

PEN CE RE

44



NASUH MAHRUKİ

**"ANADOLU'DA YENİ CAZİBE
MERKEZLERİ KURULMALI"**



HOROZ GRUPUN SÜRELİ YAYINIDIR
NİSAN-EYLÜL 2023
YIL: 13 SAYI: 44



BİR FİDAN, SADECE BİR FİDAN DEĞİLDİR

YUVA
ORMAN
NEFES
UMUT
MUTLULUK
BEREKET
TOPRAK
SU



Fidan bağışlarınız için: tema.org.tr



BAŞYAZI



HAKAN YAMAN
PENCERE DERGİSİ
GENEL YAYIN YÖNETMENİ

DEĞİŞEN MEVSİMLER

İklim değişikliğinin ağır etkilerini artık iyiden iyiye hissetmeye başladığımız şu son birkaç yılda, insanlığın gücünün dünyanın dengesini bozmaya yetmeyeceğini düşünen vurdumduymazlar bile yağmursuz, karsız geçen kışları, kuruyan gölleri, nehirleri gördükçe hızla nasıl bir felakete doğru sürüklendiğimizi idrak etmeye başladılar. Fakat sorun aslında iklim değişikliğinin bağırarak geldiğini duymayanlar ya da görmeyenlerde değil, aksine bunun çok önceden farkına varıp rant ve çıkar uğruna görmezden gelen, iklim değişikliğine karşı alınması gereken önlemlere kayıtsız kalan güçlerde.

Başta sanayi tesisleri ve ulaşım araçları olmak üzere pek çok kaynaktan karbon salımının, karbondioksitle birlikte azot oksit, metan gibi farklı zehirli gazları doğaya yayarak küresel ısınmayı tetiklediğini ve bunun ciddi iklim değişikliklerine yol açtığını artık hepimiz biliyor ve görüyoruz. Uzun süre yeryüzünü cehenneme çevirmeye hazırlanan bu büyük felakete karşı insanlık yeterli tepkiyi göstermedi, ancak son yıllarda bazı ülkeler ve şirketler, karbon salımını azaltacaklarına dair taahhütlerde bulunmaya başladılar. Şirketimizin karbon ayak izi hedefi de 2027 yılına kadar karbon salımını yüzde 43 oranında azaltmak. Bunun için müşterilerimizle birlikte farklı projeleri hayatı geçirmeye başladık bile. Yeşil depolardan, bisikletle dağıtım çözümlerine, elektrikli araçlarla kara yolu taşımacılığına, dronla sevkiyatlara ve hatta yelkenli gemilerle yakın coğrafyalara kargo taşınmasına kadar pek çok proje üzerinde çalışılıyor, bir kısmı uygulamaya koyuldu, bazıları ise yakında başlayacak.

Karbon salımının görece daha düşük tetikleyicilerinden biri olan tarım ve hayvancılığın etkisini abartarak buradan kendilerine yeni bir rant kapısı açmaya çalışan güçler de yok değil. Yapay et endüstrisinin zamanla hayvancılığı bitireceği ve bu sayede, bu yeni buluşun çok kârlı bir sektöre dönüşeceği aşikâr. Bu aslında başka bir yazı konusu fakat burada, sadece rant söz konusu olduğunda insanlığın, yaklaşan felaketleri bile fırsata dönüştürme konusunda ne kadar mahir olduğunu vurgulamak için değinmek istedim.

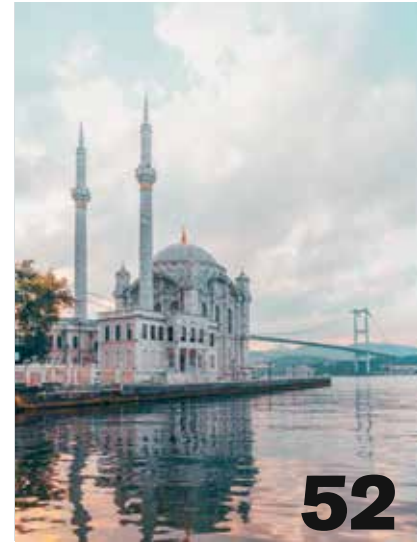
Hâlâ var mı bilmiyorum ama bizim çocukluğumuzda sınıfların duvarlarında dört mevsimi gösteren resimler dururdu. İlkbahar, yaz, sonbahar, kış sırlamasıyla... İlkbahar resminde yemyeşil çayırılar, mavi gökyüzünde uçan mutlu kuşlar, pembe, beyaz bahar çiçekleriyle süslenmiş ağaçlar olurdu. Yaz, bir kumsalda, güneş şemsiyeleri, plaj topuyla oynayan çocuklar ve martılarla resmedilir; denizde bir yelkenli ve resmin üst köşesinde sapsarı bir güneş dururdu. Sonbahar, okula giden çocuklar, havada rüzgârla uçuşan sararmış yapraklar, şemsiyeler ve yağmur çizgileriyle resmedilirdi. Kış ise bacası dumanlı bir evin üzerine kar lapa lapa yağarken bahçede kardan adam yapan, kartopu oynayan atkılı, bereli çocuklarla tasvir edilirdi. O günlerde mevsimler, sınıfın duvarında duran resimlere çok benzerdi. Ancak bugün kışın soğuk kışlara, yazınsa geçmiş günlerden hatırladığımız yazlara pek benzemediğini görüyoruz. Küresel ısınmanın sonucu olarak mevsimler değişti, bunu biz yaptık. Ancak geç değil, alınacak önlemlerle en azından bundan sonraki kuşaklara çocukluğumuzda kalan mevsimleri miras bırakabiliriz. Mevsimleri bir kez daha değiştirerek olması gerektiği gibi baharları yağmurlu, kışları karlı, sadece yazları sıcak ve nispeten kurak bir dünya yaratabiliriz. Doğa hepimizi yardıma çağırıyor. Mevsimleri bir kez daha, ancak bu defa olumlu yönde değiştirmek bizim elimizde.

Okuma önerileri:

Bildiğiniz Havaaların Sonu, Mikdat Kadioğlu, SİA Kitap
Açık Yeşil, Ömer Madra-Ümit Şahin, Can Yayınları
İklimler, André Maurois, Helikopter Yayınları



40



52



34



20



58



48



44



24

Haberler 6

Bizden 10

Lojistik Sohbetler 16

Mustafa Gültepe

"Lojistik Sektörünün
Geleceği Aydınlat"

Ortak Sinerji 20

Yener Er

"Horoz Lojistik ile Çalışmak En Büyük
Ayrıcalığımız"

Sektörel Bakış 24

Türkiye'nin Afet Lojistiği

Vizyon 28

Atilla Yıldıztekin

"Tedarik Zinciri Yönetiminde Afetlere Karşı
Ne Durumdayız?"

İçimizden Biri 30

Tolga Palabıyık

"Taleplere Hızlı ve Olumlu Dönüş Yapan Bir
Firmayız"

Ülke Rotası 34

Amerika

Yıldızların Altında 40

Nasuh Mahruki

"Anadolu'da Yeni Cazibe Merkezleri Kurulmalı"

Bir Kitap Bir Yazar 44

Mahir Ünsal Eriş

"Anlatmaya Büyük Bir
İştah Duyuyorum"

Sıra Dışı Gündem 48

Siberpunk

Eko Analiz 52

İstanbul

Değişim 54

Karbon Fiber Güçlendirme Gelecek Olabilir mi?

Seyahat Rotası 58

Bu Yollarda Yürümek Cesaret İstiyor

İMTİYAZ SAHİBİ
Horoz Grup'u temsilen Hakan YAMANGENEL YAYIN YÖNETMENİ
Hakan YAMANEDITÖR
Hece ÖZYAMANKATKIDA BULUNANLAR
Atilla YILDIZTEKİN
Aytüm ENGEREK
Kurumsal İletişim KomitesiADRES
Mahmutbey Mah., Taşocağı Yolu,
Özlem Sk., Kısık Plaza,
No: 6, Kat: 1, Bağcılar/İstanbul
Tel: (0212) 456 10 00 Faks: (0212) 456 14 55
www.horoz.com.tr
pencere@horoz.com.tr

YAYINA HAZIRLAYAN

GENEL YAYIN YÖNETMENİ
Selda YEŞİLTAŞYAYINLAR KOORDİNATÖRÜ
Murat ERDOĞANGÖRSEL YÖNETMEN
Yeşim KAYANEDITÖR
Gizem İRİSMUHABİR
Hilal YILDIRIMREKLAM MÜDÜRÜ
İlknur ULUSOYFOTOĞRAF
Halit Çağatay KARABRAHİM

İLETİŞİM

Rumeli Caddesi, Rumeli Pasajı, Yunus Apt,
No: 45, Kat: 3, Nişantaşı - Şişli / İSTANBUL
Tel: 0 (212) 236 00 50
www.viyamedya.com viya@viyamedya.comBASKI
Özlem Matbaa
Maltepe, Litros Yolu Sok. 2. Matbaacılar Sitesi,
D:2BB4, 34010 Zeytinburnu/İstanbul

ÇAĞDAŞ BİR SANAT SERGİSİ TIME IS LOVE; BİR DÜNYA GEZİSİ SAHNESİ

İstihdamı, yarattığı ekonomi ve sağladığı katma değerleriyle lojistik sektörünün yerli ve milli ilk kuruluşu Horoz Lojistik, 80. yılını “Time is LOVE; Bir Dünya Gezisi Sahnesi” isimli sergisiyle kutladı.



Horoz Lojistik, 80'inci yılına özel olarak “Time is LOVE; Bir Dünya Gezisi Sahnesi” isimli müzik, ses, tiyatro ve dansın bir araya geldiği karma bir çağdaş sanat sergisi düzenledi. 6-29 Ocak tarihleri arasında Ortaköy Kethüda Hamamı'nda ziyaretçilerini ağırlayan sergi, sanatseverler tarafından yoğun ilgi gördü. Küratörlüğünü Sanatatak kurucusu ve eleştirmen Ayşegül Sönmez'in üstlendiği Time is LOVE; Bir Dünya Gezisi Sahnesi, zaman ve yolculuk üzerine düşünen ve düşündürmeyi amaçlayan bir bakış ile

hazırlandı. Kethüda Hamamı'nın tarihî atmosferi ile birleşen sergide, ulusal ve uluslararası arenada farkını ortaya koymuş 34 sanatçının 40'ın üzerinde eseri sergilendi.

Açılış performansını Suzan Batu'nun yaptığı sergi kapsamında, tiyatro sanatçısı Cengiz Korucu'nun Doğa Ünyaylar ile birlikte hazırladığı Cihat Burak ve Antonio Cosentino öyküleri performansı, Ukraynalı sanat tarihçisi Margarita Kurneva'nın konstrüktivist Narkomfin binası üzerine okuması ve katılımcı sanatçılarla “Zamane

Konuşmaları” gerçekleştirildi. Ayrıca “Zaman ve Göç” kavramları etrafında şekillenen konserlerin öne çıktığı programda İstanbul'a yerleşen göçmen sanatçılar Daria Gribanovskaia, Valentin Faizullaev, Georgy Ponomarev, Daniil Ivanov ve Dhani Biochemistry'den oluşan Gazelles Dance Polka isimli müzik grubu konser verdi.

“ZAMAN, MİKTAR VE MESAFE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN TEMEL ÖĞELERİ”

Kültür ve sanatın, evrensel anlamda insanlar arasındaki tek birleştirici dil olduğunu düşündüğü için 80. yıl dönümlerini bir sergi ile kutladıklarını paylaşan Horoz Lojistik Yönetim Kurulu Başkanı Taner Horoz, “Gerek ülkemiz gerekse dünya son zamanlarda oldukça kutuplaşmış durumda. Savaşlar ve pandemik hastalıklar nedeniyle insanlar birbirlerinde uzaklaştı ve empati



yeteneklerini kaybetmeye başladı. Taner Horoz sergi hakkında şu açıklamalarda bulundu: Biz de, zor zamanlarda kutuplaşmak yerine birlikte hareket etmek için sanatı seçtik ve sergi fikri böyle doğdu. Ayrıca serginin, yola çıkış amacı ve ana fikrini kendi işimizle de özdeşleştirmek istedik. Çünkü biz de lojistik sektörü olarak farklı çevreler içinde birleştirici ve dağıtıcı bir görev üstleniyoruz. Pek çok paydaşla çalışıyor ve tüm bu paydaşlar içinde eş güdümlü hareket ediyoruz. Bana göre lojistik sektörünün temel öğelerini zaman, miktar ve mesafe oluşturuyor. Sergimizin küratörü Ayşe Sönmez ile sergi öncesinde yapmış olduğumuz sohbetlerimizde de bu üç kavram üzerinde durduk. Sohbetlerimizde, miktar ve mesafe konularını daha

kolay idrak ettiğimizi ama zamanın genel olarak insanlar arasında daha zor anlaşıldığını fark ettik. Bu yüzden de sergiyi oluştururken zaman kavramı üzerinden yola çıktık.” dedi.

“SERGİNİN GÖLGESİNDE VE IŞIĞINDA PEK ÇOK KİTAP VAR”

Bir Dünya Gezisi Sahnesi’nin kişisel ve yeni bir dünya gezisinin imkânlarını araştırdığını söyleyen Ayşegül Sönmez, “Sergi, yeni bir dünya gezisi fikri, ‘parkı’ yaratmak istiyor. Gezegelimizi de sanatı da ölçülemez, hesaplanamaz, aktarılamaz pek çok duygu ve düşüncenin mekânı, hedefsizce dolaşılabilir, iyi ve kötü, dost ve düşman, vahşi ve uygar ayrımının olmadığı gezilebilir bir park olarak tarif ediyor. Ayrıca serginin gölgesinde ve ışığında pek çok kitap var. Gölgede Jules Verne’nin ‘80 Günde Devriale’ kitabı. Işığında Ahmet Haşim,



Dante, Bergson, Edgar Allan Poe. Gölgedeki kitap, Bay Fogg’un hesaplı yolculuğuna dair kolonyalist bir eleştiriye, yolculukları hesapsız yapmaya çağırıyor. Bu uğurda da sanatçılarla birlikte sergi tecrübesini, sonunda sabit noktaya varılmayan bir seyahate dönüştürüyor. Sanatçıları ve izleyicileri zaman ile kelimeler üzerine düşünmeye sevk ediyor. Bu serginin kendisi çağrışımlarınızı harekete geçirdiğiniz, onların size pusula olduğu, rehberlik ettiği güncel bir gezi.”

TIME IS LOVE SERGİSİ’NDE ESERLERİ YER ALAN SANATÇILAR

Murat Tosyalı, Silvia Bener, Erdağ Aksel, Seçkin Pirim, Yunus Belgin Quartet, Antonio Cosentino, Ahmet Rüstem Ekici, Charles Fréger, Suzan Batu, Gül Bolulu, Deniz Üster, Ali Borovalı, Serkant Hekimci, Cihat Burak, Ömer Uluç, Cengiz Tekin, Hakan Sorar, Umut Yasat, Mahmut Celayir, Metehan Özcan, Cem Yardımcı, Emel Erdem, Doğa Ünyaylar, Pınar Marul, Tutku Bulutbeyaz, Mehmet Ali Boran, Fırat Gürgen, :mentalKLINIK, Cem Çatık, Esra Gülmen, Cengiz Korucu, Burak Ayazoğlu, Şevket Sönmez, Tayfun Pekdemir.



BSH’NİN “EN İYİ STOK YÖNETİMİ” ÖDÜLÜ HOROZ LOJİSTİK’E

Türkiye genelinde 14 il ve 23 platformda 5.000 ile 50.000 metrekare aralığında ölçekleri değişen depolarımızda 1,041 bayinin depolamasını ve dağıtımını yaptığı iş ortağı BSH Ev Aletleri Türkiye tarafından “2022 Yılı En İyi Stok Yönetimi Performansı” ödülüne layık görüldü. Horoz Lojistik, uzun süredir iş ortaklığı yaptığı BSH Türkiye tarafından takdim ödül için, “Etkin ve başarılı stok yönetimi, doğru ürünün istenilen zamanda teslim etmenin en etkili yoludur. Bu yolda yanımızda olan tüm ekibimize ve bize güvenen iş ortağımıza çok teşekkür ederiz.” açıklamasında bulundu.



HOROZ LOJİSTİK’E SİKAYETVAR.COM’DAN ÖDÜL



Çözüm platformu Sikayetvar.com’un bu yıl 8’incisini düzenlediği A.C.E Awards (Kusursuz Müşteri Memnuniyeti Başarı Ödülleri) mart ayında sahiplerini buldu.

Milyonlarca kullanıcıyı 150 bin markayla bir araya getiren Şikayetvar’ın ödül törenine 60 farklı sektörden 113 ulusal ve uluslararası marka katıldı. A.C.E Awards’ın Lojistik kategorisinde ise Diamond ödülünün sahibi bir kez daha Horoz Lojistik oldu. Horoz Lojistik ödül hakkındaki açıklamasında, “Başta çağrı merkezi ve operasyon ekibimiz olmak üzere, tüketiciye temas ederek bu kıymetli ödülün alınmasına katkı sağlayan tüm ekiplerimize teşekkür ederiz.” dedi.

SAMSUN LOJİSTİK MERKEZİ FAALİYETE GEÇTİ

Lojistik altyapısını her geçen gün güçlendiren Horoz Lojistik, müşterilerine daha iyi hizmet sunabilmek adına yatırımlarına hız kesmeden devam ediyor.

Firma yeni lojistik merkezini Samsun’da açtı. 10 bin metrekare alana sahip Samsun Lojistik Merkezi ile kesintisiz taşımacılık, hız kesmeden devam edecek.



HORUZ AKADEMİ YAYINDA

2023 yılı İnsan Kaynakları projelerinin en önemlilerinden birisi olan "online eğitim platformunun kurulması" noktasında, içinde farklı kategorilerde 7 bin eğitim barındıran "Enocta" eğitim platformu ile anlaşmaya varmış bulunuyoruz. Bu gelişme ile Horoz Akademi Online Eğitim Platformu, faaliyete geçirilerek nisan ayı içinde çalışanlarımızın kullanımına açılacak. Horoz Akademi Online Eğitim Platformu, yüzlerce çalışmamızın kişisel ve mesleki gelişimleri ile yöneticilik ve liderlik gelişimi yolculuklarında onları daha da ileriye taşıyacak önemli bir araç olacak.

Platformumuzun içinde Sabancı EDU, GUSEM, Skillsoft, Baltaş Grubu gibi kendi alanında uzman ve birbirinden değerli eğitim kurumları yer alacak. İnsan Kaynakları Direktörlüğü tarafından yönetimi sağlanacak olan online eğitim platformunda, rol

gruplarına göre eğitim atamaları yapılabileceği gibi sisteme kayıtlı çalışanlarımız, diledikleri tüm eğitimlere katılım sağlayabilecekler. Organizasyonumuzun gelişimi açısından önemli bir adım olan Horoz Akademi Online Eğitim Platformu'nun kurulmasına olanak sağlayan ve bizleri bu süreçte destekleyen yönetim kurulumuza dergimiz aracılığı ile teşekkürlerimizi sunarız.



MANAGEMENT TRAINEE PROGRAMINDA BİR YILI TAMAMLADIK

2022 yılında uluslararası satış faaliyetlerimize yönelik başlattığımız Management Trainee programımızın sonuna geldik. Bir yıl süren eğitim gelişim programı, İnsan Kaynakları Birimi ile faaliyet yöneticilerinin birlikte hazırladığı eğitim müfredatı üzerinden ve rotasyona bağlı olarak gerçekleştirildi. Süreci içinde MT'lerimizin gelişimlerine katkı sağlayacağını düşündüğümüz dış kaynaklı satış eğitimlerini de ayrıca organize ettik. Acar Baltaş Eğitim Kurumu'ndan aldığımız "İlişki Odaklı Satış Eğitimi", programın sonunda tamamlayıcı bir eğitim olarak yerini aldı.

Program süresince eğitimcilerimizin ve eğitim müfredatının kalitesi ile MT'lerimizin performans ve bilgi seviyelerini belli periyodlar ile ölçtük. Değerlendirme sonuçları bize, programın

AYTÜM ENGEREK

Horoz Lojistik
Kıdemli İnsan Kaynakları ve
Kalite Sistemleri Direktörü



her iki taraf için de son derece verimli geçtiğini gösterdi. İç eğitimcilerimizin başarı puanları 5 üzerinden ortalama 4,91, eğitim müfredatının başarı puanı 5 üzerinden ortalama da 4,70 seviyelerinde gerçekleşti. Bir yılın sonunda programı tamamlayan 10 arkadaşımız nisan ayı içinde ilgili faaliyetlere yerleştirilerek aktif görevlerine başlamış olacaklar. Sürece katkı sağlayan iç eğitimcilerimize, faaliyet yöneticilerimize, mentörlerimize ve İnsan Kaynakları ekibine dergimiz aracılığıyla ayrı ayrı teşekkür ederim.



"ISO 27701 KİŞİSEL VERİLERİ KORUMA YÖNETİM SİSTEMİ SERTİFİKALARI"NI ALDIK

Kişisel Verilerin Korunması Kanunu kapsamında; çalışan, müşteri ve paydaş bilgilerinin en üst seviyede korunması ve yasaya uyumlu çalışma konularında en üst seviyeye sahip olunması zorunluluğunu ön koşul olarak belirleyip bu standartlar doğrultusunda çalışmalarını sürdüren Horoz Lojistik ve Horoz Bolloré Lojistik, mevcut ISO 27001 Bilgi Güvenliği Yönetim Sistemi sertifikasına ek olarak ISO 27701 Kişisel Verileri Koruma Yönetim Sistemi Sertifikası almaya hak kazandı. ISO 27701 Sertifikası ile Horoz Grup Şirketlerinin Kişisel Verilerin Korunması Kanunu kapsamında belirtilen idari ve teknik tedbirlere uyumu dolayısıyla da kanuna uyumluluğu artmış oldu.



ÇEVRE HASSASIYETİMİZİ ALPHA DEPOYU DA KAPSAMA ALARAK BELGELEDİK

Sürdürülebilir geleceğe yönelik kararlı duruşunu, 2021 yılında ISO 14001 Çevre Yönetim Sistemi sertifikasını alarak gösteren Horoz Lojistik, Şekerpınar lokasyonunda faaliyet gösteren Alpha (Sinerji) Depoyu kapsama alarak yoluna devam ediyor.

İşletme ve kuruluşların doğaya karşı duyarlılıklarını belgeleyen ISO 14001 Çevre Yönetim Sistemi Sertifikası, doğal kaynak kullanımının en aza indirilmesini ve bu doğal kaynaklara verilen zararların engellenmesini amaçlıyor.

Bu standartlar çerçevesinde faaliyet gösteren kurumlara verilen sertifika, ilgili kurumların çevresel etkilerini en aza indirdiğinin de bir göstergesi olarak kabul görüyor. Önümüzdeki yıllarda bu sertifikayı diğer platforlarımızda da yaygınlaştırmayı planlıyor ve sürdürülebilir bir gelecek için çalışmalarımıza devam ediyoruz.



HORUZ LOJİSTİK "SIFIR ATIK BELGESİ"NI ALMAK ÜZERE ÇALIŞMALARINI TAMAMLADI



Horoz Lojistik Kargo Hizmetleri AŞ'nin Kırac/İstanbul'da bulunan deposu, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından hayata geçirilen "Sıfır Atık Projesi" kapsamında "Temel Seviyede Sıfır Atık Belgesi"ni almaya hak kazandı. İsrafin önlenmesi, kaynakların daha verimli kullanılması ve atıkların ayrıştırılması hedefiyle yürütülen proje kapsamındaki çalışmalar hassasiyetle gerçekleştirildi. Kırac depoda, atıkların doğru ayrıştırılması, gerekli noktalara ayrıştırma kutularının yerleştirilmesi ve çalışanın farkındalığı ile ilgili eğitim çalışmaları tamamlandı. Türkiye'nin lider en eski ve köklü lojistik firması olan Horoz Lojistik, benimsediği sürdürülebilir iş süreçlerini sıfır atık yönetim felsefesiyle bütünleştirerek kurduğu Sıfır Atık Yönetim Sistemi'ni 2023 yılı içinde tüm lokasyonlarında uygulanabilir hâle getirmek için çalışmalarına devam edecek.

SOSYAL UYGUNLUK ÇALIŞMALARINA BAŞLADIK

ISO 9001 kalite standardı ile müşterilerine, ISO 14001 standardı ile çevreye, ISO 45001 standardı ile çalışanlarına karşı sahiplendiği taahhütlerini belgeleyen Horoz Lojistik, şimdi de çalışanlarına ve topluma karşı olan sosyal sorumluluk taahhüdünü belgelemek üzere yola çıktı. Bu kapsamda çeşitli aktiviteler yürüterek sosyal uygunluk belgesini almak için çalışmalarına hızla devam ediyor. 2023 yılı içinde sosyal uygunluk alanında yerine getirilmesi gereken tüm süreçler tamamlanarak belgelendirme işlemleri sonuçlandırılacak.



“KARBON AYAK İZİ HESAPLAMA VE RAPORLAMA” ÇALIŞMALARINA HIZ VERDİK

Horoz Lojistik Kargo Hizmetleri ve TİC. AŞ, başlattığı “Karbon Ayak İzi” projesiyle birlikte tüm faaliyetlerindeki sera gazı emisyonlarını hesaplayarak, çevreye verilen olumsuz etkilerin azaltılması yönünde çalışmalarına başladı. Bu çalışmayla sürdürülebilirlik yolculuğunun da ilk adımı atılmış oldu.



USTALIK TELAFİ PROGRAMI

Şirketlerimiz genelinde MESEM kapsamında gerçekleştirilen Ustalık Telafi Programı'na başlamış bulunuyoruz.

Bu program Mesleki Yeterlilik Belgesi alma zorunluluğunu ortadan kaldırarak ustalık belgesi ile ömür boyu geçerliliği olan bir belgenin edinilmesine olanak sağlıyor.

Aynı zamanda çalışanlarımıza mesleki tecrübelerini ölçme ve değerlendirme imkânı da tanıyor. Şirketler açısından bakıldığında nitelikli iş gücünün pekiştirilmesine önemli bir katkı sunuyor.

Öncelikle İstanbul merkez ofis çalışanları, Kırşehir ve Tuzla'daki üç depomuzda görevli çalışanlarımız program kapsamına alındı. Sırasıyla Kocaeli, Ankara, İzmir, Düzce,

Manisa, Muğla ve diğer lokasyonlarımız için de başvuru süreçlerine devam ediyoruz. Şu ana kadar 350 çalışmamız eğitim programına dâhil edildi. Program ile en az 500 çalışmamıza ustalık belgesi kazandırmayı hedefliyoruz.



DARÜŞŞAFAKALI ÇOCUKLAR EĞİTİMLE GELECEĞİMİZE UMUT OLUR



Düzenli bağışçımız olun,
çocuklarımızın geleceğine
umut olun.

Darüşşafaka
1863 CEMİYET 160.YIL

ARAMIZA YENİ KATILANLAR



MÜJGAN TOYATA (26.09.2022)

Horoz Lojistik Kargo Hizmetleri ve TİC AŞ şirketimizde, "Bölge İnsan Kaynakları Yönetmeni" pozisyonunda aramıza katılan Müjgan Toyata; 01.2002-03.2011 tarihleri arasında Diasa Dia Sabancı Süpermarketleri'nde İşe Alım

Sorumlusu, 03.2011-12.2013 tarihleri arasında Diasa Dia Sabancı Süpermarketleri'nde İnsan Kaynakları Sorumlusu, 04.2014-08.2020 tarihleri arasında Uno Unmaş Unlu Mamuller Sanayi'de Bordro ve Özlük İşler Birim Yöneticisi, 01.2021-06.2022 tarihleri arasında ise Yıldızlar Yatırım Holding'de Bordro ve Özlük Birim Yöneticisi görevlerinde bulunmuştur.



HANDE TUNÇ (7.11.2022)

Horoz Bollore Logistics Taşımacılık AŞ şirketimizde "Satış Yönetmeni" pozisyonunda aramıza katılan Hande Tunç; 02.2007-04.2009 tarihleri arasında MSC Gemi Acenteliği AŞ'de Satış Pazarlama Elemanı, 10.2009-04.2012 tarihleri arasında Dsv Hava

ve Deniz Taşımacılığı AŞ'de Satış Pazarlama Süpervizörü, 04.2012-09.2013 tarihleri arasında Catoni Deniz İşleri AŞ'de Satış Pazarlama Sorumlusu, 09.2013-05.2015 tarihleri arasında Tarros Denizcilik ve Nakliyat AŞ'de Satış Pazarlama Sorumlusu, 03.2015-10.2019 tarihleri arasında Cma-Cgm South Turkey Gemi Acenteliği'nde Satış Danışmanı, 03.2020-09.2022 tarihleri arasında ise Kuehne Nagel Nakliyat LTD ŞTİ'de Satış Temsilcisi görevlerinde bulunmuştur.



ÜMİT MERT KARAKOL (28.11.2022)

Horoz Lojistik Kargo Hizmetleri ve TİC AŞ şirketimizde "Fiyatlandırma ve Araç Tedarik Müdürü" pozisyonunda aramıza katılan Ümit Mert Karakol; 08.2011-04.2014 arasında Saras Lojistik'de Operasyon Uzmanı, 04.2014-02.2016

arasında Ditrans'da Operasyon Müdür Yardımcısı, 04.2016-03.2019 yılları arasında Sertrans Lojistik'de Tedarik Zinciri Uzmanı ve 10.2019-11.2022 yılları arasında Sarp İntermodal'da Tedarik Müdürü görevlerinde bulunmuştur.



ŞAHİN KARAYEL (28.11.2022)

Horoz Lojistik Kargo Hizmetleri ve TİC AŞ şirketimizde "İngiltere Hat Müdürü" pozisyonunda aramıza katılan Şahin Karayel; 10.2010-04.2011 arasında Pegasus Airlines'da Müşteri Temsilcisi, 05.2011-06.2014 arasında İpekyolu

Kuyumculuk'da Uluslararası Pazarlama Sorumlusu, 01.2015-03.2020 yılları arasında Objektif Lojistik'de İthalat İhracat Sorumlusu, 11.2020-11.2022 tarihleri arasında ise ELS Lojistik'de İngiltere Hat Müdürü görevlerinde bulunmuştur.



ONUR ACAR (02.01.2023)

Horoz Lojistik Kargo Hizmetleri ve TİC AŞ şirketimizde "Bölge Satış Müdürü" pozisyonunda aramıza katılan Onur Acar 04.2010-04.2015 tarihleri arasında Mars Lojistik'de İthalat

Operasyon Uzmanı, 04.2015-05.2016 tarihleri arasında Mars Lojistik'de Satış Uzmanı, 05.2016-06.2019 tarihleri arasında Borusan Lojistik'de Satış Uzmanı, 07.2019-09.2021 tarihleri arasında Borusan Lojistik'de İş Geliştirme Uzmanı, 09.2021-11.2022 tarihleri arasında Borusan Lojistik'de İş Geliştirme Müdürü görevlerinde bulunmuştur.



AYŞEGÜL UMAR (06.01.2023)

Horoz Lojistik Kargo Hizmetleri ve TİC AŞ şirketimizde "Marmara Bölge Direktörü" pozisyonunda aramıza katılan Ayşegül Umar; 06.2000-01.2004 tarihleri arasında İlçe Taşımacılık AŞ'de İthalat İhracat Uzmanı,

01.2004-09.2008 tarihleri arasında Ran Lojistik Hizmetleri AŞ'de İthalat Sorumlusu, 09.2008-04.2011 tarihleri arasında Ran Lojistik Hizmetleri AŞ'de Satış Operasyonları Müdürü, 04.2011-06.2021 tarihleri arasında Horoz Lojistik Hizmetleri AŞ'de Satış Pazarlama Müdürü, 06.2021-01.2023 tarihleri arasında Samsung Türkiye'de Kıdemli İş Geliştirme Müdürü görevlerinde bulunmuştur.



YUNUS EMRE ERENGÜL (09.01.2023)

Horoz Lojistik Kargo Hizmetleri ve TİC AŞ şirketimizde "Lojistik Merkezi Yönetmeni" pozisyonunda aramıza katılan Yunus Emre Erengül; 05.2002-03.2010 tarihleri arasında Gefco Lojistik AŞ'de İç Nakliye ve

Yedek Parça Dağıtım Müdürü, 09.2010-10.2011 tarihleri arasında Aras Kargo Fillo Lojistik'de Operasyon Müdür Yardımcısı, 07.2012-08.2015 tarihleri arasında Ceva Lojistik'de Filo Operasyon Sorumlusu, 08.2015-05.2017 tarihleri arasında Dinçer Lojistik AŞ'de Parsiyel Dağıtım ve Bölgeler Müdürü, 05.2017-02.2019 tarihleri arasında Dinçer Lojistik AŞ'de Büyük Müşteri Müdürü, 05.2019-06.2020 tarihleri arasında Fevzi Gandur Lojistik AŞ'de Operasyon Müdürü, 08.2020-12.2021 tarihleri arasında Fillo Lojistik'de Bölge Müdürü, 01.2022-06.2022 tarihleri arasında ise Gps Line'da Bölge Müdürü görevlerinde bulunmuştur.



AYBERK HACIOĞLU (16.01.2023)

Horoz Bollore Logistics Taşımacılık AŞ şirketimizin "Satış Yönetmeni" pozisyonunda aramıza katılan Ayberk Hacıoğlu; 01.2015-12.2015 tarihleri arasında Mersinler Uluslararası Taşımacılık'da İthalat Operasyon

Uzmanı, 12.2015-11.2016 tarihleri arasında Atom Lojistik TİC AŞ'de İthalat İhracat Müşteri Temsilcisi, 11.2016-12.2018 tarihleri arasında Msc Gemi Acenteliği AŞ'de İhracat Müşteri Temsilcisi, 12.2018-01.2021 tarihleri arasında Europap Tezol Kağıt SAN ve TİC AŞ'de İhracat Uzmanı, 01.2021-01.2023 tarihleri arasında ise KFC Gıda Tekstil Sanayi İthalat İhracat Yatırım AŞ'de İthalat Hizmet Temsilcisi görevlerinde bulunmuştur.



SERKAN BAŞARAN (16.01.2023)

Horoz Lojistik Kargo Hizmetleri ve TİC AŞ şirketimizde "Satış Yönetmeni" pozisyonunda aramıza katılan Serkan Başaran; 08.2011-03.2013 tarihleri arasında Solmaz Gümrük Müşavirliği'nde Operasyon Yöneticisi, 01.2014-06.2018 tarihleri

arasında Nişfud Gıda SAN TİC AŞ'de İthalat İhracat Uzmanı, 07.2018-10.2021 tarihleri arasında Horoz Lojistik Kargo Hizmetleri AŞ'de Satış Yönetmeni, 10.2021-09.2022 tarihleri arasında ELS Lojistik Taşımacılık LTD ŞTİ'de Satış ve Pazarlama Yöneticisi, 11.2022-01.2023 tarihleri arasında ise Samsung SDS'de Satış ve İş Geliştirme Müdürü görevlerinde bulunmuştur.



ERDİ DANIŞMAN (30.01.2023)

Horoz Lojistik Kargo Hizmetleri ve TİC AŞ şirketimizde "E-İhracat Grup Müdürü" pozisyonunda aramıza katılan Erdi Danişman; 04.2012-01.2013 tarihleri arasında Viyana Teknik Üniversitesi'nde Araştırma Asistanı,

01.2013-12.2015 tarihleri arasında Gysi'de Proje Müdür Yardımcısı, 08.2018-01.2019 tarihleri arasında Arvato Türkiye'de Operasyon Ekip Yöneticisi, 07.2019-10.2020 tarihleri arasında Arvato Türkiye'de Kalite Geliştirme Uzmanı, 10.2020-10.2022 tarihleri arasında Majorel Türkiye'de Satış Operasyon Yöneticisi, 04.2016-01.2023 tarihleri arasında ise Danişman İç ve Dış TİC LTD ŞTİ'de Kurucu Ortak görevlerinde bulunmuştur.



ERSİN KILAF (01.02.2023)

Horoz Lojistik Kargo Hizmetleri ve TİC AŞ şirketimizde "Gümrük Operasyon Yönetmeni" pozisyonunda aramıza katılan Ersin Kılaf; 01.2003-05.2004 tarihleri arasında Hayat Gümrükleme'de Gümrük Takip Elemanı, 05.2004-

02.2008 tarihleri arasında Güler Dinamik Gümrük Müşavirliği'nde Gümrük Operasyonları Şefi, 09.2010-04.2012 tarihleri arasında Boğa Uluslararası Taşımacılık'da Gümrük Operasyon Şefi, 02.2013-11.2015 tarihleri arasında FLS Lojistik Hizmetleri'nde Gümrük Operasyon Şefi, 11.2015-08.2016 tarihleri arasında Yıldız Gümrükleme ve Danış. TİC LTD ŞTİ'de Gümrük Operasyon Şefi, 06.2019-02.2022 tarihleri arasında Horoz Lojistik Kargo Hizmetleri AŞ'de Gümrük Operasyon Uzmanı, 02.2022-01.2023 tarihleri arasında ise Samsung SDS'de Operasyon Yetkilisi görevlerinde bulunmuştur.



ERSOY BABUCUKLU (02.02.2023)

Horoz Lojistik Kargo Hizmetleri ve TİC AŞ şirketimizde "Satış Yönetmeni" pozisyonunda aramıza katılan Ersoy Babucuklu; 10.1994-11.1998 tarihleri arasında Venüs Uluslararası Nak. TİC LTD ŞTİ'de Gümrük Sorumlusu, 11.1998-

01.2002 tarihleri arasında Hamann&Hellmann Ulus. Nak. TİC LTD ŞTİ'de Gümrük Departman Yöneticisi, 01.2002-12.2014 tarihleri arasında Trans Otto Ulus. Nak. TİC LTD ŞTİ'de Filo Operasyon Sorumlusu, 12.2014-12.2015 tarihleri arasında Doğansped Lojistik

Taşımacılık LTD ŞTİ'de İhracat Operasyon Sorumlusu, 09.2016-02.2017 tarihleri arasında Hüner Uluslararası Nakliyat LTD ŞTİ'de Filo Operasyon Sorumlusu, 04.2017-09.2017 tarihleri arasında Tan Group'da Gümrük Operasyon Müdürü, 08.2017-04.2018 tarihleri arasında Objektif Lojistik'de Satış Pazarlama Sorumlusu, 04.2018-01.2023 tarihleri arasında BKM Lojistik Taşımacılık ve TİC LTD ŞTİ'de Satış Pazarlama Müdürü görevlerinde bulunmuştur.



GÖKHAN FINDIKLI (13.02.2023)

Horoz Lojistik Kargo Hizmetleri ve TİC AŞ şirketimizde "Özel Müşteriler Grup Müdürü" pozisyonunda aramıza katılan Gökhan Fındıklı; 04.2012-11.2013 tarihleri arasında Alışan Lojistik AŞ'de Araç Takip Sorumlusu, 11.2013-

03.2017 tarihleri arasında Alışan Lojistik AŞ'de Müşteri İlişkileri Uzmanı, 04.2017-01.2020 tarihleri arasında Ch Robinson Europe Şirketin'de İş Geliştirme Müdürü, 01.2020-01.2023 tarihleri arasında ise Ch Robinson Europe Şirketin'de Satın Alma Şefi görevlerinde bulunmuştur.



AHMET FERİT YÜZSEVER (01.03.2023)

Horoz Bollore Logistics Taşımacılık AŞ şirketimizde "Proje Kargo Direktörü" pozisyonunda aramıza katılan Ahmet Ferit Yüzsever; 12.2006-04.2007 tarihleri arasında Enka Holding'de Saha Mühendisi, 07.2007-05.2011 tarihleri arasında

GAMA Holding'de Saha Mühendisi, 10.2011-08.2013 tarihleri arasında Hareket Proje Taşımacılığı&Yük Mühendisliği AŞ'de Satış Mühendisi, 08.2013-08.2014 tarihleri arasında SK Mühendislik ve İnşaat Şirketi'nde Baş Makine Mühendisi, 03.2015-07.2016 tarihleri arasında GAMA Güç Sistemleri Mühendislik ve Taahhüt AŞ'de Mekanik Grup Şefi, 10.2016-07.2021 tarihleri arasında Hareket Şirketi'nde Proje Müdürü ve Proje Grup Müdürü, 02.2022-02.2023 tarihleri arasında ise Howden Turkey Şirketi'nde Site Proje Yöneticisi görevlerinde bulunmuştur.



GÜLNIHAL KIYIOĞLU (15.03.2023)

Horoz Bollore Logistics Taşımacılık AŞ şirketimizde "Satış Yönetmeni" pozisyonunda aramıza katılan Gülnihal Kıyioğlu; 06.2013-07.2014 tarihleri arasında Tkline Denizcilik ve Ticaret Limited Şirketi'nde Deniz Operasyon Sorumlusu, 07.2014-

01.2016 tarihleri arasında Excon Logistic By Gnl İhracat İthalat Nakliyat ve Turizm TD ŞTİ'de Satış Müşteri Temsilcisi, 01.2016-07.2016 tarihleri arasında Puma Shipping and Logistics AŞ'de Satış Uzmanı, 07.2016-10.2017 tarihleri arasında American President Line By Cma Cgm Group'da Müşteri Hizmetleri Temsilcisi, 10.2017-06.2019 tarihleri arasında Atako Uluslararası Taşıma ve Denizcilik TİC AŞ'de Satış Destek Uzmanı, 06.2019-06.2021 tarihleri arasında Blue Partners Lojistik ve Ticaret AŞ'de Satış Koordinatörü, 07.2021-02.2023 tarihleri arasında ise CLK İpekyol Lojistik AŞ'de Satış Pazarlama Şefi görevlerinde bulunmuştur.

“LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GELECEĞİ AYDINLIK”

“Ülkemizde köklü geleneğe sahip, tecrübeli bir lojistik sektörü mevcut. Bugüne kadar elde ettiğimiz tüm kazanımlara lojistik sektörümüz ile birlikte imza attık.”



TÜRKİYE İHRACATÇILAR MECLİSİ (TİM) BAŞKANI
MUSTAFA GÜLTEPE

Lojistik sektörünün, ihracatçılar için en kritik paydaşlardan biri olduğunu ve ihracatçılar üretirken lojistik sektörünün de bu ürünleri dünya ile buluşturduğunu söyleyen Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) Başkanı Mustafa Gültepe, Türkiye ekonomisinin gelişimine paralel olarak lojistik sektörünün önemli oranda mesafe kat ettiğini paylaştı.

TİM olarak, Türkiye'yi dünyada en çok ihracat yapan 10 ülkeden biri yapma vizyonları kapsamında sektörlle iş birliklerini geliştirmeye ve sürdürmeye devam edeceklerini ifade eden Gültepe, "Koordinasyon içinde hareket ederek şu an 3 bin 65 kilometre olan ülkemizin ihracat menziline, dünya ortalaması olan 4 bin 744 kilometreye çıkaracağımızdan eminim." diyor.

Küresel ekonomilerin daralmaya gittiği 2022 yılında Türkiye ihracatta nasıl bir tablo çizdi? Türkiye'nin 2022 ihracat performansını nasıl değerlendirirsiniz?

Küresel pazarlardaki yavaşlama ve paritenin olumsuz etkisine rağmen Türkiye ihracatta rekor tazeledi ve 2022 yılı ihracatı 2021'e göre yüzde 12,9 artışla 254,2 milyar dolara yükseldi. 162 ülkeye ihracatımızı arttırırken 108 ülkede ihracat rekoru kırdık. Almanya, ABD, Irak, Birleşik Krallık

ve İtalya en çok ihracat yaptığımız ilk beş ülke olurken en fazla ihracat artışı sağladığımız ülkeler Rusya, Irak, ABD, Almanya ve Romanya olarak sıralanıyor. Yani 2022'de, dünyada Türk ürünü ile tanışmayan tek bir ülke kalmadı. 1 milyar doların üzerinde ihracat yaptığımız ülke sayısını 52'ye çıkardık. 16 sektörümüz ihracat rekoruna imza atarken 23 sektörümüzün ihracatı 1 milyar dolar sınırını aştı. 21 bin 501 firmamızı ihracat ailemize kattık. Bu firmalarımızla tam 3 milyar 700 milyon dolarlık ihracata imza attık.

43 ülkede 72 ticaret heyeti düzenledik ve 38 alım heyetini Türkiye'de ağırladık. Ayrıca ticaret ve alım heyetlerinde toplam 26 bin ikili iş görüşmesi gerçekleştirdik. Farklı sektörlerde yurt içinde ve yurt dışında toplam 184 fuara katılarak birim ihracat değerimizi yüzde 14,7 artışla 1,44 dolara çıkardık. Ülkemizin üretim potansiyelini dünyaya tanıtmak için yurt dışı faaliyetlerimizi artırarak devam ettireceğiz. Bu yıl 60 ülkede 100 ticaret heyeti, 120 ülkeden 45 alım heyeti gerçekleştireceğiz. İhracatçı birliklerimiz ile 55 ülkede toplam 250 fuara katılacağız.

Türkiye'nin ihracat başarısında lojistik sektörünün nasıl bir etkisi bulunuyor? İhracatta ağırlıklı olarak hangi taşıma modları kullanılıyor?

Lojistik sektörümüz ihracatçılarımız için en kritik paydaşlardan biri. Bugüne kadar elde ettiğimiz tüm kazanımlara lojistik sektörümüz ile birlikte imza attık. Biz üretirken, lojistik sektörümüz ürünlerimizi dünya ile buluşturdu. Depremzedeler için başlattığımız yardım seferberliğinde de en önemli çözüm ortağımız lojistik sektörü oldu. Ülkemizde köklü geleneğe sahip, tecrübeli bir lojistik sektörü mevcut. Türkiye ekonomisinin gelişimine paralel olarak lojistik de önemli mesafe kat etti. Son 10 yıllık verileri incelediğimizde ihracatımızın 161,5 milyardan 254,2 milyar dolara yükseldiğini görüyoruz. İhracatımızla birlikte lojistik sektörümüzün de önemi arttı. 2013 yılında ihracatımızın yüzde 54,6'sı deniz yolu, yüzde 35,8'i kara yolu, yüzde 8,2'si hava yolu ile taşınıyordu. 2022'de ise ihracatımızın yüzde 59,1'ini deniz yolu, yüzde 31'ini kara yolu ve yüzde 8,1'ini ise hava yolu ile yaptık. Rakamlardan görülebileceği gibi özellikle deniz yolu taşımacılığının ağırlığı giderek artıyor. Ekonomik olmasının yanı sıra son yıllarda öne çıkan sürdürülebilirlik kriterlerinin etkisiyle deniz yolundan sevkiyat alıcılar tarafından da daha çok tercih ediliyor.

Ülkemizin stratejik konumu ve ihracat performansı ile değerlendirdiğinizde Türk lojistik sektörü nasıl bir yerde konumlanıyor?

Lojistik, ihracatın en önemli maliyet kalemlerinden birini oluşturuyor. Bu kapsamda küresel rekabette var olabilmek ve fiyat avantajı elde edebilmek için ülkelerin coğrafi konumları son derece büyük bir önem taşıyor. Ülkemiz de kıtalar arasındaki köprü görevi gören konumu ile adeta bir lojistik üssü hâline geliyor. Coğrafi konumumuz, küresel ticarete yakından tedarik gibi kavramların ön plana çıkması bize son derece büyük avantajlar sağlıyor. Ülkemizin üç tarafı denizlerle çevrili olduğu için özellikle deniz yolu taşımacılığı için son derece elverişli koşullara sahibiz. Kara yolu ile de kolaylıkla Avrupa'ya ulaşabilecek konumdayız. Aynı şekilde tüm Orta Doğu ve Asya coğrafyasına kolaylıkla erişebilecek mesafede yer alıyoruz.

Tüm bu gelişmelerden hareketle lojistik sektörümüzün geleceğinin aydınlık olduğunu rahatlıkla söyleyebilirim. Bu aydınlık geleceğe, ortak akılla ve iştişareyle hazırlanmak son derece önemli. Koordinasyon içinde hareket ederek şu an 3 bin 65 kilometre olan ülkemizin ihracat menziline, dünya ortalaması olan 4 bin 744 kilometreye çıkaracağımızdan eminim. TİM olarak Türkiye'yi dünyada en çok ihracat yapan 10 ülkeden biri yapma vizyonumuz kapsamında sektörümüzle iş birliğimizi geliştirmeye ve sürdürmeye devam edeceğiz.

2021 yılında faaliyete geçen Türkiye Lojistik Portalı lojistik sektörü için ne ifade ediyor?

Türkiye İhracatçılar Meclisi olarak üretim, pazarlama, inovasyon, markalaşma ve tasarım alanlarında olduğu gibi lojistik süreçlerinde de ihracatçılarımızın yanındayız. Lojistik sektör temsilcileri ve ihracatçılarımızla gerçekleştirdiğimiz istişareler sonucunda Türkiye Lojistik Portalı uygulamasını başlattık. İhracatçılarımız ile lojistik sektörü arasında dijital bir köprü görevi gören portalımız ile ürünlerimizi dünyanın dört bir köşesine, en uygun araç ve maliyetle zamanında ulaştırıyoruz. Portal, ihracat hacmimizin artarak lojistik alanında önemli avantajlar elde edilmesini, uygun taşıma faaliyetlerinin gerçekleştirilmesini ve sürdürülebilir tedarik zinciri çözümleri ile yenilikçi lojistik anlayışların gelişmesi ve bunun gibi daha birçok alanda ihracatçılara destek sağlıyor.

Portalımıza; 3 bin 628 ihracatçı bin 12 lojistikçi firma olmak üzere toplamda 4 bin 640 firma kayıtlı. Belgesini yükleyen ve onaylanan firma sayısı ise 3 bin 551. İhracatçı firmalar tarafından girilen yüklerin, rıza beyanına dayalı olarak

2022 yılında ihracatımızın yüzde 59,1'ini deniz yolu, yüzde 31'ini kara yolu ve yüzde 8,1'ini ise hava yolu ile yaptık. Ülkemizde özellikle deniz yolu taşımacılığının ağırlığı giderek artıyor.

lojistik firmaları tarafından görüntülenmesini sağlarken lojistik firmaları tarafından girilen boş araç ilanlarının ise ihracatçılar tarafından görüntülenmesine olanak sağlıyor. Böylelikle taraflar arasında güçlü bir iletişim oluşuyor.

İhracatta 2023 yılı için öngörüleriniz neler?

2023, ekonomik ve küresel gelişmeler bağlamında önemli belirsizliklerin olduğu bir yıl. Küresel resesyon endişelerinin dünya ticaretinin tamamını etkileyeceği öngörülüyor. İhracatçılarımız ve tüm ilgili paydaşlarımızla diyalog hâlinde 2023'ün ilk çeyreğindeki gelişmeleri ve verileri değerlendirerek yol haritamızı netleştireceğiz. Diğer taraftan sektör bazlı değişkenliklerimiz de mevcut. Bu anlamda küresel büyüme beklentisi yüzde 1 civarında. Eğer bu gerçekleşirse Türkiye ihracatı da 2023 yılında yaklaşık yüzde 5 oranında artış göstererek resmi ihracat hedefi olan 265 milyar doları yakalayabilir. Tabii ki 2023 yılına ilişkin göstergeler netleştikçe bizim de daha net bir rakam ortaya koymamız mümkün hâle gelecektir.

Yaşamış olduğumuz iki büyük depremin ekonomimize ve ihracatımıza etkisi olumsuz oldu. Özellikle üretim bölgelerimize verdiği zararı, ne yazık ki şubat ayı ihracat rakamlarımızda hissettik. Felaketin olumsuzluklarını en aza indirmek ve bölgede üretimi yeniden ayağa kaldırmak için çalışmalarımıza devam ediyoruz. Mart ayıyla beraber rakamlarımızda olumlu sinyaller var. En kısa sürede yaralarımızı sararak ihracatımızdaki yükseliş ivmesini sürdürmeyi hedefliyoruz.

“HORUZ LOJİSTİK İLE ÇALIŞMAK EN BÜYÜK AYRICALIĞIMIZ”

“Ekip olarak sürekli iyileşmeyi devam ettirebilmek için Horoz Lojistik ile her ay süreçlerimizin üzerinden geçiyor ve operasyonumuzu değerlendiriyoruz.”



YENER ER
YATAŞ LOJİSTİK DİREKTÖRÜ

Kendine has çizgilerinden oluşan tasarımları ile müşterilerine farklı deneyimler sunan Yataş, bugün ortaya koyduğu vizyon ile hem yurt içi hem de yurt dışında fark yaratan bir marka olmayı başarmış durumda. İş süreçlerinde, müşterilerinin talep ve beklentilerine en iyi şekilde cevap verecek mükemmellik anlayışını benimsediklerini söyleyen Yataş Lojistik Direktörü Yener Er, lojistik akışta

ortak paydada buluştukları Horoz Lojistik ile çalışmanın Yataş için bir ayrıcalık olduğunu ifade ediyor. "Horoz Lojistik; mobilya perakende lojistik operasyonuna, piyasadaki birçok firmaya göre daha sonra girmiş olmasına rağmen sektörün en önemli oyuncularından biri hâline gelmiş durumda." diyen Er ile Yataş'ın yarım asra yaklaşan başarılı yolculuğunu ve gelecek vizyonunu konuştuk.

Geniş bir ürün yelpazesi ile mobilya ve yatak sektörünü domine eden Yataş'ın yarım asra yaklaşan başarılı öyküsünü dinleyebilir miyiz?

Yataş'ın temelini oluşturan Süntaş AŞ, Anadolu'nun ilk sünger fabrikası olarak 1976 yılında kurulmuş. 1979 yılında tesis yatırımlarını büyüterek sünger ürününe katma değer kazandıran süngerli yatak üretimine başlayan firma, 1981'de yatak üretimini daha da geliştirerek yaylı yatak üretimine başlıyor. O günlerden bugüne müşteri memnuniyetini temel ilke edinen Yataş; baza başlık, koltuk, kanepeler, ev tekstili ürünleri ve modüler mobilya ürünlerini de üretimine dâhil ederek, Enza Home, Yataş Bedding, Divanex ve Puffy markaları ile keyifli yolculuğunu devam ettiriyor. Bugün Yataş Grup; "HOME" konseptini içeren tüm ürün çeşitliliği, dört markası ve yurt içinde bine yaklaşan, yurt dışında ise 100'ü aşan satış noktası ile müşterilerine yaşam alanları sunmaya devam ediyor.

Kendine has çizgilerinden oluşan tasarımları ile müşterilerine farklı deneyimler sunan Yataş Grup'u yurt içi pazarda rakiplerinden ayıran en temel özelliğin, tasarımındaki bu çizgiler olduğunu düşünüyorum. Yataş Grup, yurt içi pazarda en bilinir mobilya markalarından biri olsa da aynı bilinirliği uluslararası pazarlarda sağlamak ne yazık ki çok kolay değil. Kalite ve fiyat vurgusunun, uluslararası pazara sunulan ürünler ile destekleniyor olması bizi rakiplerimize göre avantajlı bir noktaya getiriyor.

Yataş, son birkaç yılın en önemli gündemi olan yeşil dönüşüm ve sürdürülebilirlik noktasında nasıl bir yaklaşıma sahip?

Çevreye duyarlılık; içinde bulunduğumuz ve paylaştığımız dünyada, kişilerden kurumlara kadar kolektif bir sorumluluk diye düşünüyorum. Yataş da çevre konusunda üzerine düşen sorumlulukların farkında olan bir kuruluş. ISO 14001 belgesine sahip olan Yataş, üretimden teslimata kadar tüm süreçlerine çevre yönetim sisteminin gerekliliklerini dâhil ediyor. "Global Organic Textile Standard" sertifikasına da sahip olan firma, kimyasal kullanımının minimize edildiği organik tekstil ürünleri üretiyor. Sektör için önemli ikinci sertifika da kontrollü ağaç ham maddesi kullanımını sağlayan "Forest Stewardsip Council" (FSC) belgesidir. Yataş Grup olarak üretimlerimizde kullandığımız ağaç

ham maddesinin denetimli olmasına önem veriyoruz.

Ayrıca, yönetim bilimlerinin temel prensibi olan, "ölçmeden yönetemezsin" yaklaşımının gereği olarak AR-GE birimlerimizde başlatılan çalışma ile ürünlerimizin karbon ayak izleri ölçülmeye başlandı.

Yataş, e-ticaret kanalındaki satış miktarını pandemi döneminde önemli ölçüde artırdı. Yataş'ın e-ticaret alanındaki stratejileri ile ilgili neler söylersiniz?

Türkiye'de, kısa sayılabilecek bir bocalama evresinden sonra hem satıcı firmalar hem de sürecin diğer önemli oyuncularını olan kargo firmalarının yeni normale çok hızlı adapte olduklarını düşünüyorum. Yataş da, bu değişim rüzgârına karşı hızla aksiyon alıp e-ticaret kanalına yönelik, ürün çeşitliliği, depolama, elleçleme ve kargolama kapasite ve bu süreçleri destekleyen teknik altyapıyı hızla talebi karşılayacak noktaya getirmeyi başardı.

E-ticaret kanalının giderek daha da büyüyeceğini öngörerek bu noktadaki yatırımlarımıza devam ediyoruz. 2023'ün ilk yarısına kadar devreye almayı planladığımız yeni e-ticaret depolama ve elleçleme operasyon merkezi ile kapasitemizi mevcudun iki katına çıkarmayı hedefliyoruz. Yataş olarak e-ticaret kanalında sadece ev tekstili değil, ürün portföyümüzdeki yatak, baza, modüler mobilya gibi diğer



Çevreye duyarlılık; içinde bulunduğumuz dünyada, kişilerden kurumlara kadar kolektif bir sorumluluk.

ürün çeşitlerimiz de bulunuyor. Hacimli ancak kurulum gerektirmeyen yatak grubu ürünlerimizi, hâlihazırda hacimli ürün kargosu konusunda Türkiye'nin en yetkin firması olan Horoz Kargo ile müşterilerimize ulaştırıyoruz. Ürünlerimizin kurulum gerektiriyor olması, hacimli ve ağır ürünlerimizin, Türkiye'nin her yerine kurulumlu teslimi üzerine çalışıyoruz ve bu konuda işbirliği yapılabilinecek en doğru firma ile yaptığımızı düşünüyorum. Bu kısıtı aştığımızda Yataş olarak tüm ürün gruplarımızı e-ticaret kanalından çok daha hızlı satabiliyor olacağız.

Mobilya sektörü için ürünün zamanında ve eksiksiz teslimatı büyük önem taşır. Bu konuda Horoz Lojistik'i nasıl değerlendiriyorsunuz?

Türkiye ve dünyada, birçok sektörün lojistik süreçleri, iş yapma şekilleri oturmuş durumda. Buna karşın mobilya perakende lojistiği süreçleri ve olgunluk seviyesi henüz olması gereken yerde değil. Bu konuda daha gidilecek çok yol olduğunu düşünüyorum. Gerek ürünlerin kurulum gerektirmesi gerekse hacimli ve ağır olması sebebiyle diğer perakende lojistik süreçlerinden önemli ölçüde ayrışır.

Mobilya perakende lojistik süreçleri, lojistik dışında müşteri ilişkileri ve satış sonrası hizmet süreçlerini kapsayan daha komplike bir yapıya sahip. Ürünleri eksiksiz ve zamanında teslim etmek ile müşteriye verilen sözü tutmak müşteri memnuniyetinin ilk koşuludur. Çok hoş başlayan bir müşteri deneyimi, müşteriye yaşatılacak kötü bir teslimat ve kurulum deneyimi ile heba edilebilir. Bu açıdan teslimat sürecinin oldukça kritik olduğunu düşünüyorum. Bu kritik ve satışlarımıza direkt etkisi olabilecek önemli süreci, İstanbul'da Horoz Lojistik ile yürütüyoruz. Mobilya perakende lojistik operasyonuna, piyasadaki birçok firmaya göre daha sonra girmiş olmasına rağmen Horoz Lojistik, sektörün en önemli oyuncusu olduğunu söyleyebiliriz.

Horoz Lojistik ile iş ortaklığınızı ve hâlihazırda devam eden süreci nasıl değerlendiriyorsunuz?

Horoz Lojistik ile üç yıldır devam ettirdiğimiz operasyon, sürekli gelişen bir yolculuk. Bu

süre içinde önemli mesafeler kaydettik ve önümüzdeki dönem de bu yolculuk devam edecek. Dışarıdan bakıldığında önemsiz bir ayrıntı gibi gelebilir ancak ilk önce operasyonu, belirlenmiş KPI ve metrikler ile ölçülebilir, takip edilebilir ve yönetilebilir bir süreç hâline getirdik. Böylece nerde olduğumuzu biliyor ve nereye gitmemiz gerektiğini görebiliyoruz. Operasyonu iyileştirmek için gereken süreçsel ve sistemsel iyileştirmeleri konuşup planlayabileceğimiz ve hayata geçirebileceğimiz bir firma olan Horoz Lojistik ile çalışıyor olmamız sanırım en büyük ayrıcalığımız olmalı.

Bugün geldiğimiz nokta istediğimiz yer olmamakla beraber mobilya perakende lojistik alanında, Yataş Grup'un öncü olduğunu ve örnek alabileceği bir modelin olmadığını düşünüyorum. Bu durum, bir yanıyla pozitif gibi görünse de bizi ataletle sürükleyebilecek negatiflik de oluşturabilir. Ekip olarak bunun farkındayız ve sürekli iyileşmeyi devam ettirebilmek için Horoz Lojistik ile 26 aydır aksatmadan her ay süreçlerimizin üzerinden geçiyor, operasyonumuzu değerlendiriyoruz.

Son olarak Yataş'ın gelecek hedeflerinden bahsedebilir misiniz?

Yataş, iddiaları olan bir firma olduğundan işinde iddialı olan kişilerle çalışmayı tercih ediyor. Yurt içinde ilk 50 sanayi kuruluşu içinde, mobilya ve uyku ürünleri sektöründe ise yurt içinde birinci, dünyada ilk 20 marka arasında olmayı hedefliyoruz. Diğer yandan Türkiye'deki mobilya sektörüne genel olarak bakıldığında, büyümenin devam edeceğini öngörüyor ve bu nedenle Kayseri'de ikinci üretim tesisinin 500 milyon TL tutarındaki yatırım başlangıç bilgilendirmesini KAP'a yapmış durumdayız.

Yurt içi pazarlardaki ayak izini büyütme hedefi de devam ediyor. 2023 yılı itibarıyla 44 farklı ülkede 100 satış noktasına ulaşan Yataş ailesine, 2023'ün sonunda 35 satış noktasının daha eklenmesi hedefleniyor. Yataş'ın önümüzdeki 10 yıl içinde gelirinin yarısını uluslararası pazarlardan sağlayacak noktaya geleceğini ve takip eden yıllarda da bu büyümelerin devam edeceğini öngörüyorum.



44

farklı ülke



1.000

yurt içi satış noktası



100+

yurt dışı satış noktası

TÜRKİYE’NİN AFET LOJİSTİĞİ

Afetlerden maddi ve manevi anlamda en az zararla çıkabilmek, etkin bir afet ve lojistik yönetim sistemine bağlı. Peki, bir deprem ülkesi olan Türkiye’nin afet lojistik yönetim sistemi ne durumda?



Bir afetler ülkesi olan Türkiye, özellikle üzerinden geçen aktif fay hatları ile deprem açısından çok riskli bir bölgede konumlanıyor. Türkiye’de görülen afetler oranlara bölündüğünde; yüzde 55 deprem, yüzde 21 heyelan, yüzde 8 su baskını, yüzde 7 kaya düşmesi ve yüzde 2 çığ afeti olarak sıralanıyor. Ülkenin yüzde 45 gibi büyük bir bölümü, bir ya da daha fazla afet vakasına maruz kalıyor. Şöyle ki 25 yıl önce doğan bir insan, bugüne kadar altı ve üzeri büyüklüğünde yedi deprem yaşadı. Bu da Türkiye’nin afet boyutunun ciddiyetini ortaya koyuyor.

Yaşanan afetler sonucu yaşanan can ve mal kayıplar, ekonomik açıdan da büyük zarar oluşturuyor. Tüm bu zararların önüne geçebilmek adına ise afet yönetim sisteminin önemli bir parçası olan lojistik süreçler öne çıkıyor. Çünkü afetlerden maddi ve manevi anlamda en az zararla çıkabilmek, etkin bir afet yönetim ve lojistik yönetim sistemine bağlı. Bunun en önemli örneğini 6 Şubat’ta meydana gelen, Kahramanmaraş merkezli 7,7 ve 7,6 büyüklüğündeki iki depremde gördük. 11 şehirde yıkıma neden olan depremler, yaklaşık 14 milyon insanın hayatını etkiledi. Özellikle bölgedeki kara yollarında yaşanan olumsuzluklar, lojistik süreçlerin aksamasına neden oldu.

LOJİSTİK KOORDİNASYONUN SAĞLANMASI ŞART

Afet durumlarında ortaya çıkan ihtiyaca hızlı karşılık verilmesi gerekiyor. Bunun için de lojistik koordinasyon sağlam şekilde kurulmalı. Taşınacak malzemelerin türü, boyutu, aciliyeti ve taşınacağı bölgenin özellikleri gibi birçok etken lojistik koordinasyonda etkili oluyor. Ancak ne yazık ki şubat ayında meydana gelen depremin özellikle ilk günlerinde, bölgeye ulaştırılan malzemelerin depolanması ve dağıtımına yönelik lojistik

koordinasyon noktasında ciddi aksaklıklar yaşandı.

Afet lojistiği, afet planlarına uygun olarak bölgesel yardım amaçlı gerekli malzemenin depolanması, envanterinin tutulması, eldeki araç ve gereçlerin listelenmesi anlamında geliyor. Gerekli olduğu taktirde lojistik firmalarının listesini oluşturarak acil bir müdahalede kullanılmak üzere planlamaların yapılması da görev tanımı içinde yer alıyor. AFAD’tan alınan bilgiye göre Türkiye genelinde, 27 afet bölgesel lojistik depo ve 54 lojistik destek deposu bulunuyor. Ancak ne yazık ki böylesine büyük bir deprem felaketinde var olan depolar, ihtiyaçların zamanında karşılanması noktasında eksik kaldı.

Tüm bunlar olurken gözler İstanbul’a ve Marmara Bölgesi’ne çevildi. Uzmanların sürekli uyardığı İstanbul’da böyle bir deprem meydana gelirse yıkımın çok daha büyük olacağı öngörülüyor. Olası bir İstanbul depreminde, yeterli önlemler alınmazsa afetle baş etmede sorunlar yaşanacağı aşikâr. Bu yüzden profesyonel yardımlar gelene kadar halkın kendi içinde organize olmasını sağlayacak sistemler oluşturulmalı, yaşanan aksaklıkların tekrarlanmaması için şimdiden önlem alınmalı.

İSTANBUL İÇİN RİSK ÇOK DAHA BÜYÜK

İstanbul, 100 bine yaklaşan ihracatçı firmaların büyük bölümüne ev sahipliği yapan, en büyük 500 sanayi kuruluşunun 158’inin merkezinin bulunduğu İstanbul, tek başına Türkiye’nin ihracattaki lokomotifi olmuş durumda. Bununla birlikte ülkenin sanayi ve üretim merkezleri ağırlıklı olarak Marmara Bölgesi’nde konumlanıyor. Fakat İstanbul ve Marmara ciddi bir deprem tehlikesi altında. Doğu Anadolu Fay Hattı’ndaki hareketlenme sonrasında uzmanların, Kuzey Anadolu Fay (KAF) Hattı’na yönelik uyarılarını artırması, nüfusu 16 milyonun üzerinde olan kozmopolit kente yönelik acil eylem planlarını



Türkiye genelinde, 27 afet bölgesel lojistik depo ve 54 lojistik destek deposu bulunuyor. Ancak ne yazık ki olağanüstü afet durumlarında var olan depolar eksik kalıyor.

hızlandırdı. Özellikle de şu an şehirdeki sanayi ağırlığının Orta Anadolu'ya kaydırılması fikri gündemde.

Bu amaçla İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) de 25 Şubat'ta bir İstanbul Deprem Çalışma Grubu Toplantısı gerçekleştirdi ve toplantı sonucunda hazırlanan raporu kamuoyu ile paylaştı. Toplantıda; lojistik, mühendislik, şehircilik ve mimari, toplumsal, sağlık, ekonomik ve yönetsel ile hukukî olmak üzere yedi farklı tema üzerinde duruldu. Toplantı boyunca katılımcılar tarafından en çok dile getirilen iki husus ise kritik ulaşım altyapısının dayanıklılık envanterinin çıkarılması ve raylı sistemlerin müdahale aşamasında kullanılması konuları oldu.

“AFET LOJİSTİĞİ KOORDİNASYON KURULU KURULMALI”

Depremden etkilenen bölgelerin yaralarının sarılmasında uzun soluklu düşünülmesi gerektiğinin altını çizen UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Ayşem Ulusoy, “Gelecekte benzer bir durumla karşılaşılması hâlinde etkin ve hızlı hareket kabiliyeti için Afet Lojistiği Koordinasyon Kurulu'nun kurulması hayati önem taşıyor.” dedi. Lojistik sektörünün gösterdiği çabalar için “taşınan sadece bir yük değil, ülkemizin dayanışması ve birlik beraberliği” diyen Ulusoy, tüm ülkenin bir araya geldiği bu büyük yardım hareketine duyduğu minnettarlığı dile getirdi. Lojistiğin öneminin hem pandemi döneminde hem de yaşadığımız büyük afetle acı şekilde tecrübe edildiğini hatırlatan Ayşem Ulusoy, “Bu nedenle Afet Lojistiği Koordinasyon Kurulu'nun kurulması için sektörümüzün önde gelen dernekleri ile çalışmalara başladık.” dedi.



TANER HOROZ

Horoz Lojistik
Yönetim Kurulu
Başkanı

"Afet Lojistik Depoları Deprem Riski Olan Tüm Şehirlerde Olmalı"

Ülkemiz çok geniş bir yüz ölçümüne sahip. Özellikle de Güneydoğu'daki şehirlerin, merkezlerinin dışında önemli ve büyük ilçe ve köyleri bulunuyor. Bunların büyük bir kısmı da dağlık bölgelerde yer alıyor. Bu süreçte gördük ki afet sırasında bu bölgelere ulaşabilmek çok zorlaştı. Bu gibi afet durumlarında ani ve hızlı müdahale yapabilmek için şehirlerimizin her birisinin kendisine yetecek kadar erzacının hazır bulundurulmasının çok önemli olduğunu düşünüyorum. AFAD bugün 20-25 depo ile afet durumunda hizmet vermeye çalışıyor. Bu depoların deprem riskinin yoğun olduğu her şehirde olması gerekiyor. Ancak elbette bunun dışında da yapılması gerekenler var. Özellikle bu depremlerde yardımların depolanması ve ihtiyaç noktalarına ulaştırılmasında ciddi sıkıntılar yaşandığını gördük. Bunların önüne geçebilmek için AFAD merkezleri ya da belediyelerin nezdinde, portatif depo çadırlarının yeterli sayıda bulunması çok önemli. Afet bölgesinde ne gibi ihtiyaçların ön plana çıkacağı ve bunların nasıl regüle edileceğinin de devlet tarafından tanımlanması şart. Aynı şekilde çok hızlı büyüyen yardım seferberliği durumunda, artan lojistik ihtiyacın çok hızlıca organize olabilmesi için “sefer görev emrinin” nasıl devreye gireceğinin kararlaştırılması gerekiyor.



Bu sınavı da beraber aşacağız.

Türk Eğitim Vakfı olarak afetzede öğrencilerin yanındayız. Bağışlarınızla gençlerimizin eğitimleri, hayalleri, hikâyeleri **YARIDA KALMASIN!**

www.tev.org.tr 444 0 838

f/TurkEgitimVakfi

t/TurkEgitimVakfi

@/turkegitimvakfi

in/turk-egitim-vakfi



TÜRK EĞİTİM VAKFI

1967

55.YIL

TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİNDE AFETLERE KARŞI NE DURUMDAYIZ?

**Afet geliyorum demiyor,
ancak geldiği zaman neler
olacağını düşünecek kadar
aklımızın olduğuna ve
geleceğe dönük karar verme
yetisine sahip olduğumuza
inanıyorum.**

**ATILLA
YILDIZTEKİN**

Tedarik Zinciri ve lojistik
Yönetim Danışmanı

atilla@yildiztekin.com



Afetler doğal veya insan eli ile gerçekleşen, önceden bilinmesi mümkün olmayan olaylardır. İşletmeleri büyük zararlara sokabilir hatta varlıklarını sona erdirebilecek kadar olumsuz sonuçlara yol açabilirler. Afetlere karşı alınacak en kolay tedbir, sahip olduğumuz her değerın sigorta edilmesidir. Sigortalar kayıplarımızı yerine koyabilir ancak pazarda meydana gelen kayıplarımızın tekrar yerine konması, uzun bir zaman süresine ve olağanüstü bir çabaya bağlıdır.

Tedarik zincirlerimiz de afetlere karşı korunması gereken yatırımlarımızdan biridir. Maddi değerlerimiz sigorta veya yedeklemelerle korunabilir, ancak yaşayan bir olgu olan tedarik zinciri sürecinin afetler nedeniyle kesilmesinin sigorta edilmesi veya yedeklenmesi söz konusu değildir. Yöneticiler her şeyden önce afetlerin bir gerçek olduğunu, bunlarla birlikte yaşamamız

gerektiğini kabul etmeli ve afetlere karşı tedbir almalıdır.

- Şirketlerin çalıştığı bölgeler afetler karşısında yüksek risk alanı içindedir.
- Tehlikeli maddelerle ilgili olarak halk sağlığı ve çalışanların güvenliği çok önemlidir.
- Yüksek riskli çalışma alanlarında sınırlı kaynaklarla hizmet verilmektedir.
- Afetlerde oluşacak Kazalarda çevreye yüksek zararların verilmesi söz konusudur.
- Hazırlıksız yakalanma durumunda, üst yöneticiler daha fazla zarar görmektedir.
- Tedbir alınmazsa işletmenin geçmişe dönük bilgi birikimi, tecrübesi yok olabilir.

AFETLERE KARŞI DUYARLI OLMAK GEREKİYOR

Bütün bu bilinenlere rağmen çok sayıda işletme risk yönetimi veya afetlere karşı tedbir alınmasında gerekli duyarlılığı göstermemektedir. Yapılan araştırmalarda şirketlerin neden tedbir almadıkları şu maddelerle belirlenmiştir.

- Yöneticiler afet yönetimini diğer günlük işlerinin ve planlama faaliyetlerinin en arka sırasına atmaktadır.
- Yeni işletmeler başlangıçta bunu sağlayacak finansal ve iş gücü kaynaklarından yoksundur.



- Çalışanların içinde bu konuda bilgisi olan yoktur.
- Afet yönetimi işletme içinde bir ekip ve dış danışman gerektirmektedir. Yöneticiler dış danışmanla çalışmaya alışkın değildirler.
- Politikalar belirlenirken diğer sorunlar daha öncelikli olarak belirlenmiştir.
- Maliyetleri kısa dönemli getirisinin üzerinde görülmektedir.
- Üst yönetimin ciddi planlama yapma yetkisi ve alışkanlığı yoktur.
- Üst yönetim personeli finansal, hukuki ve cezai sorumluluğundan habersizdir.
- Sigorta yapmak en kolay çözüm yolu olarak karşılırlarına çıkmaktadır.
- Yöneticiler afet dönemlerinde yerel yetkililerden yardım alacaklarına güvenmektedirler.
- İnsan psikolojisi belirgin olmayan tehditleri reddetmeye yatkındır.
- Tutuculuk, yaratıcı olmamak ve belirsizlikle gelecekte olacakları var saymakta gecikiriz.
- Aciliyeti ortaya çıkaracak kadar çok geçmiş tecrübelerimiz yoktur.
- Önceden planlamanın gelecekteki esnekliği

ortadan kaldıracağını sanmaktayız.

- Yöneticiler afet yönetimi yapmayı bir karamsarlık olarak görmektedir.
- İşletmelerin iş planlarında afet yönetimi önemli bir unsur olarak belirtilmemiştir.
- Devlet ve organizasyonlar afet yönetimini zorunlu hâle getirmemiştir.
- Yöneticiler afet sırasında müşterilerinin sıkıntı çekeceklerini göz önüne almamaktadır.
- Birçok işletmede outsource edilen hizmetlerin afet sırasında sağlanması hizmet verenlerden beklenmektedir.
- İşletmeler dışarıdan aldıkları hizmetlerin emniyetinden ve devamından tedarikçileri sorumlu tutabilmektedir.

Her işletme yukarıda belirtilen grupların içinde bazı maddeleri kendine uygun bulacaktır. Önerim bu maddeleri bir daha okumanız. Ne kadar çok yukarıdaki bölümde size uyan faktör bulursanız veya siz bu faktörlere uyar hâlde gelerseniz; o kadar çağdaş, yarınına güvenle bakan bir işletmeye sahip olduğunuzu veya bu işletmede çalıştığınızı hissedeceksiniz. Afet geliyorum demiyorum, ancak geldiği zaman neler olacağını düşünecek kadar aklımızın olduğuna ve geleceğe dönük karar verme yetisine sahip olduğumuza inanıyorum.

“TALEPLERE HIZLI VE OLUMLU DÖNÜŞ YAPAN BİR FİRMAYIZ”



Horoz Lojistik'in yıllara dayanan tecrübesi ile çok iyi organize olduğunu ve müşterilerine karşı her konuda hızlı şekilde çözüm ürettiğini söyleyen Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Grup Başkanı Tolga Palabıyık, “Her konuda yıllardır uzmanlaşan kadromuzla olayın bütününde satın alma avantajı sağlayabiliyoruz. Aynı zamanda kendi bünyemizde verdiğimiz hizmetlerde esneklik, zaman tasarrufu ve kayıp hasar oranı azlığı gibi konularda bir adım önde oluyoruz.” diyor.

Lojistik sektörünün, en etkin ve sunduğu avantajlar ile en çok tercih edilen biriminin grup başkanlığını yürüten Palabıyık ile sektörün dünü, bugünü ve geleceğini konuştuk.

Öncelikle sektöre giriş hikâyenizi dinleyebilir miyiz? Horoz Lojistik ile yollarınız nasıl ve ne zaman kesişti?

Lojistik dünyasına ilk adımı 1999 yılında askerlik görevimi tamamladıktan hemen sonra Balnak Nakliyat İzmir ofisinde attım. Beş sene İzmir ve son iki sene İstanbul

ofislerinde olmak üzere yaklaşık yedi yıl kara yolu departmanında görev aldıktan sonra Galata Taşımacılık Ege Bölge Müdürü olarak 2006 yılında tekrar İzmir'e geri döndüm. Yaklaşık altı yıl da Galata Taşımacılık'ta görev yaptıktan sonra Alman ortaklı HLC Lojistik adlı şirketi kurdum. Dört yılın ardından biraz değişiklik isteği, biraz içimdeki spor aşkı ve biraz da şehir yorgunluğundan olsa gerek ailece Bodrum'a yerleşmeye ve spor salonu işletmeye karar verdik. Sektöre yeni başladığım yıllarda bir yöneticimiz, “Lojistiğe bulaştınız mı kopamazsınız” demişti, dediği gibi de oldu. Çok sevdiğim bir arkadaşımın üç yılın ardından beni sektöre çağırması sonucu tekrar lojistik sektörüne döndüm ve 2019'dan bu yana İstanbul'dayım. En son Horoz Lojistik bana ulaşana kadar ELS LOJİSTİK firmasında Genel Müdür Yardımcısı olarak görev yaptım.

Kasım 2022'de, Horoz Lojistik Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Grup Başkanlığı görevini devraldınız. Hem sürecin nasıl geliştiğinden hem



“Horoz Lojistik, tüm lojistik süreçlerini doğru ve sağlıklı bir şekilde yönetebildiği ve teknolojiye yatırım yaptığı için her zaman rakiplerinden bir adım önde.”

TOLGA PALABIYIK

HORUZ LOJİSTİK ULUSLARARASI
KARAYOLU TAŞIMACILIĞI GRUP BAŞKANI



Ağırlıklı olarak;
Almanya,
İtalya, İngiltere,
Benelux,
Fransa,
İskandinavya,
İspanya
Balkanlar ve
CIS ülkelerinde
yoğunlaşıyoruz.

de kısaca yeni görevinizin içeriğinden bahsedebilir misiniz?

Horoz Lojistik'e geçiş, karar verme ve fiiliyata geçiş aşaması oldukça hızlı gelişen bir süreç oldu. Grup Başkanlığı görevi hem çok zor hem yoğun hem de sorumluluk isteyen bir görev. Çok ciddi oyuncular olduğu bir pazarda, yine çok bilindik köklü bir firmanın uluslararası kara yolu faaliyetinin başında olma fikri, en önemli kararların altına imza atma ve hızlı karar verme yetkisine sahip olma gibi bir takım özellikler gerektiriyor. Tüm bunlar hem benim kişiliğime yatkın. Ayrıca Horoz bünyesinde, entegre lojistiğin daha önce bulunmadığım depoculuk, e-ihracat, e-ticaret gibi yeni alanları hakkında bilgi sahibi olma imkânı buluyorum. Kendimi geliştiriyor, eksik yönlerimi tamamlıyorum.

Uluslararası kara yolu taşımacılığı, Horoz Lojistik'in ne kadarlık bir işlem hacmini oluşturuyor?

Uluslararası kara yolu taşımacılığı (UKT) olarak 2022 yılını total 7 bin 500 taşıma ile kapattık. Bu taşımaların yüzde 85'i komple taşımacılık, kalan yüzde 15'lik kısmı ise parsiyel taşımacılık olarak kayıtlarımıza geçti. Tabii bu sayı, Türkiye içi lojistik pazarının

devi Horoz bünyesindeki yurt içi rakamlarıyla ölçüldüğünde ve günde Türkiye'nin hemen her iline parsiyel ve komple olarak yüzlerce araç çıkaran firmanın rakamlarıyla karşılaştırıldığında, yüzdesel olarak az gözükebilir. Ancak Horoz Lojistik olarak total ciromuzun yüzde 20'si, UKT faaliyeti tarafından gerçekleşmektedir.

Horoz Lojistik, uluslararası kara yolu taşımacılığında müşterilerine nasıl bir hizmet sunuyor? Bu noktada Horoz Lojistik'i rakiplerinden farklı kılan özellikler neler?

Horoz Lojistik olarak en önemli farkımız, müşterilerimizin isteyebileceği her türlü taşıma modeline uygun şekilde taleplere hızlı ve olumlu dönüş yapmamız. Depolama, iç nakliye, gümrükleme, yurt dışı nakliye, e-ihracat, e-ticaret ile kara, deniz ve hava servisimiz var. Her konuda yıllardır uzmanlaşan kadromuzla olayın bütününde satın alma avantajı sağlayabiliyoruz. Aynı zamanda kendi bünyemizde verdiğimiz hizmetlerde esneklik, zaman tasarrufu ve kayıp hasar oranı azlığı gibi konularda bir adım önde oluyoruz. Bunun neticesinde de UKT olarak bize sadece ölçülebilir müşteri memnuniyetini en önemli öncelik olarak hedeflemek kalıyor.

Uluslararası kara yolu taşımacılığında en çok hangi bölgelerde faaliyet gösteriyorsunuz? Yoğunlaştığınız yeni bölgeler var mı?

UKT ağırlıklı olarak; Almanya, İtalya, İngiltere, Benelux, Fransa, İskandinavya, İspanya Balkanlar ve CIS ülkelerinde yoğunlaşıyor. Bu bölgelere kara yolu ve intermodal ekipmanlarla hizmet vermeye çalışıyoruz. Bölgeler içinde tabii ki Türkiye'nin de en fazla ihracat yaptığı ülkeler arasında hep en üst sıralarda olan İtalya, İngiltere ve Almanya en başı çekiyor. Özellikle İngiltere ve İtalya'da, kendi parsiyel servisimizle haftalık olarak karşılıklı seferler düzenliyoruz.

Türkiye'nin dış ticaretinde deniz yolundan sonra en fazla paya sahip kara yolu taşımacılığını, diğer modlardan ayıran farklar neler?

Kara yolu taşımacılığı kendi içinde birtakım

ulusal, gümrüksel kurallar ile korunarak bir ürünün A noktasından B noktasına tek bir güzergâh dışında alternatif yollardan da götürebilme esnekliği sunan bir taşıma şeklidir. Kara yolu ile deniz yolunun aksine taşıt girebilen, yani yol olan her noktaya teslimat yapılabilir.

Maliyet olarak bakıldığında, en ucuz taşıma modu deniz yolu olurken en pahalı mod ise hava yolu olur. Zaman olarak ise en uzun taşıma modu deniz yolu, en hızlısı da hava yolu olarak sıralanır. Kara yolu, her açıdan iki taşımacılık moduna da rakip olarak tercih sebebi olmaktadır. Hatta Express minivan servisi ile Avrupa'nın her yerine 2-3 günlük teslimat süresi ile çıkış günleri, malzemenin cinsi, ölçüsü ve ağırlığına göre son yıllarda hava yoluna alternatif bir çözüm seçeneği olmayı başardı.

Dijital gelişmelerin ticareti kolaylaştırması ve lojistik süreçleri gelecekte daha da hızlanacağı öngörülmüyor. Sektörün geleceği denilen e-lojistik ile ilgili ne düşünüyorsunuz?

Avrupa ve diğer ülkelerde dijitalleşme çok daha önce başladı. Ülkemizde ise özellikle 2015'ten beri çalışmalar sürdürülse de son 2-3 senede ülke genelinde ciddi bir farkındalık yaratıldığını düşünüyorum. Özellikle ürün ve hizmet satıcılarının artması, yoğunlaşan alışverişler ve sürekli artan talepler, şirketleri bu alanda yatırım yapma zorunluluğuna itti. Artık her iki kişiden biri internetten alışveriş yapar durumda. Türkiye'de artık e-ticaret lojistiği kavramı diye bir sektörümüz var. Tabii bunda pandeminin alışkanlıkları değiştirmesinin büyük etkisi olsa da dijital pazarlama ve sosyal medyanın da bir o kadar etkisi bulunuyor. E-ticarette başarılı olmak isteyen şirketler, lojistik altyapılarını gözden geçirilmeleri gerektiğinin farkına vardı. Bu adımları daha önceden atan, Horoz Lojistik gibi firmalar ise tüm lojistik süreçlerini doğru ve sağlıklı bir şekilde yönetebildiği ve teknolojiye yatırım yaptığı için bu süreçte rakiplerinden bir adım öne geçtiler.

Horoz Lojistik'in uluslararası kara yolu taşımacılığında yeni yatırım hedefleri var mı? Yatırımların içeriğinden bahsedebilir misiniz?

Her ne kadar son 2-3 sene içinde yaşadığımız küresel sorunlar ve doğal afetler bizi yatırım konusunda biraz yavaşlatsa da 2023 yılının

ikinci yarısından itibaren hızlandırılmış olarak tekrar yatırımlarımıza başlıyoruz.

Almanya ve İngiltere'de kendi fulfillment depolarımızı son altı ay içinde açmıştık. Şimdi depoların kapasitelerinin artırılması ve büyütülmesi söz konusu. Bir diğer önemli projemiz de Çorlu'da gerçekleşiyor. Yurt içi depo ve buna bağlı olarak antrepomuzun da devreye alınabileceği Çorlu tesisimiz, yakın süreçte faaliyete girecek. Yine 2023 sonuna doğru intermodal-multimodal taşımacılık konusunda yatırımlarımız olacak. Belki bu konuda acentelik anlaşması yapabilir ya da şirket satın alabiliriz.

Son olarak hayata hangi pencereden bakıyorsunuz?

Bence değişim her şeydir. Zaman akıyor, hayat değişiyor. Bu doğal olarak benim de yıllar içinde hayata bakış açımı değiştirdi. Değişime, yeniliklere, inovatif düşüncelere karşı hep bir sempati vardı ve bu değişmedi. Sadece şu an hayata, daha sakin ve anlayışlı bakıyorum.

Tercihlerimi, Ying ve Yang felsefesi ile detaylı düşünerek oluşturmaya çalışıyorum.

Kısa Kısa Tolga Palabıyık

- **En büyük keyifleriniz neler?**
Crossfit yapmak, seyahat etmek.
- **Başucu kitabınız hangisi?**
Orhan Pamuk- Masumiyet Müzesi.
- **Kült filminiz?**
Rocky serisi.
- **En merak ettiğiniz ülke?**
Brezilya.
- **Ziyaret etmeyi planladığınız yeni yerler nereler?**
Güney Amerika.
- **Dinlemekten zevk aldığınız bir şarkıcı?**
Eminem, Marc Anthony, Michael Jackson.
- **Tuttuğunuz takım?**
Galatasaray.

BİR “SÜPER GÜÇ” MESELESİ

AMERİKA

Savaştan doğan sarsılmaz bir güç...
Sanayi, ekonomi, lojistik ve teknoloji gibi her
sektörde farkını ortaya koyduğu gibi yarattığı
iş ve kariyer fırsatları ile de rüyaları süsleyen
Amerika, bugün her alanda rakiplerine karşı
ipi göğüslemiş durumda.

Yıl 1492, dünyanın gelecek seyrini değiştireceğinden habersiz şekilde Kristof Kolomb Amerika topraklarını keşfetti. Keşif sonrası İspanyol ve Portekizliler, Güney ve Orta Amerika'yı sömürgeleştirmeye başladı. Bağımsızlık arayışı uzun yıllar devam eden Amerikalılar, 4 Temmuz 1776'da bağımsızlıklarını ilan etti ve kurulan devlete Amerika Birleşik Devletleri (ABD) adı verildi. Ülke, doğal kaynaklarının zenginliği, genç ve dinamik insan gücü ile 19. yüzyıl boyunca hızlı bir şekilde sanayileşti. İkinci Dünya Savaşı ise dünya için olduğu kadar Amerika için de bir kırılma noktası oldu. Savaşın yarattığı iki büyük dünya gücünden biri olan ABD, savaşın ardından dünya sahnesinde yükselmeye ve yavaş yavaş aldığı rollerle söz sahibi olmaya başladı. Tüm dünya, bir anda ABD'nin siyasi, askerî, ekonomik ve kültürel anlamda hâkimiyeti eline alışı izlemeye başladı ve bugün hâlâ izlemeye devam ediyor.

YIKILMAZ BİR KALE

ABD, yarattığı iş ve kariyer fırsatları, dünya çapındaki üniversiteleri, ekonomik refah ve özgür yaşam yapısıyla başta gençler olmak üzere herkesin rüyalarını süslüyor. Nüfusu 333 milyon olan ve sürekli artan ABD, dünyanın en kalabalık üçüncü ülkesi. Yüz ölçümü Türkiye'nin 11 katından büyük olan ABD, coğrafi sınırları ile de dünyadaki en büyük dördüncü ülkesi konumunda. ABD, Kanada ve Kuzey Takımadaları'na içine alan Kuzey Amerika kıtası toplamda 21,5

milyon kilometrekare alana sahip ve bunun 9.529 kilometrekaresi ABD'ye ait.

"Süper güç" olarak adlandırılan ABD'nin bu güce sahip olmasındaki başlıca sebepler gelişmiş altyapı, teknoloji ve doğal kaynaklar olarak sıralanıyor. Askerî açıdan da zaman içinde çok büyük bir güce ulaşan ABD'nin, dünyanın birçok ülkesinde 800 civarında askerî üssü bulunuyor. Tek başına dünyadaki savunma harcamalarının yaklaşık yüzde 40'ını elinde bulundurduğu gibi çok güçlü birliklere sahip. Zaten ülkenin, böylesine önemli bir konuma sahip olmasında askerî ve ekonomik gücünün payı büyük. Son yıllarda bu iki güce teknoloji de eklenince ülke adeta yıkılmaz bir kale hâline geldi.



Askerî açıdan zaman içinde çok büyük bir güce ulaşan Amerika'nın, dünyanın birçok ülkesinde 800 civarında askerî üssü bulunuyor.



DÜNYANIN EN BÜYÜK EKONOMİSİ

ABD, yüksek verimliliği bulunan modern teknolojileri ve metotları kullanan oldukça gelişmiş bir sanayiye sahip. 1871'den bu yana dünyanın en büyük ekonomisi olarak konumlanan ülke, bugün global ekonominin dörtte birini tek başına oluşturuyor. ABD ekonomisindeki büyüme, 10 yıllık kesintisiz dönemin ardından COVID-19 krizini takiben negatife döndü. Ancak ülke, pandemi sonrasında önemli ekonomik tedbirleri devreye sokarak korumalarını artırdı. Ülke ekonomisi salgının etkisiyle 2020'de gösterdiği

yüzde 2,8'lik daralmanın ardından 2021'de yüzde 5,9 ile 1984'ten bu yana en güçlü büyümeyi kaydetti. 2022 genelinde ise yüzde 2,1'lik büyüme performansı gösterdi.

Kredi derecelendirme kuruluşu Coface'ın değerlendirmesine göre ABD'nin ülke risk puanı A2. Bu risk seviyesi, siyasi ve ekonomik durumun iyi olduğuna, ülkenin temelde istikrarlı ve verimli bir iş ortamına ve işleri geliştirmeye imkân veren bir konumda olduğuna işaret ediyor. Ülkenin en önemli ticaret ortakları Kanada, Meksika ve Çin olarak biliniyor. En önemli ihraç ürünleri ise sanayi makineleri, ham petrol ve yakıtlar ile elektrikli makineler olarak öne çıkıyor. ABD'deki en önemli sanayi dalları ise petrol, çelik, motorlu araçlar, havacılık, iletişim, kimyasallar, elektronik ürünler, gıda işleme ve tüketici ürünleri. Ülkede tüketimin yüzde 55'ini ise ithal petrol oluşturuyor.

GÖÇMEN POLİTİKALARI YETERSİZ

Güçlü ekonominin en önemli tamamlayıcısı sağlam iş gücü. Ülke ekonomisi çok fazla işçi talep etmesine rağmen iş arayanların yaklaşık iki katı kadar boş iş var. Yani ABD'de işçi sayısından çok daha fazla açık pozisyon bulunuyor. Pandemi öncesi yüzde 4 seviyelerinde seyreden ABD'nin işsizlik oranı, salgın ile birlikte zirveye çıkarak yüzde 14'lere ulaştı. 2021 yılında iş gücüne katılım oranı yüzde 61 olan ABD'nin aynı yıl işsizlik oranı yüzde 5,5 ile dünya ortalamasının altına düştü.

İşsizlik oranlarındaki dengesizliğin ekonomiye olumsuz etkilerini sıfırlamak için ülke göçmen politikaları yürürlüğü koyuyor. Joe Biden yönetiminin ortaya koyduğu son politika gereği ülke, tarım dışı, düşük vasıflı geçici işçi göçmen sayısını 130 bine çıkardı. Ancak bu sayı, ülke ekonomisinin ihtiyaçlarına göre çok küçük kalıyor. Ülkenin bekleyen vize başvuruları giderek artıyor ve bu artışta Biden yönetiminin etkisinin bulunduğu düşünülüyor. Çünkü



NÜFUSU

333

MİLYON



GSYİH

23,32

TRİLYON DOLAR



KİŞİ BAŞI GSYİH

69

BİN DOLAR



İŞSİZLİK ORANI

%3,4



İTHALAT

2,9

TRİLYON DOLAR



İHRACAT

1,7

TRİLYON DOLAR

bekleyen başvurular yüzde 50'den fazla arttı ve 5,7 milyondan 8,8 milyona ulaştı. Vize bekleme sürelerinin de uzadığı görülüyor. Göçmen işçiler için tüm yeşil kart vizelerinin yarısı 2012'de 4,5 ay içinde işleniyordu. 2022 itibarıyla ise vizelerin yüzde 80'inin işlenmesi 30 aydan fazla sürmeye başladı.

BİLİM VE TEKNOLOJİDE AÇIK ARA LİDER

Yeni dünya düzeninin yeni kuralları, yeni kuralların temelinde ise teknoloji var. Bugünkü dünya rekabetinde askerî ve ekonomik gücün yanı sıra teknoloji de önemli hâle gelmiş durumda. ABD ise bu konuda lider konumda. Ülke, ticaret ve finans kuralları ile teknolojinin yaratılması ve kullanılması için bir yarış içinde. ABD gelişmiş entegre devre tasarımı ve üretimi, yüksek performanslı bilgi işleme, doğal dil işleme, quantum bilgisayar, aşı ve tıbbi önlemler, küçük uydular ve uzay fırlatma sistemleri gibi alanlarda dünya ülkeleri arasında lider durumda. Apple, Microsoft, Facebook ve Google gibi büyük şirketlerin merkezi olan ABD, dünya çapındaki 58 ileri teknolojinin 50'sinin patentini elinde bulunduruyor. Yenilikçi güce sahip ülke sayısı arttıkça bu tablodaki liderler sıralaması değişiyor, ancak şimdilik ABD'nin tek ve en büyük rakibi var, o da Çin.



TÜRKİYE VE ABD İLİŞKİLERİ

Türkiye ile ABD ilişkilerinin başlangıcı Osmanlı dönemine dayanıyor. İlk temaslar 18. yüzyılın sonlarından itibaren Akdeniz'deki Türk limanlarında sürdürülen deniz ticareti yolu ile gelişmeye başladı. Özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra hızla genişleyip derinleşti.

1952'den beri NATO müttefiklerinden Türkiye biri olan Türkiye'nin ABD ile günümüze en yakın teması Truman Doktrini'nin uygulanmasını öngören 12 Temmuz 1947 tarihli anlaşma ile başladı. İki ülke arasında NATO çerçevesinde uzun yıllara dayanan müttefiklik ilişkileri, Avrupa-Atlantik coğrafyasının barış ve istikrarına da önemli katkılarda bulunmuştur. Bugün ABD ile ilişkilerin çok boyutlu bir nitelik kazandığı ve iki ülke arasındaki temas artmaya başladığı görülüyor.

ABD ile Türkiye arasındaki ekonomik ve ticari ilişkilerin hukuki çerçevesi; 1990 yılında yürürlüğe giren Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunması Anlaşması, 1997'de yürürlüğe giren Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşması ile 2000 yılında yürürlüğe giren Ticaret ve Yatırım Çerçeve Anlaşması'na (TİFA) bağlıdır. Türkiye'de ABD sermayesine sahip 2 binden fazla şirket bulunuyor. Karşılıklı yatırımlar ise artmaya devam ediyor.

ABD'nin Türkiye'ye ihraç ettiği ürünler arasında uçak, demir ve çelik, tarım ürünleri, petrol, pamuk ipliği ve kumaş ve makineler bulunurken ABD'nin Türkiye'den ithal ettiği ürünler; taşlılar, makineler, demir ve çelik ürünleri, tarım ürünleri, traverten ve mermer olarak sıralanıyor. ABD'nin Türkiye'deki doğrudan yatırımlarında ise başı bankacılık ve imalat sektörleri çekiyor.



✍️ Gizem İris

"ANADOLU'DA YENİ CAZİBE MERKEZLERİ KURULMALI"

Everest Dağı'na tırmanan ve 7 bin metreden yüksek beş dağa tırmanarak Kar Leoparı unvanını alan ilk Türk Nasuh Mahruki, daha birçok zorlu tırmanış ile kariyerinde hep zirveleri gördü. Başarıları dışında, ülkenin en zor zamanlarından biri olan 1999 depreminde gösterdiği mücadele ile hafızalara kazındı. O günden sonra da bir deprem ülkesi olan Türkiye'de, arama kurtarma faaliyetlerine yönelik farkındalığın artmasında öncü rol üstlenen AKUT'un simge isimlerinden biri hâline geldi.

"Bütün afet ve acil durumlarda; ilk saniyeler, ilk dakikalar, ilk saatler ve ilk günler sırasıyla en önemli zaman dilimleridir." diyen Mahruki; arama kurtarma konusundaki kritik durumları, 6 Şubat'ta meydana gelen depremlerdeki eksikleri ve beklenen İstanbul depremine karşı yapılması gereken hazırlıkları Pencere dergisine anlattı.

Bilkent Üniversitesi İşletme Fakültesi mezunusunuz ama Türkiye sizi bir dağcı olarak AKUT Derneği ile tanıdı. Kariyer yolculuğunuz nasıl bu noktaya evrildi?

Üniversitedeyken dağcılık sporu ile tanışma fırsatı buldum ve çok ilgimi çekti. Bir yandan hem kendimi daha yakından tanıdım hem yeteneklerimi keşfettim. Okuldan mezun olur olmaz Tanrı Dağları'na tırmandım. Tırmanışa 7-8 arkadaşla birlikte katılacaktık ama uçağa binme tarihi yaklaştıkça herkesin bir işi çıktı ve ben o uçağa tek başıma bindim. O andan itibaren yaşıtılarından öne çıkma fırsatı yakaladım.

1994 yılında Bolkar Dağları'nda bir dağ kazası yaşandı, Yıldız Teknik Üniversitesi'nden iki genç çocuk kayboldu. Dağcı federasyonları, aileler, vatandaşlar iki grup hâlinde gençleri 14 gün boyunca aradık ama bulamadık. Bu olaydan sonra birkaç dağcı arkadaşımın bu olayı değerlendirdik. 90'larda Türkiye'de doğa sporlarına çok ciddi bir ilgi artışı vardı. "Gelecekte daha çok insan dağlara çıkacak ve böyle kazalara daha çok rastlayacağız" diye düşündük ve bir arama kurtarma takımı oluşturmaya karar verdik.

Bir de bu süreçte Türkiye'nin bir doğal afet ülkesi olduğunu fark ettik. O zaman "Madem böyle bir risk var, kapasitemizi sadece dağlarda kullanmayalım, ihtiyaç hâlinde afetlerde de yardımcı olalım" dedik. Sonuç olarak 14 Mart 1996 yılında AKUT Arama Kurtarma Derneği'ni kurduk.

AKUT VAKFI
BAŞKANI
**NASUH
MAHRUKİ**



Sanayi ve iş dünyası kendi içinde planlama yapmalı. Yüksek teknoloji İstanbul'da kalarak ağır sanayi Anadolu'ya taşınmalı."



"İnsan, içindeki cevheri keşfetmeli"

Ben, herkesin gerçeğinin kendi içinde olduğunu düşünüyorum. Herkes, içine dönüp kendisini keşfetmeye, içindeki cevheri bulmaya çalışmalı. Yetenekli ve tutkulu olduğunuz alanları belirleyip yaşam hedeflerinizi bu doğrultuda seçerseniz işiniz çok daha kolay. Çünkü insan, tutkuyla bağlı olduğu ya da sevdiği bir işle uğraştığında işin zorlukları zorluk gibi gelmez. Hatta öyle bir şey olur ki işler zorlaştıkça güzelleşir. Zoru başarmak insanı daha çok mutlu eder.

Marmara Depremi'ndeki arama kurtarma çalışmalarıyla özdeşleşen bir isimsiniz. Yaşadığımız Kahramanmaraş merkezli depremlerde ne gibi aksaklıklar gördünüz?

Kahramanmaraş depreminde var olan imkân kabiliyetimizi, kapasitemizi ve potansiyelimizi kaybettiğimizi çok net şekilde gördük. 99 depreminde bile bundan daha iyi bir performans göstermiştik. Aslında aradan geçen 24 yıl içinde arama kurtarma kapasitesi, Marmara Depremi'nin en az yüz katı arttı. Ama gerek plansızlık ve koordinasyon sorunlarından gerekse ulaşım ve iletişim sorunlarından çok sıkıntı yaşadık.

Bütün afet ve acil durumlarda; ilk saniyeler, ilk dakikalar, ilk saatler ve ilk günler sırasıyla en önemli zaman dilimleridir. İlk gün Kahramanmaraş ve Hatay gibi yıkımın en korkunç olduğu yerlerde kimse yoktu. İkinci günün akşamına doğru ancak bazı yerlerde çalışmalar başladı. Depremi yaşayanlar büyük bir moral çöküntüsü, yetersizlik duygusu yaşadılar ve yalnız bırakılmış hissettiler. Deprem kışın olduğu için çok daha süratli hareket etmek gerekirdi. Olağanüstü hâl daha erken ilan edilmeliydi ve Türkiye'nin bütün imkânları topyekün seferberlik ilan edilerek sahaya sürülmeliydi. Ancak hiçbir yapılmadı.

Marmara Depremi ile Kahramanmaraş depremleri arasında iyi ve kötü başka neler değişti?

En önemlisi, Türk Silahlı Kuvvetleri'nin afetlerde

rolü ve sorumluluğu değişti. Normal şartlarda bütün dünya devletlerinde afetlerle ordular mücadele eder. İlk başlarda yurt dışından uluslararası yardım çağrısı yaptılar fakat kendi ordumuzu etkin ve verimli bir şekilde kullanamadık. Dolayısıyla en büyük fark; 17 Ağustos'ta ve diğer bütün afetlerde her zaman en hızlı hareket eden orduydı. Ama bu depremlerde olmadı.

Normalde Türk Silahlı Kuvvetleri'nin EMASYA (Emniyet Asayiş Yardımlaşma) Protokolü çerçevesinde DAFYAR (Doğal Afet Yardım) Planları vardı ve bu planlar çerçevesinde Kara Kuvvetleri Komutanlığı'nda DAFYAR taburları bulunurdu. Bu taburlar haftada bir gün afet eğitimi alırlardı ve işleri afete hazırlanmaktı. Bütün hepsinin planları, görev tanımları vardı ve düzenli tatbikatlar yaparlardı. Bunların hepsi yok edildi. Yerine özel inisiyatif alabilecek, karar verebilecek, kritik süreçlerde doğru yönlendirebilecek tecrübesi olmayan AFAD kuruldu. Fakat son büyük iki depremde AFAD paralize oldu. Ne arama kurtarmayı ne de insani yardımı koordine edebildi. Deprem bölgesine zamanında ulaşamadı bile.

"Ejderha Uyanırken" belgeselinde, olası İstanbul depremi için, "Yıkıcı bir depremin beklendiği bir şehirde bu kadar kalabalık olmamalısınız" diyorsunuz. Bu konudaki endişeleriniz neler?

İstanbul depremi, beklendiği gibi 7.4-7.5 büyüklüğünde yaşandığı takdirde en az 100 bin askerin sırf emniyeti sağlamak için ortaya

çıkması gerekir. Ama maalesef şehirdeki askerî kışlalar işlevini yitirdiğinden olası bir afet durumunda askerin şehire gelmesi çok daha zor. Diğer yandan artan nüfus ve 4 milyon sığınmacı ile her açıdan çok ciddi bir risk altındayız. İstanbul bir taraftan da çok önemli bir turizm ve sanayi bölgesi. Burada bir deprem meydana gelirse Türkiye'nin ekonomisi de çok ağır yara alır. O nedenle önlem almak zorundayız. Depreme geç müdahale ve askerin doğal afet yardım planı olmadığında ne olacağını 6 Şubat'ta gördük. Aynısının, daha kötüsü İstanbullular olarak bizi bekliyor. Tabii sadece İstanbul için değil, Türkiye'nin deprem riski olan bütün şehirleri için bu geçerli.

Sanayi ve iş dünyası kendi içinde planlama yapmalı. Yüksek teknoloji İstanbul'da kalarak ağır sanayi Anadolu'ya taşınmalı. Ama orada da demir yolu olmazsa olmaz. İnsanların İstanbul'a, Marmara Bölgesi'ne bu kadar yığılmasının sebebi ağır sanayi yatırımının buraya yapılmış olması. Onun da sebebi, sermayenin İstanbul'da olması ve ülkede etkin bir demir yolu ağının bulunmaması.

Olası İstanbul depreminde, arama kurtarma ekiplerinin her yere zamanında yetişemeyeceği söyleniyor. Bu durumda hızlı hareket edebilmek adına mahallelerde daha küçük müdahale ekipleri oluşturulabilir mi?

Geçen yıl İBB ile bir çalışma gerçekleştirdik. Yılın son dört ayında beş bin kişiye toplanma alanı, 450 kişiye de ilk müdahale eğitimi verdik. Bu bir pilot çalışmaydı ama çok başarılı oldu. Buradaki amacımız depremden sonraki ilk 12-72 saat içinde mahallelinin; kendi sokağına, kendi sitesine sahip çıkmasını ve şimdiden o gün geldiğinde nelerle karşı karşıya kalabileceğini öngörüp o riskleri azaltmasını sağlamaktı.

Özellikle ilk 12-24 saat afetzedeler açısından en kritik zaman dilimi. Çünkü diyelim ki oturduğunuz bina bir şekilde yıkılmadı, herkes kendini dışarı attı. Elektrik ve telefon yok, kamu otoritesi de olmadığında bizi büyük bir kaos bekliyor... O yüzden mahallelinin en kısa zamanda bir düzen kurması çok önemli. Dolayısıyla aile afet planımızın yanı sıra mahallemizin de bir planı olmalı. Çünkü bugün sonunda biz bir apartmanda komşularımızla beraber yaşıyoruz. Onlarla beraber bu afeti yaşayacağımız için önce kendi apartmanımızla,



sonra mahallemizdekilerle bir afet acil durum planı yapmamız lazım.

Yaklaşan seçim günlerinde, bir Afet Bakanlığı kurulması gündemi var. Siz böyle bir yapılanmanın içinde olmak ister misiniz ve yapacağınız ilk şey ne olur?

Zaten böyle bir ihtiyaç var, teklif edilirse ben de içinde olmak isterim. Tabii ki önceliğim, Türk Silahlı Kuvvetleri'ni afet müdahalesinin asli unsuru hâline getirmek olur. Sivil savunma mekanizmasını tekrar kurmak ve büyükşehirlerdeki aşırı nüfus baskısını tersine çevirmeye çalışırım. Ancak büyükşehirler ve özellikle de İstanbul'un nüfusu öyle birden azalamaz. Nüfus ancak insanlar, büyük şehirlere göç etme ihtiyacından kurtuldukları zaman azalır. Bu da Anadolu'da yeni cazibe merkezleri kurmakla mümkün.

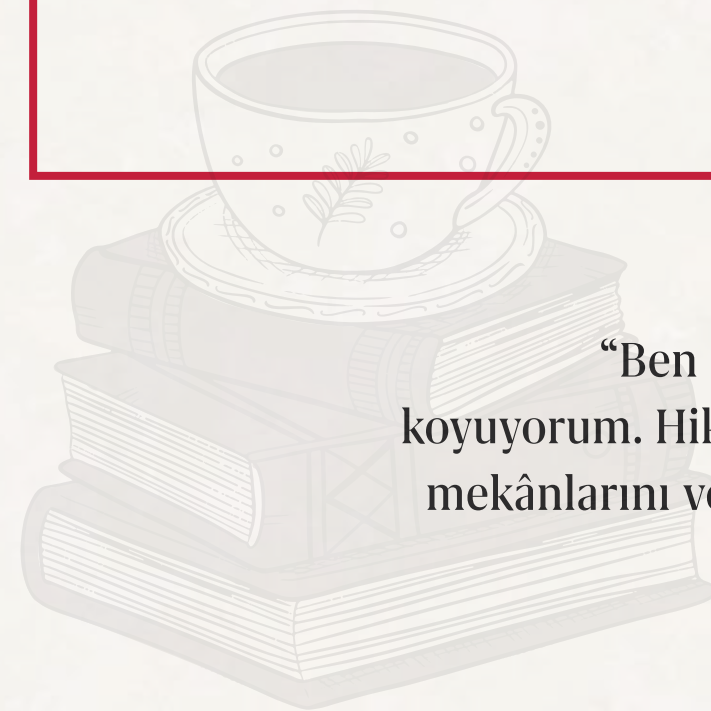
Bir de tabii kök sorunlara dokunulmalı. Bunlardan en önemlisi de imar afları ve müteahhitlik sorunu. Türkiye'de 18 yaşından büyük, lise mezunu herkes müteahhit olabiliyor. Bütün Avrupa'da 25 bin müteahhit varken Türkiye'de neredeyse yarım milyon müteahhit var. Bu konu acilen çözüme kavuşturulmalı.

Hayata hangi pencereden bakıyorsunuz? Adalet, özgürlük, eşitlik...





“ANLATMAYA BÜYÜK BİR İŞTAH DUYUYORUM”



“Ben her zaman hikâyeyi öne koyuyorum. Hikâyem kendi insanlarını, mekânlarını ve zamanlarını yaratıyor.”

Kurguların hâkimi, uzun cümlelerin en yalın hâli, hikâye anlatıcılığının 21. yüzyıl temsilcisi Mahir Ünsal Eriş, sıcak ve samimi öyküleri ile 2012 yılından bu yana geniş bir okur kitlesi tarafından takip ediliyor. Olduğu Kadar Güzeldik isimli hikâye kitabıyla 2014 yılında Sait Faik Öykü Ödülü'nün sahibi olan Eriş, çeşitli dillerden birçok eserin çevirisini yaparak dilimize kazandırdı ve de hâlâ kazandırmaya devam ediyor.

Çocukluğundan bu yana anlatmaya büyük bir iştah duyduğunu söyleyen yazar, “Anlatmak istediğim hikâyeleri, onlara sahne olan dünyayı hep çevremden görüp zihnimde kuruyorum.” diyor.

Milan Kundera, “Kimsenin söylemediğini söylemek zorunda olduğumuz için yazıyoruz.” diyor. Sizi yazmaya iten dürtü neydi, siz neden yazıyorsunuz?

Ben anlatmayı seviyorum. Çocukluğumdan bu yana her zaman anlatmaya büyük bir iştah duydum. Anlatacaklarım oldukça da yazmaya devam edeceğim.

Türk edebiyatına katmış olduğunuz roman ve öykülerinizin yanı sıra çocuk edebiyatındaki birçok kült eserin de Türkçe çevirmenliğini üstlendiniz. Çocuk edebiyatı üzerine çalışmaya başlamanıza ne sebep oldu, nasıl karar verdiniz? Gelecekte Mahir Ünsal Eriş'in kaleminden de bir çocuk kitabı okuyabilecek miyiz?

Hem yazar hem de çevirmen olarak kendimi çocuk dünyasına çok uzak bulmuyorum. Dünya çocuk edebiyatından birçok eseri Türkçe'ye çevirdikten sonra şimdi kendi kitabımın heyecanı var. Dil ve kelimeler üzerine bir çocuk kitabı yazdım. Çok yakında

okuruyla buluşacağını umuyorum ancak şu anda illüstrasyonları tamamlanıyor.

Birbirine bağlantılı fakat farklı karakterlerin baş kahraman olduğu sekiz ayrı öyküden oluşan Sarıyaz'da, sayfalar ilerledikçe okur daha sürükleyici bir yolculuğa çıkıyor. Bu öyküler bir yandan da Türkiye'ye, insanlara yönelik ayrıntılı gözlem yeteneğinizi ortaya koyuyor. İlhamınızı insandan aldığınızı söyleyebilir miyiz?

İlham mı denir buna bilmiyorum. Ama anlatmak istediğim hikâyeleri, onlara sahne olan dünyayı hep çevremden görüp zihnimde kuruyorum diyebilirim. Ben her zaman hikâyeyi öne koyuyorum. Hikâyem kendi insanlarını, mekânlarını ve zamanlarını yaratıyor.

Gaip, okuyucunun hem aile hem aşk hem de Türk siyaseti bağlamındaki bir öyküde kaybolmasını sağlarken bir yandan Barnabas İncili'nde, unutmakta ve hatırlamakta kendini bulduruyor. Böylesine derin bir öykünün okuyucuda uyandırmasını istediğiniz düşünceler nelerdi?

Gaip, tüm çetrefilli kurgusuna rağmen bence sadece bir aile hikâyesi. Aile olmayı bir türlü başaramamış, yaralar, pişmanlıklar ve korku üzerine kurulu bir ailenin. Aileye bakmak, yazan için de okuyan için de biraz zordur. Benim niyetim okuru bu ürkütücü uçurumdan aşağıya bakabilmeye davet etmektir. Gaip'in bir özelliği de eskinin rağbet görmüş bir geleneği olan tefrika roman şeklinde kurgulanması. Sesli kitap uygulaması Storytel üzerinde haftalık tefrikalar hâlinde yayımlanmaya başladı. Yayınların tamamlanmasıyla da 2022 yılında kitap olarak okurları ile buluştu.



Son yıllarda yaygınlaşan e-kitap ve sesli kitap platformlarını nasıl değerlendiriyorsunuz? Z kuşağının ilgi odağındaki dijital yapılanmaların okuma alışkanlığı üzerindeki değişimleri hakkında ne düşünüyorsunuz? Dinlemeye yönelik yönelimin artmasını nasıl değerlendiriyorsunuz?

Sanırım insanların uzun şeyler okumaya artık sabrı kalmadı. Bir de, galiba bizden sonraki kuşağın çeşitli uğraşlar arasında yolda harcadıkları zaman bizden daha fazla olduğu ve bu da oyalanma ihtiyacını doğurduğu için sesli kitaplar, podcast'ler bu meselede onların imdadına yetişiyor. Ben yurt dışında yaşadığım için pek basılı kitaba erişemiyorum o yüzden e-kitap benim için çok faydalı bir çözüm. Son derece memnunum e-kitaptan. Sesli kitaba pek alışmasam da.

Birden fazla dil bilmek ve bu dillerde düşünebilmek yazınsal süreci nasıl etkiliyor? Günümüz çeviri edebiyatı hakkında ne düşünüyorsunuz?

Yazınsal etkinliği yalnızca Türkçe ile yürüttüğüm için benim için başka dilleri bilmekten daha önemlisi Türkçeyi iyi bilmek oldu her zaman. Türkçeyi çok seviyor ve etkileniyorum. Bu da dilin zenginliğinden kaynaklanıyor. Günümüz çeviri edebiyatına gelince çok iyi çevirmenlerimiz ve editörlerimiz var. Harika çeviriler, muhteşem metinler buluyoruz. Bir okur olarak çok övünüyorum hepsiyle.

Şu sıralar üzerinde çalıştığınız yeni bir kitap hazırlığı var mı? Önümüzdeki dönemde hangi hikâyeleri anlatacaksınız bize?

Şu an bir roman hazırlığı içindeyim. Önümüzdeki yıl çıkacak sanırım. Bir de önümde, sesli kitap platformunda yer alan Gaip'in içinden çıkarak kaleme aldığım Acaip var. Acaip, önümüzdeki sonbaharda basılı kitaba dönüşecek.

Son olarak hayata hangi pencereden baktığınızı sormak isteriz...

Ben hayata emeğin hâkim olduğu, sömürü ve talanın tarihe karıştığı, insanın insanı ezmediği, tüm canlıların yaşam hakkının kutsallığının bulunduğu bir yaşamın hayali penceresinden bakıyorum. Bir sosyalistim ve insanlığın geleceğinin burada olduğuna inanıyorum, ama erken ama geç.



Kısa Kısa Mahir Ünsal Eriş

Yazarken çay mı kahve mi alırsınız?
Su ya da sodayı tercih ederim.

En büyük zevkleriniz neler?
Marangozluk.

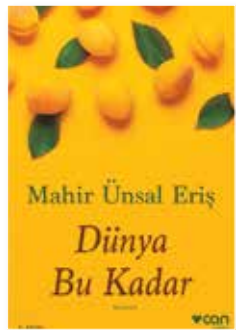
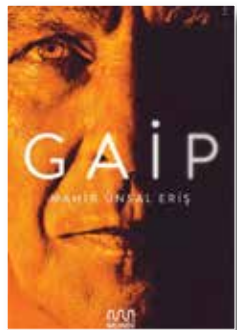
Sizin için yeri ayrı olan çocuk kitabı?
Behrengi'nin “Küçük Kara Balık”ı.

Edebiyat dünyasında kendinize yakın hissettiğiniz bir karakter var mı?
Sait Faik'in Lüzumsuz Adam'ı.

Çağının ötesinde yazıldığını düşündüğünüz bir kitap var mı?
Tüm Asimov kitaplarını sayabilirim sanırım.

Bir masada oturup sohbet etme şansınız olsa masada kimler olurdu?
Tüm ailem.

Kiminle mektup arkadaşlığı yapmak isterdiniz?
Ben çok dalgın ve şaşkınım. Mektup arkadaşlığını sürdüremiyorum. Denedim ama beceremiyorum.



ÜTOPYA MI DİSTOPYA MI?

SİBERPUNK

Teknoloji dünyasının son yıllarda en önemli gündem maddesi hiç kuşkusuz yapay zekâ. Çok değil, bundan belki beş yıl öncesine kadar çoğunluğun fütürist bir konu olarak gördüğü ve pek de ciddiye almadığı yapay zekâ, bugün öyle bir konuma geldi ki geleceği şekillendirebilecek güce sahip. Özellikle yapay zekâ ile geliştirilen teknolojiler iş dünyasında kullanılmaya başladığından bu yana iş süreçleri fazlasıyla kolay ve sistematik bir hâl almaya başladı. Bu da insanın varlığını ve herhangi bir iş yaparken geçirdiği süreyi daha efektif kullanabilmesine olanak sağladı. Ancak her ne kadar gelecekte, teknolojinin gelişmesiyle insan hayatının kolaylaşacağı üzerine bir öngörü olsa da herkes aynı fikirde değil. Bu öngörünün karşısında duranlar da çoğunlukta. Özellikle insanın yapabildiği çoğu şeyin, yapay zekâ tarafından yapılabilecek olması insanın gelecekteki etkinliğini sorguluyor. Çünkü bu, insan gücüne ihtiyacın sıfırlanması anlamına geliyor. ChatGPT bunun en güncel örneği. İşte bu noktadan yola çıkarak kurgulanan dünyaya ise "siberpunk" deniliyor. Hayallerin arkasındaki gerçekleri sorgulatan siberpunk aynı zamanda, çoğu insanın ütopyik olarak gördüğü yapay zekâ geleceğinin distopik yanlarını gözler önüne seriyor.

NEDİR BU SİBERPUNK?

Siberpunk, en kısa şekilde "yüksek teknoloji, düşük yaşam" olarak tanımlanıyor. Hayatımıza edebiyat ile giren bu akım; distopik ortamlarda, toplum ve teknolojinin entegrasyonunu konu alan bilim kurgu alt türlerinden biri. Kelime olarak ilk kez, 1982'de yazar Bruce Bethka'nın yazdığı bir hikâyede kullanılsa da tür sonraki yıllarda; sinema, müzik, resim, moda ve felsefe gibi farklı alanlarda da kendini göstermeye başlıyor.

Gelecekte, teknolojinin de gelişmesiyle insan hayatının kolaylaşacağı üzerine bir öngörü olsa da herkes aynı fikirde değil. Bu öngörünün karşısında duranlar da çoğunlukta. Çünkü bu, insan gücüne ihtiyacın sıfırlanması anlamına geliyor. Siberpunk da tam bu noktada gelecekteki yeni dünya düzenini sorguluyor.



“Siber”, insan özelliklerinin teknoloji sayesinde üretilmesini, “punk” ise müzikte 1970-80’li yıllarda gençler tarafından benimsenmiş sistem karşıtı bir alt kültürü temsil ediyor. Yani siberpunk, kelime kökünden başlayarak özünde bir çatışmayı anlatıyor. Siberpunk evreninde, sanal gerçeklik, yapay zekâ, robotik ve sibernetik implantlar gibi yüksek teknoloji ürünü sistemlerin merkezde olduğu görülüyor. Bunların yanında şirketlerle hükûmetlerin muazzam güçlere sahip olduğu ve insanları baskı altında tuttuğu kasvetli, distopik bir gelecek anlatılıyor.

DİSTOPİK BİR GELECEK

Siberpunk bir akım evet, ama akım olması bu bakış açısının yakın gelecekte gerçek olmayacağı ya da anlatılan yaşam ortamının sadece filmlerde ve kitaplarda kalacağı anlamına gelmiyor. Siberpunk tasviri olan geleceği, bugün yalnızca bilgisayar oyunları, dizi ve filmlerde görüyoruz. Gördüğümüz bazı şeyler hâlâ gerçekleşmesi zor gibi geliyor olsa da aslında daha yakından incelendiğinde



Siberpunk evreninde, şirketlerle hükûmetlerin insanları baskı altında tuttuğu kasvetli ve distopik bir gelecek anlatılıyor.

günümüzle paralel unsurlara rastlayabiliriz. Robotlar, VR gözlükler, bugünkü dünyanın da gerçeği olmuş durumda. Yakın gelecekte ise birkaç adım daha ileri gidilecek ve makine ile insan arasındaki çizgiler iyice bulanıklaşacak. Hatta belki de çizgi bile olmayacak. Siberpunk’ın araştırdığı tema ve fikirlerin önümüzdeki yıllarda daha önemli hâle gelmesi muhtemel gözüküyor. Bu yüzden siberpunk dünyasındaki gelişmelere biraz daha yakından bakmak gerek. Çünkü bugün herkese ütöik gibi gelse de yakın gelecekte insanlığı daha distopik bir gelecek bekliyor olabilir.

YAPAY ZEKÂ YARIŞI

Gelecekte, geçmişten beri süregelen geleneksel yöntemlerin çok uzağında olacağımızın ipuçlarını bugünden görebiliyoruz. Bu yüzden sürece ayak uydurmak çok önemli. Çünkü teknolojik adımlarını sağlam atanlar geleceğin kodlarına bir adım daha yaklaşmış olacak. Bu da demek oluyor ki gelecekte, teknolojik güce sahip olamayanların yaşam standartlarında ciddi bir düşüş olabilir. Bugün de bir teknolojik yarışın ve hatta savaşın ortasındayız. Yapay zekâ yarışı...

Yapay zekâ aslında yeni değil, hayatımızda hep vardı. Bugün hayranlıkla izlediğimiz ve hayatımızı kolaylaştıran uygulamalar, uygulamalar ve ev aletlerinin hepsi birer yapay zekâ örneği. Ama yapay zekâ dediğimiz şey yalnızca bunlardan ibaret değil. Sürekli olarak çok hızlı bir şekilde geliyor. Mesela en son Kasım 2022’de hayatımıza giren ChatGPT, işlevsellik açısından memnuniyet yaratmış olacak ki kullanıcı sayısı hızla artıyor. Günümüzde teknoloji şirketlerinin, bir milyon kullanıcıya ulaşma hızı yılları bulurken ChatGPT çıktıktan sadece beş gün sonra bir milyon kullanıcı tarafından kullanılmaya başlandı. İki ayda ise kullanıcı sayısı 100 milyona çıktı. Teknoloji dünyasında her şey çok hızlı ilerliyor. Sanal gerçeklik ve yapay zekânın devam eden gelişimi de türün sınırlarını genişleterek yeni siberpunk eserlerini teşvik ediyor.



TÜRKİYE'DEN DÜNYAYA KÜRESEL BİR KÖPRÜ



Tarih boyunca çeşitli imparatorluklara başkentlik yapan İstanbul; üretimde yarattığı değer ve ekonomik açıdan sağladığı katkı ile ülkenin millî gelirindeki artışın liderliğini tek başına üstleniyor.

İSTANBUL

Byzantion, Augusta Antonina, Nova Roma, Konstantinopolis, Kostantiniyye, İslambol ve İstanbul... Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan boğazı, geniş hinterlandı ve İpek Yolu'nun Avrupa'ya uzanan kapısı olması İstanbul'u, tarih boyunca jeopolitik ve stratejik açıdan tüm devletlerin göz bebeği hâline getirdi. Tarih boyunca çeşitli imparatorluklara başkentlik yapan şehir; eşsiz mimarisi, zengin mutfak kültürü, ev sahipliği yaptığı sayısız kültür-sanat etkinliği ile dünyayı kendine hayran bırakmayı başarıyor. "Çok kültürlü" yapısını da her dönem koruyan İstanbul, bunu bir değer hâline getiren ender şehirlerden. Her köşesi kültürel bir mozaik olan İstanbul, dünyanın gözde turist merkezlerinden biri. 51,9 milyon ziyaretçi sayısı ile dünyanın altıncı, Avrupa'nın ise dördüncü en çok tercih edilen turizm destinasyonlarından.

Türkiye ekonomisinin kalbi olan bu kozmopolit şehir, sanayi, ticaret, lojistik ve turizm anlamında da ülkeye çok büyük gelir sağlıyor. Ülke ekonomisinin geçirdiği tüm dönüşümlerde konumu itibarıyla merkezi rol üstlenen şehir, İstanbul Havalimanı, Osmangazi Köprüsü ve Galataport gibi projelerle her zaman dünyanın radarına giriyor. Ayrıca üretimde yarattığı değer ve ekonomik açıdan sağladığı katkı ile de millî gelirdeki artışın liderliğini üstleniyor.

ÜRETİMDE FARK ATIYOR

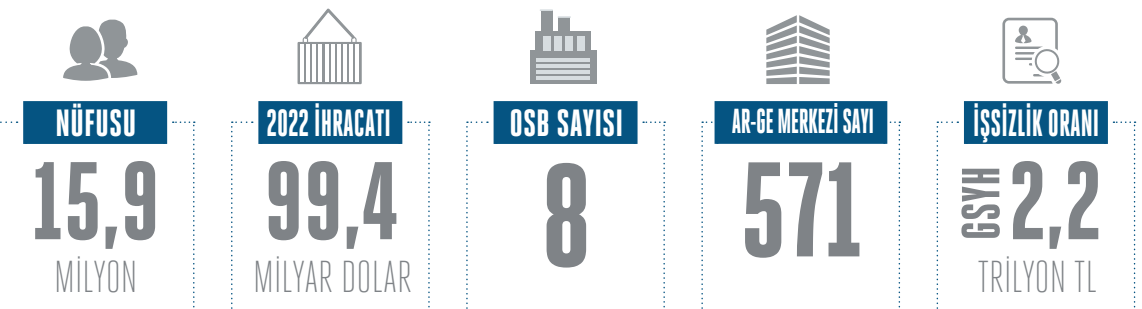
Çağlar boyunca ticaret ve üretimde rakiplerine fark atan İstanbul, bugün de aynı başarısını sürdürüyor. 2022'deki 254 milyar dolarlık ülke ihracatının yüzde 49'unu tek başına İstanbul gerçekleştirdi. "İstanbul Ekonomisinin 100"ü araştırması ile 2022 yılında İstanbul'un Türkiye ekonomisindeki payını inceleyen İstanbul Ticaret Odası (İTO), şehrin tek başına 68 ilin toplamından daha fazla milli gelir ürettiğini ortaya koydu. İstanbul ayrıca 2022'de vergi gelirlerinin yüzde 48,2'sini üretirken yabancı sermayeli şirketlerin de yüzde 62'sinin adresi oldu.

Bu anlamda ülkeye döviz kazandıran şehirlerin başında gelen İstanbul, Türkiye'nin hedeflediği ihracat ve cari fazla hedefinde tartışılmaz büyük rol üstleniyor.

Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın Yatırım Teşvik İstatistikleri'ne bakıldığında, 2001 ve 2021 yılları arasında Türkiye genelinde 82 stratejik yatırım için yatırım teşvik belgesi düzenlendi ve bu belgelerin 13'ü İstanbul içindi. İTO Başkanı Şekip Avdagiç, "Tüm bu özellikleriyle Türkiye'nin hedeflediği ihracat ve cari fazla hedefinde İstanbul stratejik bir rol oynuyor. Aynı şekilde inovasyonun en önemli göstergelerinden biri olan patent sayısına bakıldığında da İstanbul, Türkiye'nin açık ara lider şehri. 2021'de yapılan 8 bin 439 patent başvurusunun yüzde 42'si İstanbul'dan gerçekleştirildi. Dolayısıyla kısa ve orta vadede yüksek teknolojiye dayalı ihracatı artırabilecek altyapı İstanbul'da bulunuyor." dedi.

LOJİSTİK AÇIDAN EŞSİZ BİR KONUM

Küresel bağlantıların kesişim noktasında yer alan İstanbul, konumu bakımından karalar ve denizler arasında bir geçit oluşturduğundan ulaşımdaki çeşitliliği artırıyor ve lojistik açıdan da ülke ekonomisine önemli bir değer yaratıyor. 200 milyon yolcu kapasiteli İstanbul Havalimanı, her gün 124 farklı destinasyondan milyonlarca misafirin ilk durağı oluyor. Havalimanı ayrıca, dünyada en fazla yolcuya ev sahipliği yapan havalimanları arasında en çok gelişme kaydeden ikinci havalimanı unvanına sahip. Marmara gibi önemli bir iç denizin kıyısında konumlanan şehir, sahip olduğu limanları ile de deniz yolu lojistiğinde önemli bir rol oynuyor. Sadece 2022 yılında İstanbul Boğazı'ndan 35 bin 146 gemi geçti. Yük olarak ise 383 milyon 301 bin ton taşındı. Ayrıca Galataport İstanbul gibi dünyanın ilk yer altı terminali ile Boğaz'ın 1,2 kilometrelik en değerli tarihi bölgesinde konumlanan bir limana sahip.



Türkiye'nin bir deprem ülkesi olması, yapı güvenliği konusunu gündeme getiriyor. Özellikle de son yaşanan Kahramanmaraş merkezli depremler sonrasında tekrar gündeme gelen karbon fiber güçlendirme uygulamalarına ilgi artmış durumda.

KARBON FİBER GÜÇLENDİRME GELECEK OLABİLİR Mİ?

✍ Zeynep Tütüncü Güngör

Üç aktif fay hattının bulunduğu Türkiye'nin yüz ölçümünün yüzde 42'si birinci derecede deprem kuşağı üzerinde bulunuyor. Bu nedenle ülkemizdeki yapıların depreme dayanıklı olması hayati önem taşıyor. Şubat ayında merkez üssü Kahramanmaraş olan deprem felaketi sonrasında fay hatlarındaki kırılmaların artması beklenen depremlere karşı endişeleri artırdığı gibi önlemleri de hızlandırdı.

Türkiye'nin yaşadığı son deprem felaketinde Hatay'ın Defne ilçesinde bulunan ikiz bloklardan biri ağır hasar alırken diğer blok ise depremi hasarsız atlattı. Hasar görmeyen bina, 50'den fazla insanın hayatta kalmasını sağladı. Söz konusu binada, karbon fiber güçlendirme yapıldığının ortaya çıkması ileri teknolojik bu uygulamaya ilgiyi artırdı.

YÜK TAŞIMA KAPASİTESİNİ ARTIRIYOR

CFRP ya da FRP olarak adlandırılan "Carbon Fiber Reinforced Polymers", yani karbon elyaf; betonarme, yığma ve ahşap yapı elemanları için dışarıdan uygulamalı güçlendirme sistemlerinde

kullanılıyor. Uygulandıkları yapı ve yapı elemanlarında yük taşıma kapasitesini artıran karbon elyaflar, eğilme dayanımını da yükselterek dinamik yüklerden gelen yorulma direncini güçlendiriyor. Karbon elyafın yapısı, çelikten beş kat daha hafif olmasına rağmen gerilme esnasında çelikten daha dayanıklı oluyor.

İplikli bir tür plastik madde olan karbon elyafın ham maddesi ise karbonlaşmış akrilik elyaf, yani orlon. Karbon lifler, dokunmuş kumaş ya da bobine sarılı iplik olarak satışa sunuluyor. Bu noktadan itibaren ürüne karbon elyaf deniliyor. Bu ham maddeden üretilen ve kullanılan malzemeler de karbon elyaf kompozit ürünler oluyor. Karbon elyafla yapılan iyileştirmeler, öncelikle binaların temelini güçlendiriyor. Böylece binaların depremlere daha dayanıklı olması sağlanıyor. Ardından duvarlara çapraz şekilde karbon fiber malzeme döşeniyor. Bu da deprem esnasındaki şokların emilimini ve duvarın bütünlüğünü, herhangi bir darbe sırasında yıkılmamasını sağlıyor.

BİNA HAREKETİNİ KISITLIYOR

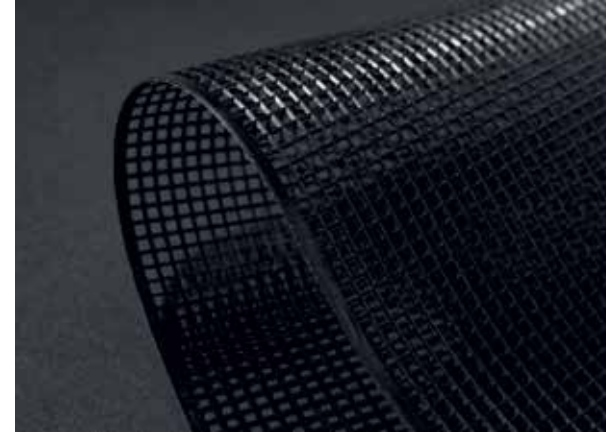
Karbon elyaf ile yapılan güçlendirme sırasında malzemelerin dayanıklılığını artırmak için karbon fiber bantlar veya elyaflar kullanılıyor.

İplik yumuşaklığında olan lifler, kolayca istenilen şekle getirilerek kolon, kiriş gibi uygulamaya yapılan yüzeylere epoksi reçine ile yapıştırılıyor. Karbon elyaf güçlendirme yöntemleri çeşitlilik gösteriyor. Karbon fiber bantların betona sıkıştırılması, beton yapıların dayanıklılığını artırmak için kullanılıyor. Karbon fiber bantlar, betona sıkıştırılarak yapıya entegre ediliyor ve böylece beton yapının dayanıklılığı artırılıyor. Karbon fiber elyaflarının kaynak yöntemi ile yapıya entegre edilmesi ise daha çok metal yapıların dayanıklılığını artırmak için kullanılıyor. Karbon fiber bantların yapıya yapıştırılması yönteminde, beton veya metal yapıların dayanıklılığını artırıyor. İlk başta sıradan bir kaplama gibi görülen karbon elyaf, deprem gibi şiddetli sarsıntılar sırasında binanın ve yapı parçalarının yerlerinden oynamalarını önleyip hareketini kısıtlıyor. Yapısal bir yöntem olarak kullanılan karbon elyaf güçlendirme, malzemenin direncini artırırken malzemeyi daha dayanıklı hâle getiriyor, taşıma kapasitesini ve ömrünü uzatıyor.

UZMAN MÜHENDİSLER TARAFINDAN UYGULANMALI

Depreme karşı dayanıksız olduğu tespit edilen bir binanın güçlendirilmesi için karar verildikten

sonra yapılan yasal düzenlemeler sonrasında betonarme mantolama, betonarme perde ilavesi, çelik konstrüksiyon veya karbon fiber güçlendirmelerinden hangilerinin yapılacağına karar veriliyor. Karbon elyaf güçlendirme fiyat olarak betonarme güçlendirmeye oranla daha hesaplı iken her projede uygulanması doğru değil. Bu yöntemin uygulandığı depreme dayanıksız binaların depremde hasar almadığı, böylece deprem nedeniyle oluşan can kayıplarının önleniği belirtiliyor. Ancak bilinçli şekilde



yapılmayan karbon fiber uygulamasının binaya zarar dahi verebileceği ifade ediliyor. Uzmanlar, bu konuda mutlaka profesyonel bir mühendislik hizmeti alınması ve bina için bir güçlendirme projesi çizilmesi gerektiğine dikkat çekiyor. Bazı binalarda kolonlarda bazı binalarda da duvarlarda karbon fiber uygulaması sayesinde güçlendirme yapılabilir. Karbon elyaf, C12 sınıfı beton dayanımı altındaki kirişlere ve kolonlara uygulanamıyor. Ayrıca inşaat sektörü ile yakın zamanda tanıştığından zamana karşı direnç ömrünün bilinmeyişi bu tekniğin en belirgin dezavantajlarından biri olarak belirtiliyor.



Karbon elyaf güçlendirme, malzemenin direncini artırırken malzemeyi daha dayanıklı hâle getiriyor ve taşıma kapasitesini uzatıyor.

İNŞ. YÜK. MÜH. BAYRAM AYĞÜN

Yapısal Güçlendirme Danışmanı
aygunbayram@gmail.com

“Lifli polimer, 2007 yılından beri deprem şartnamelerinde yer alıyor”

Benzer olmayan iki ya da daha fazla malzemenin birleştirilmesiyle meydana gelen, yeni bir malzeme olan karbon lifli polimer malzemelerin birleşen malzemeleri arasında karbon ipliklerinden örülü kumaş ve epoksi reçine bulunur. Dikişli, tek yönlü veya çift yönlü olabilen karbon kumaşlar ile empenye reçinelerinin kür alıp sertleşmesi sayesinde dayanıklı ve hafif malzemeler ortaya çıkar.

Lifli polimerlerin kullanım alanlarından bazılarını şöyle sayabiliriz; betonarme kolonlarda etriye olarak kullanılması (sargı ve kesme kapasitesi artırımı), betonarme perdelerde veya uç bölgelerde etriye olarak kullanılması, betonarme kirişlerde etriye ve alt-üst donatı olarak kullanılması. Bunlara ek olarak lifli polimerler döşemelerde alt-üst donatı, betonarme döşeme ve perde boşluklarında yırtık donatısı, tarihi yapılarda yıgma duvarların ve kubbelerin takviyesinde, su ve enerji isale hatları ile deniz yapılarının onarım ve güçlendirilmesinde de kullanılır. Söz konusu malzeme, Türkiye’de kamu binalarında, sanayi tesislerinde ve konutlarda yıllardır sıkça kullanılıyor. Malzemenin uygulanmasıyla

mevcut yapılarda ve yeni binalarda da güçlendirme gerçekleştirilebiliyor. Malzeme, inşa sırasında gerekirse kullanılabilir. Fakat bu, çok karşılaşılan bir durum değil. Lifli polimerler, aynı zamanda 2007 yılından beri deprem şartnamelerinde yer almış bir malzemedir. Şu anda karbon ipliği üreten sadece tek bir yerli firma var. Bu nedenle sektörün ihtiyacı yeteri kadar karşılanamıyor. Yerli dokuma firmalarının yurt dışından iplik getirip Türkiye’de tek yönlü karbon elyaf kumaş üretebildiklerini biliyorum. Ayrıca uluslararası şirketler de yerli piyasada lifli polimer sistemlerini pazara sunabiliyorlar. Yakın gelecekte üretken ve daha da gelişecek bir lifli polimer sektörü olacağını düşünüyorum.

Karbon lifli polimer sistemler korozyondan etkilenmediği için betonarme yapılardan çok daha uzun ömürlü sistemlerdir. Deprem yönetmeliğine göre yapılan yapı performans analizleri sonucu güçlendirme müdahaleleri ortaya çıkar ve eğer lifli polimer malzemenin de kullanılması, tasarımı yapan inşaat mühendisi tarafından uygun bulunuyorsa eleman bazında gereken miktarda kullanılabilir.



BU YOLLARDA YÜRÜMEK CESARET İSTİYOR

Seyir terasları, yeryüzünün en derin, en heyecanlı ve en büyüleyici manzaralarını panoramik bir bakış açısı ile gözler önüne serdiği gibi seyir zevkini de ikiye katlıyor.

Doruğa ulaşan heyecanlar, büyüleyici ve baş döndürücü manzaralar, nefes kesen bir yolculuk... Vadi, kanyon, uçurum ya da dağların zirvelerinde adeta bir açık hava müzesi gibi konumlanan seyir terasları, sadece adrenalin tutkunlarını değil gören herkesi büyüleyebilecek güçte. Yeryüzünün en derin, en heyecanlı ve en büyüleyici manzaralarını panoramik bir bakış açısı ile gözler önüne seren bu gözlem yerleri, seyir zevkini de ikiye katlıyor. Tüm

doğal güzelliğin yanı sıra adrenalin duygusunun hat safhaya ulaştığı, yerden metrelerce yükseklikteki bu yürüyüş yolları bambaşka bir bakış açısı sunuyor. Özellikle de adrenalin sporları ile uğraşanlar, trekking ve fotoğraf tutkunları için dünyanın dört bir yanındaki bu seyir terasları vazgeçilmez bir rota. Amerika'dan Londra'ya, Almanya'dan Malezya'ya... İşte doğal floraları ile insanı kaotik şehir yaşamından uzaklaştıran, nefes kesen yürüyüş yolları ile yürümesi cesaret isteyen en iyi seyir terasları.

ADRENALİN TUTKUNLARININ ADRESİ GLACIER SKYWALK



Kanada'nın Alberta eyaletinde yer alan Jasper Ulusal Parkı, kuzeyin soğukluğunu kıran muhteşem manzaralara sahip. Karla kaplı dağların ortasındaki bu turistik mekân özellikle heyecanı yüksek spor meraklılarının vazgeçilmez duraklarından. Ulusal park içindeki Sunwapta Vadisi'nin ayrı bir özelliği ise sahip olduğu cam tabanlı seyir terası. Glacier Skywalk isimli teras, ziyaretçilerine Kuzey

Amerika'nın panoramik manzarasını uçurumun kenarından izleme fırsatı sunuyor. Sunwapta Vadi'sinin tabanından 300 metre yüksekte bulunan terasın yapımında Büyük Kanyon'dan ilham alındığı söyleniyor. 35 metre dışarıya uzanan ve aynı zamanda yürüyüş yolu olarak da kullanılan seyir terasında belirli zamanlarda bilimsel gözlemler de yapılıyor.

BULUTLARA YOLCULUK VALLA KANYONU



Türkiye'nin kanyonlar açısından en zengin şehri Kastamonu'nun gözdesi Valla Kanyonu, şehrin Pınarbaşı ilçesinde yer alıyor. Derinliği yer yer 1,200 metreye kadar ulaştığı için ülkemizin en büyük, dünyanın ise en derin ikinci kanyonu olarak kabul ediliyor. 12 kilometre uzunluğundaki kanyon, yüksek kayalık uçurumlardan oluşuyor. Küre Dağları Millî Parkı içinde yer alan Valla Kanyonu, Devrekani

Çayı'nın dağların içinden süzülen büyüleyici bir manzaraya sahip. Kanyondaki seyir terasları ise bu manzarayı en güzel açılardan izleme imkânı sunuyor.

Üç katlı seyir terası sayesinde kanyon, en ince detaylarına kadar incelenebiliyor. Doğasever gezginler ve fotoğrafçıların uğrak yeri olan bu üç katlı platform, her yıl yerli ve yabancı birçok ziyaretçi ağırlıyor.

ARIZONA'NIN GÖZ BEBEĞİ EAGLE POINT SKYWALK



Kanada'nın Alberta eyaletinde yer alan Jasper Ulusal Parkı, kuzeyin soğukluğunu kıran muhteşem manzaralara sahip. Karla kaplı dağların ortasındaki bu turistik mekân özellikle heyecanı yüksek spor meraklılarının vazgeçilmez duraklarından. Ulusal park içindeki Sunwapta Vadisi'nin ayrı bir özelliği ise sahip olduğu cam tabanlı seyir terası. Glacier Skywalk isimli teras, ziyaretçilerine Kuzey

Amerika'nın panoramik manzarasını uçurumun kenarından izleme fırsatı sunuyor. Sunwapta Vadi'sinin tabanından 300 metre yüksekte bulunan terasın yapımında Büyük Kanyon'dan ilham alındığı söyleniyor. 35 metre dışarıya uzanan ve aynı zamanda yürüyüş yolu olarak da kullanılan seyir terasında belirli zamanlarda bilimsel gözlemler de yapılıyor.



MALEZYA'NIN İKONİK TASARIMI LANGKAWI

Langkawi Gökyüzü Köprüsü, Chinchang Dağı'nın zirvesinden, Pulau Langkawi Dağı'na kadar uzanan alanı kapsıyor. 2005 yılında kullanıma açılan köprü, turizm açısından Asya bölgesinde birçok rakibi olan Malezya'yı, bir adım öne çıkararak cazibe merkezi hâline getirdi. Özel turlar ile turistlerin öncelikli tercihi olan köprü aynı zamanda ülkenin sembolü de olmayı başardı. Malezya mühendisliğinin en iyisi olarak kabul gören Langkawi Gökyüzü Köprüsü, ülkenin ikonik

bir yapılarından biri. 125 metre uzunluğundaki kavisli köprü, deniz seviyesinden 700 metre yükseklikte konumlanıyor. Her biri 107 metre yüksekliğinde, iki kule ile birbirine bağlanan iki kıvrımlı bölümden oluşan köprü, saatte 300 kilometreye varan rüzgarlara dayanacak şekilde tasarlanmış. Ve aynı anda 800 kişiyi ağırlayabiliyor. Machinchang Dağı'nın tepesinden geçen köprü, yeşilin binbir tonu arasında büyüleyici bir yolculuk vadediyor.

YEŞİLLERE DOĞRU STEGASTEIN VIEWPOINT



Flâm, Norveç'in küçük ama macera dolu bir köyü olarak biliniyor. Kendine özgü bozulmamış yaşam tarzı, mimarisi ve zengin deniz ürünleri ile Flâm, son yıllarda doğasever seyahat tutkunlarının radarına girmiş durumda. Dağları ve derin yeşil vadilerinin manzarasıyla büyüleyen Flâm'da seyir yolculuğuna çıkmak isteyenler için tartışmasız en iyi seçenek ise Stegastein seyir terası. Aurland Fiyordu'nun 650

metre yukarısındaki seyir terası, dağ eteğinin 30 metre dışında yer alıyor. Stegastein, dünyadaki diğer yürüyüş yolları ya da seyir teraslarından farklı olarak ahşap bir tasarıma sahip. İnsan elinin neredeyse değmediği, Norveç'in ve hatta dünyanın en doğal yerlerini kuşbakışı izleme imkânı sunan Stegastein terası, 2006 yılında tamamlandı ve ulusal bir yarışmada birincilik ödülü de kazandı.



ALPLER'E EN GÜZEL BAKIŞ DACHSTEIN



Dik kayalar, uçsuz bucaksız bir derinlik ve dolambaçlı yollar ile Alp Dağları'nın macera dolu rotası Dachstein. Avusturya'nın Hallstatt şehrindeki Dachstein seyir terası, Alpler'in en muhteşem seyir platformu olmaya aday. Yemyeşil ağaçlar ve göz alıcı mavilikteki Hallstatt Gölü'nün benzersiz manzarasını bambaşka bir açıdan seyretme imkânı sunan Dachstein, dört mevsim boyunca farklı güzelliklere bürünüyor. Ancak karların bembeyaz bir örtü gibi serildiği kış aylarında bir başka oluyor.

Deniz seviyesinden 2,700 metrelik yükseklikteki cam seyir terası yaklaşık yaklaşık 40 ton ağırlığında. Saatte 210 kilometreye varan fırtına ve 8 metrelik yoğun kar yağışına dayanabilecek şekilde inşa edilen teras, aynı anda 150 kişiyi ağırlayabilecek güce sahip.

Pamuk bulutlar arasından zirvelere doğru yükselme fırsatı sunan Dachstein seyir terasına girmek için funiküler ve yürüyüş yolu olmak üzere iki seçenek bulunuyor.

LONDRA'NIN ZİRVESİ THE SHARD



Londra'nın simge yapılarından biri olan The View from The Shard ya da kısaca The Shard, şehrin tüm ışıltılı akışına zirveden bakma imkânı tanıyan bir seyir platformu. 2013 yılında yapımı tamamlanan ve dış cephesi 11 bin cam panel ile kaplı olan The Shard'ın kapladığı alan ise yaklaşık sekiz futbol sahası büyüklüğünde. Yerden 250 metre yüksekliği ile Londra'nın en yüksek binası olan The Shard aynı zamanda Batı Avrupa'nın da en yüksek binası. 95 katlı olarak tasarlanan binanın en yaşanabilir katı

72'nci katıdır. Binanın 69'uncu katında seyir galerileri, 72'nci katında ise açık hava terası bulunuyor. Katlar arası ulaşım ise bazıları çift katlı olan 44 asansör ile sağlanıyor. Şehrin en gözde mekânlarından biri olduğu için oldukça kalabalık olan The Shard'daki asansörler, kalabalık akışını hızlandırabilmek adına saniyede 6 metreye varan hızda hareket ediyor. 360 derecelik bir Londra manzarasını ve bulutlara ulaşan gökyüzünü gözler önüne seren The Shard, bu özelliği ile özellikle turist ziyaretçiler için muhteşem bir deneyim sunuyor.



ÇARPICI BİR DAĞ PANORAMASI ALPSPIX



Almanya'nın sarp ve yamaç dağlarının tam ortasında konumlanan AlpiX seyir platformu, eşsiz dağ manzaraları ile çevrelenmiş yapısı ile adrenalin tutkunlarının çok seveceği bir yer. Her mevsim farklı güzellikler sunan AlpiX, farklı yüksekliklere sahip birden fazla platformdan oluşuyor. Platform özellikle diğer eşlerinden farklı tasarımıyla dikkat çekiyor. Çünkü AlpiX seyir platformunu oluşturan yürüme yolları, "x" şekline getirilmiş iki çelik kirişten tasarlanmıştır. Tasarımdaki bu

şekil fikri platformun ismine de ilham olmuş. Her biri 30 ton ağırlığındaki platformların ızgara şeklinde inşa edilmesi, en soğuk ve fırtınalı günlerde bile ziyarete açık olmasını sağlıyor. Bu mühendislik harikası Zugspitze zirvesi ve Höllental geçidinin en net şekilde görülebildiği nadir noktalardan. 25 metre uzunluğundaki yürüyüş platformunun sonunda bulunan cam cephe, 1.000 metre aşağıdaki Höllental vadisinin nefes kesen manzarasıyla ziyaretçileri büyülüyor.

“ARKADAŞIM İÇİN” SERGİSİ SADBERK MÜZESİ’NDE

SERGI

Sadberk Hanım Müzesi ve Ömer M. Koç koleksiyonlarındaki zengin mektup ve evrak çantaları seçkisi, Sadberk Hanım Müzesi’nde ziyaretçiyle buluşuyor. Küratörlüğünü Hülya Bilgi’nin üstlendiği sergide, Osmanlı dericiliğinin ve işlemeciliğinin geldiği doruk noktayı gözler önüne seriliyor. 17 yüzyıl sonlarından itibaren özellikle rotasını Osmanlı topraklarına çevirmiş Batılı diplomatlar ve tüccarlar için üretilen işlemeli mektup ve evrak çantalarının sergilendiği Arkadaşım İçin sergisi, 31 Mayıs’a kadar ziyaretçilerini ağırlıyor.



SU YÜCEL “YAKALANAN ZAMAN” İLE DÖNDÜ

SERGI

Su Yücel umudu, akıp giden anlardan seçip çıkardıklarını ve eskimeden dondurduklarını resmettiği adeta belgesel niteliği taşıyan eserlerini solo sergisinde bir araya getiriyor. “Yakalanan Zaman” adlı sergide, zihninde kalanları, son zamanlarda dünyada ve ülkemizde yaşananları ve doğanın anlarını yaşama sevinciyle birleştirip bizlere aktarıyor. Yaşama dair hafızasını, bir belgeselci ruhuyla paylaşırken paletindeki renkleri, içindeki yaşam, zaman ve mekân öğelerini birbiri içinde eriterek izleyiciye aktarıyor. Galeri Diani’daki Yakalanan Zaman sergisi, 29 Nisan’a kadar gezilebilir.



RAP DÜNYASININ EĞLENCESİ DROPOUT FESTIVAL’23

FESTIVAL

Dalga dalga büyüyen ve tüm dünyanın olduğu gibi Türkiye’nin de damarlarına işleyen rap müziğin dev isimleri, Dropout Festival’23’de bir araya geliyor. Rap dünyasının süperstarı Amerikalı Wiz Khalifa’nın yeniden sahneye çıkacağı festivalde, muhteşem canlı performanslarıyla Ceza, Motive, Bege, Alizade ve Z kuşağının severek takip ettiği rap müziğin genç yıldızları yer alacak. Rap dünyasının en önemli müzik festivallerinden biri olacak olan Dropout Festival’23, 28 Haziran’da şehrin sevilen eğlence merkezi KüçükÇiftlik Park’ta.



TULUYHAN UĞURLU’DAN 100’ÜNCÜ YILA ÖZEL KONSER

KONSER



Klasik Müzik dünyasında yapılmamışlara imza atarak konserlerini salonların dışına taşıyan Piyanist ve besteci Tuluyhan Uğurlu, “Güneş Ülke Anadolu” isimli sahne çalışmasıyla müzikseverlere bir konserin çok ötesinde performans hazırlıyor. Konser, yaşadığımız toprakların binlerce yıl önceki ilk konukları ile başlıyor. 10 bin yıllık Anadolu tarihini müzik ve görüntülerle anlatan sanatçı, dinleti boyunca seyircisini efsaneler arasında gezdiriyor. Cumhuriyetimizin kuruluşunun 100. yılı dolayısıyla verilecek konser serisi, 6 Mayıs’ta Trump Sahne’de başlıyor.

SAATLERİ AYARLAMA ENSTİTÜSÜ’NE YENİ BİR YORUM

TİYATRO

Yazıldığı günden bu yana etkisini hiç kaybetmeyen Ahmet Hamdi Tanpınar’ın ölümsüz eseri Saatleri Ayarlama Enstitüsü sahnede... Doğu ve batı, eski ve yeni, geleneksel ve modern çatışmaların arasında salınıp duran roman, 21. yüzyılda Serkan Keskin’in onlarca surete büründüğü bir oyunculuk şöleniyle

sinema ve tiyatronun iç içe geçtiği çağdaş bir uyarlama olarak izleyici ile buluşuyor. Oyun boyunca hikâyeye, Tuluğ Tırpan’ın canlı piyano performansı da eşlik ediyor. Saat, zaman ve insan ilişkisinin mizahi bir dille sorgulandığı tek perdelik oyun, 28 Nisan’da Maximum Uniq Hall’da seyirciyle buluşacak.





Zeki Müren Eskimeden Yenilenmeyi Bilen Başarır

Türkiye'nin en avangart, en iddialı ikonlarından biri Zeki Müren... Yarım asra yakın süren sanat hayatında pek çok ilki gerçekleştirerek, Türkiye'de gazino ve eğlence anlayışına yepyeni bir boyut kazandırdı. Göz alıcı sahne kostümleriyle, sıra dışı tarzı, taviz vermediği kuralları ve eşsiz icrasıyla 1950'li yıllardan 1990'lı yıllara kadar hep gündemde kalmayı, hayranlık ve saygı uyandırmayı başardı. Türkiye'nin hem Paşa'sı hem Sanat Güneşi oldu Zeki Müren. Sahnede bir kez olsun arkasını dönmediği seyircilerinin gönlünde taht kurdu. Müren'in çok merak edilen, bilinmeyen, bir yanıyla şatafatlı, diğer yanıyla yapayalnız ve mütevazı yaşam öyküsü, soluksuz bir biyografi anlatısı.

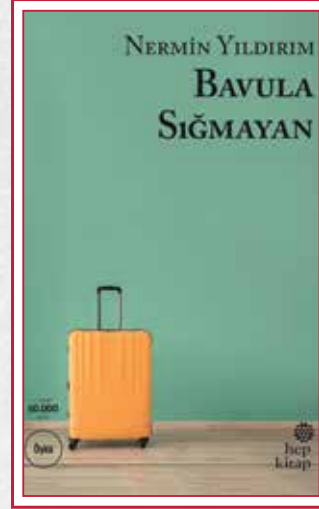
Yazar: Zeynep Tütüncü Güngör
Yayınevi: Destek Yayınları
Sayfa: 158
Basım Tarihi: Ocak 2023
Fiyat: 24 TL



Ressam Vasıf'ın Gizli Aşklar Tarihi

Ali Salih Paşa'nın yeğeni, Nazmi Ziya'nın, Çallı'nın yakın dostu, Çamlıca'daki aile konağında ünlü Gritchenko'yu ağırlamış... Mütareke İstanbul'unun karmaşasında, İngiliz kumandan Jackson'la günlerini tuvalin başında geçirmiş, 6-7 Eylül'ü, 60 Darbesi'ni yaşamış ve Türkiye'nin resim tarihine yakından tanıklık etmiş... Murat Gülsoy; imparatorluğun son günlerinde Paris'te Georgette'in atölyesinde resmi, ışığı ve renkleri yeniden öğrenirken bedenini ve hazzın sınırsızlığını keşfetmiş genç bir ressamın öyküsü ile geri döndü. Hazla acının birbirine dolandığı uzun bir yalnızlığın, gizli kalmış aşkların, bir türlü yakalanamayan şöhretin hikâyesi bu. Ressam Vasıf Ekrem Yelda'nın kendi ağzından dinlediğimiz hayatı, samimi itirafları ve bitmeyen resim tutkusu. 1967 sonbaharında genç bir gazetecinin unutulmuş bir ressamla günler süren söyleşisinin kayıtları... Hiç yayımlanamamış bu söyleşi yıllar süren hukuk mücadelesinden sonra okuyucusuyla buluşuyor.

Yazar: Murat Gülsoy
Yayınevi: Can Yayınları
Sayfa: 320
Basım Tarihi: Ocak 2023
Fiyat: 76 TL



Bavula Sığmayan

Romanlarıyla okuru renkli yolculuklara çıkaran Nermin Yıldırım, bu defa el ele tutuşan öykülerden oluşan büyüleyici bir dünya kuruyor. Çocukluk düşleri, gençlik hevesleri, ihtiyarlık özlemleri, gidenler, kalanlar, bekleyenler, arayanlar, en karanlık dehlizlerde bile bir umut ışığı bulanlar, düşmemek için birbirine tutunanlar ve her şeye rağmen hayata inananlar bu buruk ama görkemli şölende bir araya geliyor.

Bavula Sığmayan, görünenin ötesine geçip insana ve yaşanılana farklı perspektiflerden bakmayı sağlayan geniş bir panorama sunuyor. Nermin Yıldırım'ın duyarlı bakışı, etkileyici diliyle dokuduğu derinlikli hikâyeler, yüreklere dokunurken tekrar tekrar okuma isteği yaratacak, uzun süre hafızalardan çıkmayacak.

Yazar: Nermin Yıldırım
Yayınevi: Hep Kitap
Sayfa: 232
Basım Tarihi: Aralık 2022
Fiyat: 72 TL

Türkiye'nin
Yapay Değil,
Yapan Deposu!



Yapay Zeka ile
Operasyon Yönetimi



Uçtan Uca
Yazılım Desteği



Günlük 50.000 Sipariş
Karşılama Kapasitesi



E-Ticarete özel
Otomasyon Teknolojisi

Dünya üzerindeki geniş networkümüz ve büyüyen güçlü ekiplerimiz ile denizyolu, havayolu, karayolu, depolama ve intermodal taşımacılık faaliyetlerinde, Türkiye'den tüm dünyaya yükünüzü hafifletiyoruz.

