

www.sshay-koop.com.tr

# LOJİSTİK LIFE

Yıl: 2018 / Ücretsiz  
Sürelî Aylık Dergi / Ekim - Kasım

## Hay-koop

ECEVİT KARTAL:  
DÜN OLDUĞU GİBİ  
BUGÜNDE  
ÜSTESİNDEN  
GELİRİZ

HAVALİMANI  
TAŞIMASINDA  
LOJİSTİK MÜHENDİSİ  
ARKAS LOJİSTİK

BRICA  
ZİRVESİ  
İSTANBUL



İSTANBUL HAVALİMANI - BİR KENT BİR TARİH  
SİVAS'A BÜYÜK YATIRIM - OYAK ÇİMENTO



## HAY-KOOP ÜYELERİ

Abdi Fidan **Adem Aksu** Adem Çeliksoy **Adem Yılma** Adnan Aydın **Adnan Sezgin** Adnan Şahin **Adnan Yavuz**  
Ael Global Lojistik **Ahmet Başar** Ahmet İşleyen **Ahmet Özdemir** Ahmet Ulaş **Ahmet Yılmaz** Akfor Loj.Nakl Tur  
.Ins. San.Tic **Akşimşek Nak.** Ali Bayar **Ali Ersoy** Ali Karabey **Amiral Ağır Taş. ve Loj. Hizm. Sanayi** Arif Bütün  
**Arslan Akkasoğlu** Asiye Koç **Avidis Evhan** Aydın Ellidokuzoğlu **Ayhan Altınay** Ayhan Başar **Ayhan Özçelik**  
Ayhan Serçek **Ayhan Taştemir** Ayhan Terekli **Ayşe Doğanıyigit** Aytekin Çapa  
**Balyol Nak.** Basak Ulus.Nak. ve Tic.Ltd.Sti. **Bayram Aygür** Bayram Soran **Bayram Şimşek** Bedirhan Bedir  
**Bekir Bülbül** Birol Başar **Bülent Erciyes** Bülent Yıldız **Bülent Yiğit** Bünyamin Kurt  
**Cansaran Demir** Celal Karataş **Celil Güler** Cemal Akkuş **Cemal Şengül** Cemal Tüzel **Cemil Demirel** Cenan  
Erdoğan **Cenan Kesim** Cevat Coşkun **Cihan Gökdoğan** Coşkun Kuş **Çetin Şahin**  
Davut Şahin **Deniz Çağlar** Derya Bal **Derya Demircan** Duran İşleyen  
**Duran Kesim** Durkaya Yaman **Durmuş Duman** Dursun Ahmet Doktaş **Dursun Ahmet Yüce**  
Ebru Tomruk **Ecevit Kartal** Ekrem Balıkcı **Eksilöglü Mad. Nak. San. Tic. Ltd.Şti** **Emin Yiğit** Emrah Topuz  
**Emrullah Çay** Enko Otomotiv ve Nak. **Erdal Aksu** Erdal Aktürk **Erdal Şengül** Erdinç Sevim **Erdogan Uluslar**  
Tas.Turzm.Ins.San.Tc **Erdoğan Aksu** Erdoğan Bektaş **Erdoğan Kardeşler** Nakliye ve Spor Hizm. Ltd. Şti.  
**Erhan Çalışkan** Erhan İşleyen **Erol Bülbül** Erol Koraz **Ersin Catuk** Ersin Kurt **Etem Yılmaz** Eyüp Cebir  
**Eyüp Ramazan Zeyrek**  
Fadime Şimşek **Faruk Çendek** Fatih İlik **Fatma Yaşar Nalbant** Ferhat Uzun  
**Ferudun Tataroğlu** Fetine Yılmaz **Filiz Bucağlar**  
Göksal Bozkurt **Güllünaz Erdoğan** Gülten Keskin **Gürsel Gökburun**  
Habibe Gelik **Hakan Erbaş** Hakan Olgun **Halil Aydın** Halil Şahin **Halit Poyraz** Hamit Zeren **Hasan Baltacı**  
Hasan Başar **Hasan Bütün** Hasan Coşkun **Hasan Ocak** Hasret İnşaat Taah.Tur.Nak.Eğl.Vedin. **Hatice Sezer**  
Hayal Taşımacılık **Haydar Kunt** Hay-Koop A.Ş. **Hay-Koop S.S.** Hayrettin Doğu **H. İbrahim Erdoğan** H.Mehmet  
Yiğit **Hüseyin Abdullah Volga** Hüseyin Akpınar **Hüseyin Aksu** Hüseyin Fidan **Hüseyin Karataş**  
İbrahim Kartal **İbrahim Yüce** İhsan Yücel **İlhami Fidan** İrfan Yasa **İsmet Durdağı**  
Kadir Gevşek **Kadir Karlıdağ** Kadir Sirkeci **Kani Yiğit** Karlıdağ Nak. İth. İhr. Paz.Ltd.Şti. **Kaya Çınar** Kemal  
Erdoğan **Kenan Akpınar** Kenan Şenses **Kerametdin Erdoğan** Kerametdin Yüce **Kerim Kaygusuz** Kerim Kılıklı  
**Koseler Akary. Tas.Tic.Ltd.Sti.** Kozak Yapı İnş. Lgt Lojistik A.Ş.  
**Lokman Eskihellaç** Lütfi Şahin  
**Mahmut Başar** Mahmut Karslıoğlu **Mahmut Tan** Mehmet Başar **Mehmet Çalışkan** Mehmet Çeliksoy **Mehmet**  
**Erdoğan** Mehmet Kaya **Mehmet Sayılır** Mehmet Yılmaz **M.Ekrem Ok** Melih Yağız Kıvrak **Meral Kaya** Mesut  
Fidan **Mesut Nalbant** Metin Erdoğan **Metin Şahin** Mualla Esentepe **Muhammet Aydoğdu** Muhsin Çoban **Murat**  
**Akıncı** Murat Alemdar **Murat Ayaksız** Murat Güneş **Murat Sezer** Murtaza Doğan **Musa Aksu** Mustafa Balcı  
**Mustafa Başar** Mustafa Berçin **Mustafa Çiftçi** Mustafa Erkul **Mustafa Karataş** Mustafa Kasap **Mustafa Kılıklı**  
Mustafa Özdiil **Mustafa Soran** Mustafa Türk **Mustafa Uzunoğlu** Mustafa Ünkaya **Mustafa Zeren** Muttalip Demirci  
**Muzaffer Karagöz** Münir Doğan **Mys Lojistik ve Nakliyat San. ve Tic. Ltd. Şti.**  
Nail Kamsız **Naim Şahin** Nazik Akan **Necmi Kayıkcı** Nedim Seller **Nigar Aygün** Nihat Emin  
**Nizamettin Sever** Nuran Yüce **Nuri Yıldırım**  
Okan Özen **Okay Halihoş** Okay Neroğlu **Oktay Erdoğan** Oktay Erdoğan **Orhan Baltacı** Orhan Küçükali **Orhan**  
**Mutlu** Orhan Yüce **Osman Akalin** Osman Başar **Osman Doktaş** Osman Fidan **Osman Simsar** Ozan Akan  
**Ömer Kavlak** Öz Erdoğanlar Ağır Nak. **Özcan Ocak** Özfer Otomotiv San. ve Tic. Ltd Şti **Özhan Mete**  
**Paşa Bayır Paşa Yılmaz** Polat Yiğit **Profesyonel Taş.Tic**  
Rabiye Türkoğlu **Rafet Yılmaz** Rafi Evhan **Ramazan Akkuş** Ramazan Akman **Ramazan Başar** Ramazan Çetin  
**Rasim Çapa** Recep Ersoy **Recep Kibar** Recep Mahmut Demir **Recep Seller** Recep Serin  
**Refik Fidan** Rifat Altay **Rusan Uygun**  
Sabahattin Bilgiç **Sabriye Türkoğlu** Sadettin Keskin **Sahin Deniz.Tas San.Tic.A.S.** Salih Kavlak **Salim**  
**Gökdoğan** Sami Bayram **Sami Yiğit** Satılmış Özel **Sava Nakliyat ve Tic.Ltd.Sti.** Savaş Çoban **Sedat Kalaycı**  
Sedef Demircan **Selahattin Çetinkaya** Selami Alsancak **Serbay Tas.Emlak Ins.Tic.Ltd. Şti.** Serkan Akkuş  
**Seyfettin Kepenek** Seyhan Aydoğdu **Sinan Doğan** Sinan Yaşar Genc **S.S.275 Mar-Koop**  
Suat Aydoğdu **Sultan Ulaş** Süleyman Arslan  
**Şadem Yılmaz** Şadi Aydın **Şahin Ulus.Taş. Tic** Şenol Avcı **Şevki Zeren** Şinasi Tokgöz **Şükrü Şahin**  
Talip Kaygusuz **Tamer Aşan** Tamer Karataş **Tarik Başak** Tarık Erdoğan **Timuray Erdoğan** Turan Erdoğan  
**Turan Yaman** Turgay Şengül **Tülay Erciyes**  
Uğur Doktaş **Ümit Şahin** Ünal Kaya **Ünal Şahin** Vedat Şengül  
**Yahya Doğanıyigit** Yakup Akkuş **Yakup Beyaz** Yakup Ocak **Yakup Özdemir** Yakup Şimşek **Yakup Yasa** Yakup  
Zeyrek **Yalçın Erdoğan** Yasin Bayır **Yelkenci Loj.Oto.San ve Tic.Ltd.Şti** Yeşilyurt Nak.Oto.Gd.Dy.T.Tic.Ltd.Şti.  
**Yılmaz Demir** Yılmaz Er **Yusuf Aydoğdu** Yusuf Dursun **Yusuf Erdoğan** Yusuf İşleyen **Yusuf Şahin**  
Yüksel Otomotiv Nak. **Yüksel Özdemir**  
Zehra Başar **Zehra Yavuz** Zekeriya Erdoğan **Zekeriya Kaygusuz** Zeki Demirtaş **Zelos Tekiner** Ziya Erdoğan  
**Ziyattin Erdoğan**



Cumhuriyet'in ilanının 95. yıldönümünü büyük bir coşku içinde kutladık.

Cumhuriyetimizin kurucusu Ulu Önder Atatürk'ü, O'nun kahraman silah arkadaşlarını, şehitlerimizi ve gazilerimizi şükran ve rahmetle andık. Cumhuriyet, yönetim biçimi olmasının ötesinde bir aydınlanma ve çağdaşlaşma tasarımıdır. Cumhuriyet rejimi, ülkemizin en uygun yönetim biçimi olarak ortaya konulmuş ve kısa sürede benimsenerek özümsemiştir.

Bugün Türkiye ekonomik yönden güç bir dönemden geçmektedir. Yaşadığımız sıkıntılı dönemin elbirliği ile en kısa sürede aşılarak, ekonomimizin güçlü ve işleyen bir yapıya kavuşturulması, hepimizin ortak dileğidir.

Ülkemizin önemli bir dönemeçten geçtiği günümüzde, içinde bulunduğumuz güç koşullar, birlik ve dayanışmamızı artırarak korumamızı daha da zorunlu kılmaktadır.

Mustafa Kemal Atatürk'ün dediği gibi, "Türkiye Cumhuriyeti her manası ile büyük Türk milletinin öz ve aziz malıdır. Kıymetli evlatlarının elinde daima yükselecek, ebediyen yaşayacaktır."

Daha güzel yarınlar için, yaşamın her alanında çatışma yerine uzlaşmayı, kavga yerine hoşgörüyle gelen barışı, karanlık yerine aydınlığı seçmeliyiz. Milletimize, devletimize ve demokrasimize inancımızı her koşulda korumamız, mutlu yarınların kurulabilmesinin de anahtarı olacaktır. Bu duygu ve düşüncelerle, Cumhuriyet Bayramı'nı kutluyoruz.

**HAY-KOOP Yönetim Kurulu**

## İÇİNDEKİLER

- 5 Başkanın / ECEVİT KARTAL  
HAY-KOOP Yönetim Kurulu Başkanı
- 6 HAYATIMIZA ETKİ EDEN BULUŞLAR
- 8 KISA HABERLER
- 10 SİVAS'A BÜYÜK YATIRIM
- 12 OYAK'TAN BÜYÜK HAMLELER
- 13 YENİ FORD TRUCKS F-MASK
- 16 COŞKUN YAOLYAPAR: TAŞIMACILIK  
SEKTÖRÜNDE MALİYETLER ARTTI
- 18 HAY-KOOP PAZARLAMA MÜDÜRÜ MEHMET KARTAL:  
KİM DEMİŞ
- 19 HAY-KOOP GÜMRÜK MÜŞAVİRİ  
AYSUN KÜÇÜKÇİTRAZ
- 20 ARÇELİK, YURT DIŞINDA MARKA SATIN ALACAK
- 21 MICHELIN: ÇAĞIN ÖTESİNDE TASARIM
- 22 EN "HAVALI" FESTİVAL TEKNOFEST
- 24 BİR KUŞAK BİR YOL  
BRICA ZİRVESİ
- 26 İSATANBUL HAVALİMANI
- 28 HAVALİMANI TAŞIMASINDA 'LOJİSTİK MÜHENDİSİ'  
ARKAS LOJİSTİK
- 29 TÜSİAD BAŞKANI BİLECİK'TEN REFORM UYARISI
- 30 BİR KENT BİR TARİH
- 32 IISG UZMANI OZAN İNAM
- 33 Dr. MEHMET ŞÜKRÜ  
BAŞARIK
- 34 EMNİYET KEMERİ





**LOJİSTİK  
LIFE**

**İmtiyaz Sahibi:**  
**S.S. HAYDARPAŞA KARAYOLU  
YÜK TAŞIMA KOOPERATİFİ**  
Sürelî Yayın Organıdır.

**Yayın Kurulu:**  
ECEVİT KARTAL,  
ÇOŞKUN YOLYAPAR,  
ERHAN İŞLEYEN,  
SADETTİN KESKİN,  
YALÇIN ERDOĞAN,  
NİHAT EMİN,  
SUAT AYDOĞDU

**Sorumlu Yazı İşleri Müdürü:**  
TEOMAN DEVRİM  
0539 581 11 90  
teomandevrim@gmail.com

**Katkıda Bulunanlar:**  
HAMİT ÇULHA  
MURATCAN DEVRİM,  
ÇETİN ŞAHİN

**Hukuk Danışmanları:**  
Av. M. SUAT KAYIKÇI,  
Yard. Doç. Dr. Ö. FARUK DİKER,  
Av. İLYAS ÇELİK,  
Av. HASAN BEKTAŞ

**Adres:**  
Selimiye İskele Caddesi  
HAY-KOOP İş Merkezi No: 34  
Üsküdar İstanbul  
Tel: 0216 492 82 93  
www.sshay-koop.com.tr

**Sponsor Firma:**  
MILA DIŞ TİC. LTD. ŞTİ.  
Ümraniye

**Baskı:**

**KASIM 2018 - Sayı: 15**  
İki ayda bir yayınlanır.  
Ücretsiz dağıtılır.  
lojistiklife@gmail.com

başyazı



**HAY-KOOP YÖNETİM KURULU BAŞKANI ECEVİT KARTAL**

**Maliyetler arttı,  
süreç sıkıntılı, ama  
dün olduğu gibi  
bugünde üstesinden  
geliriz...**

Kooperatifimiz için Metin Başkanımız ile birlikte çalışmalara imza atıyorduk. Onu zamansız kaybetmemiz bizleri oldukça üzdü. Kooperatif için yapılan çalışmada ve insani ilişkilerde Metin Başkanı oldukça özleyeceğiz. Vefat eden başkanlarımıza ve üyelerimize Allah'tan rahmet diliyorum. Nur içinde yatsınlar.

Nakliye sektörü ekonominin can damarı. Sektörün içinden baktığımızdan ekonominin iyi gidip gitmediğini görebiliyoruz. Ülke ve kooperatif üyeleri olarak el birliğiyle bunu da aşacağımıza inanıyorum.

2018 yılı için açıklanan Lojistik Performans Endeksi verilerine göre, Türkiye 160 ülke arasında 47. sırada yer alıyor. Önceki yıllarla karşılaştırıldığında Türkiye 2018 yılında şimdikiye kadarki en kötü performansını sergilemiş görünüyor. Türkiye'de lojistik performansının artması için birçok etkinlik düzenlenmekte ve beyanat verilmekte. Sektörde hangi alanlarda problemler yaşandığını belirlemek ve çözüm önerileri için düzenlenen ve açıklanan görüşler ışığında umudumuzu sıcak tutuyoruz. 2018 yılı lojistik sektörü açısından bir hayli zor bir yılı geride bırakmaktayız. Geçtiğimiz haftalarda İstanbul'da düzenlenen Bir Kuşak Bir Yol Projesi gibi adımlar ile yeni ticaret yollarının işlerlik kazanmasına yönelik çalışmaların var olduğu göz önüne alınırsa, umutlarımızı artırmakta. Günümüzde lojistik performansını iyileştirme adına yapılabilecekler sadece altyapı yatırımları ve ticaretin kolaylaştırılması ile sınırlı kalmanın ötesine geçmiş durumdadır. Sürdürülebilirlik, esneklik ve teknolojik gelişmeler gibi olgular da karşımıza çıkıyor.

Son dönemde yaşadığımız döviz kurlarındaki ani oynamalar da sektörde dalgalanmalara neden oldu. Maliyetler ve rekabet koşulları sektörde daralmaları beraberinde getirmiş olsa da üyelerimizin ve ülkemizin taşımacılıktan hak ettiği payı alabilmesi adına çalışmalarımızı sürdürüceğiz.

Türkiye lojistik sektörü milli gelirin yaklaşık yüzde 13'ünü oluşturmaktadır. Her şart altında gelişimini sürdüren sektörümüz son on yılda kapasitesini genel itibarıyla 4 kat artırmayı başarmıştır. Sınırların "kalktığı" dünyamızda lojistik sektörünün önemi gittikçe artıyor. Rekabet koşulları geçmişe göre daha keskin. Bizler yatırımlarımızı sürdürürken, maliyetlerimizi ve hizmet kalitemizi göz önünde bulundurmamak zorundayız.

Bu süreçte yakıt giderlerimizin düne göre artmış olması ve yedek parça fiyatları ile maliyetlerimiz artarken geleceğimizi ve çıkarlarımızı yönetim olarak kollamak, korumak ve geliştirmek zorunda olduğumuzun bilinciyle hareket etmekteyiz.

İstanbul Havalimanı'nda emeği geçen ve hizmetimize sunan başta Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan olmak üzere herkese teşekkür ederim. Ülkemize hayırlı ve uğurlu olsun. Sağlıklı hayat ve hayırlı kazançlar dilerim.

## Hayatımıza Etki Eden Buluşlar

### Kol Saati



İnsanoğlunun zamanı öğrenmek için kullandığı ilk araç MÖ 3500'lerde geliştirilen Gnomon'dur. MÖ 15. yüzyılda güneş saati, su saati, kum saati gibi daha duyarlı saat türleri geliştirildi. Günümüzde kule saatlerine benzeyen ilk saat 1335'te Milano'da yapıldı. Bugün de varlığını sürdüren en eski kule saati ise 1386'da İngiltere'deki Salisbury Katedrali'ne yerleştirilen saattir. 14. yüzyılın sonlarına doğru duvar saatleri ortaya çıktı. 1511'de ilk cep saatini yapan kişi, çilingir olan Alman zanaatçısı Peter Henlein'dir. Saatteki ağırlıkları bir zenberekle değiştirerek bu aleti taşınabilir hale soktu. Balans yaylı ilk cep saatini 1650'lerin sonlarında Robert Hooke yaptı. Spiral balans yaylı ilk cep saatini Christian Huygens'in geliştirdiği kabul edilir. 1670'de İngiliz saat yapımcısı William Clement sarkaçların boyunu uzatarak, saniyelerin de sayılabilmesini olanaklı duruma getirdi. 1840'da yapılan ilk pilli duvar saatinde yay ve sarkaç da bulunuyordu. Gerçek anlamda pille çalışan ilk duvar saati ise 1906'da yapıldı. I. Dünya Savaşı sırasında erkekler arasında da yaygınlaşmıştır. 1868'de ilk kol saati yapıldı.

## Ehliyeti Kim Buldu



14 Ağustos 1893 tarihinde Paris Emniyet Müdürlüğü, bir kararname yayınladı: "Hiçbir motorlu araç, sahibinin başvurusu üzerine tarafımızdan verilecek sürücü belgesi olmadan kullanılamaz. Sürücülerin hataları nedeniyle, söz konusu belgeleri iptal etme hakkına her zaman sahibiz" Bu duyuru üzerine, araba sahipleri, Paris Emniyet Müdürlüğü'ne başvurular. 10 Mart 1899'da Fransız Hükümeti, sürücü belgelerinin araba kullandıkları zaman her istendiğinde gösterilmesini istedi. Ehliyet sınavı zorunluluğu, ilk kez Paris Emniyet Müdürlüğü'nün 14 Ağustos 1893 günü getirildi. Sınavda 21 yaşını doldurmuş olma koşulu da vardı. Dünyadaki ilk sürücü belgesinin sahiplerinden biri günümüz otomobilin muciti olarak görülen, Karl Benz'dir. Eylül 1903'de taşıt kullanılabilirliği için sürücü belgesini zorunlu kılan bir diğer ülke Prusya'dır.

## Akü



Gaston Planté (22 Nisan 1834 – 21 Mayıs 1889), günümüzde arabalarda kullanılan ilk kurşun-asit aküyü 1859'da icat eden Fransız fizikçidir. Gaston Planté nin Kurşun-asit aküsü arabalarda veya başka yerlerde kullanılması için pazarlanan ilk şarj edilebilir elektrik aküsü olmuştur. Gaston Planté ve İlk Kurşun Asit Akü Elektrik enerjisini depolayabilecek bir pil üzerinde çalışmalara baladı. 1859'da ilk şarj edilebilir tek hücreli bir pil olan kurşun asitli aküyü icat etti. İlk akü modeli, cam elyaf sülfürik asit çözeltisi içine batırılmış, keten bezle ayrılmış iki tabak saf kurşunun spiral bir makaradan oluşuyordu. Bir yıl sonra Bilimler Akademisi'nde dokuz hücrelik bir kurşun-asit aküsü tanıttı.

Planté ayrıca statik elektrik ile dinamik elektrik arasındaki farklılıkları araştırdı. Bu araştırmanın bir sonucu olarak, Planté, Rheostatic Machine adlı bir mekanik aygıt keşfetti. Bu cihaz modern gün Marx jeneratörünün mekanik bir öncüsü idi.

## Geçmişten Günümüze Kulaklık



1881 yılında ilk kulaklık, telefon operatörleri tarafından kullanılmaya başlandı. Tek kulakta ve omuzdan destek alarak kullanılan bu kulaklıklar yaklaşık 4 kilogramlık bir ağırlığa sahipti. 1895 yılında Electrophone telefon sistemi sayesinde insanlar evlerinde operaları dinleyebilmeye başladı. Kulaklıklar, telefon sistemi ile bağlı olarak satılıyordu. İngiltere'de kullanılmaya başlanan bu sistem, sanatı telefon hatları ile evlere taşıdı. Günümüzdeki selfie çubuğuna benzeyen bir aparatla tutulan kulaklıklar, doktorların kullandığı stetoskopları da andırıyordu. 1910 yılında modern kulaklıkların mucidi olarak kabul edilen Nathaniel Baldwin, günümüzdeki kulaklıklara en yakın modeli tasarlayıp Amerikan ordusuna sattı. Bu büyük başarısına rağmen Nathaniel Baldwin'in kulaklığın patentini almaması da ilginç bir ayrıntı olarak tarihteki yerini almış durumda. Günlük satışa sunulan ilk bağımsız kulaklıklar, 1937 yılında üretildi. DT-48 adını taşıyan model, günümüzdeki kulaklıkların konforundan oldukça uzaktaydı. İlk stereo kulaklıklar 1958 yılında tasarlandı. Japon mühendisler, kulaklık konusunda çalışmalarını sürdürerek ilk elektrostatik kulaklıkları üretti. Kulak içi kulaklıklar 1980 yılında üretilmeye başlandı. ...

## Gömlek

Latince ismi 'camisia' olan gömleğin hikâyesi Eski Mısır'da başlıyor. 'Kalasiris' olarak adlandırılan, başın geçmesi için ortasına bir delik açılmış bu giysi, insanoğlunun ilk gömlek modeli olarak moda tarihinde yerini alıyor. Eski Yunan'da ise kalasirisle benzerlikler gösteren 'chiton', Yunanlılara has drape metodu ile vücudu örten ikinci gömlek modeliydi. Babil'de, kalasiris, uzunluğuna göre sosyal statüyü de ifade eden özellikler taşıyordu. Uzun gömlek zenginlere, kısa gömlek ise kölelere layık görülüyordu. Roma İmparatorluğu döneminde ise, kalasiris, kollu olarak orta çağa kadar sürecek bu günkü gömlek görüntüsüne en yakın şeklini almaya başlıyor. 'Banniére' olarak adlandırılan, arkası bol kesilmiş gömlek şekli, turnuvalara katılan süvarilerin eşlerince diktirilir ve turnuva günü kocalarına uğur getirsin diye hediye edilirdi. Gömlek, XV. yüzyılda kollara manşet, XVI. yüzyılda boyun kısmına yaka eklenmesiyle evrimini tamamlıyor. Fransa'da yeni doğan erkek çocuklar, babalarının üstünden çıkardıkları gömleğe sarılırdı. İtalya'da, erkek aşık olduğu kıza sevgisini belirtmek için kapı eşiğine gizlice gömleğini bırakırdı.



## Dikiz Aynası

Sunay Akın'ın yazdığı "Aynanın Tarihine Dikiz" başlıklı yazının bir kısmında konu açıkça belirtiliyor! Elinde ayna ve cımbız tutup da dünyanın umurunda olduğu kadın yok mudur? Olmaz olur mu?



Elbette vardır. Dorothy Levitt onlardan biridir. 1903 yılında, otomobil yarışlarına katılan ilk kadın pilot olan Dorothy, sıra dışı kişiliğiyle dönemin en renkli insanlarından. Deniz sürat motoru da kullanan genç kız, 1906 yılında Napier marka yarış otosuyla saatte 96 mil sürate ulaşarak, kadınlar dalında dünya rekoru kırmayı başarmıştı. İngiltere'de yaşayan Levitt, aynı yıl Kadın ve Araba adında bir kitap yazar. Bu kitap, otomobil tarihinde bir devrime neden olacaktır. Bayan Levitt, kitabının bir sayfasında kadınlara araba kullanırken yanlarında bir el aynası bulundurmalarını öğütler. Aynanın amacı, arada sırada arkaya bakarak trafiği kontrol etmektir. Levitt'in kitabından tam beş yıl sonra, Indianapolis'te düzenlenen otomobil yarışlarında, Ray Harroun adlı pilot, kendi tasarımı olan arabasına ayna koyar. Bu, dikiz aynasının takıldığı ilk arabadır. Ayna sayesinde yarışçı birinci sırada tamamlar... Bir kadının zekâsına borçluyuz.

## Şapka

Eski Mısır ve Yunan zamanında bulunan mezarlarda erkeklerin giydiklerine rastlanılmıştır. MÖ 3200 yılında Mısırda erkeklerin başlarında tüyler, krallarının ise taçlar ya da peruklar üzerine geçirilmiş bezlerin olduğu bilinmektedir. MÖ 3000 yıllarında Girit adasında yaşayan Minosluların başlarında uzun sivri tepeli şapkaları, Asurluların kendilerine özgün yuvarlak şapkaları vardı. Eski Yunanistan'da şapkayı yoksullar giyer ve o tarihlerde bu yoksullara Pet Asos denirdi.



1529 yıllarındaki kayıtlarda Milan ve kuzey İtalya'da hasır, şerit vb materyaller kullanarak şapka yaparlardı. "Millaners" denilirdi. 1950'lerde hazır giyim dünya modasında hızla yerini alırken şapkada ona uygun olarak değişim sürecine girmiş ve değişime uğramıştır. 1829'den 1925 yılına kadar kullanılan fesli Tanzimat döneminde İstanbul'da sivil ve asker bütün görevliler giymiş, sarık yalnız bilginler ve din adamları tarafından kullanılmıştır. Taşrada, sarık tercih ediliyordu, bu sebeple halk, fesli ve sarıklı olmak üzere ikiye ayrılmıştı. Fes için ayrı bir bakanlık kuruldu, yayınlanan fes nizamnamesi ile fesin nerelerde giyileceği, kimlerin ne tür fes kullanacağı belirlendi. TBMM 25 Kasım 1925'de Şapka Kanunu çıkardı ve yüzyıllardır kullanılagelen fes, sarık ve benzeri başlıklar yasaklandı.

## Perde'nin Tarihi

İlk kumaşçılık ve dokuma teknikleri Mezopotamya'da gelişmiştir. Bugün pek çok dilde kullanılan tekstil terimleri o dönemden kalmıştır. Makrame, Muslin ve Damasco (Damas Şam işi, Muslin Musul işi). Daha sonra eski Mısır'da da perde kullanımı yaygınlaşmıştır. Antik Yunan ve Roma dönemlerinde tapınakların iç mekan dekorasyonlarında kullanılmıştır.

Üzeri baskılı kumaşlar daha çok tercih edilmiştir. Tarihsel kaynaklara göre pencere perdesini ilk kez latince kullanmıştır. Ortaçağda pencereler çok küçük, genellikle tahta kapaklar kullanırdı.

Günümüzde kullanılan Vual sözcüğü büyük tören alanlarında gösterilere gelen soylu Romalıları güneşten korumak içindir. Velum adlı perde sisteminden gelmektedir. VI. Yüzyılda Bizans ve Roma'da iplik üretimi çok büyük boyutlara ulaşmıştır.

Bizans ipek dokumaları İstanbul ve Corintte bulunan tezgahlarda dokunmuştur. Bu süreçte desen ve kompozisyon açısından son derece zengin kumaşlar üretilmiştir. Bugün kullandığımız Stor, bu sürecin ürünlerinden biridir. Perdeler, tarihin bazı dönemlerinde ortaçağda vs. Aynı zamanda mekan ısı düzenini sağlamakta kullanılıyordu.

Pencere kapakları mumlu ve yağlı kağıtlarla kaplıydı. Soylu ve asiller yün dokuma ipekli perdeler kullanmaktaydı.



## UND ve Ticaret Bakanlığı Toplandı

UND ile Ticaret Bakanlığı arasında taşımacılık sektörünün sorunları ve çözüm önerileri üzerine bir toplantı gerçekleştirildi.

Ticaret Bakanlığı adına Genel Müdür Yardımcısı Halit Hanoğlu'nun başkanlık ettiği toplantıya, UND adına İkinci Başkan Şerafettin Aras, Başkan Yardımcısı Cavit Değirmenci, Yönetim Kurulu Üyeleri Fırat Başbilen, Erdal İlhan, UND Üyesi Hakan Bezginli İcra Kurulu Başkanı Recai Şen, İcra Kurulu Başkan Yardımcısı Erman Ereke ve Koordinatör Nejla Albayrak ve bakanlığın ilgili dairelerinin başkanları da katıldı.

UND'nin yaptığı yazılı açıklamada, toplantıda görüşülen hususlar şu şekilde sıralandı:

- Transit rejimi kapsamında taşımacıları tarafından gerçekleştirilen gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi
- Merkezi gümrükleme talebi
- Gümrük denetimleri
- Yabancı araçların yol, köprü, ceza tahsilatları
- Fazla mesai uygulamaları ve ücret farklılıkları
- Dış ticaret işlemlerinde karşılaşılan sorunlar ve kurumlar arası eşgüdüm sıkıntıları
- Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü işlemlerine dair sektör talepleri
- Sınır kapılarındaki vergisiz akaryakıt satış uygulamaları
- Gümrük işlemlerindeki mükerrer veri girişleri
- Gümrük işlemlerinin elektronik ortama alınmasına dair çalışmalar
- Damga vergisi ödemelerine dair sektör talepleri
- Sınır kapılarındaki beklemler
- Teminat uygulamalarına dair sektör talepleri

## "Türkiyenin Ulaşım Altyapısına 509 milyar TL Yatırım Yapıldı"

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan, Bakü'de düzenlenen Karadeniz İşbirliği Örgütü (KEİ) Ulaştırma Bakanları toplantısında önemli açıklamalarda bulundu. Turhan, "Türkiye'nin ulaşım altyapısının güçlendirilerek dünyayla entegre olması için son 16 yılda 509 milyar TL yatırım yapıldığını" bildirdi.

"Ticaretin Bağlantısızlık Yoluyla Geliştirilmesi" başlığıyla düzenlenen toplantıda konuşan Turhan, KEİ üyesi devletler arasında fiziksel bağlantıların sağlanmasının, bölgenin kalkınması için ortak sorumluluk bilinci ile projelerin hayata geçirilmesinin önemli olduğunu belirtti. Karadeniz Bölgesinin Avrupa ve Asya arasındaki bağlantının sürdürülmesinin ayrılmaz bir parçası olduğunu söyleyen Turhan, Çin tarafından başlatılan Kuşak ve Yol Girişimi sonrasında bölgenin öneminin daha da arttığını vurguladı.

Turhan, altyapının geliştirilmesi ve eksik bağlantıların tamamlanmasının bölgedeki ticareti artırmak için hayati öneme sahip olduğunu ifade etti. Karadeniz Çevre Otoyolundan bahseden Turhan, bu yolun bin 683 kilometre uzunluğundaki kesiminin bölünmüş ana aks halinde Karadeniz karayolu olarak Türkiye'den geçtiğini belirtti.

Hat üzerinde Ege ve Akdeniz limanlarına uzanan iki ana bağlantı yolu bulunduğunu aktaran Turhan "Bağlantı yolları da dahil olmak üzere hat üzerindeki yol kalitesini artırmaya yönelik çalışmalarımız sürmektedir. Önümüzdeki yıllarda hat üzerindeki tek gidiş-tek geliş olan kesimlerin tamamı çok şeritli hale getirilecektir. Bu koridor ülkemizi Karadeniz ülkelerine, Kafkaslara ve Hazar Denizi üzerinden feribot hizmeti ile Orta Asya ve Uzak Doğu'ya bağlayacaktır. Karadeniz Çevre Otoyolunun ülkemiz sınırları içinde kalan kısmının parçalar halinde tamamlanması planlanmaktadır. Bu projeyi KEİ uhdesinde yürütülen en önemli çalışmalardan birisi olarak görüyorum." dedi.

Bu hedefe yönelik olarak ikili ve transit geçiş belgesi kotalarının artırılması, transit serbestisinin sağlanması, yüksek geçiş ücretlerinin kaldırılması ve profesyonel sürücüler için vize uygulamalarının kolaylaştırılmasını desteklediklerini belirten Turhan, şu önerilerde bulundu:

"KEİ bölgesindeki karayolu taşımacılığının serbestleştirilmesi amacıyla başlatılan ve büyük potansiyele sahip olan sağlanmasına önem veriyoruz. Öte yandan, KEİ bölgesinde, profesyonel sürücülere yönelik vize uygulamalarının kolaylaştırılması amacıyla çok girişli vize sisteminin uygulanmasına geçilmesinin büyük ortak fayda sağlayacağına inanıyoruz. Keza, karayolu ulaşımı önündeki engellerden biri olan ve değişik adlar altında alınan ücretlerin kaldırılması gerektiğini düşünüyoruz." "Karayolu Nakliye ve Yolcu Taşıma Operatörlüğü Alanlarındaki Diploma, Sertifika ve Bu Alandaki Diğer Resmi Belgelerin Karşılıklı Olarak Tanınması Anlaşması" taslağının onaylanıp, hayata geçirilebilmesi için gerekli adımların atılmasına önem verdiklerini ifade eden Turhan, "KEİ Üye Ülkeleri Vatandaşları olan Profesyonel Kamyon Sürücülerine Yönelik Vize Prosedürlerinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi"nin yürürlüğe girmesi için gereken imza sayısına ulaşılması amacıyla tüm üye ülkeleri söz konusu anlaşmayı imzalamaya davet etti.



## “Karayolu Taşımacısının Maliyet Artışı, Tahammül Sınırını Aşmıştır..!”

**Uluslararası Nakliyeciler Derneği Yüksek İstişare Kurulu Başkanı Ali Çiçekli: "Karayolu Taşımacısının Maliyet Artışı, Tahammül Sınırını Aşmıştır..!"**



Uluslararası Nakliyeciler Derneği Yüksek İstişare Kurulu Başkanı Ali Çiçekli Eylül ayı başında bir bildiri yayımlayarak: "Karayolu Taşımacısının Maliyet Artışı, Tahammül Sınırını Aşmıştır..!" dedi. Bildiriyi kısaltarak aynen yayımlıyoruz.

"Ülkemiz ekonomisinin içinden geçtiği zorlu süreç herkesçe bilinmektedir. Reel sektörlerin neredeyse tamamı zor günler geçirmekte ve deyim yerindeyse ayakta durma mücadelesi vermektedir. Ancak, ihracat ve ithalatımızı oluşturan ve dış ticaretimizde hayati önem arz eden uluslararası taşımacılık, artan

maliyet baskısını üzerinde en çok hisseden sektörlerin başında gelmektedir. Katlanarak artan yakıt fiyatlarına ilaveten lastik, yedek parça ve diğer birçok gider kalemlerindeki artışlar taşımacının maliyetini sene başına göre yaklaşık yarı yarıya artırmıştır.

Döviz kurlarındaki hızlı artışa paralel olarak artan maliyetlerin yanı sıra işlerdeki durgunluk maliyetlere daha çok baskı yapmakta ve taşımacı, zarara katlanarak, ayakta durmaya çalışmaktadır. Ancak bu, sürdürülebilir bir durum değildir. Zira, batıya yönelik kara taşımacılığımız çift yön olarak kurgulanmış ve yıllardan beri ihracat/ithalat dengesi üzerine yapılmaktadır. Ne var ki, son aylarda ithalatta yaşanan durgunluk ve belirsizlik ihracat/ithalat taşıma dengesini ciddi ölçüde bozmuştur. Öyle ki, dönüşte ithalat yükü taşıma varsayımıyla batıya yük taşıyan taşımacı, dönüş ithalat yükü bulamamaktadır. İthalat yükü bulabilmek için uzun zamanlar gittiği ülkede boş beklemekte yada sonunda yine de yük bulamayıp ülkemize boş dönmektedir. Tabii, sefer gidiş/dönüş maliyeti ancak çift taraflı yük taşınması halinde karşılanabilmektedir. Oysa dönüş ithalat yükü bulamadan (ya da balsa bile navlunu çok düşük) dönüş yapan taşımacı ciddi zarar etmektedir. Buna ilaveten, bu yılın başında ihale taahhüdü ya da sözleşme ile yıl boyunca sabit fiyat üzerinden ihracat taşıması yapmak zorunda kalan taşımacının zararı çok daha fazladır. Zira yıl başında yasal kurumlarca açıklanan döviz kuru artış beklentisi, düşük enflasyon hedefi ve dış ticarete dayalı büyüme hedefine göre navlun fiyatı vererek taahhüde giren taşımacı beklenmeyen ve öngörülemeyen bir durumla karşı karşıyadır.

Karayolu taşımacıları olarak ülkemizin içinden geçtiği bu zorlu süreci mümkün olan en yakın zamanda atlatacağına inanıyoruz. Bu konuda her zaman devletimizin yanında olduğumuzu ve üzerimize düşen fedakarlığa her zaman olduğu gibi yine de katlanmaya hazır olduğumuzu güçlü şekilde ifade etmek isteriz. Ancak, her biri milli bir değer ve varlık olan araçlarımız ile taşımacılığımızın ayakta durması için bazı önlemlerin alınmasında fayda mülahaza etmekteyiz. Bu bağlamda, başta sektör olarak birbirimizle dayanışmayı artırmalıyız. Bunun yanında ve en önemlisi, müşterilerimiz olan ihracatçılarımızın aynı gemide olduğumuz bilinciyle Türk taşımacılığına sahip çıkarak destek olmasıdır. "Güçlü Lojistik, Güçlü Türkiye" sloganından yola çıkarak taşımacılığımızın ciddi yaralar almadan bu zorlu süreçten çıkması için yapılmasında fayda mülahaza ettiğimiz bazı önemli noktalara dikkat çekmek isteriz.

...

Bu duygu ve düşüncelerle; sektör olarak, milletimiz ve devletimizin yanında olduğumuzu bir kez daha ifade eder, bu ekonomik savaştan hep birlikte zaferle çıkacağımıza olan inancımızla tüm taşımacılarımıza sabır ve güç diliyoruz."

## 'Sanayi Kenti' Günde Bin 677 Araç Üretti

Sanayi ve liman kenti Kocaeli'de kurulu 4 otomotiv firması, ocak-eylül döneminde günde ortalama bin 677 aracı üretim bandından indirdi.

Ford Otosan, Hyundai Assan, Honda Türkiye ve Anadolu Isuzu gibi üreticilerin yanı sıra lastik sanayi, kord bezi, çelikord, plastik, kauçuk ve boya endüstrisiyle Taşıt Araçları Yan Sanayi Organize Sanayi Bölgesi'ne (TOSB) ev sahipliği yapan Kocaeli, sektörün adet bazındaki üretim ve ihracat rakamlarına en fazla katkı sağlayan iller arasında yer aldı.

Otomotiv Sanayii Derneği (OSD) verilerine göre, yılın 9 aylık döneminde Kocaeli'de

198 bin 458 otomobil, bin 332 kamyon, 217 bin 977 kamyonet, 257 otobüs, 39 bin 173 minibüs, 793 midibüs olmak üzere toplam 457 bin 990 taşıt aracı üretildi.

Buna göre, bahse konu dönemde Türkiye toplam taşıt aracı üretiminin yüzde 38'ini tek başına karşılayan kentte, günde bin 677 araç üretilmiş oldu.

Kentteki otomotiv firmaları tarafından üretilen yaklaşık 458 bin aracın yüzde 85'ine denk gelen 388 bin 703'ü ihraç edildi.

Kocaeli'de üretilip yurt dışına gönderilen araçların Türkiye genel ihracatındaki payı da yüzde 39,5 olarak gerçekleşti.

# Sivas'a 240 milyon euroluk yatırım

Metin Erdoğan  
HAY-KOOP  
Yönetim Kurulu  
Başkanı

Sivas Belediye  
Başkanı  
Sami Aydın



Organize Sanayi Bölgesi'nde yapımına başlanan ve zift tankeri üretecek fabrikada bin 200 kişinin istihdam edilmesi hedefleniyor.

Avrupa'da faaliyet gösteren bir firma, Sivas'ta zift tankeri üretimi yapacağı ve toplamda 240 milyon euroyu bulacak fabrika yatırımı için çalışmalarına başladı.

Sivas Belediyesinden yapılan açıklamaya göre, Belediye Başkanı Sami Aydın, organize sanayi bölgesinde zift tankeri üretim fabrikası inşaatını gezerek Febit Holding Genel Müdürü Adnan Tonus'tan bilgi aldı.

Aydın, burada yaptığı açıklamada, yaklaşık 4 yıl önce bir araya geldikleri Tonus ile Sivas'a yapacakları yatırım hakkında görüş alışverişinde bulduklarını anımsattı. Firmanın toplamda 240 milyon euroluk bir tesisi Sivas'a kazandıracağını aktaran Aydın, "Bugün 40 milyon euroluk yatırımın başladığını görüyoruz. Adnan beyi tebrik ediyoruz, Sivas adına teşekkür ediyoruz" ifadelerini kullandı.

Belediye Başkanı Sami Aydın: "Bu yatırım tutarının birtakım farklı sektörleri kapsayacak şekilde 240 milyon euroya kadar çıkacağını, bütçesinin planlanacağını bizimle paylaştılar. Ülkemiz adına, şehrimiz adına çok önemli bir yatırım miktarı. Adnan beyi ve bu yatırımı yapan Febit firmasının yetkililerini tebrik ediyorum. Sivas'a yatırım yapan kim olursa olsun başımızın tacı. Her zaman onlara gereken destek, katkı neyse yanlarında olduğumuzu, olacağımızı ifade ediyoruz. Bu bizim genel felsefemiz, Sivas'a yatırım yapanların hep yanında olacağız.

Bu yatırımın hem firmamız için başarılı olmasını diliyorum hem de şehrimize katkı sunmasını temenni ediyorum. Bu ortaklı bir yapı, Adnan Bey hemşehrimiz Sivaslı ama bu firmanın diğer ortakları İranlı. Dolayısıyla bu dış yatırımcının da Sivas'a gelmesi bakımından örnek teşkil edecektir." Zift tankeri üretimi yapılacak fabrikada ilk etapta bin 200 kişiyi istihdam edeceklerini dile getiren Tonus, bu rakamın ilerleyen dönemde 10 bin kişiye çıkabileceğini söyledi. Kaynak: AA



# KANDIRA'DA

DOĞANIN ÇAM HAVASI İÇİNDE

hayatınıza renk  
katmak için  
KENTİN  
IŞILTILI  
'CAMLARINI'  
ARALAYINI!

Villalık araziler  
Çiftlik arazileri  
Köy kenarı araziler  
Yatırımlık araziler



Çok Uygun Fiyatlara Araziler

[www.ozsivasemlak.com](http://www.ozsivasemlak.com)

0850 250 48 95 - 0543 903 19 97 - 0262 551 50 59

# Çimento sektöründe tarihi an: Öyak'tan peş peşe dev hamle



ÖYAK Genel Müdürü Süleyman Savaş Erdem

ÖYAK, ulusal ve uluslararası piyasalarda büyük yankı uyandıran iki büyük yatırımı peş peşe açıkladı.

Uzak Doğu'nun en büyük çimento üreticilerinden Taiwan Cement Company ile ortaklığa giden Öyak, Brezilyalı Intercement şirketine ait olan, Cimpor'un Portekiz ve Cape Verde operasyonlarını aldı.

ÖYAK Grubu ulusal ve uluslararası piyasalarda büyük yankı uyandıran iki büyük yatırımı peş peşe açıkladı. ÖYAK Çimento, Uzak Doğu'nun en büyük çimento üreticilerinden Taiwan Cement Company ile imzaları attı ve hisselerinin yüzde 40'ına karşılık 640 milyon dolar değerli stratejik ortaklık yaptı.

ÖYAK Çimento'daki bu büyük hamlenin ardından, ikinci büyük yatırım da kesinleşti. Bünyesinde ÖYAK Çimento'yu da bulunduran ÖYAK Grubu Brezilyalı Intercement şirketine ait olan, Avrupa'nın en büyük çimento markalarından Cimpor'un Portekiz ve Cape Verde operasyonlarını satın aldı.

ÖYAK Genel Müdürü Süleyman Savaş Erdem, yeni yatırımla ilgili olarak şunları söyledi: "Türkiye'nin her sektörde dünya çapında oyuncuya ihtiyacı var. Bu doğrultuda Türk çimento sektörünün son yıllardaki en büyük başarısına imza attık ve Avrupa'da sektörün en saygın markalarından olan Cimpor'u satın aldık. ÖYAK olarak ülkemize ve güçlü geleceğimize güveniyoruz. Yabancı ortaklarımızın teveccühü de bu güvenin en önemli göstergelerinden biri. Büyüme stratejilerimiz doğrultusunda ülkemizde ve dünyada yatırımlarımızı sürdüreceğiz, üyelerimize sürdürülebilir nema sağlamak adına Türkiye'de ve dünyada fırsat olarak gördüğümüz adımları atmaya devam edeceğiz."

İlk fabrikası 1984 yılında kurulan Portekiz pazar lideri Cimpor, yaklaşık 6.5 milyon ton çimento üretim kapasitesine sahip. Cimpor'un 3 entegre çimento fabrikası, 2 öğütme tesisi, Cape Verde'de torbalama tesisi ve deniz terminali, 42 hazır beton tesisi, 15 agrega tesisi, 1 kireç, 1 kağıt torba üretim, 2 harç ve 1 travers fabrikası bulunuyor.

# Yeni Ford Trucks F-MAX



'2019 Uluslararası Yılın Kamyonu (ITÖY)' ödüllü Ford Trucks'ın yeni çekicisi F-MAX pazara sunuldu.

Yeni F-MAX'ın 2,5 metre genişliğindeki kabini, yenilikçi ve en ileri teknolojileri yeni bir tasarımla buluşturarak sürücülere konfor ve ferahlığı bir arada sunuyor.

Yeni F-Max, güçlü ve verimli 12.7L E6D Ecotorq motorunun sağladığı avantajlı sahip olma maliyetleri, müşterilerin farklılaşan ihtiyaçlarına ve beklentilerine göre özelleştirilebilen çözümleriyle rakipleri arasında öne çıkıyor.

Ford Trucks Genel Müdür Yardımcısı Serhan Turfan, “Türkiye’de sıfırdan geliştirip ürettiğimiz yeni çekicimizin dünya prömiyerini, geçen ay Hannover Uluslararası Ticari Araç Fuarı’nda gerçekleştirdik. Yeni Ford Trucks F-MAX’in, Türkiye’nin üretim, ticaret ve ihracat potansiyeline yeni bir güç katarak ekonomiye katkı sağlaması bizim için ayrı bir gurur olacak” dedi.

Ford Trucks’ın büyümesi yolunda, 2010 yılında alınan stratejik kararlarla birlikte önemli adımlar atıldığını belirten Turfan sözlerine şöyle devam etti: “Alt yapımız ve global yapılanmamız, F-MAX’in uluslararası pazarlara yeni bir oyuncu olarak girmesi için hazır. Türkiye’de tamamen ağır ticari araçlara özel ve son derece modern bayi yapılanmamızı 30 plaza ile tamamladık. Uluslararası pazarlarda büyümemizi Orta Doğu, Afrika, Rusya ve Türkî Cumhuriyetlerin ardından, Orta ve Doğu Avrupa’da gerçekleştirdiğimiz bayi açılışlarıyla sürdürdük. Bugün itibarıyla 33 ülkede faaliyet gösteriyoruz. 2018 sonu

2.5 metre genişliğindeki kabiniyle maksimum konfor F-MAX, modern tasarımı ve sürücü odaklı yaklaşımının yanı sıra 2.5 metre genişliğindeki kabiniyle konfor ve lüks sunuyor. Kokpit tarzı konsolun tasarımı, tüm fonksiyonlara kolayca erişilebilmesini sağlıyor. Sürüş deneyiminin keyfini artırmak için entegre edilen en küçük detaylarla birlikte kabinde ferah bir ortam sağlıyor.

F-MAX, tüm bu özellikleri, tabandan tavana 2160 mm yükseklik yaratan düz zemini ve 260 mm’lik koltuk hareket alanı ile sağlıyor. F-MAX ayrıca, patentli uçak tipi geniş depolama kapasitesi ve 90 derece katlanabilir üst yatağıyla bu iki fonksiyonu aynı anda sektörde ilk defa sunarak sürücülere rahatlık sunuyor.

#### **Kabin içi sessizliğinde sınıfının en iyisi**

Yeni F-MAX’in fren hissi bir otomobilinkini aratmıyor. Sınıfının en iyisi NVH (Gürültü, Titreşim özelliği) ve yine sınıfının en iyisi kabin rijitliği, düşük motor sesi



itibarıyla 41, 2020 sonu itibarıyla da 51 ülkede var olmayı hedefliyoruz. 55 yıllık üretim gücümüzün ve mühendislik kabiliyetlerimizin ulaştığı noktayı ortaya koyan F-MAX, uluslararası pazarlardaki büyümemize ivme kazandıracak.”

Ford’un konfor, güç, verimlilik ve teknoloji ilkeleri çerçevesinde geliştirilen Yeni Ford F-MAX’ın, tasarım, verimlilik ve kullanılabilirlik açısından en iyiyi garanti etmesi için her parçası ve detayı tekrar tekrar incelendi. F-MAX, beş yıllık bir süreçte 500 mühendis tarafından tasarlandı, geliştirildi ve test edildi. Dört kıtada 11 ülkede gerçekleştirilen testlerde 233 prototip kullanıldı. Bu süreçte 15.500 saat laboratuvar testleri ve 5 milyon kilometre yol testi gerçekleştirildi.

düzeyi ve ses emici detaylar iç mekânda sessizlik sunuyor.

Yeni F-MAX, geniş ve kolay erişilebilir depolama alanları barındırıyor. Uçak tipi yatak üstü depolama, aracın her iki tarafında geniş üst depolama ve dış depolama alanları kolayca kullanılabilir ve temizlenebilir. F-MAX, üç kademeli kapı açılma açısı ve kabin kolay giriş – çıkış sağlayan ergonomisi ile liderler arasında kendine yer buluyor.

Tam sızdırmaz ve su/toz geçirmez basamak kapağı, kabin içine ulaşan alanın da temiz ve kuru kalmasını sağlayarak sürücülerin kendilerini evlerine adım atıyor gibi hissetmeleri için tasarlandı. Ön ızgarada bulunan katlanabilir inovatif ve ergonomik

basamak tasarımı sayesinde ön camın her noktasına kolaylıkla erişilebiliyor.

Yatak alanından ve sürücü bölmesinden erişilebilen iç aydınlatma düğmeleri, otomatik iklim kontrol sistemleri ve direksiyon ayar özellikleri, kabin içinde konfor sunuyor. Tercihe bağlı sunulan mini buzdolabı ve kahve makinesi, sürücülerin konforunu artırıyor. F-MAX'ın soğuk kış koşullarına hazırlıklı olması için, -40 dereceye varan koşullarda testler yapıldı.

F-MAX ayrıca 90 derece katlanabilir üst yatak, eğimli baş çerçevesi alt yatak, konforlu ve geniş şilteler ve yatak alanında uzaktan kumanda ünitesiyle sürücülerin mola sırasında dinlenmesine yardımcı oluyor. F-MAX'ın sürücü koltuğu da maksimum konfor sunuyor. 260 mm ayar aralığı, üstün kaliteli, nefes alabilen kumaşı ve ergonomik tasarımıyla, sınıfının en iyisi bu koltuk yoldayken optimal bel desteği sağlıyor.

**Düşük sahip olma maliyetleri ile güç ve verimlilik sunuyor** İşletme maliyeti, yeni F-MAX için kilit bir faktör olarak öne çıkıyor. F-MAX, üç alanda işletme maliyetini iyileştiriyor. Üretim ve ürün geliştirme, artırılan dikey entegrasyon ile birlikte Ford Trucks'a maliyet temeli açısından rekabetçi bir avantaj sağlıyor.

Yeni F-MAX, 500PS gücü, 2500Nm Tork kapasitesi ve 400 kW motor freni gücü ile yüksek performanslı bir motor içeriyor. Üstün aerodinamik, aktarma sistemi kalibrasyonu ve teknik özellikler, yakıt tüketimi açısından mükemmel performans ile önceki modellere göre %6'lık iyileştirme sağlıyor. Teknik özellikler arasında E-APU teknolojisi, Eco-roll fonksiyonu ve predictive hız kontrolü (Max Cruise) de bulunuyor. Bakım maliyetlerinin %7'ye varan oranda azaltılması ve 120.000 km bakım aralıkları ile hem düşük işletme maliyeti sağlıyor hem de kullanıcının aracı daha verimli kul-



lanabilmesine imkan sağlıyor. Lastik basınç ve sıcaklık göstergesi ile lastik sıcaklığı ve basınç dengesi kontrol edilerek minimum yakıt tüketimi ve güvenli sürüş desteği sağlıyor. F-MAX'ın Ecotorq motoru, her türlü yol koşulunda maksimum performans ve minimum yakıt tüketimi sunuyor. 2019 yılının ikinci yarısında devreye alınması gereken regülatif Euro 6D emisyon seviyesi ise lansman itibarıyla devreye alınarak daha düşük emisyon seviyesi sunuyor.

12-vitesli ZF otomatik şanzıman ile Eco-Mode ve Power-Mode gibi farklı sürüş modları yakıt tüketimini optimize ediyor. Yeni F-MAX, değişken geometrilik bir turbo şarj, su pompası ve farklı çalışma hızlarına sahip kompresör, 400 kW motor fren gücü ve isteğe bağlı intarder ile toplamda 1000 KW frenleme gücü ile de öne çıkıyor.

#### **Devrim yaratan en ileri teknoloji ile donatıldı**

Ford Trucks, yeni F-MAX ile devrim yaratan ve pek çok avantaja sahip olan "ConnecTruck" teknolojisini sunuyor. Bu sayede uzaktan tanı ve kablosuz yazılım güncelleme kullanılarak araç uzaktan izlenebiliyor. Özel topografik

harita, F-MAX'ın yol koşullarını analiz edebilmesi anlamına geliyor ve aracın optimum hızlarda yol almasını, böylece yakıt tüketimini %4'e kadar azaltmasını sağlıyor. FMS Entegrasyonu ise ConnecTruck Modülü ve Ford Trucks bulutunun üçüncü taraf filo yönetim sistemlerinin seçili araç verilerine erişmek için bir veri ağ geçidi olarak hareket etmesini sağlıyor.

F-MAX, Adaptif Hız Kontrolü, hız tolerans seçeneekli Predictive Hız Kontrolü (Max Cruise), Gelişmiş Acil Fren Sistemi, Yokuş Kalkış Desteği, Şerit Takip Uyarısı, Adaptif Hız Sınırlayıcı Cihaz ve Elektronik Denge Kontrolü gibi özellikler sayesinde optimum yakıt tüketimi ve güvenli sürüş sunuyor. Renkli 8 inç TFT renkli gösterge ekranı; lastik basıncı ve sıcaklık durumundan sürücü değerlendirme fonksiyonlarına kadar her şeyin aynı ekranda görüntülenmesini sağlıyor. Deri direksiyon simidindeki kontrol düğmeleri, sürücünün ekranlar arasında gezinmesini kolaylaştırıyor. Kamyona özel olarak entegre edilen navigasyon, web bağlantısı ve Apple CarPlay uygulaması ile Bluetooth bağlantısı gibi fonksiyonlar 7.2 inç LCD multimedya yumuşak dokunmatik ekranın içinde sunuluyor.

KURULUŞ 1974

HAYDARPAŞA KARAYOLU  
YÜK TAŞIMA KOOPERATİFİ**TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNDE****MALİYETLER ARTTI****REKABET HIZLANDI**

Ülkemizin lojistik sektöründeki bilgi birikimi ve yetişmiş insan gücü yeterli seviyededir. Ülkemizde lojistik hizmetler, küresel standartlarda verilebilmektedir. Kooperatif olarak HAY-KOOP ve HAY-KOOP A.Ş. üyeleri daha iyi koşullarda faaliyetlerini sürdürmeleri için çalışmalar yürütmekteyiz. Ulusal kurumlardaki temsil fonksiyonumuz ile İstanbul Ticaret Odası, Deniz Ticaret Odası, Kooperatifler Birliği ve Uluslararası Nakliyeciler Derneği 'nde üyelerimizi temsil etmeye devam ediyoruz

Lojistiği yalnızca taşımaktan ibaret görmemek gerek. Dünya ticaretinin yüzde 20-22'sini lojistik oluşturuyor.

Lojistik ülkemizde en kolay yapılacak iş olarak görülüyor. Yerine getirmeleri gereken yükümlülükleri sağlamayıp, ek maliyetlere katlanmayanlar; işçi sağlığı, iş güvenliği, emniyet gibi unsurları göz ardı edebiliyorlar. Böyle olunca çok rekabetçi fiyatlar verebiliyorlar. Bu fiyatlar da, müşteri cephesinde koz olarak yerini alıyor. Biz distribütörlere, üretici firmalara çalışıyoruz. Eğer zamanında gitmesi



HAY-KOOP II. BAŞKANI COŞKUN YOLYAPAR



gereken araç gecikmeli ulaşırsa, sonuçları ağır olur. Bir müşteri memnuniyetsizliği oluşabilir.

Lojistik sektöründe kooperatiflerin bir ayrıcalığı olması lazım. Sektörde yer alanları gelip denetlesinler ve kriterlere uymayanlara en ağır yaptırımları versinler. Kooperatifçiliğin yerli ve milli üretimdeki yeri ve önemi tartışmasız herkes tarafından kabul edilir. Lojistik sektöründe uluslararası rekabetin hızla yaygınlaştığı bu süreçte bu rekabet karşısında, kooperatifler açısından ayrıcalıklı bir yaklaşımı beklediğimizde belirtmek isterim.

Maliyetler arttı. Maliyetlerin arttığını ve enflasyon şartlarını müşterilerimize iletmeye çalıştık. Ancak, aldığımız yanıt, 'Kusura bakmayın zarar ediyoruz, üstelik şu şu firma çok daha ucuza taşımayı taahhüt ediyor' oluyor.

Hadi fedakarlık yapın diye yine bizden anlayış bekleniyor. Mazot arttı, otoyol arttı diyorsunuz ama yine fedakarlık sizden bekleniyor.

Nakliyecilik yaparken otomotiv sektörünün bir parçası ve ülkenin milli kazancıyız. Bütün girdi maliyetlerimiz ithal, böyle olunca döviz artışları canımıza okuyor. Türk lojistik sektörü sıkıntılı. Tercih edilebilir taşıma kooperatifi olabilmemiz için mücadele vermemiz lazım. Bunu yapabilmek için de kazanmak şartı vardır. Kazanırsak, mutlu olur ve çalışanlarımıza da bunu yansıtır; devletimize de daha çok kaynak aktarıyoruz.

Çok ciddi bir rekabet var. Üretici ve ithalatçılar kendi giderlerini korumak için sürekli bir indirim arayışındalar ama bizi yaşatmaları lazım ki, biz de onlara iyi hizmet verelim.

#### HAY-KOOP Yönetim Kurulu

Ecevit Kartal - Başkan,  
Coşkun Yolyapar - İkinci Başkan,  
Erhan İşleyen - Başkan Yardımcısı - Muhasip Üye,  
Sadettin Keskin - Başkan Yardımcısı,  
Yalçın Erdoğan - Başkan Yardımcısı,  
Nihat Emin - Katip Üye,  
Suat Aydoğdu - Katip Üye.



Ecevit Kartal, Coşkun Yolyapar ve merhum başkanımız Metin Erdoğan.



## ÖNCELİĞİMİZ

## MÜŞTERİ MEMNUNİYETİ

## ÜYE MEMNUNİYETİ

- Maltepe Tır Garajı, Dilovası Tır Garajı AMBARLI TIR GARAJI ve YENİSAHRA TIR GARAJI ile hizmet vermeye devam ediyoruz.

- Kooperatif üye çekici ve kamyon araç sayımız 1000 adet.
- Kooperatif özmal çekici 56 adet.
- Kooperatif özmal dorse 70 adet.
- Kooperatif özmal fantuzzi 3 adet.
- Kooperatif özmal forklift 7 adet.
- Kooperatif özmal orta boy otobüs 2 adet.
- Kooperatif özmal binek araç 15 adet.

Kocaeli ve Tekirdağ illerinde lojistik amaçlı araziler aldık. Kooperatif özmalları olan çekici ve dorselerin ağır bakımlarını yapmak için Maltepe'de tesis kurduk. Aynı zamanda mobil teknik servis ile hızlı hizmet vermenin adımlarını da attık.

Teknolojik gelişmeleri yakından takip ederek Kooperatifimizin online hizmetini hızlandırdık.

İlkerin öncüsü olan bir kooperatif olarak "Zoru başarırız, imkansız zaman alır" diyerek tüm limanlarda hizmet vermeye devam ediyoruz.

Sigorta ve Gümrük Müşavirliği hizmeti ile müşteri memnuniyetine azami özeni gösteren bir kurum olan bizler R1, C2, D3, L1 ve K1 belgeleri ile hizmet üretmenin kıvancını yaşıyoruz. HAY-KOOP 60 yıllık tecrübe ile yolların ve sektörün vazgeçilmez taşıyıcılarıyız.

- Sektörün her alanında çözüm ortağıyız...

KURULUŞ 1974

HAYDARPAŞA KARAYOLU  
YÜK TAŞIMA KOOPERATİFİ

HAY-KOOP Pazarlama Müdürü Mehmert Kartal

## Kim demiş

“Ekonomik kriz nedeniyle artık vatandaşlar da şahıs konkordatosu ilan etmeye başladı. İlk kararlar Mersin Adliyesi ve Kuşadası’ndan geldi.”  
Bu bir gazete haberi.  
Bu ve benzeri yaşananlara sektörün içinde olan bizler canlı tanık oluyoruz .

2018 yılı ikinci yarısından sonra piyasada özellikle nakliye sektöründe oluşan tüm olumsuz koşullar araçları kontak kapatma noktasına getirmiştir. Sektörümüzde ismini ve sayısını hatırlayacağımız kadar yurt içi, uluslararası çalışan tüzel ve şahıs firmaları konkordato ilan etmiş veya resen terk yoluna gitmişlerdir.  
Neden?

Çünkü; akaryakıt ve dövizde oluşan yüksek artış, yedek parçada artan artış yüzde 60 - 70'lere ve hatta yüzde 100'e vardı. Bu artışlar kazancı negatif yanda etkilemiş, kazançla gider masrafları başabaş gelmiştir.

Artan maliyetler ve nakit akışında yaşanan sıkıntılar firmaları zora sokuyor ve kapıya kilit vurma noktasına getiriyor.  
Kilit vurma noktasına getiren krizlerle baş etmenin ne kadar zor olduğunu geçmiş tecrübeler bize ışık olmalı.

Yol haritasını çizerken hem esnek hem de sorumluluk sahibi bir yönetim ve dayanışmaya sahip olmanız gerek.

Alınan özel önlemler ve uygulayacak kadar teknik yetkinlik ve bu uygulamaların sabır ve dürüstlikle hayata geçirilmesi ile kriz atlatılır.

Kooperatif üyelerimiz bugüne kadar ve bugünden sonra göstereceği özveriyle, fedakarlıkla bugünleri de geride bırakarak daha güzel günlere yelken açacaktır.

Bu sebeple tüm üyelerimize müteşekkirimiz.

Haydarpaşa Karayolu Yük Taşıma Kooperatifi olarak, 1950 yılından bugüne kadar var olduk, bundan sonrada var olacağız.

Birlik ve beraberliğin olduğu herkesin gıpta ile baktığı bir kurumumuz.

Bizler, yaptığımız işi seviyoruz, sahip olduklarımızı seviyoruz. Bizi biz yapan, bir birimizi seven kooperatif üyelerimizin birlik ve beraberlik ruhu ile maliyet artışından doğan sıkıntılar da atlatılacaktır.

Bizlerle yola çıkanlar neredeler şimdi isimlerini bile hatırlamıyoruz!  
Sağlık ve esenlikle...



HAY-KOOP Pazarlama Departmanı



# GÖRÜYÖRÜM

HAY-KOOP / GÜMRÜK MÜŞAVİRİ / AYSUN KÜÇÜKÇITRAZ

Ülkemizin Dış Ticarete bağlantı olarak yapılan gümrük işlem ve taşımalarında yaşanan yavaşlama tüm firmalarımızı etkilemekte olup bizlerinde ön görü hususunda kararsız bırakmaktadır. Yapılan zamlar ve oluşan masraflar oldukça müşterilerimizi ithalat ve ihracat yapmalarını engelleyen başlıca sebep olmakla beraber bizleri de etkisi altına alıyor maalesef.

Sektörümüzde yaşanan zamların verdiği etki umuyoruz ki kısa sürede eski düzeyine gelecektir.

Ncts transit beyannamesi ile yapılan Teminatlı Taşımalar için henüz sistemde olması gereken düzenlemeler tamamlanmadı. Sistemde bu yüzden sıkıntılar yaşanmaya devam etmektedir.

Biz Hay-Koop olarak bu yaşanan sıkıntıları içinde gümrük sürecinde en hızlı şekilde olumsuzlukları ber taraf edip müşterilerimizin en az maliyetle işlemlerini tamamlamak için elimizden geleni yapmaya devam ediyoruz Kalite asla tesadüf değildir. Saygılarımla...



www.sshay-koop.com.tr  
gumruk@sshay-koop.com.tr  
Tel: (0216) 492 82 93  
(0216) 305 23 25

## SEKTÖRÜN HER ALANINDA ÇÖZÜM ORTAĞIYIZ.

İstanbul Ticaret Odası

Deniz Ticaret Odası

Tüm Motorlu Taşıyıcılar Merkez Birliği

Uluslararası Nakliyeciler Derneği

## NAKLİYEDEN YILLARIN TECRÜBESİ





# Arçelik, yurt dışında marka satın alacak

Arçelik CEO'su Hakan Bulgurlu: "Uluslararası piyasalarda yerel markalarla büyüme stratejileri bulunduğunu belirterek, "Marka satın alma önümüzdeki dönem mutlaka gündeme gelecek."

Koç Holding CEO'su Levent Çakıroğlu: "500 milyon TL yatırımla hayata geçirdiğimiz akıllı fabrikamız, sürdürülebilir büyüme ve dijital dönüşüm yolculuğumuzun önemli bir kilometre taşı olacak... Arçelik Çerkezköy tesisinde yılda 3.2 milyon adet televizyon üretim kapasitesine ulaşarak bu alandaki konumunu güçlendirmiş oldu."

Arçelik 500 milyon lira yatırımla Çerkezköy'deki elektronik fabrikasını hayata geçirirken; yıllık 3.2 milyon adet televizyon üretim kapasitesine sahip fabrikada üretimin yüzde 65'inin ihraç edilmesi planlanıyor.

Çerkezköy tesisinin açılışıyla ilgili düzenlenen toplantıda konuşan Koç Holding CEO'su Levent Çakıroğlu, "500 milyon TL yatırımla hayata geçirdiğimiz akıllı fabrikamız, sürdürülebilir büyüme ve dijital dönüşüm yolculuğumuzun önemli bir kilometre taşı olacak... Arçelik Çerkezköy tesisinde yılda 3.2 milyon adet televizyon üretim kapasitesine ulaşarak bu alandaki konumunu güçlendirmiş oldu" dedi.

Çerkezköy fabrikasındaki üretimin yüzde 65'ini ihraç edeceklerini belirten Arçelik CEO'su Hakan Bulgurlu ise bu fabrika ile birlikte dijital ekran başta olmak üzere farklı alanlarda da büyümeyi amaçladıklarını söyledi.

Söz konusu yatırım finansmanı ile ilgili bir soru üzerine ise Koç Holding Dayanıklı Tüketim Grubu Başkanı Fatih Kemal Ebiçlioğlu, "Arçelik bilançosunu kullandık. Arçelik bu yatırım için özel bir borçlanmaya gitmedi" dedi.

Ebiçlioğlu, Arçelik'in daha önce Beylikdüzü'nde bulunan ve üretimin sonlandırıldığı tesisinin yer aldığı arazinin ise şu aşamada Ar-Ge merkezi ve tüketici merkezi olarak kullanılmaya devam edileceğini söyledi.

Diğer yandan, Arçelik'in iç pazara ilişkin beklentisi ile ilgili bir soru üzerine Bulgurlu, 2017'deki güçlü baz yılının da etkisiyle beyaz eşya iç pazarında bu yıl yüzde 10'a kadar daralma olabileceğini öngördüklerini söyledi.

Uluslararası piyasalarda büyüme stratejisi Arçelik CEO'su Hakan Bulgurlu, toplantı sonrasında gerçekleştirdiği özel söyleşisinde ise şunları söyledi:

- ✓ Arçelik'in uluslararası piyasalarda yerel markalarla büyüme stratejisi var; marka satın alma önümüzdeki dönem mutlaka gündeme gelecek.
- ✓ Asya, Yakındoğu ve Afrika başta olmak üzere gelişen pazarlar odak noktamız.
- ✓ En önemli pazarlarımızdan İngiltere pazarı Brexit öncesi biraz daraldı; Brexit sonrası lojistik hazırlığımızı yapacağız ama yoğun şekilde ürün stoklama düşüncemiz yok.
- ✓ Maliyet artışlarını fiyat artışları ile dengeleme mücadelemiz özellikle uluslararası pazarlarda devam edecek.
- ✓ Şu anda gündemimizde yeni bir tahvil ihracı yok, arada oluşan nakit ihtiyaçlarımızı kısa vadeli borçlanmayla tamamlamaya devam edeceğiz.
- ✓ Çerkezköy fabrikamız ile 300 milyon dolarlık "kurumsal çözümler" pazarına odaklanıp bu alanda büyümek istiyoruz.
- ✓ Döviz pozisyonu taşımıyoruz, tamamen hedge etme yoluna gidiyoruz.



# Michelin: "Çağın ötesinde tasarım"

Michelin, 3D yazıcı teknolojisiyle üretilen ve dünyanın yeniden doldurulabilir özellikteki ilk lastiği MICHELIN Concept Vision ile, Singapur'da ünlü Red Dot'ta "En İyinin En İyisi" ödülüne layık görüldü.

Geleceğin teknolojilerini üreterek sürdürülebilir hareketliliğe yön veren Michelin, üç boyutlu yazıcı teknolojisini kullanarak ürettiği dünyanın yeniden doldurulabilir özellikteki ilk lastiği Michelin Concept Vision ile tasarım alanındaki dünyadaki en prestijli ödül programı olan Red Dot'ta 'En İyinin En İyisi' seçildi.

yenilenebilirliğine sahip ilk lastiği Michelin Concept Vision, gözenekli, bal peteğine benzeyen iç yapısı sayesinde havaya gerek duymuyor. Çevreci biyolojik yapısı sayesinde geleneksel lastiklerin dışına çıkan Vision, geleneksel bir lastiğin doğada çözünmesi yıllar alırken Vision'un biyolojik yapısı ve kullanılan lifler sayesinde doğada kendiliğinden



## Carentz: Çağın ötesinde tasarım, konsept ve prototipler oluşturuyoruz

1950 yılından beri tasarım alanındaki yenilikleri ödüllendiren ve her yıl uluslararası anlamda 18 binden fazla başvuru alan Red Dot'ta, geleceğin lastik konseptini tasarlayarak 'Tasarım Konsepti' kategorisinde 'En İyinin En İyisi' ödülünü almayı başaran Michelin'in Tasarım Ekibi Müdürü Helene Carentz "Michelin olarak, çağın ötesinde tasarım, konsept ve prototipler oluşturuyoruz. Geleceğin trendlerini yakalayıp ezber bozan senaryolar geliştirirken bütün bir Grup olarak sinerjiyle çalışıyoruz. Red Dot ödülü, birçok kişinin emeği olan ortak bir başarı" dedi.

## Michelin Concept Vision'un genel yapısı

Michelin'in 3 boyutlu olarak yazdırılan ve

çözünebiliyor, geri dönüştürülebilir yapısı ile çevresel ayak izini minimuma indiriyor.

**Birkaç dakika içerisinde ister kış ister yaz lastiği** Vision, sürücülerin ihtiyaçlarına göre 3D yazıcılarla doldurulabilecek bir lastik sırtı sunuyor. Özel teknolojisiyle hava geçişleri ve zemin yapısına göre gelişen sürücü ihtiyaçlarına uygun olarak, lastik dış yüzeyini birkaç dakika içerisinde 3D yazıcı ile yazdırabiliyor. Sürücüler yağmurlu bir günde seyahat ettikleri lastiklerini karlı zemine geçerken 3D yazıcı ile hava koşuluna uygun hale getirebiliyor. Ayrıca, sensörlerle donatılan Vision, bağlantılı yapısı sayesinde sürücülerin sürekli olarak lastikleri ile ilgili bilgi almalarını ve evlerinden bile çıkmadan ihtiyaç duyulan sırt desenine göre lastik yazma programını çalıştırabiliyor. Sürücüler dış derinliği konusunda da bilgi alabiliyor.

# En 'havalı' festival TEKNOFEST

**Türkiye Teknoloji Takımı (T3) Vakfı** öncülüğünde düzenlenen TEKNOFEST İstanbul Havacılık, Uzay ve Teknoloji Festivali, günlük katılım sayılarına göre dünyanın en büyük ikinci havacılık etkinliği olmayı başardı. Türkiye'nin millî teknoloji üreten bir topluma dönüşmesi için farkındalık oluşturma hedefiyle 20-23 Eylül tarihlerinde İstanbul Yeni Havalimanı'nda birincisi düzenlenen TEKNOFEST, 4 gün boyunca 7'den 77'ye 550 binin üzerinde ziyaretçi gezdi.

Türkiye tarihinin en büyük ödüllü teknoloji yarışmaları, Aselsan, Baykar, BMC, İGA, İSBAK, Roketsan, TAİ, TÜBİTAK ve Türksat'ın paydaşlığında gerçekleşti.

Aselsan, İHA Destekli İnsansız Kara Aracı, İnsansız Sualtı Sistemleri ve Robotik Fetih 1453 Yarışmaları'nın, Baykar Savaşan İHA, Sürü İHA, Baykar ve TAİ Yapay Zeka yarışmalarının, İGA

Model Uçak, İSBAK Robotaksi ve İnsanlık Yararına Teknoloji Yarışması'nın, Roketsan Roket, TÜBİTAK İHA ve Türksat Model Uydu yarışmasının paydaşlığı üstlenildi.

12 farklı kategoride düzenlenen teknoloji yarışmalarıyla gençlerin kendi teknoloji projelerini geliştirmesi ve üretmeleri hedeflendi. Teknoloji yarışmalarına toplamda 750 takım katıldı.



**Festival kapsamında Türk Silahlı Kuvvetleri'nin en seçkin birimlerinden milli gururumuz Türk Yıldızları yaklaşık 30 dakika süren gösteri gerçekleştirdi.**



Türkiye Teknoloji Takımı Vakfı (T3 Vakfı) Mütevelli Heyeti Başkanı Selçuk Bayraktar, havacılık ve uzay alanlarında yapılan ufak etkinliklerin toplumun ve gençlerin bu alanlara ilgisini ve sevgisini artırdığını ifade etti. Bayraktar, TEKNOFEST'in Türkiye'yi havacılık ve uzay alanlarında hak ettiği yere gelmesi noktasında önem arz ettiğini aktararak, "Havacılık, uzay ve teknolojinin diğer alanlarında Milli Teknoloji Hamlesi'ni hayata geçirmek, TEKNOFEST'te paydaşlarımız sponsorluğuyla teknoloji yarışmaları düzenliyoruz" diye konuştu.

Bugünkü akıllı otomobillerin temelini geçmişte yapılan festivallerde gerçekleştirilen yarışmalarla atıldığını dile getiren Bayraktar, "Bugün, bu yarışmalarla atılan tohumlar, hem ülkemizin bu teknolojiye önden başlaması avantajına dönüşecek hem de genç kardeşlerimizin bu teknolojileri geliştirmelerinde lider olmalarına vesile olacak" değerlendirmesinde bulundu.

Bayraktar: Eğitilmiş çaresizliği kırdık Milli teknoloji hamlesi başlattık. TEKNOFEST'te 14 farklı kategoride yarışan 2 bin gencimiz gelecekte bu dönüşümün liderleri olacak. Diğer bir husus 7'den 70'e havacılık ve uzay özelinde teknoloji geliştirme tutkusunu tüm toplumumuza yaymak. İnsan sevdiğinin peşinden gider... Araştıran, geliştiren ve üreten bir gençliğe sahip tam bağımsız ve güçlü bir Türkiye için..." dedi.



Sanayi ve Teknoloji Bakan Yardımcısı ve T3 Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Fatih Kacı:

"Düzenlediğimiz teknoloji yarışmalarıyla teknolojinin sadece bugününü değil, geleceğini, 5-10 yıl sonrasını hedefleyen işler çıkarmayı planladık. Yarışmaları hazırlarken bu kadar yüksek hedefler koyarsak Türkiye'den bu hedeflere yönelik projeler yapmak üzere yola çıkacak öğrenciler bulabilecek miyiz kaygımız olmuştuk. Ama memnuniyetle gördük ki yüzlerce, binlerce öğrencimiz bu iddiayı sahiplendiler ve taşıdılar.

# 'BRICA Zirvesi'

Türk Sanayicileri ve İş İnsanları Derneği (TÜSİAD) ile Çin Sanayi Ekonomileri Federasyonu (CFIE) iş birliğinde düzenlenecek Kuşak ve Yol Sanayi ve Ticaret Birliği (BRICA) Zirvesi, 18-19 Ekim'de İstanbul'da gerçekleştirildi.

Çin hükümeti tarafından 2013'te açıklanan Kuşak ve Yol Girişimi'nin iş dünyası ayağı olarak nitelendirilen BRICA Zirvesi'nin ikincisi gerçekleşti. Toplantıya, Türkiye ve Çin'in yanı sıra farklı kıtalardan iş dünyası, akademi ve sivil toplumun önde gelen temsilcileri katıldı.



TÜSİAD evsahipliğinde gerçekleştirilen BRICA İstanbul Zirvesi'ne 25 ülkeden 700'ün üstünde temsilci katıldı. Kuşak ve Yol Girişimi'nin tüm boyutlarının tartışıldığı zirvede Türkiye önündeki fırsatlar da değerlendirildi.

"Kuşak ve Yol Girişimi"nin iş dünyası ayağı olan "BRICA Zirvesi" TÜSİAD evsahipliğinde ve Çin Sanayi Ekonomileri Federasyonu'nun (CFIE) işbirliğinde, 18-19 Ekim 2018 tarihlerinde İstanbul'da düzenlendi. Çin'in tarihi İpek Yolu'nu canlandırmak amacıyla başlattığı Kuşak ve Yol Girişimi, İpek Yolu üzerindeki ülkeler arası ortaklıkları ve ilişkileri daha yüksek seviyeye getirmeyi amaçlıyor. Toplam büyüklüğü 21 trilyon dolara ulaşan 68 ülkenin yer aldığı proje, yüzyılın en büyük ekonomi projesi olarak görülüyor.

Zirvenin ilk gününde, Hazine ve Maliye Bakanı Berat Albayrak, Çin Halk Cumhuriyeti Ankara Büyükelçisi

Yu Hongyang, TÜSİAD Yönetim Kurulu Başkanı Erol Bilecik, CFIE Başkan Yardımcısı ve Genel Sekreteri Xiong Meng, Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası Başkanı Suma Chakrabarti ve TÜSİAD Çin Network Grubu Başkanı Korhan Kurdoğlu açılış konuşmalarını yaptı. Zirvenin ilk günündeki oturumların ardından İş Bankası'nın sponsorluğundaki Gala Yemeği Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan'ın katılımıyla gerçekleştirildi.

**BRICA İstanbul Zirvesi'nde Türkiye'nin Kuşak ve Yol Projesi'nde oynayacağı rol ele alındı**  
Zirve kapsamında şu konular kapsamlı olarak ele alındı:

Çin'in bakışıyla bu girişimin hedefleri ve Türkiye'nin bu geniş kapsamlı projedeki yeri Türkiye'nin Kuşak ve Yol Girişimi'nde hangi özellikleriyle ön plana çıktığı ve bu girişimden daha fazla faydalanmak için neler yapması gerektiği





Kuşak ve Yol Girişimi'nin Asya, Avrupa, Afrika gibi farklı kıtalarda doğuracağı çeşitli fırsatlar  
Çokuluslu şirketlerin Kuşak ve Yol Girişimi'ndeki rolü ve Çin'de iş yapma yöntemleri  
Dijital dönüşümün şirketlere etkisi, dijital altyapı projeleri, çokuluslu şirketlerin dijitalleşmedeki rolü ve girişimin kapsadığı ülkelerde işbirliği fırsatları  
Erol Bilecik: BRICA dünyanın ticari seyrini değil, ticaret tarihinin seyrini değiştirecek güce sahiptir

TÜSİAD Yönetim Kurulu Başkanı Erol Bilecik BRICA zirvesi açılışında yaptığı konuşmada şunları ifade etti: "Bundan 5 sene önce başlatılan Kuşak ve Yol Girişimi, bugün toplam ekonomik büyüklüğü 21 trilyon dolara ulaşan 68 ülkeyi kapsamaması nedeniyle, yüzyılın en büyük ekonomik projesi olarak gösteriliyor. TÜSİAD olarak kurucu üyeleri arasında yer aldığımız, kısaca Kuşak ve Yol Girişimi'nin iş dünyası ayağı olarak tanımlayabileceğimiz Kuşak ve Yol Sanayi ve Ticaret Birliği (BRICA), emin olun sadece dünyanın ticari seyrini değil; ticaret tarihinin seyrini değiştirecek güce sahiptir. İşte bu nedenle, TÜSİAD olarak BRICA'nın ikinci zirvesine, doğu ve batının buluştuğu, medeniyetler şehri İstanbul'da ev sahipliği yapmaktan büyük bir heyecan ve memnuniyet duyuyoruz.

4 kıta ve 29 ülkeden iş dünyası kuruluşlarının üye olduğu bu çok taraflı işbirliği mekanizmasının temel amacı, İpek Yolu üzerindeki ülkeler arası ortaklıkları ve ilişkileri geliştirmektir. Zirve süresince yanıt arayacağımız temel soru, özel sektörün Kuşak ve Yol Girişimi'nde nasıl bir rol oynayacağı olacak."

Zirveye, HSBC Türkiye ve Siemens Altın Sponsor, Garanti Bankası Etkinlik Sponsoru, Türkiye İş Bankası Gala Yemeği Sponsoru, TFI Tab Gıda Yatırımları Öğle Yemeği Sponsoru, Arzum OKKA Kahve Arası Sponsoru, Mazars Denge İçerik Ortağı, Çimtaş ve Çitam katkıları ile destek verdi.

#### BRICA NEDİR?

Çin hükümetinin 2013 yılında açıkladığı Kuşak ve Yol girişiminin iş dünyası ayağı olarak nitelendirilebilecek BRICA (Kuşak ve Yol Sanayi ve Ticaret Birliği), İpek Yolu üzerindeki ülkeler arasındaki ortaklıkları artırmak amacıyla CFIE tarafından 2016'da Pekin'de kurulan çok taraflı bir işbirliği mekanizmasıdır. 29 ülke & bölgeden 31 iş dünyası kuruluşunun üyesi olduğu BRICA'da TÜSİAD da kurucu üyedir.

# İstanbul

HAVALİMANI CUMHURİYET'İN 95. YILINDA AÇILDI



## CUMHURBAŞKANI ERDOĞAN

29 Ekim'e yetişmesi konusunda büyük önem gösterdiği İstanbul Havalimanı'nın açılışı için tüm programlarını buna göre planladı ve Cumhuriyet resepsiyonunu da "zafer anıtı" olarak tanımladığı İstanbul Havalimanı'nda gerçekleştirdi.

Cumhurbaşkanı Erdoğan ve eşi Emine Erdoğan, TBMM Başkanı Binali Yıldırım ve eşi Semiha Yıldırım ile tören alanına geçtikten sonra davetlileri selamladı.

Açılış törenine, Arnavutluk Cumhurbaşkanı Cumhurbaşkanı Ilir Meta, Katar Devleti Emiri Şeyh Tamim Bin Hamad Al-Thani, Kırgız Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Sooronbay Jeenbekov, Kosova Cumhurbaşkanı Hashim Taçi, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Mustafa Akıncı, Makedonya Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Gjorge Ivanov, Moldova Cumhurbaşkanı Cumhurbaşkanı Igor Dodon, Pakistan İslam Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Arif Alvi, Sırbistan Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Aleksandar Vucic, Sudan Cumhurbaşkanı Feldmareşal

Omar Hassan Ahmad Al Bashir, Bosna Hersek Bakanlar Kurulu Başkanı (Başbakan) Denis Zvizdic, Bulgaristan Başbakanı Boyko Borisov, Slovenya Başbakan Yardımcısı ve Altyapı Bakanı Alenka Bratusek, Gürcistan Dışişleri Bakanı David Zalkaliani, İran Dışişleri Bakanı Muhammed Cevad Zarif, Moldova Cumhuriyeti Gagauz Özerk Yeri Başkanı Irina Vlah da katıldı. Yeşilköy'den 3. Havalimanına İstanbul'un yeni simgesi göz kamaştıracak

Oktay Kaynarca ile Burcu Esmersoy'un sunuculuğunu yaptığı törene, 11. Cumhurbaşkanı Abdullah Gül, eski Başbakanlardan Tansu Çiller ile eşi Özer Çiller, Türkiye Futbol Federasyonu Başkanı Yıldırım Demirören, Fener Rum Patriği Bartholomeos, Türkiye Museviler

Hahambaşı İsak Haleva, Süryani Ortodoks Kilisesi Mor Filiksinosu Metropolit Yusuf Çetin, eski bakanların da aralarında bulunduğu siyaset, sanat, spor ve iş dünyasından çok sayıda davetli de iştirak etti.

Diyanet İşleri Başkanı Prof. Dr. Ali Erbaş'ın yaptırdığı açılış duasının ardından Cumhurbaşkanı Erdoğan ve beraberindeki liderler, kürsüdeki dümeni hareket ettirip dev ekrana simülasyonla yansıtılan uçağı havalandırarak, İstanbul Havalimanı'nın ilk fazının açılışını gerçekleştirdi.

İstanbul'un tarihi yerlerinin fotoğraflarının yer aldığı video havalimanı içerisindeki ekranlara yansıtıldı. Törendeki konuşmalar, İngilizce, Arapça, Rusça, Çince, Almanca, Fransızca ve İspanyolca'ya da çevrildi.

# HAVALİMANIN ÖZELLİKLERİ

3 saatlik uçuşla 41 ülkeye, 5 saatlik uçuşla 66 ülkeye ulaşım imkanı sağlayacak. 250'si dış hatlar olmak üzere 300'den fazla uçuş noktasıyla dünyanın en önemli havacılık merkezlerinden biri.

## **İstanbul Havalimanı 26**

milyar 140 milyon avroluk yapım, işletme ve devir bedeliyle ihalesini kazanan Limak, Kolin, Cengiz, Mapa, Kalyon Ortak Girişim Grubu'nca İstanbul Grand Airport (İGA) ismiyle şirket kuruldu. Toplamda 76,5 milyon metrekarelik bir alan üzerine inşa edilen havalimanının ilk fazının hizmete açılması için 6 milyar avroluk yatırım yapıldı. Havalimanının diğer etapları da yolcu artışlarına bağlı olarak 2023'e kadar tamamlanacak. Havalimanının inşaatında dolgu ve sondajla bölgede kurulan onlarca şantiyede, 3 bine yakın ağır iş makinesi çalıştı. Yaklaşık 10 bin kişinin çalıştığı. Yap-işlet-devret modeliyle inşa edilen havalimanı tamamlandığında 6 bağımsız pisti, 500 uçak kapasitesi, 70 bin araçlık açık ve kapalı otoparkı ve yıllık 200 milyon yolcu kapasitesiyle dünyanın en büyük havalimanı olacak. Yerli ve yabancı 250'nin üzerinde mimar ve 500'den fazla mühendis görev aldı.

## **"İSTANBUL, EN DEĞERLİ MARKA"**

Türkiye Cumhurbaşkanı Erdoğan, İstanbul'un sadece Türkiye'nin en büyük şehri olmadığını, aynı zamanda ülkenin en değerli markası olduğunu belirterek, konuşmasını şöyle sürdürdü:

"Şair ne güzel söylemiş: 'Bu şehr-i İstanbul ki bi misl ü behadır / Bir sengine yek pare Acem mülkü fedadır / Bir gevher-i yekpare iki bahr arasında / Hurşid-i cihan-tab ile tartılsa sezadır.' Bunu günümüz Türkçesiyle tekrarlayacak olursak, 'Bu İstanbul şehri ki, ona paha biçilmez



Tüm Acem mülkü feda olsun onun tek bir taşına/Öyle tek bir incidir iki deniz arasında / Yeridir dünyanın güneşi ile tartılsa.'

Paha biçilmez bu şehre yaptığımız böylesine bu büyük eser, işte bunun için adını 'İstanbul' verdik. Hayırlı olsun. Yeşilköy'deki Atatürk Havalimanımız, burası tam kapasiteyle hizmete girdiğinde ticari seferlere kapanacak olmakla birlikte havalimanı vasfını koruyacak. Gerek havacılık fuarları gerekse başka bir takım faaliyetler için Atatürk Havalimanı aynı isimle hizmet vermeyi sürdürecektir. Havalimanımızın ismi de hayırlı olsun."

**Havacılık sektöründe,** havalimanlarının büyüklüğünü belirleyen parametrelerden birinin de uçuş yapılan destinasyon sayısı olduğu biliniyor. Buna göre, yolcu sayısı anlamında geçen yıl dünyanın en büyüğü olan Atlanta Hartsfield-Jackson Uluslararası Havalimanı'ndan 225 noktaya uçuş yapılıyor. Yolcu sayısı bakımından ikinci olan Pekin Başkent Havalimanı'ndan 244 ve 2017'de dünyanın en kalabalık üçüncü havalimanı olan Dubai Uluslararası Havalimanı'ndan ise 240 noktaya uçuş gerçekleştiriyor. İstanbul Yeni Havalimanı'ndan 350 farklı noktaya uçuş yapılacak. Bu alanda İstanbul'a en çok yaklaşan havalimanı ise 325 destinasyon ile 2017 yılında 69.4 milyon yolcuyla ağırlayarak dünyanın en yoğun 10'uncu havalimanı unvanını taşıyan Paris Charles de Gaulle Havalimanı oluyor. Paris'i 322 destinasyon ile Amsterdam Schiphol ve 311 uçuş noktası ile Frankfurt Havalimanı takip ediyor. İstanbul Havalimanı'nda 3 adet veri merkezi (data center), 102 adet entegre sistem, 467 adet sunucu, 780 telekomünikasyon odası, 3257 adet kartlı geçiş noktası, 3267 uçuş bilgi monitörü, 4549 destek verilen bilgisayar, 9000 adet güvenlik kamerası mevcut. 780 kişilik bir ekip ile havalimanının, altyapı, güvenlik, havacılık, iş uygulamaları ve yazılım geliştirme gibi 5 ana sisteminden sorumlu olacak olan İGA Bilişim, yerli mühendislerin geliştirdiği milli sistemleri kullanacak.

Açılışına çok sayıda



**İstanbul'un yeni havalimanına taşınma hazırlıkları tüm hızıyla devam ederken Türk Hava Yolları büyük yer ekipmanlarının taşınması için yol arkadaşı olarak Arkas Lojistik'i seçti.**



31 Ekim'de ilk ticari uçuşun gerçekleşeceği İstanbul Yeni Havalimanı'na taşınma planları, rotalar ve diğer çalışmalar tüm hızıyla hazırlanıyor. Arkasında çok ciddi bir "lojistik mühendisliği" olan projede Arkas Lojistik, Türk Hava Yolları'nın yeni evine taşınması konusunda altı aydan fazla süredir aşama aşama planlama yapıyor. Atatürk Havalimanı'ndan 45 kilometre uzaklıktaki İstanbul Yeni Havalimanı'na taşınmanın dünya havacılık tarihinin en büyük taşınma olayı olduğu belirtiliyor. Tarihe geçecek bu operasyonu özellikle ağır taşımaları üstlenen Arkas Lojistik, birbirinden farklı lojistik araçları ve ekipmanlarıyla gerçekleştirecek. FTL Kapaklı, FTL Tenteli ve Lowbed yanı sıra konteyner iş makinesi ile gerçekleştireceği taşımada Arkas Lojistik, lashing ile stuffing hizmeti de verecek. Büyük taşınmanın toplamda 5 binden fazla TIR ile 45 saatte tamamlanması hedefleniyor. Ağır yüklere özel taşıma teknikleri ve büyük vinçler gibi ekipmanların yanında hızın da çok önem kazandığı bu çalışmada; istenilen hızda ve zamanda taşımının gerçekleştirilmesi için simülasyon çalışmalarından, yük takibini sağlayacak barkod sistemine ve çalışacak personelin eğitimine kadar bir çok konu en ince detayına kadar planlandı.

#### **6 AY BOYUNCA İNCELİKLE DETAYLANDIRILAN "LOJİSTİK MÜHENDİSLİĞİ"**

Arkas Lojistik Genel Müdürü Onur Göçmez, bu projeyi şekillendirmek için tüm ekiplerin altı ay boyunca aralıksız ve incelelikle çalıştığını belirterek, işin matematiğinin önemini vurguladı ve bu taşımının "lojistik mühendisliği" olarak tanımlanabileceğini belirtti.

Deneme taşımaları ile sürekli kendilerini geliştirdiklerini ve farklı çözümler uyguladıklarını belirten Göçmez, taşıma sürecinin sorunsuz şekilde ilerlemesi adına gerekli teknolojik yatırımların da yapıldığını açıkladı. Geliştirilen özel bir yazılım ile barkodlama yapılarak taşınacak her ekipmanın stoklarını, sisteme aktarımını, hangi araca yüklendiğini, takibini ve performans değerlendirmelerini yapabildiklerini belirtti.

# **Havalimanı Taşımada 'Lojistik Mühendisi' Arkas Lojistik**



Türk  
Hava  
Yolları  
Genel  
Müdür (Yatırım  
ve Teknoloji)  
Yardımcısı Dr.  
Ahmet Bolat, bayrak  
taşıyıcının yeni evine  
taşınma sürecinde Arkas  
Holding ile iş birliğine geçtiği  
konuşmasında "Bu operasyon  
bizi bir havalimanından diğerine  
ulaştırmakla kalmayacak aynı zamanda  
ülkemizi dünya sivil havacılığın merkezi

konumuna taşıyacak bir başlangıç olacak.  
44 ton ağırlığındaki uçak çekme aparatlarından çok  
hassas aletlere kadar 5 bin tırın taşıyacağı kadar  
yükümüz var.

Bu 5 bin tır peş peşe geldiğinde yaklaşık  
100 kilometrelik bir uzunluk oluşuyor.  
Tüm dünyanın bizi izleyeceği bu devasa yolculukta  
kendimize güvenilir bir yol arkadaşı seçmemiz  
gerekliyordu. Bu nedenle Türkiye'nin en büyük lojistik  
firmalarından olan Arkas Lojistik ile çalışmayı tercih  
ettik" dedi.

### ÖNCE İNSAN VE İŞ GÜVENLİĞİ

Operasyonun her adımında iş sağlığı ve güvenliğini  
odağına alan Arkas Lojistik, benimsediği "Önce  
İnsan" felsefesi ile kadrosunda bulunan İş Sağlığı ve  
Güvenliği (ISG) uzmanları ve deneyimli operasyon  
ekiplerinin özverili çalışmaları sayesinde taşımayı  
sıfır iş kazası ile yapmayı hedefliyor.

# TÜSİAD Başkanı Erol Bilecik'ten reform uyarısı

Genç Yönetici ve İş İnsanları Derneği (GYİAD), 'Başarı Dijital Dönüşümde' konferansı düzenledi. Konferansa katılan Türk Sanayicileri ve İş İnsanları Derneği (TÜSİAD) Başkanı Erol Bilecik, iş dünyasında dijitalleşmenin önemine dikkat çekerek, ekonominin dinamosu olan sanayi için dijitalleşmenin öncelikli konuları olduğunu söyledi. Konuşmasında son dönemdeki gelişmelere de değinen Bilecik, ekonominin ciddi zorluklarla karşı karşıya olduğunu ifade etti. Bilecik, "Şunun altını çizmek isterim, Türkiye'nin içinde bulunduğu sorun, borçluluk ya da cari açık sorunu değildir, kur ya da faizin nereye geldiği de değildir. Sorun bizim seçimlerimizdir.

Reform yapmak yerine hızla ve kolayca, bol ve ucuz parayla büyümeyi tercih ettiğimizde, bunun bedelini eninde sonunda yüksek enflasyon, yüksek cari açık ve yükselen faizler ile ödüyoruz. Bundan sonra tartışılmaz bir şekilde finansal istikrara, enflasyonun olması gerektiği gibi düşük tek hanelerde tutulmasına gereken değeri ve önemi verirsek; büyümeyi ucuz sıcak para ile değil, reformlarla ekonomimizi köklerinden besleyerek artırmayı hedeflersek, bir daha böyle zorluklarla karşı karşıya kalmayız" dedi. Yapılan hatalarla yüzleşmek ve ders çıkarmak

gerektiğini belirten Bilecik, şöyle konuştu: "Bunu yaptığımız takdirde, Türkiye'nin yeniden umut dolu, yepyeni bir döneme gireceğinden kimsenin şüphesi olmasın. Bizim, yerimizde saymak gibi bir seçeneğimiz yok. Çünkü Atatürk'ün dediği gibi 'Yerinde saymak, geride kalmaktır.' Başarınızın büyüklüğünü, inancınızın büyüklüğü belirler. Ve benim, Atatürk ilkelerinin izinde, ekonomiden dış politikaya, dijital teknolojilerden sanayiye kadar geniş bir yelpazede çok iyi tasarlanmış bir Türkiye öyküsünü birlikte yazabileceğimize inancım tamdır."

Dünya tarihinde önemli dönüm noktalarından birisinin dijital dönüşüm olduğunu ifade eden GYİAD Başkanı Yiğit Savcı, dijitalleşmenin kaçınılmaz son olduğunu ve herkesin iş yapış şekillerini buna uygun dönüştürmesi gerektiğini kaydetti. Savcı, "Teknoloji sayesinde ortaya çıkan fırsatlara odaklanılması gerektiğinin altını bir kez daha çizmek isterim. Dijital dönüşüm aile şirketleri ve kobiler için büyük fırsatları getiriyor. Hepimiz iş yapış şekillerimizi gözden geçirmeliyiz. Önümüzdeki dönemde ailelerin ikinci nesilleriyle veya kurum içi girişimcilik ile geleneksel iş yapış yöntemlerimizi dönüştürmemiz gerekecek" dedi.

# Bir kent bir tarih



## Karaağaç'ın Zafer Mirası Lozan Anıtı

Edirne'nin Karaağaç ilçesinde bulunan Lozan Anıtı, Lozan Antlaşması gereğince Karaağaç'ın tekrar Türk topraklarına katılmasını ve kazanılan diplomatik zaferi temsil ediyor. 24 Temmuz 1923 tarihinde İsviçre'nin Lozan şehrinde imzalanan Lozan Antlaşması gereğince Türkiye – Yunanistan sınırı, Mudanya Ateşkes Antlaşması'nda belirlenen şekliyle; Meriç Nehri'nin batısında kalan Karaağaç İstasyonu ve Bosnaköy, Türkiye'de kalacak şekilde belirlenmiştir. Lozan Anıtı, 1999 yılında Trakya Üniversitesi tarafından hazırlandı.

Anıt, 3 uzun sütundan oluşuyor. 36,45 metre uzunluğu ile en uzun sütun olan sütun Anadolu'yu temsil ediyor. 31,95 metre uzunluğa sahip ikinci sütun Trakya'yı, 17,45 metre uzunluğu ile üçüncü sütun Karaağaç'ı simgeliyor. Üç sütunu birbirine bağlayan 7,20 metre yükseklikteki beton çember; birlik ve beraberliği sembolize ederken, üzerinde bulunan 4,20 metre boyundaki genç kız figürü; estetiği ve hukuğu, kızın sol elindeki güvercin barışı, sağ elindeki belge ise Lozan Antlaşması'nın sembolüdür. Aydın'lı Türk heykeltarihi Prof. Dr. Tamer Başoğlu'na ait. Lozan Müzesi'ni de ziyaret edebilirsiniz.

## Çimenlik Kalesi - Kala-i Sultaniye

Çanakkale Deniz Müzesi'nin sonunda bulunan Çimenlik Kalesi, 1462 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından yaptırılmıştır. Boğazın karşı kıyısındaki Kilitbahir Kalesi ile birlikte Çanakkale Boğazı'nın en dar kısmına inşa edilen kalenin amacı, boğaz geçişlerini kontrol altına almaktır. Kale yapımı için Avrupa'nın çeşitli ülkelerinden 1000 kadar insan getiren Fatih Sultan Mehmet, stratejik açıdan oldukça önemli bir noktada olan Çimenlik Kalesi'ni 3 ayda yaptırmıştır.

Çimenlik Kalesi dış görünüm 100 x 150 metre ölçülerinde olan Çimenlik Kalesi'nin denize bakan surları 19. yüzyılda III. Selim tarafından yıktırılarak, çevresine dönemin silah teknolojisine uygun tabyalar inşa ettirmiştir. Çanakkale Boğazı'na giren gemilerin Çimenlik Kalesi'ni bir kale olarak görmelerini engellemek için tabyaların olduğu alanın üzerine toprak taşınıp çim ekildiği için Çimenlik Kalesi ismini almıştır. Kale, dış surlar ve iç kale olmak üzere iki ayrı bölümden oluşuyor. Dış surların ortalama kalınlığı 6 metre olan kalenin girişindeki kule 15,50 metre yüksekliğe sahip. Kalenin içinde, biri kulenin hemen yanında olmak üzere, Fatih Sultan Mehmet ve Abdülaziz dönemlerinde inşa edilen ve kendi adlarını alan iki küçük cami bulunuyor.



## Abdurrahman Gazi Türbesi - İstanbul

Abdurrahman Gazi Osmanlı Devletinin kuruluşunda büyük hizmetleri geçmiş bir kumandan, Aydos kalesinin fatihidir. Ertuğrul Gazi zamanında başlayan devlet hizmetini Osman Gazi ve oğlu Orhan Gazi devirlerinde de devam ettirmiştir. Osmanlı beyliğinin diğer askeri şahsiyetleri olan Akça Koca, Samsa Çavuş ve Konur Alp, Akyazı, İznik ve İzmit ile meşgul olurken, Abdurrahman Gazi de İstanbul tarafındaki hisarlara akınlar düzenlemiştir. Bursa fethedilinceye kadar, Bizans sınırında uçbeyi olarak hizmetlerde bulundu. 1328 senesinde Orhan Gazi, Abdurrahman Gazi ile Konur Alp'i Aydos Kalesinin fethi ile görevlendirdi. Bu kalenin istihkamları çok sağlam olduğundan, kalenin fethi uzadı. Bu arada kale tekfurunun kızının gördüğü rüyadan sonra yazdığı mektup üzerine yapılan uygulanan taktik neticesinde kale fethedildi. Orhan Gazi kale tekfurunun Müslüman olan kızını Abdurrahman Gazi ile evlendirdi. Abdurrahman Gazi bundan sonra İznik üzerine akınlarda bulundu. Abdurrahman Gazi 1329 senesinde vefat etmiştir. İsmi Eskişehir yakınında kendi adı ile anılan köyde yaşamakta, mezarında Samandıra, İstanbul'a bağlı Abdurrahman Gazi Mahallesi'nde bulunmaktadır.

## Kocaeli'nin Tarihçesi

Kocaeli'nin tarihi çok daha eski çağlara uzanır. İlk çağlarda, Bithynia adı verilen bölgede kurulan kentler, sırasıyla, Olbia, Astakos, Nicomedia, İznikmid, İzmid ve Kocaeli adlarını almıştır. Trakya'dan gelen Megaralılar M.Ö. 712'de İzmit Körfezi'nin güneyindeki Başiskele yöresine yerleşerek Astakos adı verilen bir kent kurdular. Astakos halkı M.Ö. 262 yılında, bugünkü İzmit'in bulunduğu alanda kurulan bölgeye yerleşmiştir. Bitinya Krallığı'nın yıkılıncaya kadar başkenti kalacak bu kente, kurucusundan dolayı Nicomedia adı verilir. Roma İmparatoru Diocletian, 284 yılında Nicomedia'yı işgal ederek Roma İmparatorluğu'nun başkenti yaptı. Bu dönemde şehir, Roma, Antakya ve İskenderiye'den sonra dünyanın dördüncü büyük kenti haline geldi. Fakat Büyük Konstantin tarafından İstanbul'un imparatorluğun merkezi yapılması ve İmparator Jüstinyen'in de Kadıköy-İzmit arasındaki yolu askeri nedenlerle kapatarak ulaşımı İznik üzerinden sağlamasıyla Nicomedia, eski önemini kaybetti. Kocaeli Türk egemenliğine ilk olarak 11. yüzyılın sonlarında Selçuklular zamanında (1078) geçti. İznik'in Anadolu Selçuklu Devleti'nin başkenti olmasıyla birlikte kentin önemi iyice arttı. Ancak Haçlı Seferleri sırasında kısa bir süre Haçlı Ordusu komutanı Aleksios Komnenos tarafından işgal edilen kentin, Türk egemenliğine kesin olarak geçişi ise Orhan Bey döneminde oldu. Haçlı Seferleri'nde yağmalanması nedeniyle kalan eser sayısı oldukça azdır Kocaeli, Osman Bey ve oğlu Orhan Bey'in uç beylerinden Akçakoca tarafından 1337 yılında Osmanlı topraklarına katıldı. Nikomedia Osmanlı egemenliğine geçtikten sonra, önce İznikmid, daha sonra İzmid (İzmit) adını almıştır. Akçakoca'dan dolayı Akçakoca'nın yurdu manasına gelen 'KOCAELİ' adı verildi.

## Kadeş Anlaşması

Filistin ve Suriye topraklarına hakimiyet nedeniyle başlayan savaşın ardından tarihteki ilk yazılı barış antlaşması olarak bilinen Kadeş Antlaşması, M.Ö 1278'de, Mısırlılar ve Hititler arasında imzalanmıştır. Hititler'in ticaret yollarını ele geçirmek istemeleri ve Nefertiti ile evlenmesi için gönderilen bir Hitit prensinin öldürülmesi sonucunda Kadeş Savaşı yapılmış ve savaş sonucunda Kadeş Antlaşması imzalanmıştır. Hitit Kralı II.Mutavalli ve Mısır Kralı II.Ramses'in başında olduğu ordular, iki gün boyunca Kadeş Kalesi önlerinde savaşmıştır. Ancak savaş bir sona varamayacak şekilde ilerlediğinden, Kadeş Savaşı bir antlaşma ile bitirilmiştir. İmzalanan Kadeş Antlaşması ile savaşın her iki devlet de birbirlerine saldırmama sözü vermiş, Kadeş Barış Antlaşması sırasında orduda çıkan bir isyanda, Muvattalli öldürülmüştür. Antlaşma, onun yerine geçen III. Hattuşili tarafından imzalanmıştır. Bu antlaşma dünya tarihinde eşitlik ilkesine dayanan en eski antlaşmadır. Çivi yazısıyla gümüş plakalar üzerine Akadca olarak yazılmıştır. Kralın mührünün yanında Kraliçenin mührü de vardır. Boğazköy kazılarında kil tablet olarak bulunmuş olup İstanbul Arkeoloji Müzesinde sergilenmektedir. Kadeş antlaşmasının Hattuşa'da bulunan çivi yazılı tabletinin büyütülmüş kopyası New York'ta Birleşmiş Milletler Binasında asılıdır.



## Eskişehir 1074'de alındı

Bugünkü Eskişehir ili, Eski ve Orta Çağlarda Yunanca Dorylaion, Latince Dorylaeum ismi ile tanınan bir kentti. Arap kaynaklarında ise şehrin adı Darauliya, Adruliya ve Drusilya olarak verilmiştir. Dorylaion, antik kaynaklarda önemli yolların kavşak noktasında kaplıcaları ile ünlü, ticaret ile zenginliğe kavuşmuş bir Frigya (Phrygia) şehri olarak geçer ve şehrin kurucusu olarak Eretrialı Doryleos gösterilir. Özellikle Bizans çağında önem kazanan kentte imparator Justinianos'un yazlık sarayının varlığından söz edilir. Porsuk Çayı'nın kuzeyinde yer alan bugünkü adıyla Şarhöyük ören yerinin antik Dorylaion şehri olduğunu saptamışlardır. Dorylaion - Şarhöyük, Bizans'ın Selçuklular'a karşı korunmasında büyük rol oynamış ancak 1176'da Selçuklu Sultanı II. Kılıçaslan'ın Bizans İmparatoru Manuel Komnenos'u mağlup etmesinden sonra kent, Selçuklular'ın egemenliği altına girmiştir. Bundan sonra uzun bir zaman yıkık ve terkedilmiş olan Dorylaion-Şarhöyük'ün yakınında, harabenin güneyinde yeni bir yerleşme kurulmuştur. W. M. Ramsay'in bildirdiğine göre, büyük olasılıkla Dorylaion harabelerine Eskişehir adı verilmiş ve bu ad o zamandan günümüze uzanmıştır.

# GÖRÜYORUM



B Sınıfı İSG Uzmanı  
**Ozan İNAM**

## Dikkatli Olmakta Fayda Var!

İş kazalarının nedenlerinin araştırılmasında farklı yöntemler ve farklı sınıflandırmalar kullanılsa da iş kazalarının temelinde insan faktörünün yer aldığı ortaya konulmuştur. Bu kaza sınıflandırılmalıdır biri olan domino kuramında iş kazasının gerçekleşmesi için gerekli olan beş adım sıralanır ve ancak bunların arka arkaya gelmesiyle kazanın gerçekleşeceği söylenir. Bu beş adım; 1) Doğuştan Gelen Özellikler ve Sosyal Çevre, 2) Kişisel Kusurlar, 3) Tehlikeli Hareket-Tehlikeli Durum, 4) Kaza Olayı ve 5) Yaralanmadır.(1) Domino kuramında sıralanan bu beş adımın herhangi birinin ortadan kaldırılması durumunda kaza zinciri kopar ve kaza gerçekleşmez. Domino etkisi kuramını diğer kaza oluşum teorilerinden ayıran özellik kazanın gerçekleşmesinin önlenmesi noktasındaki yaklaşımıdır. Bu yaklaşıma göre kaza zincirinin ancak 3. halkasına müdahale edilerek kazalar önlenir. Kaza zincirinin birinci ve ikinci halkası kişinin geçmişi ve kişilik özelliklerini kapsadığından iş kazalarını önlemek için bunlara müdahale edilemez.

İstatistik bilgileri ve yapılan araştırmalar göstermiştir ki;

- İş kazalarının % 88 'inden fazlası kişilerin hatalı davranışından kaynaklanmaktadır.
- Kazaların meydana gelme sıklığı, kişilerin hatalı hareketlerine bağlıdır.
- Tüm iş kazaları, zincir halkaları gibi birbirine bağlı hataların emniyetsiz hareket ve durumların oluşmasıyla meydana gelmektedir. Bu zincirin bozulmasıyla bilinen sonuç değişecek ve kazalar önlenecektir.

Çalışanların tehlikeli hareketlerinden kaynaklanan iş kazalarının genel dağılımını baktığımızda geçtiğimiz yıllardaki iş kazalarının yüzde 65.7'si "dikkatsiz çalışmadan" kaynaklanırken, bunu yüzde 15.6 ile "kişisel koruyucuların kullanılmaması", yüzde 6.67 ile "donanımı veya aletleri güvensiz kullanma", yüzde 5.81 ile de "güvenlik donanımını güvensiz hale getirme" izlediğini görmekteyiz. İstatistiklere baktığımızda "Dikkatsizliğin" dağılımındaki payının son derece yüksek olduğunu ve çalışanların bu konudaki bilinçlerinin henüz yerleşmediğini söyleyebiliriz.

İş kazalarında dikkatsizliğin önemi hakkında yürütülen bir çalışmada iş kazalarının çalışma ortamındaki gürültüyle ilgili olup olmadığı araştırılmıştır. Araştırma sonucunda kaza oranlarının gürültüye maruz kalan çalışanlarda gürültülü ortamda bulunmayanlara göre iki kat fazla olduğu sonucuna varılmıştır. Gürültü çalışanın dikkatini toplamasını engelleyen faktörlerden biridir. Yani endüstriyel gürültüye maruziyet işitme duyusuna zarar vermemekle kalmaz, iş kazası yaşanma olasılığını da artırır. Başka bir araştırmada gece yapılan çalışmalarda fizyolojik uyku halinin çalışanların performansını kötü etkilediği ortaya çıkmıştır. Bu durum gece çalışmalarındaki yüksek iş kazası istatistiklerinin açıklaması olabilecek niteliktedir. Gece çalışmalarının planlanmasında çalışanların uyku düzenlerine ve uyuma periyodlarına dikkat edilmesi durumunda iş kazaları yaşanabilir. Çalışanlar konu hakkında yeterli bilgi ve eğitime sahip olmalı ve işyerlerinde dikkat dağıtan unsurlardan kaçınmaları konusunda uyarılmalıdır. İşverenler ise çalışanları gözetim altında tutarak dikkati dağılıp hata yapan çalışanları cezalandırmak yerine çalışanın kendine gelmesi için ona zaman tanımalı ve gerekli motivasyonu sağlamalıdır.

TURAN  
İŞLEYEN



## ACI KAYBIMIZ

Üyemiz ve Sivas Elibüyük Köyü Derneği Başkan Yardımcısı olan **TURAN İŞLEYEN**'i kaybetmiş olmanın büyük üzüntüsünü yaşıyoruz.

Allah rahmet eylesin; nurlar içinde yatsın, kederli ailesine ve yakınlarına başsağlığı dileriz. Hepimizin başı sağolsun.

**HAY-KOOP YÖNETİM KURULU**





**Dr. Mehmet Şükrü  
BAŞARIK**

## **Eklemler ağrısı**

Her yaş grubunda görülebilmekle beraber kadınlarda erkeklere nazaran daha yüksek bir oranda görülüyor. Bunda fazla kilolar, hareketsiz bir yaşam sürdürmek ve hormon kaynaklı nedenler etkili oluyor" diyor ve eklem ağrısının altında yatan nedenler:

Soğuk hava,  
Proteinden zengin beslenme,  
Bilinçsiz egzersiz yapma,  
Eklemleri zorlayıcı hareketler yapma ve ağır kaldırma,  
Düşme ve çarpma,  
KontROLSÜZ ve bilinçsiz ilaç seçimi,  
Düzensiz beslenme ve uyku düzeni bozukluğu,  
Depresyon.

Halk arasında eklemlerde ağrıya neden olan her ağrı romatizma, iltihaplı ve iltihapsiz romatizma, yumuşak doku romatizması, omurga romatizması gibi isimlerle anılıyor. Oysa 'Artroz' ve 'Artrit' birbirinden farklı iki hastalık.

### **Artroz**

Eklem kıkırdaklarındaki harabiyete bağlı olarak çoğu zaman yaşlılık, travma, zorlama gibi nedenlerle oluşuyor.

### **Artrit**

Yani iltihaplı romatizma ise metabolizma bozuklukları, bağışıklık sisteminden kaynaklanan nedenler gelişiyor.

### **Eklem ağrıları kışın daha çok görülüyor**

Sebebi çok net olmamakla beraber soğuğa bağlı damarlarda oluşan spazm dokulara daha az kan ve dolayısı ile oksijen gitmesine neden oluyor. Soğuk günlerdeki hava basıncı değişiklikleri de eklemlerde ağrılara neden olabilir

### **Genetik yatkınlıklar var**

Örneğin en sık görülen romatizmal hastalıklardan olan romatoid artrit hastası bir bireyin, akrabalarında bu hastalığın görülme sıklığı yüzde 1-2 oranında iken, aynı yumurta ikizlerinde, ikizlerden birinde romatizma varsa diğerinde romatizma gelişme ihtimalinin yüzde 15-20 düzeyinde oluyor. Romatizmal kaynaklı ağrılarda tutulan eklem yeri, sayısı, ağrının süresi gibi bulguların romatizmal hastalıkla ilgili ipuçları vererek, tanı açısından yol gösterici olduğunu belirtiyor. Örneğin Gut atağına bağlı eklem ağrısı çoğunlukla sadece ayak başparmağını tutabilirken romatoid artrit hastalığında, ağrılar el, el bileği ve el parmak eklemlerini de etkiliyor. Ya da bel ağrısı ve sabah tutukluğu tarif ediyorsa ankliozan spondilit hastası olabilir.

### **Eklem ağrısı tedavisi nasıldır?**

Travmaya bağlı bir ağrıysa akut dönemde soğuk uygulama lokal ya da sistemik ağrı kesiciler faydalı olabilir. Hastada yumuşak doku romatizması varsa sıcak kompres ve kas gevşeticiler işe yarayabiliyor.

Romatizmal ağrılar ve eklem kireçlenmesi için fizik tedavi uygulamaları, sıcak su ve kaplıcalar faydalı olabilir. Her romatizmal hastalık için kullanılacak ilaç ve ilaç grupları farklılık gösterebiliyor. Kimi zaman bunda hasta tercihi ya da hasta uyumu gibi faktörler rol oynadığı gibi, diğer sistemik hastalıkları ile ilişkili olarak ilaç tercihleri farklılaşabiliyor.

Romatizmal hastalıklarda kalıcı eklem harabiyeti olmaması için mutlaka tıbbi destek almak gerekiyor. Eklem fonksiyonlarının korunabilmesi için düzenli egzersiz yapmak çok önemli. Beslenmeye ve dinlenmeye önem vererek kilo kontrolü sağlamak gerekiyor.

Kireçlenmeye bağlı eklem ağrıları varsa kıkırdak yapımını uyaran kondroitin sülfat takviyesi kısmi bir çözüm yaratsa da kilo verilmediği sürece eklemlerin kişiyi uzun süre ağrısız şekilde taşıması mümkün olamıyor.



## Gustave Liebau'nun hediyesi! **EMNİYET KEMERİ**

### Emniyet kemerinin bilinmeyen hikayesi

Emniyet kemeri denince herkesin aklına sürücü ve yolcu emniyeti gelir. Fakat emniyet kemerleri sizce ülkemizde ne zamandan beri bir zorunluluk biliyor muydunuz? Emniyet kemeri hakkındaki bu yazımızın sonunda bunun cevabını öğreneceksiniz ancak biz öncelikle size emniyet kemerinin bilinmeyen hikayesini anlatalım istedik...

### Kim buldu bu emniyet kemerini?

Arabalar hayatımıza girdikten sizce ne kadar bir süre sonra emniyet kemeri icat edilmiştir? Evet belki uzun yıllar kimse kullanmadı ama emniyet kemerleri otomotiv dünyasına ilk olarak 1903 yılında girmiştir!

Gustave Liebau adında Fransız bir mucit, arabalarla yapılabilecek kazalarda insanların zarar görmesini nasıl engelleyebileceğini düşünerek emniyet kemeri fikrini ortaya atmış. Hatta atmakla kalmamış bizzat uygulamış. Fakat her ne kadar başarılı prototipler geliştirse de, ortaya koyduğu fikir otomotiv firmaları tarafından maliyetli olduğu gerekçesiyle kabul görmemiş.

### Emniyet kemeri hayatımıza nasıl girdi?

1930'lu yıllarda ise pek çok doktor araçlarına emniyet kemeri taktırmaya başlamış ve Colorado Eyaleti Tıp Birliği 1953 yılında tüm otomobillerde emniyet kemerinin kullanılması için bir bildiri yayımlamış. İki sene sonra Kaliforniya Araç Kanunu, araç kullanmak için emniyet kemeri takmayı zorunlu kılarak geri dönülmez o süreci başlatmış. Bunun üzerine 1956'da Volvo firması, iki noktalı çapraz emniyet kemerini aksesuar olarak piyasaya sürmüş ve Chrysler, Ford gibi markalar da bu yeni akımı takip etmişler.

1957'de Volvo iki noktalı çapraz emniyet kemerine kilit eklemiş. 1958'de ise İsveç'teki Volvo fabrikasında mühendis olarak çalışan Nils Bohlin, üç noktalı emniyet kemeri olarak bilinen sistemin patentini alarak, Gustave Liebau'nun yapamadığını yapmış. 1959'da Bohlin'in bu kemeri standart olarak piyasaya sürülmüş. New York'ta ise emniyet kemeri maliyetli bulunup kullanımı reddedilse de, insan hayatının "daha pahalı" olduğunu anlaşılıp 1960 yılında emniyet kemeri kullanımı zorunluluk haline getirilmiştir.

1960'lı yıllarda gelişimini sürdüren emniyet kemeri, bu dönemde standartlarına kavuşmuş ve arka koltukta emniyet kemeri kullanımı da yine bu yıllarda başlamış.

### Türkiye'de emniyet kemeri kullanımı

Ülkemizde insan hayatına verilen değer elbette düşük değil ancak ne yazık ki emniyet kemeri kullanımında 1980'lere gelindiğinde bile büyük oranlar sağlanamadığı gibi yasal düzenlemeler de yapılmamıştı. Türkiye'de emniyet kemerine ilişkin ilk karar ancak 1992'de alınabildi. Ancak bu karar sadece ön koltukta oturan yolcu ve şoförü bağlar nitelikteydi. Arka koltukta emniyet kemeri kullanımına ise ancak 1995'te yasalarla uyum sağlanabildi.

Ülkemizde hala emniyet kemeri kullanımı can sağlığını korumaya yeterli çoğunlukta değil. Pek çok şoför çeşitli bahanelere sığınarak emniyet kemeri kullanmayı reddediyor. İşin acı tarafı teknoloji gelişip emniyet kemeri uyarı sistemleriyle yolcuların can güvenliği sağlanmaya çalışılsa da, sürücüler teknolojiyi kandırarak yöntemler geliştirmekten geri kalmıyorlar. Sahte emniyet kemeri tokası kullanmak, kemeri koltuğun arkasından geçirip bağlamak sıkça başvurulan yöntemlerden...

Yolculuklarınızda emniyet kemeri kullanmanızın gerektiğinin altını çiziyoruz. Trafik kuralları sadece ışık ve levhalardan ibaret değildir. Emniyet kemeri kullanımı da yine trafik kurallarının içerisinde. Üstelik sizi hayata en çok bağlayan kural olduğu tartışılmaz bir gerçek. Alınır: **Yolcu360**

# MOBİL TAMİR ARACIMIZ HİZMETE BAŞLADI

HAYDARPAŞA KARAYOLU YÜK TAŞIMA KOOPERATİFİ



HAYDARPAŞA KARAYOLU YÜK TAŞIMA KOOPERATİFİ olarak kendi özmallarımız için BAKIM ve ONARIM atelyemiz ile beraber mobil tamir bakım onarım aracı hizmete başladı.

Acil durumlar dahil araçlarımızın bakım ve onarımını kendi tesisimizde gidereye başladık. Ayrıca seyir halinde iken oluşan onarım hizmeti için mobil servis aracımızda hizmete girdi.

Mobil araç geniş kasa, büyük ve kilit sistemine sahip dolaplar ve acil durumlarda tamir için gerekli olan aletlerle donatılmıştır. En zor şartlar altında dahi tamir bakım araçları sayesinde hızlı ve pratik çözümler üretmek mümkündür. İnsan ihtiyaçlarına anında yanıt veren teknolojik bir donanıma sahip olduğundan, kişilerin acil durumlarında yardıma yetişmektedir. Araçlarımızda yaşanabilecek anlık sıkıntılar, yolda kalma durumu ve işlerin aksamasına engel olmak amacıyla, bu tür araçların çok önemli bir fonksiyonu üstlendiklerini söylemek mümkün. Yaşanan olası arıza durumunda araçların hemen onarılması ve tamirinin yapılması mümkün. Sorun her nerede meydana gelirse gelsin, araçlar gezici pozisyonda olduğu için anında sorunların yok edilmesinde etkili olacaktır. Çekici ve dorselerimizde yedek parça ihtiyacı yedek parça depomuzdan karşılanmaktadır.

Dorse ve çekicilerimizin motor yağı ve filtre değişimlerinden fren balata ve disk değişimlerine, akü ve buji, lastik ve bir çok farklı yedek parça değişimlerine kadar tüm işlemleri 7/24 hizmet veriyor ve sağlamaya başladık.

# TAŞIYORUZ...

**Zer** **arçelik**  
**AYGAZ**

**Otokar** **Türk Traktör**  
**LG** **FORD** **OTOSAN**

**ARKAS**

BARUTLAR DIŞ. TİC.  
VE LOJİSTİK HİZ.

IRAK PLASTİK SAN.

**NETLOG**  
GLOBAL FORWARDING

**ALARKO**

BERKAY İÇ VE DIŞ TİC.

ITALSPED ULUS. NAK.

**nevpa**

**amcor**

BOLTE LOJİSTİK HİZ.

**KCC**

**OMSAN**  
LOGISTICS

**ASSET**  
GRUP

**CEVA**

**K LINE**

**OMEGA**  
SHIPPING

**ADC**

**ÇELİKİŞ**

**KUEHNE + NAGEL**

**OOCL**  
Logistics

**AKAY**

**COSCO**  
SHIPPING

**komet**  
NOATUH LOGISTICS

**DB** SCHENKER  
ARKAS

**a. hartrodt**  
TRADING & LOGISTICS

**COBAN TUR**  
EUROPE - TURKEY - UKRAINE - MIDDLE EAST

**Kop**  
LOGISTICS

PANORAMA ULUS. TAŞ.  
VE DIŞ. TİC. LTD.ŞTİ.

ALGA MÜMESSİLLİK  
VE DIŞ TİCARET A.Ş.

**DemirDöküm**

PERFORMANS LOJ. HİZ.  
SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.

**ASTS PROFİL**

**DSV**

**LSC**

**REBORN**

**ATAKO**

ARC AĞIR NAKLİYAT  
TUR. İNŞ. VE DIŞ TİC. A.Ş.

**DAL ELEKTRONİK**

**MAGNETI**  
**MARELLI**

**Sarp** Intermodal

ARTIN DIŞ TİCARET  
VE PAZ. LTD. ŞTİ.

**ETİMADEN**  
SULFUR & COKE

**MIGROS**

**SOLMAZ**  
TANIRI - GÜNEŞ - LÜKSE

**BARKON**

**EvoLog**  
EVOLUTION OF LOGISTICS

**MOGUL**

**ST**  
SULFUR, COKE &  
LUMINOUS

**BGL** **BABAN**  
GLOBAL LOGISTICS

**FORM**

**MOL**

**Occa**  
LOGISTICS

**SOLGAR**

**BATI**  
GROUP  
1992

**GALATA**  
TRADING & LOGISTICS  
**Gebrüder Weiss**  
WORLDWIDE LOGISTICS

Count On MOL.

**TCDD**

Borchard Lines Ltd

**Henkel**

Marara

**tür-ip**

**BOZOK**  
TRAKTÖR

**U**  
ünimar.

MEDICAL CLUB SAĞLIK  
MEDİKAL DAN. PAZ.  
İÇ VE DIŞ TİC. A.Ş.

**TLS**

**Bosmar**  
Trans

**HORUZ BOLLORÉ**  
LOGISTICS

MEGA GROUP DAYANIKLI  
TÜK. MAL TİC. LTD. ŞTİ.

**WHT**

**BSSB**

**Kasar&Dual**

**NETA**  
YAPI

YEDİTEPE  
TAŞIMACILIK A.Ş.

COMPASS LOJİSTİK A.Ş.

SIMURG DENİZCİLİK

**YAMAHA**

**YÜZER**  
pompa

+90 216 492 82 93 Pbx  
www.sshay-koop.com.tr

**Hay-koop**

Selimiye İskele Caddesi  
No: 34 Üsküdar İstanbul