanlarına kavuşulur. AVM'ler kent yaşamının modernize doğru akışında bir basamak, ama "yabancılaşmayı" da beraberinde getirmekte. Bir tarafta "ekmek" ve canlı "mahalle kültürü", diğer tarafta "modern", ama "yabancılaşma"yı da beraberinde getiren AVM'ler. İşin bir yanı bu. Bir de taşımacılık yanı var. İnsan, yaşamını sürdürebilmesi için "mal"ları deve sırtlarında, at arabalarıyla, kayıklarla nehirlerden,



denizlerden taşıyarak hayatlarını sürdürmüştür. Günümüzde en son teknolojilerle donatılmış tırlar, kamyonlar, tankerler, gemiler, uçaklarla yapılmakta olan taşımacılık günümüzde de önemli bir iş kolu. Küçük-büyük esnaf, tüccar, iş adamı ve şirketlerin mutlaka nakliyatla işleri olmaktadır. Küçük esnaf iş kolunda faaliyet gösteren Pazarcı esnafıda sürekli hareket halinde olup sadece İstanbul'da 60 bin pazarcı esnafının hergün taşımacılık yaptığı düşünülürse nakliye sektörü ve nakliye araçları pazarcı esnafı içinde çok önemlidir. Kara yollarının gelişmesiyle de şehirler arası pazarcılık nakliyeleri oluşmuştur. Bu hızlı gelişmenin sonucu pazarcı esnafında nakliye ile sorunları oluşmakta. Sürekli değişen trafik ile ilgili belge prosedürleri, bürokratik işlemler, cezalar, küçük esnafın hareket alanını daraltmakta. "Nakliye araçlarından istenen belgelerin sonu gelmemekte" diyorlar. Esnaf ticaretini bırakıp "evrak peşinde, harç peşinde koşturuyoruz" dediler. Araç yedek parçaları, amortisman giderlerinin yüksekliği bu konuyla ilgili ciddi iyileştirici adımların atılması gerektiğinin tarafımızdan altı çizilerek yazılmasını istediler. Maliyetlerin yüksek olması nedeniyle esnaf araçlarının bakımını yapamaz hale gelmekte. Bu olumsuzluklar yaşanan bazı trafik kazalarını tetiklemekte. Pazarcı esnafı çıkma veya kaplama lastikler, orijinal olmayan motor parçaları, ucuz mazot yağ kullanımı zorunda kalıyorlar bu da istenmeyen sonuçlara kapı açmakta diyen esnaf "Pazarcı esnafıda ülke genelinde diğer nakliye araç sahipleri gibi sorun yaşamakta." Ülke ekonomisine perakende sektörü dalında katma değer sağlayan pazarcı esnafının nakliyatla olan iç içeliği ve sorunlarının çözümü için çok ciddi önlemlerin alınması gerektiğini açıklayan Pazarcılar, "Nakliyat ne kadar kolay ve basit olursa zenginleşme o kadar çok olur, millet kazanır, devlet kazanır" dediler.

Çalışma: Teoman Devrim

Volkswagen skandalı film oluyor

Leonardo DiCaprio Volkswagen skandalının filmini çekecek. İki şirket senaryo çalışmalarına başladı bile. Senaryonun New York Times adına çalışan gazeteci Jack Ewing tarafından kaleme alınması bekleniyor. Dünyaca ünlü otomotiv firmasının dünyada 11 milyon dizel motorlu aracının emisyon testlerinde hileli yazılım kullanması şok etkisi yaratmıştı. Dizel motorların emisyon değerleriyle oynadığı iddia edilen Volkswagen sadece ABD'de 18 milyar dolarlık bir ceza ile karşı karşıya. 3 Ekim 2015 gazeteler



Leonardo DiCaprio

Volkswagen, 11 milyon dizel motorlu aracının emisyon testi manipülasyonuna neden olan yazılımla donatıldığını kabul etmiş ve zararın karşılanması için 6,5 milyar avroluk bütçe ayırdığını duyurmuştu. Volkswagen şirketi, yürüttüğü iç soruşturmada 10 üst düzey yöneticisinin işine son verirken, firmanın CEO'su Martin Winterkorn da istifa etti.

Dizel araçlara da uzandı

ABD Çevre Koruma Ajansı'ndan (EPA) yapılan yazılı açıklamada, Volkswagen'in emisyon skandalına ilişkin soruşturmanın, 3 litre dizel motorlu Porsche ve Audi marka sportif arazi araçları (SUV) kapsayacak şekilde genişletildiği belirtildi. Bu cihazın bulunduğu 10 bin civarındaki araçların emisyon salınımının, EPA standartlarının 9 kat üzerine olduğu belirtilen açıklamada, etkilenen dizel araçların 2014 model Touareg, 2015 model Porsche Cayenne, 2016 model A6 Quattro, A8, A8L ve Q5 olduğu kaydedildi. 3 Kasım 2015

2011 yılında uyarılmış

Alman basınında yer alan haberlerde göre çevreye ve sağlığa zararlı egzoz gazı değerlerini düşük göstermek için dizel motorlarına yasak yazılım yükleyen VW şirketini yıllar önce şirketteki bir teknisyenin uyardığı ortaya çıktı. Alman basınındaki haberlere göre VW şirketi içinden bir teknisyen daha 2011 yılında şirket yönetimini yasak uygulama üzerine uyardı. Teknisyen, bu uygulama yasalara aykırı dedi. Hatta VW'ye mal üreten Bosch şirketinden böyle bir uyarı çok daha önce geldi.

Alman otomotiv üreticilerinden ABD çıkarması

Amerikalılar Alman arabalarına büyük ilgi duyuyor. Alman şirketleri Birleşik Devletler'deki satışlarını geçtiğimiz yıl, yüzde 11 oranında artırmayı başardı. Üstelik birçok firmanın üretimlerini Amerika'da yapıyor olması da yeni istihdam alanları yarattığı için Amerikalılar tarafından memnuniyetle karşılanıyor. Durum böyle olunca da, Mercedes, Audi, BMW ve Volkswagen gibi otomobil devleri Detroit'teki otomobil fuarında büyük bir özgüvenle boy gösteriyor. Porsche de yıllar sonra fuara yeniden katılıyor. 12 Oca 2011 DV

SKANDAL NASIL ORTAYA ÇIKTI?

"Volkswagen'in dizel motorlara yerleştirdiği, çevreye ve sağlığa zararlı egzoz gazı değerlerini düşük gösteren aletin adı "Electronic Diesel Control 17". Gizli bir bilgisayar yazılımı. ICCT adlı Uluslar arası çevre vakfında görevli Berlinli kimyager Peter Mock, Almanya'nın ABD için ürettiği otomobillerin Avrupa'dakinden çok daha temiz ve çevreye uygun olduğu görüşünden hareketle test yapmak istedi. ICCT, West Virginia Üniversitesi'ne 2014 Mart'ında görev verdi.

Bir profesör, bir mühendis, iki öğrenci ve bir üniversite çalışanından oluşan 5 kişilik bir araştırma grubu kuruldu. Grup, elektrikli süpürgeye benzeyen, iki ölçüm aletinden oluşan, jeneratörlü ve hortumlu aleti

aracın bagajına yerleştirerek, test için trafiğe çıktı. Araçlar 4 bin km trafikte kullanıldı. Egzoz gazının Avrupa'dakinden daha temiz olduğu düşüncesinden hareket eden araştırmacılar, tam tersi bir sonuç üzerine kendilerinin hata yaptığını sanarak, kim hata yaptı diye kavgaya tutuştu. İki ay sonra değerlerin doğru olduğu sonucuna varan araştırma grubu, Amerikan Çevre Ajansı'nı (EPA) alarma geçirdi. 2012 yapımı VW Jetta ve 2013 yapımı VW passat aracındaki egzoz gazı değerleri çok yüksek dedi.

BMW X5 modelinin değerlerinin ise tuttuğunu belirtti. ABD Çevre Ajansı, 2014 Aralık ayında VW'ye bunun kaynağını sordu. VW değerlerin yüksek olmasına teknik bir sorunun

neden olduğunu gösterdi ve Jetta, Golf, Beetle, Audi A3 model 482 bin aracı egzoz servisi adı altında tamire çağırdı. Ama araçlarda herhangi bir değişiklik yapılmadı. 3 Eylül 2015'te VW, Amerikan Çevre Ajansı'na dizel motorların yazılımında manipülasyon yaptığını itiraf etti."

"Bunun ardından Volkswagen, dünya genelinde yaklaşık 11 milyon dizel motorlu aracının emisyon testi manipülasyonuna neden olan yazılımla donatıldığını kabul etmiş ve zararın karşılanması için 6,5 milyar avroluk bütçe ayırdığını duyurmuştu.

Volkswagen şirketi, 78 yıllık tarihindeki bu en büyük skandalın ardından yürüttüğü iç soruşturmada 10 üst düzey yöneticisinin işine son verirken, firmanın CEO'su Martin Winterkorn da istifa etmişti."

VW Skandalının Teknik Boyutu ve Düşündürdükleri”



Dünya'nın en büyük otomobil üretici kuruluşlarından olan Volkswagen Grup, dizel araçlarını geri toplatmak zorunda kaldığını yazmaya başladı gazeteler. 22 Ekim 2015 tarihinde New York Times tarafından yayınlanan habere göre Volkswagen Grup, ABD Çevre Koruma Ajansı tarafından tespit edilen yanıltıcı yazılım kullanması sonucunda, yaklaşık 500,000 dizel aracını geri çağırmak zorunda kaldı.

Aktarılan bilgilere göre bu 500,000 dizel araçlar içerisinde; 2009 ve sonrası model dizel VW Jetta, 2010 ve sonrası model dizel VW Golf, 2010 ve sonrası model dizel Audi A3s, 2012 ve sonrası model dizel VW Beetle Convertibles ve 2012 ve sonrası model VW dizel Passat modelleri yer alıyor.

Yazılan bu bilgilere göre en iyisi bir akademisyenle görüşme yapılmalı diyerek Marmara Üniversitesi Teknoloji Fakültesi Makine Mühendisliği Bölümü Öğretim Üyelerinden Yrd. Doç. Dr. Abdullah Demir ile paylaştık. Sorularımızı sorduk aldığımız yanıtları sabırla okuyacağınıza eminiz.

Volkswagen Grubu hakkında kısa bir bilgi verebilir misiniz?

Dünya çapında 600 bin kişinin çalıştığı Volkswagen Grubu bünyesinde VW binek otomobilleri, Audi, SEAT, SKODA, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Ducati, VW ticari araçlar, Scania ve MAN olmak üzere, birçok farklı marka bulunmaktadır. VW grubu dünya genelinde günde 41 bin araç üretmekte ve 2014 itibariyle otomobil üretiminin yüzde 12,9'unu gerçekleştirmektedir. 159 ülkede yılda 10 milyonun üzerinde araç satışı ile 2014 yılını 202 milyar Euro ciro ve 11,1 milyar Euro net kar ile kapamıştır.

Volkswagen emisyon skandalı nasıl patlak verdi?

Volkswagen skandalı iki bağımsız araştırmacının (Peter Mock ve John German) ABD Çevre Koruma Müdürlüğü'ne (EPA) yaptıkları araştırma sonuçlarını iletmeleriyle ortaya çıkmıştır. 2014 yılı Mayıs ayında West Virginia Üniversitesi Alternatif Yakıtlar, Motor ve Emisyon Kurumu, Uluslararası Temiz Taşımacılık Komisyonu (International Council on Clean Transportation - ICCT) tarafından görevlendirilmiştir. Ekip, 2012 model Jetta ve 2013

model Passat'ın bir önceki raporlardan daha fazla hava kirliliğine sebep olduğunu raporladı ve Kaliforniya Hava Kaynakları Kurumu (California Air Resources Board - CARB) ile Çevre Koruma Ajansı'nı (US Environmental Protection Agency - EPA) uyardı. Sonrasında soruşturma komisyonu Volkswagen Grup'un ABD ve Kanada'da sattığı ilgili modellerde kullanılan emisyon ölçüm yazılımının hileli (defeat device) olduğunu tespit etti.

ABD Çevre Koruma Ajansı, 2014 Aralık ayında VW'ye bunun kaynağını sordu. VW değerlerin yüksek olmasına teknik bir sorunun neden olduğunu gösterdi ve Jetta, Golf, Beetle, Audi A3 model 482 bin aracı egzoz servisi adı altında geri çağırdı. Ancak araçlarda herhangi bir değişiklik yapılmadı. Sürecin devamında Almanya Ulaştırma Bakanı Alexander Dobrindt, 11 milyon aracın aynı hileli emisyon uygulamasıyla satışa sunulduğu gerçeğini kabul etmek zorunda kaldı.

Skandalın boyutu ne büyüklüktedir?

ABD ve Kanada hükümetleri soruşturma için bakanlıklar ortaklığı ile komisyon kurdu ve Volkswagen

Grup'u çevre kirliliğine sebep olan araç üretmekten, hileli ve yanıltıcı yöntemlere başvurmadan, son kullanıcı ve hükümetleri kandırıcı eylemlerden suçlu bularak araç başına 37.500\$ ödemek suretiyle maddi ceza yaptırımını uygulanacağını açıkladı. Amerika'da başlayan skandal sonrasında Asya'ya oradan da Avrupa'ya geçti. Skandalın en çok zararlı çıkan Avrupa ülkeleri ise Almanya, İngiltere ve İtalya oldu. Skandal her geçen gün çeşitlenerek ve daha da genişleyerek büyümeye devam etmektedir.

Gelinen son durum nedir?

Avrupa'nın en büyük otomobil üreticisi Volkswagen'de yaşanan emisyon skandalı kardeş kuruluşları olan Audi ve Porsche'ye de sıçradı. EPA verilerine göre VW, Audi ve Porsche markalarının 2014-2016 arası 3 litre dizel motorlarında yürütülen testlerde, sözkonusu motorlarda olması gereken değerlerin 9 katı yüksek değerler görüldüğü tespit edildi. Yürütülen iç soruşturmalarda, karbondioksit seviyesini belirlemede açıklanamayan tutarsızlıklar bulundu. Mevcut bilgilere göre, Volkswagen Grubu'ndan yaklaşık 800 bin araç etkilendi.



Emisyon skandalından, dizel araçlarının yanı sıra benzinli modeller de etkilenmeye başladı.

Konuşmanızda "Defeat Device" uygulamasından bahsettiniz? Bu nasıl bir uygulamadır? Nasıl çalışır?

Defeatdevice dediğimiz yazılım hilesi, araçların dinamometre testinde kullanılmaktadır. Emisyon ölçümlerini en isabetli şekilde raporlamanın yolu araçların dinamometrede gösterdiği egzoz salınımlarını ölçmektir. Buna göre uygulama, aracın ECM (Elektronik Kontrol Modülü) içerisine yerleştirilmektedir. Defeatdevice, ECM üzerinden emilimi ölçen cihaza erişme yetisine sahiptir. Bu şekilde hileli yazılım sayesinde sonuçları manipüle edebilmektedir.

Sonuçlar nasıl manipüle edilmektedir?

Araç tip onay testinde iken dinamometre kalibrasyonu (dynocalibration), testten sonra ise yol kalibrasyonu (roadcalibration) ile çalışmaktadır.

Peki araç hangi kalibrasyonun işleteceğini nasıl tespit etmektedir?

Aracın direksiyon açısı sensörünü, taşıt hızını, motor çalışma/işletim süresini ve barometrik basınç değerlerini inceleyerek aracın yolda mı yoksa dinamometrede mi olduğuna karar veriyor. Çünkü dinamometredeki tip onay testlerinde seyir

çevrimleri kullanılmaktadır. Söz konusu olan bu uygulama yol koşullarına bağlı olarak azot oksitleri (yaygın bilinen ismiyle NOx yada NO ve NO2 miktarlarını) binek araçlarda Avrupa için 80 mg/km ve ABD'de ise 31 mg/km değerinin 10 ile 40 kat arasında düşük gösteren bir manipülasyon yapmaktadır.

Seyir çevrimi dediniz. Nedir seyir çevrimi?

Yani "taşıtın belli bir mesafeyi, belli bir zamanda, belli hız ve vitesler kademelerinde kat etmektir. Avrupa yeni seyir çevrimi, ABD ve Japonya tarafından uygulanan seyir çevrimleri vardır. Bu çevrimler farklılıklar göstermektedir.

Bu gelişme ile VW'nin prestiji, etik ve ekonomik durumunu nasıl etkileyecektir?

Bu sürecin ilk zamanlarında firmanın hisseleri yaklaşık 25 milyar avroluk kayba uğradı. Her geçen gün zarar daha da büyümektedir. Ayrıca EPA'nın VW'ye 18 milyar \$'ı bulabilecek bir ceza keseceği gündemde. Bunlara bir de bireysel davalar eklendiğinde olayın büyüklüğü bir kat daha artmaktadır. Etik dışı bu skandalın yol açtığı önemli üç husus daha vardır.

Bunlar; ekonomik kayıp, itibar ve pazar kaybı. Herkes bu rakamları konuşuyor ancak cezanın nedeni rakamlardan çok daha önemli. Bu durum VW'nin batışını da getirebilecek büyüklükte.

Skandalın patlak vermesinde başka neler etkili olmuş olabilir?

Burada birkaç olasılık vardır. Bunların başında VW'nin Fiat'ı alma girişimleri bulunmaktadır. Birleşme gerçekleşmiş olsaydı şu kazanımlar olacaktı: Amerika'da pick-up sınıfında çok zayıf olan VW atılım gerçekleştirmiş olacaktı. VW, ABD'de 1 milyon 308 bin 196 adetlik satışla, 1 milyon 455 bin 868 adet satış yapan GM'in ardından ikinci sıraya yükselecekti. Ford ise 1 milyon 265 bin adetle 3'üncü sırada yer alacaktı. Dünyada tüm boyutları ile SUV pazarı büyürken VW'nin rekor sahibi Jeep'e sahip olması büyük bir avantaj oluşturunca. Bir başka konu da VW'nin küçük otomobil kârlılığında dünya lideri olan Fiat'a sahip olması grup için büyük bir itici güç oluşturacak olması.

Diğer muhtemel sebepler arasında;

- Hissedarları arasındaki anlaşmazlıklar: Geçtiğimiz Nisan ayında VW'nin büyük hissedarları arasında çok ciddi kavgaların/kopmaların olduğu büyük sır değil. Yine de daha garip olan, grubun küresel çap ve organizasyonuna rağmen aslında hâlâ "aile şirketi" olması.

- Ülke içerisindeki politik hususlar,
- Uluslararası Politik Hususlar: ABD ile Almanya arasında son zamanlarda gelişmiş fazlaca stratejik kırınglık bulunmaktadır. Ukrayna krizi, daha doğrusu burada Almanya'nın zaman zaman Rusya'ya kayması, dinleme skandalları, hatta Suriye krizi ve bunun AB'ye etkileri

ile uzun zamandır devam eden, iki ülke arasındaki "sanayi casusluğu rekabeti" de önemli.

♦ Obama'nın 2008 yılında Beyaz Saray'a gelmesi. Çünkü o tarihten itibaren Amerika çok sıkı ve duyarlı çevre kanunları çıkardı ve takip etti.

Fiat grubu hangi markalara sahiptir?

Fiat, Chrysler Grubu'nun tamamını satın alarak dünyanın en büyük otomotiv grupları arasına girmiş, adını da Fiat Chrysler Automobiles olarak değiştirmiştir. FCA Grubu Markaları; Fiat, Lancia, Alfa Romeo, Fiat Ticari, Abarth, Jeep, Chrysler, Dodge, Ram, Ferrari, Maserati ve MoparSrt.

Özellikle bu sorumu ülkemizi de dikkate alarak cevaplamanızı istiyorum. Sizce Türkiye'de geri çağırmanın bir etiği var mıdır?

Maalesef yıllar önce mahkeme kararlarına rağmen, vuku bulan birçok olaya sürücü kusuru diye direnen bazı firmalar, son yıllarda hem iyileştirme çalışmaları hem de tüketicilerin ürün hakkındaki şikâyetlerinden dolayı araçlarını "geri çağırma" zorunda kalabilmektedir.

Peki, buraya nasıl gelindi?

Kurumsal prestij, üretimde kalite, müşteriye saygı ve gelişen yasal zorunluluklar denkleminde bu durum karşımıza çıkabilmektedir. Toyota'nın gaz pedalında yaşanan sorunlardan dolayı milyonlarca aracı geri çağırması gibi. Bugün dünyanın en büyük otomotiv devleri gerektiğinde araçlarını geri çağırabilmektedir. Bu onların kötü araç yaptığı anlamına gelmiyor. Tam tersine müşterilerine verdikleri değeri gösteriyor. Ancak VW skandalı epey farklı. Çünkü bu skandalda bilgi dahilinde bir manipülasyon söz konusu. Ülkemizde bugüne kadar araçların herhangi bir kusurdan dolayı geri çağırılması duyulmamış ya da duyurulmamış bir durumdur. Bu durum kurumsal prestijin, müşteriye saygının ve yasal müeyyidelerin eksikliğine işaret etmektedir. Ülkemiz için geri çağırma etiği artık bir markanın, sorun gördüğü aracı konusunu kullanıcılara ve kamuoyuna duyurarak geri çağırmasından geçmektedir.

Araçların tip onayında yakıt tüketimi ve emisyonları nasıl ölçülmektedir?

Aracın çalışırken veya çalışmazken havaya, suya, toprağa yani kısaca çevreye salıverdiği, insan ve tabiat için zararlı olduğu bilimsel olarak ispatlanmış atıklar emisyon olarak isimlendirilmektedir.

Emisyon ölçümleri; yeni taşıtların tip testi ve trafikteki taşıtların egzoz gazı emisyonlarının periyodik kontrolü şeklinde iki türde yapılmaktadır. Yeni taşıtların tip testinde; boş ağırlığı 3500 kg'ın altında olan taşıtlarda genellikle taşıtın kendisi bir deney düzeneğine bağlanarak trafik koşullarını modelleyen bir seyir çevrimi boyunca açığa çıkan toplam egzoz emisyonu ölçülür. Boş ağırlığı 3500 kg'ın üzerinde olan taşıtlarda ise, taşıt üzerindeki motor bir deney düzeneğine yani motor dinamometresine bağlanarak çeşitli yük (gaz kolu konumu) ve devir sayılarında egzoz emisyonları ölçülmektedir.

Yeni araçların yakıt tüketimi değerlerinin tespiti konusunu bir seyir çevrimi üzerinden açıklayalım: Örneğin Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun EEC 80/1268/EC direktifi uyarınca laboratuvar ortamında ve belirli koşullarda yapılan testlerle elde edilen değerler l/100 km mertebesinde verilmektedir. Bu direktife göre:

Behir içi yakıt tüketimi, laboratuvar ortamında soğukta çalıştırılmış motor ile 4 km'lik teorik bir mesafe boyunca maksimum 50 km/h ve ortalama 19 km/h hızla ölçülmüş yakıt tüketim değerleridir.

Behir dışı yakıt tüketimi ise şehir içi ölçümünden hemen sonra gerçekleştirilen, 7 km'lik teorik bir mesafe boyunca maksimum 120 km/h hıza ulaşacak şekilde, yarı zamanlı sabit hız ve yarı zamanlı değişken hızla ölçülmüş yakıt tüketim değerleridir.

Karma tüketim değeri ise şehir içi ve şehir dışı testlerinin kat edilen mesafe ölçüsüyle ağırlıklı ortalaması alınarak hesaplanmaktadır. Karma yakıt tüketimi; otomobil yaklaşık %37 normal şehir içi trafikte ve yaklaşık %63 şehir dışı trafikte kullanılarak elde edilir.

Araçların kullanıcı el kitaplarında ve broşürlerde verilen yakıt tüketimi değerleri hangi donanım seviyesine aittir. Ayrıca yakıt tüketimi nelere bağlıdır?

Araçlar için kullanıcı el kitaplarında ve broşürlerde verilen yakıt tüketimi değerleri tespit edilirken testlerde kullanılan araçlar standart donanımlı



Abdullah DEMİR

1973 yılında Trabzon'da doğdu. İlk, orta ve liseyi Trabzon'da tamamladı. 1992 yılında M. Ü. Teknik Eğitim Fakültesi Makine Eğitimi Bölümünü kazandı. 1996 yılında Otomotiv Öğretmeni olarak mezun oldu. 1999 yılında yüksek lisansını tamamladı. 1997-2000 yılları arasında M. Ü.'sinde Araştırma Görevlisi olarak çalıştı. 2009 yılında Kocaeli Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü'nde "Fren Disklerine Uygulanan Kaplamaların Frenleme Performansına Etkisinin DeneySEL İncelenmesi" konulu tezi vererek doktor unvanını aldı. Demir, İSPARK A.Ş.'de sırasıyla, Teknik İşler Şefi, İşletmeler Müdürü, Etüt Plan ve Proje Müdürü, Etüt ve Planlama Müdürü olarak çalıştı. 2011 yılında Marmara Üniversitesi T. F. Makine Mühendisliği Bölümü'nde Yardımcı Doçent unvanıyla öğretim üyeliğine başladı. Başta otomotiv olmak üzere, güç aktarma organları, alternatif yakıtlar, ulaşım ve otopark yönetimi alanlarında ulusal ve uluslararası dergilerde, kongre ve sempozyumlarda yayımlanmış yaklaşık 30 makale çalışması bulunmaktadır. Ayrıca "Otopark Uygulamalarında Teknoloji, Çevre ve Emniyet Faktörleri", 52 bin kelimelik "Otomotiv ve Temel Teknik Bilimler Sözlüğü", 2500 kelimelik "Otopark Endüstrisi Sözlüğü", 11 bin kelimelik "Sistem Sistem Otomotiv Teknik Terimler ve Terminolojiler Sözlüğü" gibi yayımları da bulunmaktadır.

Haftalık Otopark dergisinde yaklaşık 4 yıl süre ile teknik danışmanlık ve okur soruları editörlüğü, www.otomotivbilgi.com web sitesinde yayımlanmış 43 haftalık yazısı, www.otoguncel.com ve www.nenedir.net web sitelerinin editörlüklerini yürütmektedir. Aynı zamanda Wushu spor dalında Uluslararası Hakem'dir.

Geçmişte, AGD, ESAM, MÜMDER, gibi STK'larda görev yapan Demir, halen İKEV akademik çalışmalar direktörlüğünü ve TEKDER İli Başkan Yrd. görevlerini yürütmektedir. İngilizce bilmektedir. Evli ve iki çocuk babası.



olarak seçilmektedir. Opsiyonel donanım ve aksesuarlar, jantlar ve lastikler yakıt tüketimini oldukça etkileyebilmektedir. Bunların yanı sıra sürüş koşullarında; yol ve yük durumu, trafik, hava şartları, sürüş şekli, donanımlar-aksesuarlar, portbagaj, bakımlar ve havalandırma sistemlerinin kullanılması üreticiler tarafından belirtilen tüketim değerlerinden yüksek çıkmasına sebep olmaktadır. Ancak bu değerler sürülen koşullar dikkate alındığında makul sınırlar içerisinde de olmalıdır.

Emisyon skandalının aktörü olan azotoksitler nasıl bir gazdır? Çevre ve insan üzerinde ne gibi etkileri vardır?

NOX'ler, CO gibi kandaki hemoglobinle birleşebilmektedirler. Ancak en önemli zehirleyici etkisi ciğerlerde nemle birleşerek nitrik asit oluşturmasıdır. Konsantrasyonun az olması nedeniyle etkileri az olmaktadır. Ancak zamanla birikim özelliği bulunduğundan, solunum hastalıkları bulunan kişiler için tehlike oluşturmaktadır (Özellikle astım, anfizem (emphysema) ve bronşit üzerinde). Bu minvalde NOX'lerin dünyada her yıl on binlerce insanın ölümünü tetiklediği tahmin

edilmektedir. Londra'da toplam NOx emisyonlarının %40'ının dizel yakıtlı karayolu taşıtlarından kaynaklandığı tespit edilmiştir. Bazı kaynaklarda yılda 3 binden fazla kişinin hava kirliliğine dayandırılabilir ölümlere maruz kaldığı belirtilmektedir.

Emisyon ölçümü neden önemlidir? Benzinli mi yoksa dizel mi daha çevrecidir?

Emisyon ölçümü önemlidir çünkü petrole çalışan tüm taşıtların iklim değişikliği ve hava kirliliğine yol açan emisyonları azaltması istenmektedir. Dünyada küresel ısınma ve iklim değişikliği sorunu son yıllarda daha da öne çıktığı için dizelin tercih edilmesinde bir artış olmuştur. Benzin ve dizel yakıtlı araçları; karbonmonoksit (CO), hidrokarbonlar (HC), azotoksitler (NOx), partikül, sera etkisi ve duman açısından genel olarak kıyasladığımızda; CO2 (yani sera gazı), CO ve HC emisyonları açısından dizelin benzinli araca üstünlüğü vardır. Ancak hem partikül ve NOx emisyonları hem de yaz ve kış duman emisyonları açısından ise dizel dezavantajlıdır. Dünyada küresel ısınma ve iklim değişikliği sorunu son yıllarda daha

da öne çıktığı için dizelin tercih edilmesinde bir artış olmuştur. Ülkemizde ise dizel araçların yakıtının ucuz ve tüketiminin düşük olması tercih edilmelerini arttırmıştır. Bu süreçten istifade ederek binek otomobil tercihinin azaltacak aksiyonlar öncelenmelidir. Toplu taşıma, araç paylaşımı, bisiklet kullanımı, yürüme, evden çalışma ve yenilenebilir enerjiyle şarj edilerek kullanılan elektrik motorlu araçlar cazip yöntemlerle ve uygulamalarla teşvik edilmelidir. Özetle: Ülkemizde ise dizel araçlar yakıtının ucuz ve tüketiminin düşük olmasından dolayı tercih edilmektedir.

Sizce "Kirleten Öder" ilkesi doğru bir ilke midir?

Volkswagen'in başına gelenler ve gelecek kapitalizmin çevre sorunlarını önlemek adına bulduğu "kirleten ya da kullanan öder" ilkesinin bir sonucudur. Aynı ilke 2010'da BP'nin Meksika Körfezi'nde yol açtığı petrol sızıntısında da uygulanmıştı. Dev petrol şirketi 18,7 milyar dolarlık bir cezaya çarptırılmıştı. Bu ilkenin caydırıcı olabilmesi cezaların şirketlerin bu bedeli ödemekten çekinmesine neden olacak derecede yüksek olmasına ve denetimin bağımsız kuruluşlar tarafından yapılmasına bağlıdır. Cezalar ödül gibi olursa caydırıcı değil, hatta teşvik edici bile olabilmektedir. Bütün bunlara rağmen "kirleten öder" ilkesinin çevreye verilen hasarı önlemedeki etkisi ciddiyetle tartışılmalıdır. VW'nin aldığı ceza söz konusu araçların bugüne kadar hava kirliliğine yaptığı katkısı azaltmayacak, bundan sonrası için bir iyileştirmeye neden olacaktır.

"Kirleten öder" ilkesinin bir sakıncası da, ödenen cezaların nerede kullanıldığıdır. Hükümetin kasasına giren para çevreci projelerde kullanılmalıdır. Bunun akıbeti şimdilik belirsiz. Maalesef dünya olarak henüz o ilkeyi tartışma aşamasına bile gelemedik!

Skandal bağlamında bağımsız araştırma kurumları ve üniversitelerin önemini nasıl değerlendirmek gerekir?

Araştırma testleri; bilimsel araştırmalar için yapılan testlerdir. Bu testler motorlarda ve taşıtlarda cereyan eden karmaşık olayların nedenlerini araştırmak, ortaya çıkarmak, açıklayıcı teoriler

geliştirerek bu teorilerin geçerliliğini denemek için yapılan testler olarak tanımlanabilir. Bu emisyon skandalı bağlamında üniversiteler, bağımsız test ve araştırma kurumları etkin bir üçüncü göz vazifesi görebilir diye düşünüyorum.

Doğuş Otomotiv İcra Kurulu Başkanı Ali Bilaloğlu'nun açıklamalarını yeterli buldunuz mu?

Doğuş Otomotiv İcra Kurulu Başkanı Ali Bilaloğlu yazılı açıklamasında "ABD Çevre Koruma Ajansı (EPA)'nın yayınladığı bir rapora dayanarak Volkswagen'in 2008-2014 model arası bazı dizel araçlarının ABD çevre standartlarına uymadığını tespit etmesini takiben başlayan süreçle ilgili Doğuş Otomotiv olarak gelişmeleri yakından takip etmekte, konuyla ilgili Volkswagen Grubu ile sürekli temas halinde bulunmaktayız. Bununla birlikte, VW AG'den yapılan açıklama uyarınca; söz konusu durumdan etkilenen araçlar da dahil olmak üzere tüm araçlarımızın sürüş ve yol güvenliğine uygun olduğunu da belirtiriz" şeklindeydi. Skandalın patlak vermesinden sonraki en yetkili ismin yapmış olduğu ilk açıklama tabir yerindeyse bir top çevirme girişimidir. Sorunu çözmeye yönelik değildir. Sonrasında sorun çözüldü ancak arkasında bazı soru işaretlerini de bırakarak.

Ülkemizde skandal sürecinde basın iyi bir sınav verdiğini düşünüyor musunuz?

Emisyon skandalı ve süreçte Doğuş Otomotiv'in sorumluluğu, ana akım-daki gazeteler de uygun büyüklükte ve ilgide karşılık bulmamıştır. Gazetelerin önemli reklam gelirlerinin bu firmadan sağlanıyor olması bu duruma yol açmış olabilir.

VW skandalında Türkiye nasıl bir yol izlemeliydi? Neler yapmalıydı?

Başlangıçta Doğuş Otomotiv'in basın açıklaması cılız ve çözüme yönelik olmamıştır. Bu bağlamda Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın ilgili birimleri, ilgili mevzuatlar çerçevesinde DOĞUŞ Otomotiv'in daha etkin önlem almasını sağlayabilirlerdi. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ile Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı; ODD ve OSD gibi kurumlarla koordineli ancak bağımsız olarak VW skandalının boyutlarını dikkate almak koşuluyla ülkemize ne kadar

VW marka araç girdiğini ve bu araçların yakıt tüketim ve egzoz emisyon değerlerindeki taahhütlerini tespit edebilirdi. Süreç yaklaşık bir ay belirsizliklerle ilerledi. 20 Ekim'de Bakan Işık, "Biz Volkswagen ile hukuk çerçevesi içinde konuştuk. Avrupa ile birlikte 323 bin aracın geri çağıracağını söyledi. Firma bu akşam itibarıyla dizel motorlu Jetta ve Caddy'nin satışını askıya almıştır" şeklinde açıklama yapmıştır.

"VW'nin aldığı ceza söz konusu araçların bugüne kadar hava kirliliğine yaptığı katkıyı azaltmayacak, bundan sonrası için bir iyileştirmeye neden olacaktır. "Kırleten öder" ilkesinin bir sakıncası da, ödenen cezaların nerede kullanıldığıdır. Hükümetin kasasına giren para çevreci projelerde kullanılmalıdır. Bunun akıbeti şimdilik belirsiz. Maalesef dünya olarak henüz o ilkeyi tartışma aşamasına bile gelemedik!"

Bu skandaldan Türkiye kendi namına hangi sonuçları çıkarmalıdır?

Her segmentten hedef araç grubu ve diğer dizel araçlar için emisyon ölçüm yazılımının hileli olup olmadığı (defeatdevices) ya da legal olmayan manipülasyon yöntemleri kullanılıp kullanılmadığını test edebilecek eylem planları hazırlanmalıdır. Bu planlar esnek ve kolay uygulanabilir olmalıdır.

Bir diğer konuda halihazırda trafiğe çıkmış olan araçların emisyon değerleri ve ölçüm yöntemlerinin uluslararası standartların oldukça altında olması. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, yetkilendirilmiş emisyon ölçüm merkezlerinin ölçüm prosedürlerini ve yeterliliklerini daha güncel duruma getirmelidir. Ayrıca yaşanan skandal bağlamında düşünüldüğünde otomotiv firmalarının ve servislerinin aynı zamanda emisyon ölçümü yapıyor olmasını da etik açıdan uygun bulmuyorum. Bir diğer hususta yetkili merciler tarafından geri çağırmanın (recall) etiği oluşturulmalıdır.

Yerli otomobil yapmanın arifesinde olan Türkiye benzer sorunlarla karşılaşmamak için neler yapmalıdır?

Yerli otomobil yapmanın arifesinde olan bir ülke olduğumuzdan dolayı yazılım geliştirme ekibinde, Ar-Ge ve ÜRGE departmanlarında olabilecek manipülasyonlara yönelik ciddi önlemler alınmalıdır. Yerli otomobilin uluslararası pazarlardaki başarısını, değiştirilen ve uygulanmakta olan regülasyonlardaki değişikliklere ve ayrıntılara yönelik hızlı cevap verebilecek eylem planlarını hazırlamalı ve gerekli tedbirleri alabilmelidir.

Sizce bu skandaldan sonra yakıt tüketimi ve egzoz emisyonları ölçüm metotlarında bir değişiklik olur mu?

Skandal mevcut yakıt tüketimi ve egzoz emisyonları ölçüm metotlarında paradigma değişikliğine gidilmesi zorunlu kılmaktadır. Yakıt tüketimi ve egzoz ölçümlerinin laboratuvar koşullarının haricinde belirlenmiş yollarda hareket halinde de ölçülebilmesi gerekmektedir. Bunun için gerekli çalışmalar yürütülmelidir. Bu durum egzoz ölçümünde yeni bir konseptte geçmeyi de zorunlu kılmaktadır.

Bu skandal süreci bir fırsata dönüştürülebilir mi?

Dönüştürülmeli. Bu süreçten istifade ederek binek otomobil tercihinin azaltacak aksiyonlar öncelenmelidir. Toplu taşıma, araç paylaşımı, bisiklet kullanımı, yürüme, evden çalışma ve yenilenebilir enerjiyle şarj edilerek kullanılan elektrik motorlu araçlar cazip yöntemlerle ve uygulamalarla teşvik edilmelidir.

Son söz olarak neler söylemek istersiniz?

Geleceğin inşası, insan odaklı tasarımları hayata geçiren bir boyutta gerçekleştirilmelidir. Şu çok net bilinmelidir ki, kainatın "varlık sebebi insandır". Dolayısıyla her uygulamada insanı merkeze almak gerekir. "İnsan merkezli" yaklaşımlarda çıkış noktası insanları en güvenli, en çevreci, en konforlu, en etkin, en ucuz, en sağlıklı (en az stres düzeyinde) ve en kısa sürede gitmek istedikleri noktalara ulaştırmak olmalıdır. Bu yaklaşım hem araç üreticilerinin hem de bu araçların kullanıldığı ülke ya da şehir yöneticilerinin trafik yönetimini sürdürülebilir kılmasını esas alır. **Teşekkür ederim.**



Dr. M.Şükrü Başarık

İNSÜLİN DİRENCİ (İD)

İD yani dokuların insülin hormonuna duyarsızlığı oldukça sık görülen ciddi bir sağlık sorunudur. Erkeklerde 40-45 yaşlarında %30-40 oranlarında rastlanırken, kadınlarda 45-50 yaşlarında yarıdan fazla sıklıkla rastlanır. İD ileride şeker hastalığına davet çıkaran bir bozukluktur diyet ve egzersizle önlenabilir. Kilo veremiyorsanız ya da tatlı krizleriniz oluyorsa sizde İD olabilir.

İNSÜLİN DİRENCİ(İD) NEDİR?

İnsülin kan şekerini düşürmek için pankreasın beta hücrelerinden salgılanan bir hormondur. Kandaki şekeri dokulara taşıyarak hem kan şekerini düşürür hem de dokulara gerekli olan enerjiyi sağlar. İD oluştuğunda dokularda insülin hormonuna duyarsızlık gelişir ve dokular insülinin getirdiği şekerden faydalanamaz. Sizde dokulara enerji sağlayabilmek için tekrar bir şeyler yemek ihtiyacı duyarsınız. Oluşan bu duruma İD denilir.

İNSÜLİN DİRENCİ OLUNCA NE OLUR?

Dokular insülinin getirdiği şekerden faydalanamayınca kan şekeri miktarı yükselir. Kan şekerini düşürebilmek için pankreas daha fazla insülin salgılamak zorunda kalır. Bu durum pankreasın insülin salgılayan hücrelerinde harabiyete ve hatalı insülin salınımına yol açar. Salgılanan fazla insülin miktarı kan şekeri düşmelerine ve hemen tatlı bir şeyler tüketmeye yol açar. Bu durum sağlıksız beslenmeye ve kilo alımına neden olur. Eğer sık sık acıkıyorsanız, tatlı krizleriniz oluyorsa, istesenez bile kilo veremiyorsanız hazırlıklı olun çünkü şeker hastalığına adaysınız ve kuvvetle muhtemel İD'niz vardır.

İNSÜLİN DİRENCİ (İD)

NASIL ANLAŞILIR?

Çok basit bir kan tahlili ile İD anlaşılabilir. Açlık kan şekeri ve açlık insülin değerleri sizde insülin direnci olup olmadığını anlamamıza yeterli olur.

Açlık kan şekeri ve açlık insülin değeriniz çarpılıp 405 değerine bölünür. Çıkan sonuç 2.5 üzerinde ise sizde İD var demektir.

İNSÜLİN DİRENCİ VARSA

NE YAPILMALI?

Öncelikle sıkı bir diyet yapılmalıdır.

Kan şekerinizi yükseltecek her gıdadan uzak durmalısınız. Şeker hastaları gibi bir beslenme alışkanlığı geliştirmeliyiz. Tatlılar, karbonhidratlar, şeker, pirinç, meyveler (kavun, karpuz, üzüm...), kuru meyveler (kayısı hariç), beyaz ekmek uzak durmamız gereken besinlerden birkaçı. Egzersiz İD de yapmamız gereken ikinci önemli basamaktır.

Kilo verilmelidir. Beraberinde hipertansiyon, hiperlipidemi, obezite (bel çevresi kadınlarda 88 cm, erkeklerde 105 cm'yi geçmemelidir. Vücut kitle indeksi 25 üzerine çıkmamalıdır) varsa bunlara yönelik tedbirler alınmalıdır. Hekim gerekli görürse metformin etken maddeli ilaç alınmalıdır.

İnsülin yüksekliği ve şeker düzensizlikleri uyku hali yapabileceği için sürüşlerde özellikle uyku getirebileceğinden çok karbonhidrat içeren tatlı ağırlıklı bir beslenme yapılmamalıdır. Fazla şeker alımının dikkat dağılması ve uyku yaptığı bilinmelidir.

Kazasız hayırlı yolculuklar dilerim.

Arçelik A.Ş., İnovasyon Haftası'nda ödülleri topladı

Arçelik A.Ş., Türkiye İhracatçılar Meclisi tarafından bu sene dördüncüsü düzenlenen ve 3-5 Aralık tarihlerinde İstanbul Kongre Merkezi'nde gerçekleşen Türkiye İnovasyon Haftası'nda stratejik partner olarak destek vermenin yanı sıra inovasyon alanındaki iddiasını, aldığı ödüllerle de perçinledi. Türkiye'nin en fazla Ar-Ge merkezine sahip ve sektöründe Ar-Ge'ye en fazla kaynak ayıran, Türk Patent Enstitüsü verilerine göre 2014 yılında yaptığı 275 başvuru ile açık ara patent lideri olan Arçelik A.Ş., inovasyonun önemine dikkat çekmek amacıyla düzenlenen organizasyonda, geçen yıl da aldığı 'Ar-Ge Liderliği' ve 'Teknoloji Geliştirmede Liderlik' ödüllerinin yanı sıra, Uluslararası IMP³rove İnovasyon Yarışması'nda büyük ölçekli firmalar kategorisinde finale kalan tek Türk şirketi oldu.



Koç Holding Yönetim Kurulu Üyesi Ali Y. Koç, Türkiye İhracatçılar Meclisi Başkanı Mehmet Büyükekşi'nin elinden aldı.

Dünyanın dört bir yanından başvuru yapan şirketlerin, uluslararası bir jüri tarafından inovasyon yönetimi açısından değerlendirildiği yarışmada 5 finalistten biri olan Arçelik A.Ş.'nin ödülünü Koç Holding Yönetim Kurulu Üyesi Ali Y. Koç, Türkiye İhracatçılar Meclisi Başkanı Mehmet Büyükekşi'nin elinden aldı. Aynı gün verilen Ar-Ge Liderliği ve Teknoloji Geliştirmede Liderlik Ödülleri ise Arçelik A.Ş. adına Koç Holding Dayanıklı Tüketim Grubu Başkanı Fatih Kemal Ebiçlioğlu'na sunuldu. Arçelik A.Ş. ayrıca yine İnovasyon Haftası kapsamında düzenlenen Sosyal İnovasyon Ödülleri'nde de YGA ile işbirliği kapsamında hayata geçirdiği sosyal sorumluluk projesiyle ödüle layık görüldü.



Goodyear ve Juventus'tan işbirliği!

Dünyanın lider lastik üreticilerinden Goodyear ve İtalya'nın en önemli futbol takımlarından olan Juventus, uzun yıllardır sürdürdükleri işbirliklerini daha da güçlendirdiler.

TOFAŞ ÜRETTİ, ABD'DE "YEŞİL TİCARİ ARACI" SEÇİLDİ

Tofaş'ta üretilerek Ram markası altında ABD'ye ihraç edilen ProMaster City, Green Car Journal tarafından 2016 yılının 'Yeşil Ticari Aracı' seçildi. Tofaş'ta geliştirilen Fiat Doblo'nun Ram markalı versiyonu ProMaster City, doğrudan ticari müşterilerin talepleriyle oluşturulan, sınıfının en iyisi birçok fonksiyonel unsuru bünyesinde barındırıyor. Tofaş'ta geliştirilen Fiat Doblo'nun Ram markalı versiyonu ProMaster City, Amerika'da çevre ödülü aldı.

TIRSAN, YILIN EN İYİ TREYLER ÜRETİCİSİ ÖDÜLÜNE ADAY

38 yıldır Türkiye treyler sektöründe aralıksız pazar lideri olan Tırsan'ın 2002 yılında bünyesine kattığı Kässbohrer markası, İngiltere dergisi The Heavies tarafından "Yılın En İyi Treyler Üreticisi" ağır taşımacılık dalında aday gösterildi. Her yıl yenisi düzenlenen ödül töreni, 18 Mart 2016 tarihinde İngiltere'de gerçekleşecek, dünyanın önde gelen lojistik ve üretici firmalarının birçok dalda aday gösterildiği gecede ödüller sahiplerini bulacak.

Otomobil sahipliğinde Ankara ilk sırada

Ankara'da trafiğe kayıtlı 1 milyon 204 bin 108 otomobil bulunurken, her 1000 Ankaralı'dan 234'ü otomobil sahibi. İstanbul, her 1000 kişiye düşen 169 adet otomobil ile kendine 6'ncı sırada yer bulurken, Hakkari son sırada bulunuyor. Hakkari'de trafiğe kayıtlı otomobil sayısı 2 bin 79 olarak belirlenirken her 1000 kişinin sadece 8'i otomobil sahibi.

Otomotiv Yetkili Satıcıları Derneği (OYDER), otomotiv sektörü ile ilgili araştırmalarda bulunan Otomotiv Yönetim Danışmanlığı Pazar Analizi ve İstatistik kuruluşu EBS'ye tüm Türkiye'yi kapsayan bir çalışma yaptırdı. 81 ilde yapılan çalışmada TÜİK ve noter verileri de göz önüne alındı. Her bin kişiye düşen otomobil sayısında da diğer illeri geride bırakan Ankara'yı sırasıyla 194 otomobille Muğla, 189 otomobille Burdur, 188 otomobille Antalya, ve 173 otomobille Eskişehir izliyor. En çok otomobilin bulunduğu İstanbul ise bu sıralamada 169 adet ile geride kaldı. İller ise şöyle sıralandı; Hakkari 8, Şırnak 8, Ağrı 18, Muş 20, Siirt 21, Bitlis 22 ve Bingöl 24. Otomotiv Yetkili Satıcıları Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Z. Alp Gülan, Türkiye'de otomobil sahibi olma oranının AB ülke ortalamasının çok gerisinde kaldığını belirtiyor. Gülan, TÜİK verilerine göre Türkiye nüfusunun 77 milyon 695 bin 904 kişiden oluştuğunu ve trafiğe kayıtlı 19.718.203 adet Motorlu Kara Taşıtı bulunduğunu söyleyerek "Her bin kişiye düşen Motorlu Kara Taşıtı sayısı 254 adet. Sadece Otomobil olarak bakarsak Türkiye'de 10.410.486 adet otomobil parkımızda ise her 1.000 kişiye 134 adet otomobil düşmektedir. AB ülkelerinin toplam araç sayısında bu ortalama 564 adettir" dedi.



Taşımacılıkta 200 milyon lira 'korsan'lara gidiyor

İSTEEND Yönetim Kurulu Başkanı Davut Ukan, yılda 100 bini aşkın ev veya ofis eşyasının taşındığını ve bunun en az 70 bininin kayıt dışı olduğunu söyledi. İstanbul Evden Eve Nakliyeciler Derneği (İSTEEND) Yönetim Kurulu Başkanı Davut Ukan, yılda 100 bini aşkın ev veya ofisin eşyasının taşındığını belirterek, "Bunun en az 70 bini kayıt dışıdır. Bir ev ya da ofisin eşyalarının taşıma bedeli ortalama 3 bin liradan hesaplandığında, yılda 200 milyon liradan fazla paranın kayıt dışı çalışan kişilere ödendiği ortaya çıkmaktadır" dedi. Ukan, AA muhabirine yaptığı açıklamada, İstanbul dışında Bursa, Balıkesir, Yalova gibi illerde de üyeleri bulunduğunu söyledi. Nakliye sektöründe ciddi bir düzensizliğin olduğunu ve bazı "korsan" fir-

maların bu işten büyük paralar kazandığını belirten Ukan, "Sadece, ticari amaçla ev ve büro eşyası taşımacılığı yapanlara verilen yetki belgesi olan K-3'e sahip firmalar sistemde kayıtlıdır" diye konuştu. Yılda 100 bini aşkın ev veya ofisin eşyasının firmalar tarafından taşındığını ifade eden Ukan, şunları kaydetti: "Yılda 200 milyon liradan fazla paranın kayıt dışı çalışan kişilere ödendiği ortaya çıkmaktadır. Kayıtlı olsun olmasın bazı firmalar gerçek gelirlerini beyan etmedikleri için çok vergi ödemiyorlar bu da en çok devlet memurlarının tayin zamanında oluyor. Devlet personeli KDV ödememek için fatura istemiyor. İsteğimiz, kamu personelinin taşıma masrafının karşılanmasında devletin doğrudan parayı firmanın banka hesabına yatırmasıdır."

KARDEMİR'DEN REKOR ÜRETİM

Karabük Demir Çelik Fabrikaları Genel Müdürü Mesut Uğur Yılmaz, fabrikanın tarihinde ilk kez 2 milyon ton üretim seviyesini aştığını bildirdi. Yılmaz, yaptığı açıklamada, 10 Eylül 1939 tarihinde 150 bin tonluk kapasiteyle üretime başlayan KARDEMİR'in 1995 yılında 500 bin ton kapasiteyle özelleştirildiğini hatırlatarak fabrikanın sürdürdüğü yatırımlarla her yıl üretimi artırdığını söyledi. vurgulayan Yılmaz, "7 Aralık'ta gerçekleştirilen üretimle ilk kez 2 milyon ton üretim seviyesini aştık."

25 MİLYAR DOLARI YAKALADI

Dünyanın en büyük 250 müteahhidinin yer aldığı Engineering News Record listesine 43 firmayla girerek Çin'den sonra ikinci konuma geçen Türk müteahhitlerinin yurtdışındaki başarılarında aile şirketi olmanın önemli derece de rol oynadığı belirtiliyor. 104 ülkede 300 milyar dolarlık ciro yaptı. Uluslararası Müteahhitler Birlikleri Konfederasyonu Başkanı Emre Aykar, aile şirketi olmalarının Türk firmalarına bulundukları ortama uyumu ve hızlı karar almaları iş almalarını hızlandırdığını söyledi.

KOBİ sayısı

KOBİ'lerin illere göre dağılımında 497 bin ile İstanbul aldı. İstanbul'u Ankara, İzmir, Bursa ve Antalya izledi. Ankara'da 135 bin, İzmir'de 119 bin, Bursa ve Antalya'da 70'er bin olarak belirlendi. Kobi sayısı bir milyon 703 bine ulaştı.



Okullardaki Beden Eğitimi ve Spor dersi, bireyin okul öncesi eğitiminden başlayarak yaşam boyu sürecek spor yapma alışkanlığının kazandırılması,

sağlık için sporun önemini kavrama, hareket becerilerini öğrenme, fiziksel uygunluğun geliştirilmesi... Bu bir ev ödevi. Yaşam boyunca süren bir

EV ÖDEVİNİ GEÇTE OLSA HATIRLAYAN KOMŞU TEYZELER!



öğreti. Ödevini iyi yapmayanlar "güneş girmeyen eve doktor girer" misali vücutta arızalar başlar. Ev ödevini hatırladı komşu teyzeler.

HAY KOOP SPOR

S.S. Haydarpaşa Karayolu Yük Taşıma Kooperatifi hizmet kalitesini ve müşteri memnuniyetini sağlamak için tecrübeli kadrosuyla çalışmaktadır. Bu tecrübeli kadroların motivasyonunu artırmak ve günlük iş yoğunluğunun stresini atmak ve sağlıklı kalabilmeleri için 1992 yılından beri kurum içinde sportif faaliyetlere önem vermiştir. Hay Koop futbol takımı bugüne kadar spor etkinliğinde yer alarak kupa kazanmış olup birçok başarıya imza atmıştır. Kaptanlığını Ümit Sağlam'ın yaptığı Hay Koop Futbol takımında Metin Zorbacı, Gökhan Demir, Mustafa Bışkin, Yunus Emre Akkuş, Burak Akman, Furkan Duran'dan oluşmakta.



Dünyanın en önemli, en çok izlenen sporları futbol basketbol, Amerikan futbolu, voleybol gibi sporlardır... Aslında adını bilmediğimiz o kadar fazla spor var ki. Bazı sporları da diğerlerinden ayıran en büyük özellikleri çok ilginç veya çok daha tehlikeli olmaları...

Dünyanın en ilginç sporları



LİMBO PATENİ

Özellikle Çin ve Hindistan gibi ülkelere oldukça yaygındır. Genellikle arabaların altından yapılan paten sporu yapabilmek için çok erken yaşta başlayıp vücutlarının çok fazla esnek olması gerekiyor.

Bu kategoride bilinen rekor ise 45 saniyede tam 57 arabanın altından paten kayarak geçen ve Hindistan'da "Harika Çocuk" lakabıyla tanınan Aniket Chindak'a ait. Çinli 10 yaşındaki Wu Xue, bu pozisyonda 50 metreyi 7,974'le geçerek, dünya rekorunu elinde tutuyor. Bu sporda aranan şartlar boy kısalığı ve esneklik olduğu için, katılımcıların büyük çoğunluğu küçük yaş grubunda oluyor. Ali Can Yaycılı / Hürriyet

Gidenler Kazanıyor Gitmeyenler Kaybediyor!



DARÜLBEDAYI'DEN



1914 yılında Belediye Başkanı Cemil (Topuzlu) Paşa, Belediye Meclisi'nden çıkarttığı kararla, bugünkü Şehir Tiyatroları'nın temeli olan, Osmanlı Güzellikler Evi anlamına gelen Darülbedayi-i Osmani'nin kurulmasını sağlar. Eğitim amaçlı bu kurumun yöneticiliğine de, ünlü Fransız tiyatro adamı Andre Antoine atanır. Ancak, Birinci Dünya Savaşı'nın çıkması, Fransa ve Osmanlı Devleti'nin karşı saflarda yer alması nedeniyle kısa bir süre sonra Andre Antoine Fransa'ya döner. Bir süre bocalayan kurum Raşit Rıza'nın (Samako) çabalarıyla yeniden toparlanır. Bu gelişmeler olurken Osmanlı yöneticilerinin ve eğitimcilerin görev aldığı Darülbedayi'ye sınavla öğrenciler alınmıştır.

Bu sınavı kazananlar daha sonraki yıllarda tiyatromuzun ve sanat dünyamızın önemli isimleri oldular. Muhsin Ertuğrul, Halit Fahri Ozansoy, Behzat Butak, Ali Naci Karacan, Peyami Safa, Emin Belig Belli, Celal Sahir, Eliza Binemeciyan, Ahmet Muvahhit, İ. Galip Arcan, Raşit Rıza, Fikret Şadi, Sârâ Mannik, Adriyen Binemeciyan ve Mari Mineyan bu öğrencilerden bazıları. Şehzadebaşı'nda kiralanan Letafet Apartmanı'nda "Tatbikat Sahnesi" adı altında yapılan çalışmalar daha sonra, tiyatromuzun simgesine dönüşen ve 1970 yılında teknik nedenlerden ötürü törenle terk edilen Tepebaşı Tiyatrosu'nda devam etti. Tepebaşı Tiyatrosu uzun yıllar yönetim merkezi olarak da hizmet verdi.

Ocak 1916'da sahnelenen "Çürük Temel" oyunuyla okul olmaktan çıkıp profesyonel bir tiyatro topluluğu durumuna gelen Darülbedayi, Tepebaşı Tiyatrosu'ndan başka, değişik nedenler ya da kent içinde yaygınlaşmak için yeni sahnelerde perdelerini açtı. Şehzadebaşı Ferah Tiyatrosu, Kadıköy Apollon Tiyatrosu, Süreyya

İSTANBUL EFENDİSİ, KUVAYİ MİLLİYE DESTANI, ON İKİ ÖFKELİ ADAM, SON(SUZ) ÖYKÜ, BALON, ZENGİN MUTFAĞI, TERZİ ve diğerleri sizi bekliyor...

Sineması ve Kadıköy Halk Eğitim Merkezi Salonu, Beyoğlu Odeon, Fransız ve Yeni Komedi Tiyatroları, Aksaray Türk Ocağı, Rumeli Hisarı Şehir Tiyatroları'nın oyunlarının sahnelendiği bazı tiyatro yapılarıdır.

Birçok oyun yazarının ilk çalışması, ilk kez Şehir Tiyatroları'nda sahnelendi. Türk tiyatrosuna yeni oyun yazarları kazandırıldı. Şehir Tiyatroları Türk Tiyatrosu'na çok yönlü katkının yanı sıra, Türk Sineması başta olmak üzere, sanatın farklı alanlarında önemli çalışmalar yapan isimlere ev sahipliği yaptı.

1931 yılında resmen İstanbul Belediyesi'ne bağlanan kurum, 1934 yılından sonra İstanbul Belediyesi Şehir Tiyatroları adını aldı. Yine aynı dönem Şehir Tiyatroları'nın çocuk oyunlarının düzenli ve sürekli sahnelenmeye başladığı yıllar oldu. Özellikle Ferih Egemen'in ve Kemal

maları ülkemiz çocuk tiyatrosu adına tarihsel özellikler taşımakta. Darülbedayi, ardından Şehir Tiyatroları, ülkemizdeki tiyatro dergisi geleneğini başlatmıştır. 1918-1920 yılları arasında Temaşa adlı tiyatro dergisini 25 sayı yayınlayan Şehir Tiyatroları, dünyanın en uzun süreli tiyatro dergilerinden olan ve 1930'dan bugüne Darülbedayi, Türk Tiyatrosu ve Şehir Tiyatrosu adlarını alan derginin yayımını bugün de sürdürmektedir.

Son yıllarda Türk tiyatrosundaki değişim ve seyirci yönelişini göz önüne alan Şehir Tiyatroları, yerli ve yabancı yazarlardan oluşan geniş bir repertuarla İstanbul seyircisine ve turneler yoluyla da diğer kentlerdeki tiyatroseverlere perdelerini açmakta. Ayrıca, yabancı yönetmenleri ve tiyatro adamlarını davet ederek, sahneye koydukları oyunları Türk seyircisine ulaştırmaktadır.

Bugün on sahnesi olan Şehir Tiyatroları, her gün 3000 civarında İstanbul seyircisine perdelerini açıyor. **Bu sahneler:** Harbiye Muhsin Ertuğrul Sahnesi, Kadıköy Haldun Taner Sahnesi, Fatih Reşat Nuri Sahnesi, Gaziosmanpaşa Sahnesi, Gaziosmanpaşa Ferih Egemen Çocuk Sahnesi, Üsküdar Musahipzade Celal Sahnesi, Üsküdar Kerem Yılmaz Sahnesi, Kağıthane Sadabad Sahnesi, Kağıthane Küçük Kemal Çocuk Sahnesi, Ümraniye Sahnesi'dir.

Şehir Tiyatroları Müdürlüğü

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Tiyatroları Müdürlüğü Şişli Harbiye Mh. Darülbedayi Cd. No:3 Şişli
Telefon : (0212) 455 39 00
E-posta : tiyatro@ibb.gov.tr



Küçük'ün 1935 yılında başlattığı Çocuk Tiyatrosu alanındaki uygulama-

AŞIK VEYSEL



ALDANMA CAHİLİN KURU LAFINA

Aldanma cahilin kuru lafına
Kültürsüz insanın kulu yalandır
Hükmetse dünyanın her tarafına
Arzusu hedefi yolu yalandır

Kar suyundan süzen çeşme göl olmaz
Gül dikende biter diken gül olmaz
Diz diz eden her sineğin bal'olmaz
Peteksiz arının balı yalandır

İnsan bir deryadır ilimle mahir
İlimsiz insanın şöhreti zahir
Cahilden iyilik beklenmez ahir
İşleği ameli hali yalandır

Cahil okur amma alim olamaz
Kamillik ilmini herkes bilemez
Veysel bu sözlerin halka yaramaz
Sonra sana derler deli yalandır

Aşık Veysel Şatıroğlu, 1894 yılında Sivas'ın Şarkışla ilçesine bağlı Sivrialan köyünde dünyaya geldi. Annesi Gülizar, babası "Karaca" lakaplı Ahmet adında bir çiftçiydi. Veysel'in iki kız kardeşi, yörede yaygınlaşan çiçek hastalığına yakalanarak yaşamlarını yitirdi. Ardından Veysel de yedi yaşında aynı hastalıktan dolayı iki gözünü de kaybetti. Babasının, Aşık Veysel'e oyalanması için aldığı sazla önce başka ozanların türkülerini çalmaya başladı. 1933 yılında tanıştığı Ahmet Kutsi Tecer'in teşvikleriyle kendi sözlerini yazıp söylemeye başladı. Aşık geleneğinin son büyük temsilcilerinden olan Aşık Veysel, bir dönem yurdu dolaşarak Köy Enstitüleri'nde saz hocalığı yaptı. 1965 yılında özel kanunla maaş bağlandı. 1970'li yıllarda Hümeysra, Fikret Kızılok, Esin Afşar gibi bazı müzisyenler Aşık Veysel'in deyişlerini düzenleyerek yaygınlaşmasını sağladı. Şarkışla'da her yıl adına şenlikler yapılır.

Eserlerinde Türkçe'si yalındır. Dili ustalıklı kullanır. Yaşama sevinciyle hüznün, iyimserlikle umutsuzluk şiirlerinde iç içeydi. Doğa, toplumsal olaylar, din ve siyasete ince eleştiriler yönelttiği şiirleri de vardır. Aşık Veysel hayatı boyunca Türkiye'nin hemen

hemen her yerindeki aşıklarla karşılaşmış ve tanışmıştır. Sevilen halk ozanını ölümüne denk her yaşta aşık ziyaret etmiştir. Veysel Şatıroğlu yanı sıra Aşık Veysel'in eserleri arasında en çok sevilen ve günümüzde farklı sanatçılar tarafından yorumlanan "Ala Gözlü Benli Dilber, Uzun İnce Bir Yoldayım, Dostlar Beni Hatırlarsın, Kara Toprak" adlı parçalar, farklı uyarlanarak, özellikle genç neslin gönlünü fed etmiştir. Efsane olan ve türküyü deyince ilk akla gelen halk ozanımız, "Hepimiz Bu Yurdun Evlatlarıyız", "Memlekete Destan Oldum" adlı eserler ile memleketine olan aşkını şarkılar ile ifade etmiştir. Aşıkların yaşadıklarını, en güzel şekilde parçalarına döken sanatçı yaralı yüreklere deva olmuştur.

Halk ozanımız doğaya olan aşkını da bir ilk ile tescillemiştir. Memleketine ilk meyve ağacını yetiştirerek, diğer köylülere de örnek olmuştur. Ve zamanla memleketinde çok çeşit meyve ağacı yetiştirilerek, köylülerin bu yolla para kazanmasına aracı olmuştur. Gözleri görmediği için kötü ithamlarda bulunan köylüler, sonradan pişman olmuşlar ve ozanımızın kör olmadığını, aksine en uzak noktaları bile gönül gözü ile gördüğünü dile

getirmişlerdir. Anadolu kültürünün temsilcisi, kap-karanlık dünyasında aydınlık düşünceler taşıyarak, diğer sanatçıların idolü olmuştur.

Şiirleri, Deyişler (1944), Sazımdan Sesler (1950), Dostlar Beni Hatırlasın (1970) isimli kitaplarında toplandı. Ölümünden sonra Bütün Şiirleri (1984) adıyla eserleri tekrar yayınlandı. 1973 yılında akciğer kanseri sonucunda vefat etti. 2014 yılının Kasım ayında Devlet Opera ve Balesi Aşık Veysel'in ölümünün 41. yılı anısına onun türkülerinden yola çıkılarak hazırlanan, tek perdelik dans tiyatrosu "Dostlar Beni Hatırlasın" sahneye konulmuştur.





ORHAN KEMAL

Orhan Kemal, milletvekili ve bakanlık yapmış Abdülkadir Kemali Bey ile ortaokul mezunu aydın bir kadın olan Azime Hanım'ın oğludur. 15 Eylül 1914'te Adana'nın Ceyhan ilçesinde dünyaya geldi. Babası siyasal nedenlerle 1931'de Suriye'ye yerleşince, orta öğrenimini kendi isteğiyle yarıda bıraktı ve Suriye'de bulaşıkçılık ve matbaa işçiliği yaptı. Bir yıl sonra tek başına Türkiye'ye dönerek Adana'da çırçır fabrikalarında işçilik ve kâtiplik yaptı. Bu yıllardaki birikimleri, ileride romanlarına hayat vermiştir. 1937'de çırçır fabrikasında (Milli Mensucat) bir işçi olan Nuriye ile evlendi. 4 çocuğu oldu.

1938'de Niğde'de askerliğini yaparken "Maksim Gorki ve Nazım Hikmet kitapları okumak", "yabancı rejimler lehinde propaganda ve isyana muharrik" suçundan 5 yıl hapis cezasına mahkûm edildi. 1940'ta, Bursa Cezaevi'nde tanıştığı Nazım Hikmet'in toplumcu görüşlerinden etkilendi; kendisinden Fransızca, felsefe ve siyaset dersleri aldı. Orhan Kemal'i şiir yerine roman ve öykü yazmaya teşvik eden de Nazım Hikmet oldu.

İlk öykülerini Bacaksız Orhan takma adıyla yayımladı. İlk kez 1943'te İkdâm Gazetesi'nde "Asma Çubuğu" öyküsünde Orhan Kemal adını kullandı.

1943'te tahliye olunca Adana'ya döndü. Amelelik ve hamallık gibi işlerde çalıştı. 1950'de ailesiyle İstanbul'a yerleşti ve ölümüne kadar kitap ve makale yazarak geçindi. 1958'de Sait Faik Hikaye Armağanı'nı Kardeş



72 KOĞUŞ



EKMEK KAVGASI



BABA EVİ



HANIMIN ÇİFTLİĞİ

Payı adlı öyküsü ile aldı. 1967'de 72. Koşuş oyunu ile Ankara Sanatseverler Derneği tarafından en iyi oyun yazarı seçildi. 1969'da Türk Dil Kurumu Ödülü'nü ve Sait Faik Hikaye Armağanı'nı Önce Ekmek adlı kitabı ile aldı. Bulgar Yazarlar Birliği'nin çağrısı üzerine gittiği Sofya'da, tedavi görmekte olduğu hastanede 2 Haziran 1970'te öldü.

Anısını yaşatmak için İstanbul'un Beyoğlu ilçesinde, Cihangir semtinde Orhan Kemal Müzesi açıldı. 1972'den bu yana adına bir roman yarışması (Orhan Kemal Roman Armağanı) düzenlenmektedir.

Eserleri

Orhan Kemal, yoksul kesimin, işçilerin, öğrencilerin, "kernanedeki adamın" yaşamını anlatan öykü ve romanlar yazmış ve insan-toplum ilişkilerini gerçekçi bir dille yansıtmıştır. 27 roman, 19'u öykü kitabı ile anı, inceleme, oyun, röportaj türünde kitaplar bırakmıştır.

Öyküleri

Duygu (1948)
Menevşe (1948)
Ekmek Kavgası (1949)
Pezevenkler (1950)
Sarhoşlar (1951)
Çamaşırcının Kızı (1952)
72. Koşuş (1954)
Grev (1954)
Arka Sokak (1956)
Kardeş Payı (1957)
Babil Kulesi (1957)
Dünya'da Harp Vardı (1963)
Mahalle Kavgası (1963)
İşsiz (1966)
Önce Ekmek (1968)
Küçükler ve Büyükler (1971-ölümünden sonra).
Öykülerinden yapılan derlemeler Bilgi Yayınevi'nce

beş cilt olarak yayınlandı:
Yağmur Yüklü Bulutlar (1974)
Kırmızı Küpeler (1974)
Oyuncu Kadın (1975)
Grev (1975)
Serseri Milyoner/İki Damla Gözyaşı (1976)
Arslan Tomson (1976- ö.s)
İnci'nin Maceraları (1979 - ö.s)

Romanları

Baba Evi (1949)
Avare Yıllar (1950)
Murtaza (1952)
Cemile (1952)
Bereketli Topraklar Üzerinde (1954)
Suçlu (1957)
Devlet Kuşu (1958)
Vukuat Var (1958)
Dünya Evi (1958)
Gavurun Kızı (1959)
Küçücük (1960)
El Kızı (1960)
Hanımın Çiftliği (1961)
Eskici ve Oğulları (1962-
Eskici Dükkanı adıyla 1970)
Gurbet Kuşları (1962)
Sokakların Çocuğu (1963)
Kanlı Topraklar (1963)
Bir Filiz Vardı (1965)
Müfettişler Müfettişi (1966)
Yalancı Dünya (1966)
Evlerden Biri (1966)
Arkadaş Isıkları (1968)
Sokaklardan Bir Kız (1968)
Üç Kağıtçı (1969)
Kötü Yol (1969)
Kaçak (1970-ö.s.)
Tersine Dünya (1986-ö.s)
Dünya Dönüyor (1953)
Neden Böyle (1956)
Uçurum (2014)

Oyun

İspinozlar (1965)
72. Koşuş (1967)

Anı

Nazım Hikmet'le Üç buçuk Yıl (1965)

İnceleme

Senaryo Tekniği ve Senaryoculuğumuzla İlgili Notlar (1963)

Lojistik “kültür”

1- Kadına yönelik şiddetin yaygınlaştığı bu dönemde sığınak, sığınma evi, konukevi, koruma evi, kadın misafir evi... Hangi ismi ya da isimleri kullanmak daha doğru? Bunun bir önemi var mı? 'Evet' diyor, Psikolog Aylin Akçay, 'Tanımlar arasında gibi görülen tartışma aslında bakış açıları arasındaki farklılığa işaret ediyor.' İsmi geçtik. "100 bin kişinin olduğu yerde sığınma evi açılması" şartı var. Peki, ülkemizde sığınma evi sayısı kaç tane?

a- 131 b- 81 c- 919 d- 243

2- Yakın tarihimizin unutulmaya yüz turmuş önemli zanaatları olan kalaycılık, kaşıkcılık, bıçakçılık, demircilik, semercilik gibi meslekler heykel ve figürler kullanılarak sergileniyor. Yaklaşık 600 eserin sergilendiği bu kent müzesi hangi şehrimizde?

a- Osmaniye kent müzesi b- İstanbul kent müzesi c- İzmir kent müzesi d- Mersin kent müzesi

3- Çölleşme ve Erozyonla Mücadele (ÇEM) ve TÜBİTAK tarafından proje kapsamında yayınlanan haritada Türkiye'nin yaklaşık yüzde 47'si orta ve üzeri 'çok yüksek risk' grubunda yer alıyor. Bu riskli alanlar neresi?

a- Konya-Karapınar b- Iğdır-Aralık c- Urfa-Ceylanpınar d- Tuz Gölü havzası e- Hepsisi f- Ereğli-Karaman bölgesi g- Urfa-Ceylanpınar h- Mardin-Batman hattı ı- Eskişehir çevresi

4- İç Hastalıkları Uzmanı Prof. Dr. Kadir Biberoğlu, 1 Aralık Dünya AIDS Günü nedeniyle yaptığı açıklamada, hastalığa karşı Türkiye'de HIV virüsü taşıyan..... hasta bulunduğunu belirterek uyarılarda bulundu. Hasta sayısı kaç?

a- 9 bin 300 b- 30 bin c- 532 d- 300

5- “Bürokrasinin, hiyerarşinin çarkları arasında sıkışıp kalan bireyin direnç noktalarını anlatan oyun, seyirciyi her an teyakkuz halinde bulunduran etkileyici performansları, gerginliği hat safhaya çıkaran müzikleri ve karakterlerin sıkışmışlığını seyircilerin hissetmesini sağlayan dekoru ile çarpıcı bir oyun. Mekanikleşmiş, itaatkar insanların yaratılmasını, boyun eğdikçe yükseldiğini zanneden ve aslında “yükseldikçe” yok olup giden bireyleri anlatıyor.” Hakan Güngör böyle yazmış. Yazdıklarından ve hayatından kurgulanan “Şato”, insanın kendi üretime yabancılaşmasını, kimliksizleştirilmeye karşı mücadeleyi ele alıyor. Yönetmen Tandoğan, “Birilerinin bizim için arzuladığı hayatı yaşıyoruz ve bunun kendi arzularımız olduğuna inanırız. “Şato” bu dayatmayı anlatıyor” diyor. Kim bu yazar?

a- Kafka b- Dostoyevski c- Yaşar Kemal d- Can Yücel

6- Sorunun bir ucundan tutmak isteyenler kış mevsimin gelmesiyle birlikte mülteci çocuklarla dayanışmak için 'Mülteci çocuklar için (kazak, atkı, çorap) örüyoruz' kampanyası başlattı. Bu kampanyanın başlatıcıları kim ya da hangi kurum?

a- İzmir'de Karşı Bisiklet Grubu b- Seda Sayan hayranları kulübü c- Papatyalar d- EGYKD üyeleri (Eğlenceye Gitmekten Yorulan Kadınlar Dayanışma Derneği)

7- Milletin belediye başkanı olmak için paralar saçtığı, yarıştığı makamdan şikayet edende çıktı. “Özgürlüğüm baskılandı, mahalle baskısı çok fazla. Onun için bir sonraki dönem 'belediye başkanlığına' beni koymayın diyeceğim” diyen belediye başkanı kim?

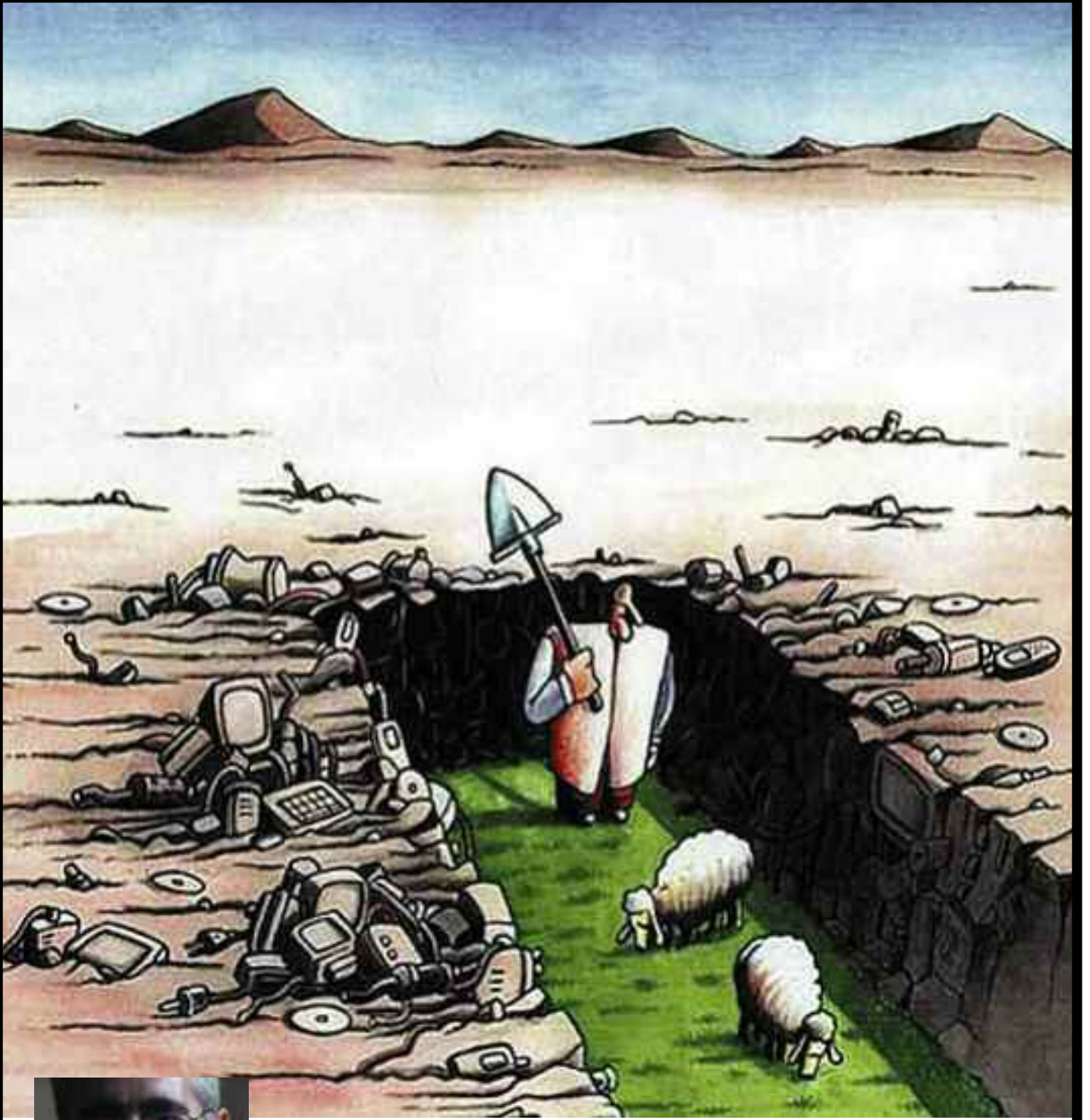
a- Ovacık Belediye Başkanı Fatih Mehmet Maçoğlu b- Kuşadası Belediye Başkanı Özer Kayalı c- Ataşehir Belediye Başkanı Battal İlgezdi d- Ankara Belediye Başkanı Melih Gökçek

8- Türkiye'de evlenen çiftlerin sayısı azalırken, boşanma oranları artıyor. Evlenen çiftlerin sayısı bir önceki yıla göre yüzde 0,1 azalarak 2014 yılında 599 bin 704 oldu. Boşanan çiftlerin sayısı ise bir önceki yıla göre yüzde 4,5 artarak 130 bin 913'e yükseldi. Boşanmaların 2014 yılında yüzde 39,6'sı evliliğin ilk 5 yılı, yüzde 21,8'i ise evliliğin 6-10 yılı içinde gerçekleşti. Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığı'na, evlilik ve boşanmalara ilişkin Meclis Araştırması açılması için önerge verdi. Önergeyi hangi parti verdi?

a- Ak Parti b- CHP c- HDP d- MHP



1- a, 2- a, 3- e, 4- a, 5- a, 6- a, 7- a, 8- a



Musa Gümüş, 1963 Gaziantep doğumlu. Marmara Üniversitesi İşletme Fakültesini mezunu. Bugüne kadar yurtiçi ve yurtdışı yarışmalardan toplam 21 ödül kazandı. Karikatürcüler Derneği üyesi olan sanatçı evli ve 1 çocuk babası...

Birleşmiş Milletler'in 70. Kuruluş yılı nedeniyle Moskova'da düzenlenen ve konusu "GLOBAL ISSUES-KÜRESEL SORUNLAR" olan UN-70 Karikatür Yarışmasında Musa Gümüş birinciliği kazandı.

Jüri tarafından ödül alan karikatürlerin sıralaması şu şekilde gerçekleşti:

- 1) MUSA GÜMÜŞ, TURKEY
- 2) M.ESHONKULOV, UZBEKISTAN
- 3) IRINA MAKSIMENKO, RUSSIA
- 4) EHSAN GANJI, IRAN
- 5) Á.RAMIRO ZAPATA MORA, COLOMBIA
- 6) VASILIIY ALEXANDROV, RUSSIA

*Kasko primi fiyatı müşteriye göre farklılık gösterebilir.



Tasarruf etmek isteyen patronlar, Otokoç'ta Ford Trucks Çekici kiralalar.

Şirketinizdeki Ford Çekici ayrıcalığını yaşamak için artık ona sahip olmak zorunda değilsiniz. Çünkü Ford Trucks Kiralama ile 1846T Çekici'yi şimdi vergi, kasko ve bakım masraflarını düşünmeden çok avantajlı fiyatlarla kiralayabilirsiniz. Siz de Ford Trucks Yetkili Satıcısı Otokoç'a gelin, yükünüzü değil, masraflarınızı hafifletin.

www.otokoc.com.tr

f /FordTrucksTR

in /FordTrucksTürkiye



Kiralama için gerekli yetkili belgesi:

Yetki Belgesi	Açıklama
L1:	Özmal'ın 20 katı kiralama yapabilir.
M1,M2,N1,N2:	Özmal'ın 4 katı kiralama yapabilir.
C2,L2,M3:	Özmal'ın 0,5 katı kiralama yapabilir.

Dahili Hizmetler

- Kasko*
- Periyodik Bakımlar
- Filobil (Filo Yönetim Sistemi)
- 3. Yıl Garanti
- Plaka Masrafları

- Zorunlu Trafik Sigortası
- Muayene Ücretleri
- Motorlu Taşıt Vergileri
- 7/24 Yol Yardım Hizmeti

444 FORD



Ford Trucks
Yetkili Satıcısı ve Servisi
Otokoç

Akşemsettin Mah. Atatürk Cad. No: 328 Sultanbeyli / İstanbul
Tel: (0216) 487 53 27

Bozüyük Kütahya Karayolu 8.Km
Kırdibi Mevkii İnönü / Eskişehir
Tel: (0222) 591 36 73