



Son 10 yılda payı %234 artan SUV modellerinde talebi ÖTV belirliyor

OTOYAŞAM
Emre ÖZPEYNİRCİ
emreozpeynirci@gmail.com



Ekonomik sedan azaldı talep UCUZ CİPE kayd

Sedan pazarı olarak kabul edilen Türkiye'de artık bu durum hızla değişmeye başladı. 5 ay sonunda sedanın payı %41'e inerken, SUV'un payı %34'e ulaştı. Birçok yerli sedan modelin artık yüzde 80'lik ÖTV dilimine girmesiyle şartlar eşitleniyor ve tercih doğal olarak hızla ekonomik SUV modellere dönüyor.

DİLİMİZDE "Spor Amaçlı Taşıt" anlamına gelen, halk arasında ise 'Cip' olarak adlandırılan yüksek gövde tipine sahip 'SUV' (Spor Utility Vehicle) otomobillere ilgi her geçen gün artıyor. 2020'de pandemiye rağmen tüm dünyada otomobil satışları içinde SUV'un payı artmaya devam etti ve ilk kez yüzde 42'ye ulaştı. Aynı dönemde ABD'de yüzde 50, Çin'de 47, Avrupa'da ise yüzde 40'lik paya ulaştı. Bundan 10 yıl önce dünya yollarında 50 milyondan az SUV varken bugün bu sayı 300 milyona yaklaştı.

AVRUPA'DA %45'İ BULDU

2021 yılına geldiğimizde de SUV'un toplam satışlar içindeki oranı hızla artmaya devam etti. Öyle ki ilk çeyrek sonunda Avrupa'da yüzde 45'e kadar ulaşırken, en yakın kasa tipine (küçük HB: %37) 3 kata yakın fark atmış durumda. Şaka değil, bugün Avrupa'da satılan her 100 otomobilin 45'i SUV modellerden oluşuyor. Bu SUV'ların yüzde 79-80'i de B ve C sınıfı yani daha ulaşılabilir modeller.

2011'DE PAYI %10'DU

Avrupa'daki bu gelişmeler çok az farkla Türkiye'ye de aynen sirayet ediyor. Sonuçta otomobillerde Avrupa'ya göbekten bağlıyız. Bu yılın ilk 5 ayındaki sonuçlara göre Türkiye'de SUV'un toplam otomobil satışlarındaki payı yüzde 34'e çıkmış durumda. Düşünün bu oran 2011 yılında yüzde 10,13'tü. Yani son 10 yılda yüzde 234'lük bir büyümeden bahsediyoruz. Bugün dünyada ilk sırada SUV modelleri yer alırken, Türkiye'de de hızla ikinci sıraya yükselerek güncel zirveye dikmiş durumda.

YIL SONU LİDER OLUR

Türkiye'de kasa tipinde hâlâ Sedan ilk sırada yer alıyor. Ama son 10 yılda payının yüzde 48,72'den yüzde 41,64'e düştüğü de bir gerçek. 2 yıl önceye kadar ikinci sırada yer alan Hatchback (HB) ise 10 yılda yüzde 35,55'den yüzde 22,49'a indi. Yani bu değişim Türkiye artık bir sedan değil SUV pazarı olacak gibi görünüyor. Devreye giren yeni ve yerli ekonomik modellerle 2021'de SUV'un payının ilk kez Sedan'ı geçmesi bekleniyor. Türkiye'de üretilen Sedan otomobillerin çoğunun (Megane Sedan, Corolla, Civic Sedan) artık yüzde 80'lik ÖTV dilimine girmesi, ekonomik SUV modellerinin payını artıracağı benziyor.



ZİRVE YARIŞINI EKONOMİK MODELLER BELİRLEYECEK

TÜRKİYE'DE SUV satışlarında markalara bakıldığında ise ilk 5 ay sonunda Dacia'nın yüzde 11,35'lik payla ilk sırada, Volkswagen'in yüzde 11,12'lik payla ikinci, Peugeot'un ise yüzde 10,14'lik payla üçüncü sırada olduğu görülüyor. Ancak bu yılın başında satışa sunulan Egea Cross modeliyle Fiat'ın ilk 5 ayda isteye yüzde 8,14'lik payla 4'üncü sıradan girmesi de dikkat çekiyor. Yılın geri kalanında yüzde 50'lik ÖTV diliminde

Marka	Pay (%)
Dacia	11,35
Volkswagen	11,12
Peugeot	10,14
Fiat	8,14

yer alan SUV modellerinin payının hızla artması ve liderlerin Dacia ile Fiat arasında geçmesi bekleniyor. Geçtiğimiz yıla kadar SUV'da liderlik yapıp Peugeot ve

Nissan arasında geçenler, bu markaların modellerinin yüzde 80'lik ÖTV diliminde yer alması rekabete geri kalmalarını sağladı. Her ne kadar Mayıs ayında Peugeot 3 modeliyle SUV sınıfında lider olarak yer alsa da artan kurtu bunu sürdürmesi zor görünüyor.

QASHQAI VE 3008'İN YERİNİ DUSTER VE EGEA CROSS ALDI

TÜM otomobil satışlarında olduğu gibi SUV'da da yeni düşük ÖTV dilimine giren ekonomik modeller belirliyor. İlk 5 ayı kapsadığında en çok satılan ilk 2 modelin yüzde 50'lik ÖTV diliminde yer alan Dacia Duster ve Fiat Egea Cross

olduğunu görüyoruz. İkinci kadar SUV sınıfında Nissan Qashqai ve Peugeot 3008 arasında amaçsız bir mücadele izlenirken, bu modellerin yüzde 80'lik ÖTV diliminde yer almasıyla rekabete 4 ve 5'inci sıraya gerilediğini görüyoruz.

B-SUV'un payı %30'a yaklaştı!

Marka	Model	ÖTV (%)
Dacia	Duster	50
Fiat	Egea Cross	50
Nissan	Qashqai	80
Peugeot	3008	80

KULUMLARDAKI artışa bağlı olarak ÖTV barenimlerinde değişimler toplam satışlarda yüzde 34'lik payla satış SUV sınıfında da dengeleri hızla değiştiriyor. 2020 yılında toplam SUV satışlarında C-SUV'un payı yüzde 79,43, B-SUV'un payı ise yüzde 16,13 idi. 2021 yılının ilk 5 ayında B-SUV'un payı yüzde 25,11'e yükseldi. Aynı dönemde C-SUV'un payı ise yüzde 59'a geriledi. Fiyatlarıdaki artışa paralel B-SUV sınıfının payının yıl sonunda C-SUV ile eşitlenmesi bekleniyor. C-SUV sınıfının büyük kısmı en çok satılan ve yüzde 50'lik ÖTV diliminde yer alan ilk 2 modelin bu sınıfta yer almaz.

MODEL
SAYISI
20'YE
ÇIKTI



10 YILDA
14 KAT
BÜYÜDÜ

KÜÇÜK SUV'DA REKABET BÜYÜYOR



8'inci Vites
Ufuk
SANDIK
ufuk.sandik@sabah.com.tr

SATILAN
100 SUV'DAN
29'U
KÜÇÜK

2016
18.0

2017
16.1

2018
13.8

2019
23.9

2020
24.1

2021*
29.1

Pazar payı(%)
*Ocak-Mayıs

Türkiye otomobil pazarının yeni kalbi B-SUV araçlar oldu. Tüketiciler son yıllarda daha ekonomik fiyatlı B-SUV'lara yöneldi. Yılın ilk beş ayında 24 bin 440 adet B-SUV satıldı

Son dönemde Türkiye otomotiv pazarına B-SUV araçlar damga vurdu. Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD) verilerine göre 2021 Ocak-Mayıs döneminde 24 bin 440 adet B-SUV araç satıldı. B-SUV'ların toplam SUV pazarındaki payı yüzde 29.11 oldu. Bu dönemde tüketicilerin daha ekonomik fiyatlı B-SUV'lara yöneldiği görüldü. Paralel olarak pazarda satışa sunulan model sayısı da artarak, 20'nin üzerine çıktı.

PAZARIN YENİ KALBI

Türkiye'de Citroen C3 Aircross, Dacia Sandero Stepway, DS 3 Crossback, Fiat 500XL, Ford Puma, Hyundai Kona, Kia Stonic, Nissan Juke, Opel Crossland, Peugeot 2008, Renault Captur, Skoda Kamiq, Suzuki Vitara, Suzuki SX4 S-Cross gibi modellerin rekabeti

dikkat çekiyor. B-SUV pazarına yeni Mokka ile iddialı giriş yapan Opel Türkiye Genel Müdürü Alpogut Girgin de pazardaki büyümeye dikkat çekti. Türkiye otomobil pazarında B-SUV araçların payının son 10 yılda 14'e katlandığını söyleyen Girgin, pazarın yeni kalbinin B-SUV'lar olduğunu ifade etti. Segment liderliğini hedeflediklerini kaydeden Girgin, şöyle devam etti:

"Yeni Mokka'ya ilk andan itibaren çok olumlu geri dönüşler alıyoruz. Öyle ki, daha fiyatını açıklamadan, 250'den fazla Yeni Mokka sattık. Ay sonuna kadar bunun 500 adedi aşmasını bekliyoruz. 2021 sonunda 5 bin adet, 2022'de ise 10 bin adet Mokka satışı hedefliyoruz."



TÜRKİYE 6'NCI BÜYÜK PAZAR

OPEL dünyası içinde Türkiye'nin oldukça önemli bir yeri olduğuna dikkat çeken Girgin, "Avrupa'daki ilk beş büyük ülke Almanya, İngiltere, İtalya, Fransa ve İspanya'nın ardından markanın globalde en büyük altıncı pazarıyız. Hedeflerimizi gerçekleştirmemiz durumunda ki bundan adım gibi eminim, 2022'de beşinci hatta dördüncü büyük pazar olma imkânımız olacak. Bugüne kadar Türkiye'de 1 milyondan fazla araç sattık. 2022, 60 bin adetle Opel'in kendi satış rekorunu kıracağı yıl olacak" dedi.

DİZEL MOTOR YOK

YENİ Mokka, Türkiye'de Elegance, GS Line ve Ultima-te olmak üzere üç farklı donanım seçeneğiyle satışa çıktı. 130 bg gücündeki 1.2 litrelik turbo beslemeli benzinli motor ve ATB otomatik şanzıman kombinasyonuyla tercih edilebilen Mokka'da dizel motor seçeneği sunulmuyor. Opel, Corsa'nın elektrikli versiyonunu 2022'nin ikinci yarısından itibaren Türkiye'de satışa sunmayı planlıyor.

YILIN OTOMOBİLİ ÖDÜLÜ YARIN SAHİBİNİ BULUYOR!

ALJ Finans, Bridgestone, Intercity, Shell Helix Motor Yağları ve TÜVTÜRK sponsorluğunda gerçekleştirilen “Türkiye’de Yılın Otomobili” için Dacia Sandero Stepway, Fiat Egea Cross, Hyundai i20, Peugeot 208, Renault Captur, Skoda Octavia ve Toyota Yaris yarışıyor. Kazanan kim olacak? Otomotiv dünyasının Oscar Töreni 22 Haziran Salı günü saat 20:00’da canlı yayında...

CANLI YAYIN:

Youtube: [https://www.](https://www.youtube.com/channel/UCoGGxCGKbzNlZj7x0cPgvdQ)

[youtube.com/channel/](https://www.youtube.com/channel/UCoGGxCGKbzNlZj7x0cPgvdQ)

[UCoGGxCGKbzNlZj7x0cPgvdQ](https://www.youtube.com/channel/UCoGGxCGKbzNlZj7x0cPgvdQ)

Facebook: [https://www.facebook.com/](https://www.facebook.com/OtomotivGazetecileriDerneği)

[OtomotivGazetecileriDerneği](https://www.facebook.com/OtomotivGazetecileriDerneği)

Twitter: <https://twitter.com/OGDorg>

Fiat'tan yaza özel satış kampanyası

ÜLKEMİZDE en çok tercih edilen marka olan **Fiat**, kampanyalarıyla da tüketicinin hayatını kolaylaştırıyor. Sınıfının en iyi teknolojileri ve güvenlik unsurlarıyla donatılan Egea Ailesi; haziran ayında 157 bin 900 TL'den başlayan fiyatlar ve **Koç Fiat Kredi** (KFK) aracılığıyla 50 bin TL'ye 12 ay, yüzde 0,99 faizli **kredi** fırsatı ile satın alınabiliyor.

500 MODELLERİNDE ÖZEL İNDİRİM FIRSATI



Konfora, tasarım ve teknolojiye herkesin ulaşabilmesi misyonu ile çalışan marka, ayrıca ailelerin konforunu yaşaması için 500L ve sportif SUV 500X modelinde de özel satış koşulları sunuyor. **Fiat**

500'ler için sunulan metalik renk hediye kampanyasına ek olarak, 5 Bin TL'lik indirim fırsatı da bulunuyor. Özel tasarım detayları ile göz dolduran **Fiat** 500X SUV ise 69 Bin TL'ye varan indirim fırsatıyla yeni sahiplerini bekliyor.

Ford Ranger Wildtrak

BUGRA ÖZKAN

Ford'un ikonlaşan pick-up modeli Ranger, Wildtrak donanımı ile test konduğumuz. Yeni teknolojiler ve motor seçenekleri ile donatılan Ranger, kaslı görünümüyle dikkatleri üzerine çekiyor. 5.359 mm uzunluğa, 1.850 mm genişliğe ve 1.815 mm yüksekliğe sahip olan araç, 800 mm'ye kadar olan sularla rahatlıkla ilerleyebiliyor. Arka kasası da oldukça geniş olan model, 1 tondan fazla yük taşıyabilmesiyle de kullanılabilirliğini gösteriyor.

İç mekanında da büyük değişikliklerin yaşandığı araçta, Ford'un binek modellerindekine yakın bir tasarım dili söz konusu. Gösterge panelinde iki ayrı dijital ekranın yer aldığı aracın orta konsolunda da 8 inçlik SYNC 3 multimedya sistemine sahip dokunmatik ekran yer alıyor. Bu ekran kullanılabilirliği bakımından övgüyü hak ederken ekranın altındaki klima kumandaları ise yere bakan açılan yüzünden pek fonksiyonel değiller. Geri görüş kamerası ile önde ve arkada yer alan park sensörleri, kör noktadaki manevraları kolaylaştırıyor.

Ülkemizde dizel motor seçeneği ile satılan Ranger'ın 2.0 litrelik biturbo beslemeli ünitesi test konduğumuz. 213 HP güç ve 500 Nm tork üreten



bu ünite, ister 6 ileri manuel ister 10 ileri otomatik şanzımanla ayrıca da donanımına bağlı olarak 4x2 ya da 4x4 versiyonlarıyla satın alınabiliyor. Fabrika değerlerine göre 100 km'de ortalama 7.8 litre yakıt tüketen araçla biz de 8.7 litrelik bir değer elde ettik ki bu rakam pick-up sınıfı için oldukça başarılı.

Motoru ile şanzımanı oldukça uyumlu çalışan Ranger, arkasında yük varken bile büyük bir güç kaybı yaşamıyor. 2H, 4H ve 4L olmak üzere üç farklı çekiş sistemiyle kullanılabilen araç, off-road parkurlarda bile rahatça kullanılabilir. Model, 334.600 TL'lik başlangıç fiyatı ile satışa sunuluyor.



Alfa Romeo, 111 yaşında

Alfa Romeo, 1910 yılında Milano'da Anonima Lombarda Fabbrica Automobili (A.L.F.A.) adıyla kuruldu, 1918 yılında ise mühendis ve girişimci Nicola Romeo tarafından satın alınarak Alfa Romeo ismiyle yolculuğuna devam etti. Otomotiv tarihinde önemli bir rol oyna-

yan ve tutkulu kalabalıkları etrafına toplayan marka, 2021 yılında, 111 yaşına giriyor. Alfa Romeo'nun 111 yıllık yolculuğu İtalya'nın Arese kentindeki "Museo Storico Alfa Romeo" da; markanın tutkunlarını güzellik ve performanslarıyla beğeni toplamış otomobillerle buluşturuyor.

Sınıflar segmentler

OTOMOTİVİN
İÇİNDEN

OKAN ALTAN
okan.altan@dogru.com



Ağır Ticari Araç, segmenti HCV, Hafif Ticari araç, segmenti LCV, dediğimiz anda hangi araçlardan bahsettiğimize anlayışız. Fakat, kamyonların bile yük, inşaat ve çöplük serisi gibi genel ya da kasa tiplerine göre veya performans seviyelerine göre alt segmentleri var. Hafif ticarilerin binek yükülerinin yanında uzun ya da yüksek gibi alt grupları da sürülebilir. Yoksa taşıyan minibus, minibüs, otobüsler arasında M2 grubu, azami kütlesi 5 tonu geçmeyen yolcu taşıyıcılığı, M3 grubu da azami kütlesi 5 tonu aşan yolcu taşıyıcılığı için kullanılan araçları kapsar. M1, Hafif Ticari Araç, LCV olarak da bilinen, maksimum ağırlığı 3,5 tonu geçmeyen malların taşınmasında kullanılan, ayrıca Mitsubishi L200 ve bazı D-Max gibi Pick-Up kamyonetleri de içeren gruptur. N2, azami kütlesi 3,5 ile 12 ton arası taşıyıcıda kullanılanlar, N3 de maksimum kütlesi 12 tonu aşan taşıyıcıda kullanılan büyük ticari araçları olarak aynı. L ise, dörtten az tekerleği olan motorlu araçlar ve bazı hafif dört tekerlekli araçları grubudur.

L6, BEV'lerde ağırlık kütlesi hariç yüksek kütlesi 350 kg'dan fazla olmayan, maksimum taşıma hızı saatte 45 kilometreden fazla olmayan ve gücü 4 kW'ı geçmeyen dört tekerlekli elektrikli araçlar alt grubu.

L7 sınıfındaki BEV'ler, gücü 15 kW'ı geçmeyen batarya hariç yüksek kütlesi 450 kg'dan ve mal taşıyıcıya yönelik 650 kilogramdan fazla olmayan çok hafif elektrikli mobilite araçları.

Motorsiklet, iş ve tarım makineleri, gruplarını kapsamadıkları otomotiv endüstriyel segmentasyonunun belli bir sınıfı olmalarını hatırlatalım. Avrupa Komisyonu tarafından tanımlanan binek otomobil sınıflandırmaya, araçların boylarıyla ilgili.

Son yıllarda yükselen hatchback'lere CrossOver ve ara boylarda yükselen station wagon'lara SUV denilmesi, biraz kafa karıştırıcı da, binek otomobillerin hepsi, yani sürücü koltuğuna ek olarak sekiz yolcu koltuğundan fazlasına sahip olmayan araçlar M1 denilen araç grubuna girerler.

Bunların kendi içindeki sınıfları da büyüklüklerine ve kasa tiplerine göre ayrılır. Elektrikli olması fark etmezken, örnekleriyle;

A-segmenti (Minik Sınıf) Hyundai i10, Kia Picanto, smart EQ fortwo...

B-segmenti (Küçük Sınıf) Toyota Yaris, Citro, MINI Cooper, Seat Ibiza, Nissan Micra...

C-segmenti (Alt Orta Sınıf) Volkswagen Golf, Honda Civic, Ford Focus, Fiat Egea...

D-segmenti (Orta Sınıf) Opel Insignia, Jaguar XE...

E-segmenti (Üst Orta Sınıf) Volvo S90, BMW 5 Serisi, hatta CLS...

F-segmenti (Lüks Sınıf) S-Klasse, Audi A8, Mercedes Quattroporte...

G-segmenti (Ultra Lüks Sınıf) Rolls Royce Phantom, Bentley Mulsanne...

H-segmenti (Sporül Sınıf) Lamborghini Aventador gibi Süper Sport'lardan Ferrari SF90 gibi HyperCar'lara, Subaru BRZ gibi ekonomik veya Aston Martin DB11 ve Porsche 911 gibi pahalı Coupelere,

Mercedes-AMG GT gibi Roadster'lara, Speedster'lar ve diğer segmentlerin üst açılan Cabriolet modelleri, Lotus Evija gibi elektrikli hız makineleri...

I-segmenti arazi tipi araçlar (SUV), 4x4 zorlanabilir olmadan, Subaru Forester, Suzuki Vitara, Skoda Kodiaq, Alfa Romeo Stelvio, DS 7, Lexus NX,

MG ZS EV ve küçük OffRoader hatlarındaki Dacia Duster, Jeep Wrangler ve Land Rover Defender'ları Coupe tavan formuna sahip Mokka, Q5 ve Urus'a çok fazla çeşide sahiptir.

M-segmenti, çok amaçlı minivanlar (MPV) Renault Espace'ları Mercedes V-Klasse, Citroen SpaceTourer ve hatta son yıllarda hobi araçları olarak sayılan Peugeot Rifter gibi Leisure Activity Vehicle (LAV) kadar çeşitleniyor.

Yeni araç sınıflarında öncüne göre form ve özellikler önemli...

Fiyatlarına göre gruplamak, pazarlama segmentasyonunda ve müşterileri ayırmakta!

EKO-VİTRİN

Remzi
Özdemir



remzi@ekonomist.net / helviter@remzi_ozdemir

İrtibatı kesme hakkı!

İrtibatı kesme hakkı! Birçok işçinin ilk kez duyduğu bu hak, Avrupa'da Almanya ve Hollanda gibi ülkelerde başlı ve demokratik tüm ülkeler çalışanlara bu hakla vermek için çalışmalar başlattı.

Yasal düzenlemeler yapıyor.

İrtibatı kesme hakkı nedir?

Çalışanların mesai bitiminden sonra iş ile ilgili telefon ve elektronik posta gibi yazışmalara yanıt vermeme hakkıdır! Özellikle pandemi sürecinde evde çalışanların mesai diye bir kavramı kalmadı. Her şey alışık bulduk oldu. Öyle ki, gece yarısına kadar gelen elektronik postalara yanıt vermek zorunda kaldık.

Bu noktada Avrupa hemen itiraz etti!

Her çalışanın irtibatı kesme hakkı var diye, Türkiye'nin bilmediği hatta hiç konuşmadığı bu hak ilk kez bir bankada başladı.

Banka-Finans ve Sigorta İşçileri Sendikası

Basisen ile Yapı Kredi Bankası arasında

Toplu İş Sözleşmesi geçen hafta imzalandı.

Basisen daha ilk görüşmeler başladığında irtibatı kesme hakkını masaya getireceğini açıkladı.

Doğrusu bu, sendikaların üyeleri tarafından bile tam anlaşılmadı. Ancak toplu iş sözleşme görüşmeleri anlaşma ile sonuçlandı ve **irtibatı kesme hakkı bu sözleşmeye girdi.**

Bu Basisen'in bir başarısıdır!

Ancak bu maddede hiç ama hiç itiraz etmeyen **Yapı Kredi Bankası**'nın da bir çıkışa kültürünü gösteriyor. **Kuş Gurbet**'nin özellikle sosyal halde çalışanlar tarafından hep takdir edilir. Görüyorsunuz ki, irtibatı kesme hakkını hemen kabul eden ve devreye sokan **Yapı Kredi** bu kültürle fazlasıyla sahip.

Türkiye'de ilk kez bu hak bir banka tarafından anlaşma ile personeline veriliyor.

Yapı Kredi Bankası çalışanları mesai bitiminden sonra iş ile ilgili telefonlara bakmayacak, elektronik postaları yanıtlamayacak!

Bu uygulama Türkiye için de çok önemli.

Bun Avrupa'da işverenlerin çalışma hayatı açısından adeta Çin'e çevirdiği ülkelerde böyle demokratik halden **yerli semyayeli bir banka** tarafından uygulanması ülkemiz için de gurur verici.

Bu hak verildi. Peki pratikte hele ki bankacılık sektörü gibi bir iş alanında uygulanması mümkün mü?

Kesinlikle mümkün!

Bu hakka aynı zamanda çalışarlarda sahip çıkmalı. Sen ne kadar sahip çıkersen bu hak o kadar kalıcı olur, uygulanabilir olur.

Bu nedenle çalışanlar bu halden bilincinde hareket etmesi lazım.

Yapı Kredi Bankası tarafına gelince, bu maddenin uygulanmasını titizlikle takip etmek zorundalar.

Özellikle yöneticileri bu hakla saygı duyup, **"aciliyet"** adı altında ihlakiden kaçırılmamış sık hatırlatılmak.

Yapı Kredi Bankası irtibatı kesme hakkına imza atmasıyla, Avrupa'nın bile her ülkesinde olmayan bir hakla çalışanlarına tamdı. Bu imaja ve itibarına zarar gelmemesi için bunun uygulanabilir olması sağlamak zorunda.

Sen olarak da bu hakla **"bizde sendika yok"** diye uygulamayan bankalara söylemek istiyorum.

Bankacılık sektörü artık başlarını ve mobbingin yoğun olduğu iş alanı olarak biliyor. Sosyal medyada bu bankaların iftihar yerle bir. Belki personele baskı yaparık, daha çok çalıştırarak çok para kazanabiliyoruz ama emin olun ki, itibar kaybınız kazandığınız paradan çok daha fazla.

Banka olarak kârın düşününüzü kadar itibarın da düşünün ve sendikası olmasın bile irtibatı kesme hakkını personelinize tanıyın!

Aşılama hızının mutasyonla yarışı



tunca.bengin@evrosbil.com.tr
Tic: 0212 251 8474

Korona virüsüyle mücadelede en etkin yöntem olan aşılamaya tam gaz devam ediyor. Buna bağlı olarak da Türkiye'deki vaka ve ölüm sayılarındaki iniş sürüyor. Evet arada bir hafiften çıkış

oluyor ama ivme daha çok düşüş yönünde. Yani Türkiye dünyayı kasıp kavuran virüs belasına alt etmede tam anlamıyla kritik aşikte... Çünkü bir tarafta dünyanın önde gelenleri dahil pek çok ülke aşı sıkıntısı yaşarken Türkiye'de özel hastaneler dahil hemen her köşede ücretsiz aşı yapılıyor. Örneğin; daha dün konuştuğum Almanya'daki bazı dostlar Türk bilim insanları Uğur Şahin ve Özlem Türeci'nin geliştirdiği BioNTech/Pfizer aşısına ulaşmakta zorluk çektiğini söylüyorlardı. Bizde ise durum malum hem yaş sınırı 30'lara düşmüş durumda hem de artık randevusuz bile aşı yapılıyor. Bu anlamda da günlük aşılamaya sayılan 1,5 milyonlarda. Ki bu da Türkiye'deki ulusal aşılamaya programı ve kapasitesinin gerçekten çok güçlü ve etkili olduğunu gösteriyor.

Açıkçası aşı da var uygulama da iyi. Ancak buna rağmen bir de hala aşı olmama konusunda direnenler var. Gerçi onların sayısında da gerileme oldu ama yine de mevcutlar maalesef bu mücadeleyi olumsuz etkiliyorlar. Özellikle de virüsün mutasyon sonucu gelişen varyantları nedeniyle. Tabii, bu arada bir yandan da sonbahar aylarında üçüncü doz aşı olup olmama tartışması devam ediyor. Yine bir başka tartışma konusu da aşının yan etkileri, özellikle de kısırlık yaptığı iddiaları... Yani hala anlamsız acabalar söz konusu. Hem de aşılamaya yarattığı olumlu tabloya rağmen. Mesela Dünya Sağlık Örgütü'nde Tanı, Sınıflandırma ve Değerlendirme Bölüm Başkanı görevini uzun yıllar yürüten Koc Üniversitesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Bedirhan Üstün, diyor ki:

"Aşılamaya çok iyi gidiyor. Hakikaten özellikle BioNtech aşısının gelmesi ve yapılması çok iyi oldu. Bunu yapana sağlayana Uğur Şahin, Fahrettin Koca, hükümet teşekkül etmek zorundayız. Kesinlikle alkışlıyorum doğru yapıyorlar, eşitlikçi davranılıyor yapılması gereken budur. Halkta aşı konusunda oluşan kaygılar ise hiç doğru değil.

Mesela Korona geçirirsen kısırlık kalma olasılığın bin kat daha fazla aşının yapacağından. Aşıya karşı her zaman bu oluyor. Kızamık aşısı, çocuk felci aşısı içinde bu oldu. Genelde aşı karşıtları aşının çok ileriki dönemlerde

bir takım yan etkiler göstereceği şeklinde aynı hikayelerle karşı çıkıyorlar. Ve maalesef halk da kötü olarak etkiliyorlar. Yani biz bu filmi daha önce de gördük. Oysa bu aşı dünyada şu anda bir milyar kişinin üzerinde yapıldı. Görünen yan etkiler iki elin parmaklarından az, Koranaya yakalanınca neler olduğu, ne kadar insanın öldüğü ise ortada."

Ya 3. doz aşı tartışması?

"Kendimden örnek vereyim iki kere Sinovac aşısı oldum ve 10 gün önce de BioNtech oldum. Her iki aşının da hiçbir yan etkisi olmadı. Eğer BioNtech oluyorsan ikide kalabilirsin. Çin aşısı olmuştun 6. aydan sonra mutlaka aşı türünü BioNtech ya da Sputnik'e çevirmek lazım. 3. aşı kesinlikle hiçbir risk değil. Hem süreyi uzatıyor hem bağışıklığı yükseltiyor. Ayrıca Çin aşısının etkisi yüzde 50 olduğu için yazı turada tutturamamış olabilirsin. Yani 2 aşıyı oldum diye güvenme üçüncüyü mutlaka dene."

Toplumsal bağışıklığın sağlanması için aşılamaya oranının yüzde 70-80'lere çıkması ve bunun da Eylül ayına dek sağlanması gerektiğini belirten Üstün, "yoksa" diyerek devam ediyor:

"Şu sıralarda İngiltere'de var olan Delta varyantı bizim şu anda olduğumuz aşılara rağmen ikinci bir enfeksiyon yapabiliyor. Aşı bunlara karşı korumuyor diye düşünülüyor ya da kısmi koruyor. O nedenle bizim aşılamaya hızımızın virüsün mutasyon hızını geçmesi de lazım. Biz ne kadar erken yüzde 80'e gelirse o kadar çok etkili. Yani eğer virüs bize mutasyonlarıyla mesela İngilizler ya da başka bir yerden tatile gelenlerle gelirse bizde de aşılamaya yüzde 40-50'lerdeyse ve o sırada bir dağılıma olursa, arkasından doğal olarak kasım ayında bir dördüncü dalga beklenir. O yüzden bizim ne yapıp yapıp aşılamaya hızında virüsün bizi yakalama hızından öne geçmemiz lazım. Bu olursa virüs bir şekilde hafif hastalık yapsa da zor yayılacak. Yani aşı olmayan sayısını mümkün olduğu kadar yüzde 20'nin altına çekmemiz şart."

Kaş'ta caz zamanı

■ KAŞ Caz Festivali, 27-28-29 Ağustos'ta **Setur** Marina ev sahipliğinde müzikseverlerle buluşuyor. Marinada gerçekleşecek olan festival kapsamında alanında birçok başarılı işlere imza atmış usta sanatçılar sahne alacak.



Tüpraş'ta emniyetli çalışma için robotlar da iş başında

Dijital dönüşüm yolculuğu kapsamında, enerji sektöründe yenilikçi ve öncü uygulamalara imza atan Tüpraş; içi petrol dolu, derin depolama tanklarında ve metrelerce yükseklikte bulunan ekipmanların periyodik kontrollerinde robotları çalıştırıyor

Tüpraş, Robotik Yol Haritası kapsamında, petrol depolama tanklarının periyodik kontrol çalışmalarında ve metrelerce yükseklikteki ölçümlerde en son dijital uygulamalardan faydalanıyor. Rafineri sahalarındaki riskli iş alanlarında drone kameralarını devreye alarak öncü bir uygulama gerçekleştiren Şirket, en temel değeri olarak gördüğü "emniyet" anlayışını odağa alan iş süreçlerini en ileri dijital teknolojilerle destekliyor.



Izmit Refinerisi Müdürü
Metin Tüfekçioğlu

ÇÖZÜM ORTAKLIĞI

İlk olarak İzmit Rafinerisi'nde devreye alınan robotik saha uygulamalarına ilişkin bilgi veren İzmit Rafinerisi Müdürü Metin Tüfekçioğlu, "Emniyet en önemli değerimiz. Tüm iş süreçlerimizde 'Önce İnsan' diyerek, 'Geleceğim Emniyetim' mottosuyla

hareket ediyoruz. Sağlık, Emniyet, Çevre (SEÇ) ve Proses Emniyeti Standartlarımıza tüm çalışanlarımız ve çözüm ortaklarımızın koşulsuz uymalarını bekliyoruz. Teknolojiden en üst düzeyde yararlanarak, çalışanlarımızın riskli ortamlara girmelerine gerek kalmayacak emniyetli iş ortamını sağlamak temel ilkelerimiz arasında yer alıyor.

RİSKLİ İŞLER İÇİN ROBOT

Robotik teknolojilerin rafineri sahalarımızda yaygınlaşması ile öncelikli amacımız, insan iş gücünü emniyet odaklı dijital uygulamalarla desteklemek. Böylece tekrarlayan ve riskli işler için robot teknolojilerinden faydalanırken, insan kaynağımızın ise bilgi ve tecrübe çeşitliliğini, yetkinliklerini geliştirerek kritik karar verme süreçlerinde yer almasını amaçlıyoruz. Ayrıca, kaynak ve zaman tasarrufuyla verimlilik ve performansında artışı da hedefliyoruz" dedi.



◆ **Tüpraş**, dijital dönüşüm yolculuğu kapsamında, enerji sektöründe yenilikçi ve öncü uygulamalara imza attı

Tüpraş'ta robotlar iş başında

HABER MERKEZİ

Tüpraş, Robotik Yol Haritası kapsamında, petrol depolama tanklarının periyodik kontrol çalışmalarında ve metrelerce yükseklikteki ölçümlerinde en son dijital uygulamalardan faydalanıyor. Rafineri sahalarındaki riskli iş alanlarında drone kameralarını devreye alarak öncü bir uygulama gerçekleştiren Şirket, en temel değeri olarak gördüğü "emniyet" anlayışını odağa alan iş süreçlerini en ileri dijital teknolojilerle destekliyor.

Dijital dönüşüm yolculuğu kapsamında, enerji sektöründe yenilikçi ve öncü uygulamalara imza atan **Tüpraş**; içi petrol dolu, derin depolama tanklarında ve metrelerce yükseklikte bulunan ekipmanların periyodik kontrollerinde robotları çalıştırıyor. Artık Online Tank Robotik Kontrol Yöntemi ile depolama tankları servis dışı yapılmadan kontrol ediliyor. Şirket, böylece iş süreçlerini emniyetli çalışma açısından daha da güçlendiriyor.

Robotlar, yüksekte çalışma riskini ortadan kaldırıyor

Metrelerce yukarıya ulaşan ekipmanların periyodik kontrolleri kapsamında, kaldırma ekipmanları veya yapı iskeleleri aracılığıyla insan gücüyle yapılan teknik kontroller görsel ve özel sensörler ile donatılmış robotlarca üstlenilerek; riskleri ortadan kaldıran emniyetli bir ortam sağlanıyor. Bu sayede normalde erişimi zor olan yüksekteki boru hatları ve ekipmanların kalınlıkları da kolaylıkla ölçülebiliyor.

"Drone ile Uzaktan Görsel Muayene" yönteminde, robotik teknolojiler içerisinde özel



✓ **Metrelerce yukarıya ulaşan ekipmanların periyodik kontrolleri kapsamında, kaldırma ekipmanları veya yapı iskeleleri aracılığıyla insan gücüyle yapılan teknik kontroller görsel ve özel sensörler ile donatılmış robotlarca üstlenilerek; riskleri ortadan kaldıran emniyetli bir ortam sağlanıyor. Bu sayede normalde erişimi zor olan yüksekteki boru hatları ve ekipmanların kalınlıkları da kolaylıkla ölçülebiliyor.**

donanımlı ve kullanım alanına özgü kontrol yazılımı bulunan kapalı alan için tasarlanan bir drone kullanılıyor.

Yükseklik boyutları 5 ila 40 metre arasında değişkenlik gösteren basınçlı ekipmanlar ile 15-18 metre derinlikteki petrol depolama tanklarında insan yerine çalışan robotlar, kapalı alanlarda insan iş gücünün en aza indirilerek sürecin risk ve zorluklarını ortadan kaldırıyor.

Drone ile yapılan uzaktan görsel muayene çalışmasında, kapalı alandaki ekipmanın her noktasından alınan yüksek çözünürlüklü görseller ve sensör verileri değerlendirilerek, 3 boyutlu modelleme ile detaylı incelemeler gerçekleştirilebiliyor.

Online Tank Robotik Kontrol Yöntemi ile görünmez engeller tespit edilebiliyor

Dijitalleşme kapsamında uygulamaya alınan bir başka teknoloji olan "Online Tank Robotik Kontrol Yöntemi"nde ise, özel donanımlı ve ATEX

sınıfına uygun paletli bir robot, içinde petrol ürünleri bulunan depolama tankları servis dışı edilmeden kontrol edilmesine imkân sağlıyor.

Robot üzerinde bulunan 3 boyutlu sonar, sensör ve kameraları sayesinde tank içinde karşılaşılabilecek engeller kolayca tespit ederek aşabiliyor. Özel yazılımı sayesinde haritası çıkarılan depolama tanklarının en kritik bileşeni olan tank tabanlarının periyodik kontrolleri hem görsel hem de dünyada en etkili yöntem olarak kabul edilen MFL ve UT teknolojileri ile gerçekleştiriliyor.

Depolama tanklarında devre dışı edilmesinden tekrar devreye alınmasına kadar geleneksel yöntemle ortalama 7 ay sürecek tank periyodik kontrol süreçleri, online tank robotik kontrol yöntemiyle yaklaşık 1 ayda tamamlanabiliyor. Robotik Kontrol sonuçlarına göre tank devre dışı edilmeden yapılacak bakım ve onarım

çalışmaları önceden planlanabiliyor.

"Robotik teknolojilerin kullanımıyla, insan iş gücünü emniyet odaklı dijital uygulamalarla desteklemeyi hedefliyoruz"

İlk olarak İzmit Rafinerisi'nde devreye alınan robotik saha uygulamalarına ilişkin bilgi veren İzmit Rafinerisi Müdürü Metin Tüfekçioglu, "Emniyet en önemli değerimiz. Tüm iş süreçlerimizde 'Önce İnsan' diyerek, 'Geleceğim Emniyetim' mottosuyla hareket ediyoruz. Sağlık, Emniyet, Çevre (SEÇ) ve Proses Emniyeti Standartlarımızla tüm çalışanlarımız ve çözüm ortaklarımızın koşulsuz uymalarını bekliyoruz. Teknolojiden en üst düzeyde yararlanarak, çalışanlarımızın riskli ortamlara girmelerine gerek kalmayacak emniyetli iş ortamını sağlamak temel ilkelerimiz arasında yer alıyor. Robotik teknolojilerin rafineri sahalarında yaygınlaşması ile öncelikli amacımız, insan iş gücünü

emniyet odaklı dijital uygulamalarla desteklemek. Böylece tekrarlayan ve riskli işler için robot teknolojilerinden faydalanırken, insan kaynağımızın ise bilgi ve tecrübe çeşitliliğini, yetkinliklerini geliştirerek kritik karar verme süreçlerinde yer almasını amaçlıyoruz. Ayrıca, kaynak ve zaman tasarrufuyla verimlilik ve performansında artışı da hedefliyoruz" dedi.

Tüfekçioglu, petrol tanklarında ve kaldırma ekipmanları veya yapı iskelesi kullanımı gereken yüksekte çalışma noktalarında robot iş gücü kullanımıyla ilgili olarak şunları ifade etti: "Önce çalışanlarımızın sağlığını düşünerek geliştirdiğimiz uygulamalarla, riskli noktalarda fiziksel insan gücü kullanımının önüne geçecek çalışmalarını hayata geçirmek için tüm gücümüzle çalışıyoruz.

Böylece, tanklarda gerçekleştirilen görsel muayenelerde koşulların zorlaşması sebebiyle insan gözünden kaçabilecek belirtileri de engellemiş olacağız. Ayrıca, objektif ve tekrarlanabilir muayeneler yapmak da mümkün olacak. Amaca özel tasarlanan robotların elde ettiği veriler kritik noktalarda net kararlar almamızı kolaylaştıracak. Kontroller, öngörülenden daha kısa sürede, daha detaylı ve emniyetli bir şekilde bakımlarımızı yapabilmemizi sağlayacak. İlerleyen yıllarda yapılacak periyodik kontroller için de geriye dönük referans olabilecek, karşılaştırılabilir verileri incelememiz de mümkün olacaktır. Bu sayede ünite ve tank planlı duruş sürelerinde en az %10 ila 20 zaman tasarrufu yapmış olacağız."

İLK KADIN BAŞKAN

TÜRKİYE İnsan Yönetimi Derneği (PERYÖN) Güney Marmara Şubesi'nin 2021-2023 yılı Yönetim ve Denetim Kurullarının seçildiği 12. Olağan Genel Kurul Toplantısı yapıldı. Genel Kurulda Neslihan Akkozak, PERYÖN Güney Marmara Şubesi'nin ilk kadın başkanı seçildi.



Divan Başkanlığını YMM Mümin Pekcan'ın, Divan Kurulu Üyeliklerini de Kemal Sakin ile Kadri Özfindıklı'nın yaptığı Genel Kurul toplantısının açılışında konuşan önceki dönem başkanı Barış Gül çalışmalar hakkında bilgi verdi.

Daha sonra gerçekleştirilen seçimde, Türkiye İnsan Yönetimi Derneği (PERYÖN) Güney Marmara Şubesi'nin başkanlığına Neslihan Akkozak seçildi.

'FAYDA ÜRETME SIRASI BİZDE'

Genel Kurulda PERYÖN Güney Marmara Şubesi'nin ilk kadın başkanlığına seçilen Neslihan Akkozak "Ne mutlu bana ki, desteğinizle Barış Başkan'ı döneminde olduğu gibi çok güçlü bir Yönetim Kuruluyula bu sefer katkı verme ve fayda üretme sırası bize geldi" dedi.

Genel Kurul Toplantısına konuk olarak katılan PERYÖN Genel Merkezi Genel Sekreteri Emre Tamer de Türkiye İnsan Yönetimi Derneği'nin ülke genelinde gerçekleştirdiği çalışmalar hakkında üyelere bilgi verdi.



İSTİ-YENİ KURULLAR

m 2021-2023 yılı Yönetim ve Denetim Kurulları şu isimlerden oluştu:

Neslihan Akkozak (Oyak Renault AŞ), Ahmet Aydın Akyol (Eker Süt Ürünleri AŞ), Arif Öner (Borusan Mannesmann Boru Sanayi ve Ticaret AŞ), Ayhan Yazar (Sage Automotive Interiors), Barış Gül (Faveo

Danışmanlık Ltd. Şti), Elif Çelikkoparan (Feka Otomotiv), Ezgi Bozkurt (Tofaş Türk Otomobil Fabrikası AŞ), Fatma Hande Kurter (Yeşim Tekstil San ve Tic AŞ), Fatmanur Çakır Uzan (Kaleseramik Çanakkale Kalebodur Seramik San AŞ), İ.Gürkan Özken (Uludağ İçecek AŞ), İsmail Orhan Sönmez (BEST

Balıkesir Elektromekanik Sanayi Tesisleri AŞ), Mehmet Koçer (Nilüfer Organize Sanayi Bölgesi-NOSAB), Murat Batur (MESS Türkiye Metal Sanayicileri Sendikası), Nurcan Kırçova (BİNTED AŞ), M.Selim Tosun (GKN Driveline Eskişehir) ve Yahya Erçetin (Küçüköğlü Holding)

Sosyoloji seminerine yoğun katılım

sağlandı. Karabük Üniversitesi Sosyoloji bölümü öğrencilerinin de aktif olarak katıldığı "Online Sosyoloji Günleri Etkinliği" aynı zamanda geçen dönem birincisi yapılan etkinliğin devamıyla Türkiye'de bir ilk oldu.

Karabük Üniversitesi Sosyoloji Kulübü'nün II. Online Sosyoloji günleri kapsamında alt başlıklandırmayla düzenlemiş olduğu "Duayen Hocalarımızla Buluşuyoruz" etkinliği kapsamında iki değerli akademisyeni, Türkiye'nin dört bir yanından akademisyen ve öğrenci konuklar bir araya geldi. 500'ün üzerinde katılımcı ile gerçekleştirilen etkinlikler, büyük beğeni topladı.



İki özel etkinliğin gerçekleştirildiği oturumların ilkinde **Koc** Üniversitesi Göç Araştırmaları Uygulama ve Araştırma Merkezi Görevlisi Prof. Dr. Ahmet İçduygu "Gelecekte Göç Çalışmalarına Bir Projeksiyon" başlıklı oturumunu gerçekleştirdi. İçduygu, katılımcılara, göçün tarihsel perspektifinden söz ettikten sonra gelecekte göçe ait yönelişlerin nasıl gerçekleştirilebileceğini ve genç akademisyenlerin ve öğrencilerin göç bağlamı üzerinde gerçekleştirmek istediği çalışmaları hangi yöntem ve teorilerle uygulamaları gerektiğine dair bilgilendirmelerde bulundu. İçduygu, dinleyicilerin soruları ile oturumunu tamamladı. İkinci oturumda Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Emekli Öğretim Üyesi Prof. Dr. Serpil Sancar "Türkiye'de ve Dünya'da Erkeklik Çalışmaları" konu başlıklı oturumunu gerçekleştirdi. Sancar, Türkiye'deki erkeklik ve babalık kavramlarına vurgu yaparken Türkiye'de yakın dönemde sayısında artış görülen kadına şiddetin nedenlerine ve çözüm yöntemlerine vurgu yaptı. Sancar daha sonra dinleyicilerin yoğun katılımıyla yöneltilen sorulara yanıt vererek oturumunu sonlandırdı.

Çorlu Belediyesi'nde maaş promosyon ihalesi yapıldı



Çorlu Belediyesi Personel A.Ş. 2021 yılı itibarıyla üç yılı kapsayan maaş promosyon ihalesi gerçekleştirildi. Çorlu'da faaliyet gösteren bankaların şube müdürleri ve yöneticileri promosyon ihalesini kazanabilmek

için yarıştı.

Çorlu Belediyesi Personel A.Ş. Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Serhad Çataalkaya, Yönetim Kurulu Üyesi ve Genel Müdür Gökhan Kürkçü, Yönetim Kurulu Üyesi Fatih Yalaza, Çorlu

Belediyesi Mali Hizmetler Müdür Vekili Fatma Öztürk ile Belediye-İş Sendikası Temsilcisi Hakan Karaca'nın yer aldığı İhale Komisyonu Üyeleri yönetimde gerçekleştirilen ihaleye; Akbank, Denizbank, Türkiye Halk Bankası,

Türkiye İş Bankası, Türk Ekonomi Bankası, Türkiye Vakıflar Bankası, Yapı ve Kredi Bankası ve T.C. Ziraat Bankası katılım gösterdi.

8 katılımcı banka şubesi tarafından sunulan kapalı zarf usulü teklifler

bankaların şube müdür ve yetkilileri ile ihale komisyonu üyelerinin huzurunda açıldı. Yazılı tekliflerin açılmasının ardından 4 banka yöneticisi tarafından promosyon bedeli açık arttırma usulüyle artırıldı. Son olarak 2 milyon 550 bin TL ile en yüksek teklifi sunan **Yapı Kredi** Bankası Çorlu Şubesi 3 yıllık ihaleyi kazanan taraf oldu.

Çorlu Belediyesi Personel A.Ş. ile **Yapı ve Kredi** Bankası Çorlu Şubesi arasında yapılan protokol gereğince belirlenen promosyon, Çorlu Belediyesi Personel A.Ş.'de görevli personele ödenecek.

► **EYÜP ŞAHİN**
PAKYÜREK



Kaş Caz Festivali Ağustos'ta yapılıyor

Kaş'ta ilki eylül 2019'da düzenlenen, geçen yıl ise koronavirüs salgını nedeniyle iptal edilen Kaş Caz Festivali, bu yıl ikinci kez 27- 29 Ağustos tarihlerinde gerçekleştirilecek.

Bu yıl ikincisi gerçekleştirilecek Kaş Caz Festivali, 27-29 Ağustos tarihlerinde Kaş **Setur** Marina'da düzenlenecek. Festival programı ve katılacak yerli ve yabancı sanatçılar önümüz-



Müzisyenlerin solo ve grup performansları ve caz müziğinin tınılarıyla üç unutulmaz gece yaşayacağız. Katılacak sanatçıları ve festival programını çok kısa sürede açıklayacağız. Kaş, Likya Birliği'nin başkenti. Tarih, doğa ve denizin iç içe olduğu alternatif turizm merkezi. Bu nedenle Kaş'a bir caz festivali çok yakışıyor. Kaş Caz Festivali ile Kaş turizmine renk katacağız. Caz severler Kaş'taki tatil programını 27-29 Ağustos tarihlerine göre yapsın" dedi. DHA



deki günlerde açıklanacak. Kaş Caz Festivali'nin basın danışmanı Nurbanu Anter, "Nerede kalmıştık" diyerek, 2. Kaş Caz Festivali için startımızı veriyor. Bu yıl yine yıldızlar altında, Kaş **Setur** Marina'nın ev sahipliğinde açık havada her türlü tedbirimizi alarak sanatseverleri üç gece cazın büyüğü dünyası ile buluşturacağız.



Çevre Denetimi ve Marmara Denizinde Müsilaj Sorunu



Ahmet SANDAL

Son birkaç yılda Marmara Denizindeki "müsilaj sorunu" Türkiye genelinde ara ara medyada farklı boyutla gündemde. Özellikle son yıllarda en büyük Marmara Denizi su temizleme projesinde kamu çabaları ile ilgili olarak kamuoyuna haber olarak sunulmuş. Bu projenin ne olduğu ve ne zaman yapılacağı konusunda kamuoyuna yeterli bilgilendirme yapılmamış. Bu nedenle bu yazıda Marmara Denizi'ndeki "müsilaj" sorunu hakkında bilgilendirme yapılmıştır.

Müsilaj diğer adıyla "deniz salması", denizlerde bulunduğu ve en önemli etkisi suya bağlı olarak, diğer canlılar ve deniz ekosistemi üzerinde olmaktadır. Müsilaj sorunu da Marmara Denizi'ndeki müsilaj ile ilgili bilimsel verilerle ilişkilendirilmiştir.

Müsilaj sorunu Türkiye'de özellikle İstanbul, Bursa ve Marmara Denizi'ndeki diğer bölgelerde de görülmektedir. Bu bölgelerde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir.

Marmara Denizi'nde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir. Bu bölgelerde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir.

Marmara Denizi'nde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir. Bu bölgelerde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir.

Marmara Denizi'nde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir. Bu bölgelerde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir.

Marmara Denizi'nde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir. Bu bölgelerde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir.

Marmara Denizi'nde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir. Bu bölgelerde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir.

Marmara Denizi'nde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir. Bu bölgelerde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir.

Marmara Denizi'nde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir. Bu bölgelerde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir.

Marmara Denizi'nde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir. Bu bölgelerde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir.

Marmara Denizi'nde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir. Bu bölgelerde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir.

Marmara Denizi'nde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir. Bu bölgelerde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir.

Marmara Denizi'nde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir. Bu bölgelerde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir.

Marmara Denizi'nde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir. Bu bölgelerde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir.

Marmara Denizi'nde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir. Bu bölgelerde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir.

Marmara Denizi'nde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir. Bu bölgelerde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir.

Marmara Denizi'nde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir. Bu bölgelerde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir.

Marmara Denizi'nde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir. Bu bölgelerde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir.

Marmara Denizi'nde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir. Bu bölgelerde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir.

Marmara Denizi'nde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir. Bu bölgelerde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir.

Marmara Denizi'nde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir. Bu bölgelerde müsilaj sorunu özellikle yaz aylarında daha fazla görülmektedir.