

SYKONSEPT

Mart - Nisan 2010 | Yıl: 6 Sayı: 32 | İki ayda bir yayınlanır.



Dış Ticarete Kaynak Siteler
Mükemmellik Açılımı: 6 Sigma
Risk Analizi Uygulamaları
Kuş Bakışı Arjantin
Yeni Elektronik Oyuncaklar
İstanbul'a Nefes: Marmaray
Hezarfen Ahmet Çelebi

Merhaba...

2010 yılının iki ayını hızla geride bıraktık...

Geçen yıl tüm piyasaların boynunu büken ekonomik kriz, yakalardan bir düğme gevşetti. Ocak ayında düşüş yaşanan piyasalarda, şubat ayında hissedilir oranda hareketlenme gördük.

Öte yandan, şubat ayı verilerine göre, sigara, alkol ve benzin gibi ürünlere gelen zamlarla birlikte aylık bazda enflasyon TÜFE’de %1.85, ÜFE’de %0.58 yükselirken, yıllık enflasyon 8.19’a sıçradı.

Henüz yılın başında, zam şampiyonu vergi artışlarının etkisiyle %28.23’e varan sigara zammı olurken, %24.51’le gıda, %17.89 ile doğalgaz abonman ücreti bu rekoru takip etti...

Analistler, altın fiyatlarının bir süre daha 1000\$’ın üzerinde seyredeceği konusunda hemfikirler.

Hal böyleyken gidişata yalnızca tüketici gözüyle bakmak mümkün olmuyor elbette. Masanın hangi tarafında olursak olalım, önümüzü bir miktar daha görebilmeye başladığımız bu dönemde, moralimizi yüksek tutarak çalışmaya devam edeceğiz.

Mayıs ayında daha keyifli haberler duymak ve vermek ümidiyle...

info@syk.com.tr

SYK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ

Adres: Acıbadem Mah. Haydar Yücebaş Sok. No: 17
34178 Kadıköy / İstanbul

Tel: 0216 330 94 00

Faks: 0216 330 94 01

SYKONSEPT

Yıl: 6 Sayı: 32

İki ayda bir yayınlanır. Ulusal Süreli Yayın.

SYK Gümrük Müşavirliği Ltd. Şti. adına

İmtiyaz Sahibi: A. Baybars Soyak

Yazı İşleri: Deniz Yakın

Tasarım: Deniz Yakın - www.denizyakın.com

Renk Ayrımı ve Baskı: MatbaaNet Reklam Hizmetleri



444 4 SYK
DÖRTDÖRTLÜK SYK

www.syk.com.tr
info@syk.com.tr

Bilginin bu kadar hızlı yol aldığı günümüz iş hayatında, herhangi bir soru sorduğumuzda veya bir sorun esnasında, elimizin altında duran, kaynak olarak kullanabileceğimiz her adres değerli.

İş hayatında sıkıştığımız zaman, doğru ve güncel veriye ulaşmak istediğimizde bilgi kaynakları inanılmaz değerli hale geliyor. Aşağıda, dış ticaretle ilgili gündelik hayatta işe yarayacak bilgilere ulaşabileceğimiz kaynak sitelerden bazılarını bulabilirsiniz...

www.dtm.gov.tr

Dış Ticaret Müsteşarlığı'nın internet sitesi. Bu adresten ticaret ve ticari kuruluşlarla ilgili linklere ulaşılabilir gibi, çeşitli konularda bilgi de edinilebilir. Kurumun düzenlediği eğitim seminerlerini bu adresten öğrenmek; bununla birlikte sitede çeşitli dış ticaret istatistikleri, ithalat ve ihracat mevzuatlarına ulaşmak mümkün.

www.gumruk.gov.tr

Gümrük Müsteşarlığı'nın internet sitesinden ulusal ve uluslar arası gümrük ve dış ticaret düzenlemeleri ile ilgili detaylı ve güncel bilgiler, yasal düzenlemeler ve istatistiki bilgiler alabilmenin yanı sıra, Gümrük Müsteşarlığı Merkez Teşkilatı'nda görevli Gümrük bürokratlarına, bağlantılar aracılığıyla da tüm dünyadaki Gümrük organizasyonlarına ulaşmanız mümkün. Siteden, gümrük beyannamelerinin Maliye Bakanlığı VEDOP Sistemi'ne gönderilme işlemi de sorgulanabilir. (<https://uygulamalar.gumruk.gov.tr/vedop/>)

www.igeme.org.tr

İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi internet sitesi, yine ticari kurum ve kuruluşların yanı sıra, çeşitli ülkelerin incelemelerine, ticari konularda kanuni ve teknik bilgilere ulaşılacak faydalı ve zengin içerikli bir adres. Ayrıca sitenin portföyünden görülmesi faydalı olacak çok sayıda sitenin linkine ulaşmak da mümkün.

www.egelihracatcilar.com

Incoterms 2000 (Türkçe), resmi gazete, dış ticaret mevzuat değişiklikleri, gözetim şirketleri, fuarlar ve eğitimler gibi birçok yararlı dış ticaret bilgisine ulaşmayı sağlayan bir site...

ec.europa.eu

Avrupa Birliği tarafından hazırlanan, üye ülkelere yapılacak ihracatta ürün bazında, ülkelere göre uygulanan vergi ve tarifelerin en güncel haliyle yayınlandığı web sitesidir. 19 ayrı dilde yayın yapmaktadır.

• Web sitesini görüntüleyebileceğiniz dil seçeneklerinden birini seçin. • Gümrük Vergisi oranının görüntülemek istediğiniz ürünün 8 basamaklı G.T.İ.P. kodunu girin. • İhracat yapacak ülkeyi seçin. • Gümrük Vergisi oranını görüntülemek istediğiniz tarihi seçin. • Tıklayarak seçtiğiniz ürün ve ülkeye uygulanan vergi oranını görüntüleyebilirsiniz. • Seçtiğiniz ürünün tanımını gösterir. • Seçtiğiniz ürünün ihracat kısıtlamalarını ve yasaklarını gösterir.

mkacddb.eu.int

Avrupa Birliği Pazara Giriş Veritabanı bünyesinde bulunan Uygulanan Tarife Veritabanı, tüm dünyadan ülkelerin farklı ürünlere uyguladığı vergi ve tarifelerin toplu bir şekilde, güncel ve ücretsiz olarak yayınlandığı web sitesidir.

- Gümrük Vergisi oranını görüntülemek istediğiniz ülkeyi seçin.
- Gümrük Vergisi oranını görüntülemek istediğiniz ürünün G.T.İ.P. kodunu 4 ya da 6 basamak olarak giriniz.
- Eğer ürünün G.T.İ.P. kodunu bilmiyorsanız, anahtar kelime girişi yaparak arama yapabilirsiniz.

Önemli Not: A.B. Pazara Giriş Veritabanı altında yer alan Uygulanan Tarife Veritabanı'na sadece A.B. üyesi ülkelere ve aralarında Türkiye'nin de yer aldığı aday ülkelere giriş yapılabilir.

www.marinetraffic.com

Siteden, dünyadaki deniz trafiği takip edilebiliyor. Gemi adına ve limana göre arama yapmak mümkün.



Ticari faaliyet kapsamında hareket eden her kurumun, kendini geliştirmesi ve mükemmeli yakalayabilmesi için güncel, denenmiş ve bilhassa teknik yöntemler kullanması şarttır. Altı Sigma, bu yolda bilinmesi gereken yöntemlerin ilk sıralarında yer alır.

Kapitalizmin dünya çapında yükseldiği özellikle I. Dünya Savaşı'ndan sonra, artan rekabete ve üretim-tüketim zincirindeki arz-talep döngüsüne karşılık verebilmek için yeni bakış açılarının ve çözümlerin bulunması gerekliliği doğdu. Altı Sigma, bu çözümlerin başta gelenlerinden biridir. Kısaca özetlemek gerekirse, 'sınıfının en iyisi olma felsefesi' olarak nitelendirilebilir.

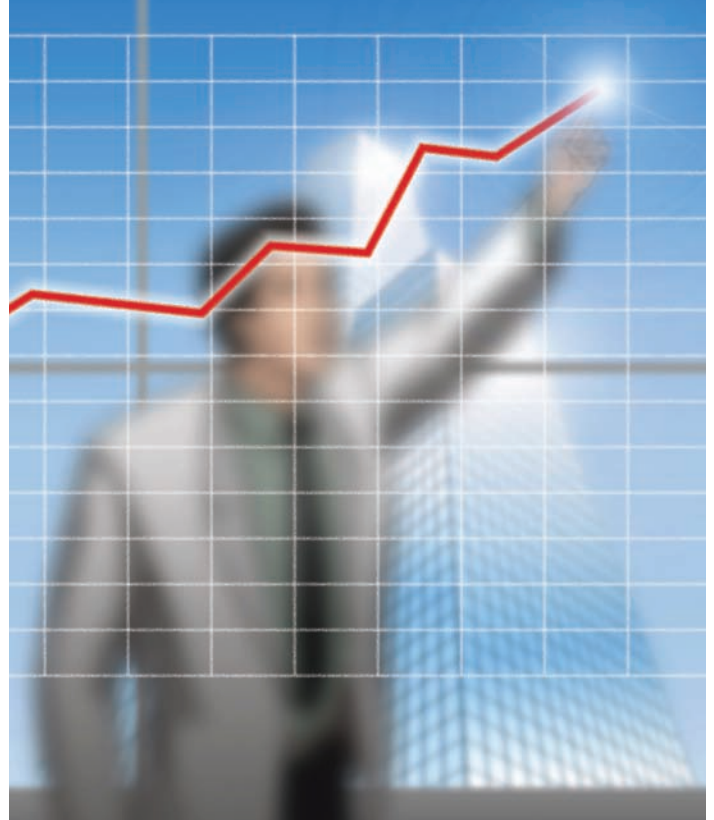
Bugün dünyanın her yerinde, varlığını devam ettirebilmek için üreticinin düşük maliyetlerle ve olabildiğince yüksek kalitede hizmet verme mecburiyeti vardır. Altı Sigma felsefesi, mükemmelliği yola çıkış noktası olarak, kendi alanında alternatifi olmayan bir model teşkil eder.

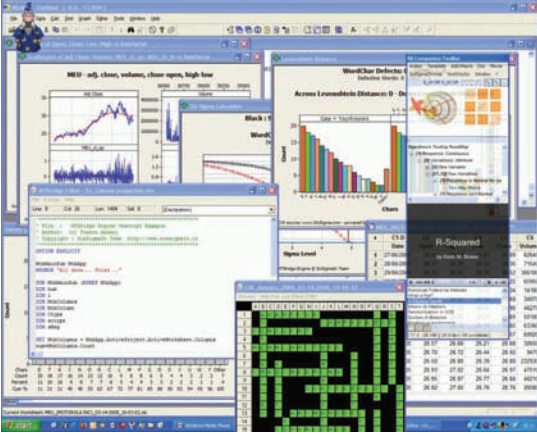
Ayrıntılarına indiğimizde, Altı Sigma'nın ne olduğuyla ilgili farklı yaklaşımlarla karşılaşırız. Bunlardan yaygın olarak kabul edileni, genellikle 'mühendis ve istatistikçiler tarafından ürün ve süreçlerin ince ayarını yapmak için kullanılan ileri derecede teknik bir yöntem' ifadesidir. Ölçüm ve istatistiğin gerçekten Altı Sigma'nın çok önemli parçaları olduğu doğru olsa da, bu tanım tam olarak Altı Sigma felsefesini eksiksiz açıklamaz. Bir diğer

tanım, 'müşteri ihtiyaçlarını kusursuza yakın karşılama hedefi'dir ki, bu tanım da kısmen doğrudur. Gerçekten Altı Sigma yönteminin en önemli ölçütlerinden biri müşteri beklentilerinin karşılanmasıdır. Dünya pazarındaki kıyasıya rekabetten başarıyla çıkabilmenin başlıca şartı müşteri taleplerini ve şikayetlerini doğru tespit etmek, bu ihtiyaçları piyasadaki diğer rakiplerden daha hızlı ve kaliteli şekilde karşılamaktır. Buna ek olarak, bu yöntemin müşteri odaklı diğer programlardan başlıca farkı, kalitenin yanı sıra maliyetleri de düşürerek müşteri memnuniyetini sağlamasıdır. Bunu yaparken ölçülebilir ve tutarlı net sonuçlar ortaya koyması da son derece önemlidir. Altı Sigma, bu amaçları engelleyen her şeyi problem olarak görür. Firmaların pazar payına, prestijine ve kârlılığına negatif etki eden problemleri doğru olarak teşhis edebilme ve bu problemleri tamamen çözebilme becerisini en üst düzeye çıkarmayı amaçlar. Günümüzdeki rekabetçi piyasa ortamında, müşterilerin ihtiyaçlarını doğru tespit etmeyi ve aksayan alanlarda iyileştirme sağlamayı amaçlayan her firmanın Altı Sigma yöntemini uygulaması gerekir.

Bu yönetime sigma denmesinin sebebi 'Sigma' sembolünün Yunan alfabesinde, istatistikte bir topluluktaki standart sapmayı belirten bir ölçü birimi olarak kullanılmasıdır. İstatistik bilimine dayanan bir yöntem olması sebebiyle Altı Sigma uygulamalarında genel olarak bir istatistik programı olan Minitab programı kullanılır.

Şirketler için çok iddialı bir hedef, hiç hatasız, sapmasız sistemlere sahip olabilmektir. Örneğin Motorola bu kalite ölçümünü somutlaştırmak için MHO: Milyonda Hata Olasılığı -bir milyon işlem basamağında hata yapma olasılığı- kavramını geliştirmiştir ve 1987 yılında Altı Sigma hedefi, yani bir milyon basamakta 3.4 hata hedefi belirlenmiştir. Tabii ki bu çok az şirket ya da süreçte, başarıldığı iddia edilebilecek bir hedeftir. Altı Sigma'nın bir diğer tanımı ise 'organizasyonun daha fazla müşteri tatmini, kârlılık ve rekabetçi pozisyon için kültürel değişim gayreti' şeklindedir. Ancak bu felsefeyi açıklamak için başvurulacak en doğru tanım Pande, Neuman ve Cavanagh'ın ortak yazdıkları, 'The Six Sigma Way' adlı kitaplarında yer alan tanımdır.





Buna göre Altı Sigma, iş başarısını sağlamak, sürdürmek ve en yüksek düzeye ulaştırmak için kullanılabilecek kapsamlı ve esnek bir sistemdir. Altı Sigma, sadece müşteri ihtiyaçlarının yakından anlaşılması, olayların, verilerin, istatistik analizlerin sistematik kullanımı ile iş süreçlerinin yönetimi, iyileştirilmesi ve tekrar yapılandırılmasına özel önem verilmesi sayesinde mümkün olabilir.

Bu yöntemi kullanan firmaların elde edecekleri sonuçlar; maliyetlerde azalma, personelin yetkinliğinde artış, üretimde, pazar payında, en önemlisi müşteri memnuniyetinde ve firma prestijinde artış, zamandan tasarruf ve hata oranında büyük azalma, ayrıca ürün ve hizmet geliştirme olarak sınıflandırılabilir. Ancak, Altı Sigma'nın her firmada uygulanamayacağına dair bir düşünce vardır. Genellikle

Altı Sigma orta ve büyük ölçekli firmalar için uygun olduğu düşünülen bir yöntemdir. Onu uygulamak isteyen bir firmada öncelikle güvenilir verilere ve uygulanan bir kalite yönetim sistemine ihtiyaç vardır. Altı Sigmayı bilen, destekleyen bir yönetim ve gelişme için hevesli personeller var olmalıdır. Bir diğer görüşe göre ise bu yöntemi küçük ölçekli firmalar da uygulayabilirler.

Altı Sigma yönteminde, kara kuşak ve yeşil kuşak gibi bazı unvanlar vardır. Her Altı Sigma uygulamasında, 'şampiyon', 'uzman kara kuşak', 'kara kuşak' ve 'yeşil kuşak' gibi sınıflandırmalar yer alır. Altı Sigma'nın sorumlusu projeleri seçen ve takip eden şampiyondur. Şampiyon, şirketin üst düzey yönetim kadrosundan bir kişi olabilir. Başlıca sorumluluğu, programın başarıyla uygulanmasını sağlamak ve görevi bu amaç için gerekli tüm kaynak aktarımı ve altyapının sağlanmasıdır. Projeleri yürütecek olanlar kara kuşaklardır. Başarı için kritik role sahip olan kara kuşaktır ve içerik olarak oldukça yoğun bir eğitimden geçerek bu göreve hazırlanırlar. Kara kuşaklar, bilimsel tekniklerle donatılmış savaşçılardır. Kara kuşaklar savaşa gidercesine silah yerine bilgiyle donanmış olarak iş hayatında kendilerini gösterirler. Bilgisayarlar ve yeni yazılımlar onlara yardımcı olsa da, sonuçları doğru değerlendirebilecek bilgiye sahip olmalıdırlar. Büyük bir kısmı istatistiğe yani matematiğe dayanan bir eğitim olmak zorundadır. Korelasyon, regresyon, hipotez testleri, t-test, ki-kare testi, varyans analizi, güven aralığı, deney tasarımı, faktöriyel deneyler, kontrol planları, X-R şemaları, I-MR şemaları, R&R analizleri, hata türü ve etkileri analizi, sebep sonuç diyagramları hakim olmaları gereken alanların başlıca olanlarıdır.

Tüm uygulamaları denetleyen ve gözlemleyen kişiler uzman kara kuşaklardır. Ölçüm, analiz, dokümantasyon gibi lojistik sağlayan kişiler yeşil kuşaklardır. Bu sınıflandırma, yetkili kişilerin bilgilerinin derecesine ve niteliğine dayalı bir sınıflandırmadır.

Altı Sigma yöntemiyle büyük başarılar elde eden firmalara örnek olarak; 1995 yılında 175 milyon dolar ve 1996'da ise bu rakamın iki katı tasarruf sağlayan AlliedSignals'ı, 1997 yılında 500 milyon dolar, 1998'de ise 1,2 milyar dolar tasarrufla General Electric'i gösterebiliriz.

Toplam Kalite Yönetimi yaklaşımının dünyada ulaştığı en son aşama olarak kabul edilen Altı Sigma felsefesi, Türkiye için oldukça yeni bir kavram olsa da, ülkemizde Altı Sigma'yı başarıyla uygulayıp iş süreçlerini kusursuzlaştıran firmalar vardır.



Savaş ÖZDOĞAN

SYK Gümrük Müşavirliği / Genel Md. Yrd. / Gümrük Müşaviri

Yıllarla birlikte artan
dış ticaret hacmi,
etkin bir denetimi
zorunlu kılıyor.
Bu denetimin etkinliği,
bilgisayarlı veri işleme
teknikleriyle artıyor.

Ülkemizin dış ticaret hacmi yıllar itibarıyla giderek artmaktadır. Sürekli artış içindeki dış ticaretimizin etkin bir şekilde kontrol edilmesi gerekmektedir. Ancak fiziki, mali ve insan kaynağı kısıtlılığı göz önüne alındığında, etkin bir denetimin yerine getirilmesi bilgisayarlı veri işleme tekniklerinin kullanılması ile de mümkün olabilmektedir. Böylece yasal ticaretin kolaylaştırılması, hızlandırılması ve basitleştirilmesi mümkün hale getirilirken, yasal olmayan ticaret de engellenebilecektir.

Uluslar arası alanda bu görevi üstlenen Dünya Gümrük Örgütü risk analizi yöntemlerini, basitleştirilmiş usuller ve sonradan kontrol işlemlerini tanımlayarak geliştirmekte ve üye ülkelerce uygulamaya konulmasına yardımcı olmaktadır.

Ülkemizde risk analizlerinin kurumsal bir alt yapıya kavuşturulması 4458 sayılı Gümrük Kanunu ile başlamıştır.

Gümrük idarelerimizin otomasyona geçişi BİLGE (Bilgisayarlı Gümrük Etkinlikleri) yazılım sisteminin hayata geçirilmesiyle mümkün olabilmektedir. Risk analizlerinin bilgisayar teknikleri ile yapılması, gümrük teşkilatının özel yazılım sistemi olan BİLGE sistemine yapılan ek yazılım ile sağlanmıştır. BİLGE ise Fransızların Sofix yazılım sisteminden uyarlanmıştır.

BİLGE sistemine entegre edilen risk analizleri sistemi ile;

- Hangi eşyaların fiziki muayeneye tabi tutulacağı (Kırmızı Hat),
- Hangi eşyaların belge kontrolüne tabi tutulacağı (Sarı Hat),
- Hangi eşyaların sonradan kontrol edileceği (Mavi Hat) belirlenmiştir.

Gümrük Müsteşarlığımızın merkezi olan Ankara'da merkezi otoritece belirlenen kriterler dahilinde gümrük idarelerimizde bilgisayar ortamında belirlenen hat kriterlerine göre gümrük denetimi yapılmaktadır.

Müsteşarlığımıza bağlı Genel Müdürlükler bünyesinde risk analiz birimleri bulunmaktayken son uygulama ile merkezde Müsteşar Yardımcısına bağlı olarak 'Risk Yönetimi ve Stratejik Değerlendirme Birimi' kurulmuştur. Daire Başkanlığı olarak bu birim risk kriterlerinin tespitini yapmakta ve risk yönetimini gerçekleştirmektedir.

Bu birimce;

- Risk değerlendirmesi ve derecelendirilmesinde Müsteşarlığın risk analizi politikası oluşturulur ve uygulanır,
- Riskler sistematik olarak tanımlanır,
- Öncelikli gümrük kontrol alanları ve işlemleri belirlenir,
- Risklerin en aza indirilmesi için ne tür önlemlerin alınması gerektiği üzerinde çalışılır,
- Ulusal ve uluslar arası kaynaklardan veriler ve bilgiler toplanır,
- Toplanan bu veri ve bilgilerin ışığında risk analizi ve değerlendirilmesi yapılır,
- Risk analizleri sürecinin işleyişi ve sonuçları düzenli olarak izlenmekte ve gözden geçirilir,
- Sonradan kontrol sisteminin nasıl yapılacağına ilişkin sonradan kontrol yönetmeliği yayınlanarak ve denetim elemanları kanalıyla uygulanması sağlanır.

Merkezi otoritece yürütülen bu süreçler sonucunda riskli görülen işlemler bilgisayar sistemi üzerinden yönlendirilmektedir.

İşlemi yapan gümrük idarelerinin herhangi bir müdahalesi olmaksızın bilgisayar sistemi kırmızı, sarı veya mavi hat kriterini otomatik olarak seçmektedir. Ayrıca bilgisayar sisteminde Rastgele Erişim Yöntemi de uygulanmaktadır. Bilgisayar sistemi rastgele erişim yöntemi ile zaman zaman kontrol amaçlı olarak, mavi hattı kırmızı hatta ya da sarı hatta yönlendirmektedir.

Merkezi bu birimin dışında hiçbir şahıs ya da kurumun bu süreçte herhangi bir şekilde müdahale hakkı ve yetkisi yoktur.

Firmaların ticari faaliyetlerinin güvenliğini sağlamak ve firmalar arasında haksız rekabete meydan vermemek amacıyla sisteme veri ve bilgi girişi ile sistemin her aşaması ve yapılan işlemler gizli tutulmaktadır.

Risk analizinde;

- Öncelikle bilgi ve verilerin envanteri çıkarılır,
- Özel bir elemanın ardından tehditler, zayıf noktalar ve bunlara karşılık gelen riskler belirlenir,
- Riskler sıralanır,
- Öncelikli riskler belirlenir ve derecelendirilir,
- Kontrolün şekli tespit edilir.

Gümrük mevzuatı açısından risk analizinde;

- Eşyanın menşei,
- Geldiği ülke,
- Eşyanın Gümrük Tarife ve İstatistik Pozisyonu,
- Alıcı ve satıcı gerçek veya tüzel kişiler,
- İthalatçı ve ihracatçı dış ticaret firmaları,
- İthalata aracılık eden dolaylı ve doğrudan temsilciler,
- İthalata ve ihracata aracılık eden nakliye, antrepo ve gümrükleme hizmeti veren şirketler,
- Onaylanmış statü belgesine (A, B, C) haiz ithalatçı ve ihracatçılar,
- Rejimler bazında bazı alt kriterler esas alınarak, risk taşıyan unsurlar belirlenmek suretiyle gümrük kontrolünün türü ve hattı sistemce tespit edilir.



Olay bazında yukarıda sayılan ve bizim de gerçek anlamda bilemediğimiz diğer birçok kriterin tüm parametreleri kullanılabildiği gibi, bir veya birkaç parametrenin kullanılması söz konusu olabilmektedir.

Sayılan bu kriterlerin yanında; merkez denetim elemanlarının (müfettiş ve kontrolörlerin) soruşturma raporları ile kaçakçılık ile ilgili uluslararası yetkili kuruluşların bildirimleri ve bunun gibi değişik kriterlerin de göz önünde tutulması söz konusu olabilmektedir.

Avrupa Birliği mevzuatına göre ithalatın %25'inin, ihracatın ise %15'inin denetlenmesi tavsiye edilmekte ise de, ülkemizde bu oranın çok daha yükseklerde olduğu düşünülmektedir.

Sonradan kontrole tabi mavi hattan faydalanan firmaların sayısındaki artış ile beraber yapılan rastgele denetimlerde bazı suistimallerin olması nedeniyle, mavi hat uygulaması gereği gibi uygulanamamaktadır. Bu durum ise fiziki muayene (kırmızı hat) uygulama oranının istenen ve olması gereken düzeyin üstüne çıkmasına sebebiyet vermektedir.

Risk kriterlerinin seçici olması yönünden her geçen gün güncelleştirilmesi gerektiği nedeniyle; kamuda emeklilik yaşı olarak kabul edilen 65 yaşını aşmış olup beyannameye imza atan gümrük müşavirleri ile şifresiyle binlerce imza atan gümrük müşavirlerine imza kotasının getirilmesi hususunda yapılan teklifler ve sızlanmalar dolayısıyla, merkezi otorite tarafından bu konuda risk kriteri uygulaması yapıp yapılamadığı bilinmemektedir.

Gelinen bu noktada; her zaman olduğu gibi kötü niyetliler yüzünden, uygulamada sürece dahil edilen risk kriterleri, anlaşılabilirlik ve izah edilebilirlikten çıkarak, çok komplike ve karmakarışık bir yapıya dönüşme riskiyle karşı karşıya kalabilecektir.

Bu nedenle gümrük idarelerimizden ithalat ve ihracat yapan dış ticaret firmaları ve bu işlemleri takip eden Gümrük Müşavirleri, ellerindeki Müsteşarlıkça verilmiş A, B ve C tipi onaylanmış statü belgesine göre tabi olmalarını düşündükleri hat kriterleri dışına taşabilen kontroller ve uygulamalar ile karşılaşmaktadırlar.

Risk kriterlerinin merkezi birimce gizli tutulması nedeniyle ithalat ve ihracat yapan dış ticaret firmalarına ve bu işleri bu gümrük idarelerinde temsilname ve vekalet yoluyla takip eden gümrük müşavirlerine olay bazında açıklama yapılamaması, yapılan işin özelliğinden ve gizliliğinden kaynaklanıyor olmasına karşın; tatmin edici açıklamalar ve izahatlarda bulunulamaması nedeniyle, firmalar ve Müşavirler nezdinde pekçok değişik ve farazi de olabilecek varsayımlara dayalı tereddütlerin, yakınma ve sızlanmaların ortaya çıkmasını engelleyememektedir.

Latin Amerika ülkeleri arasında eğitim seviyesi en yüksek ülke olan Arjantin, kendine has yapısı, insanı, tutkulu müziği, dansı ve başarılı futboluyla gitmeye, görmeye ve tanımaya değer bir ülke. Hatta, gördükten sonra hafızalardan silinmeyecek kadar özel bir ülke...

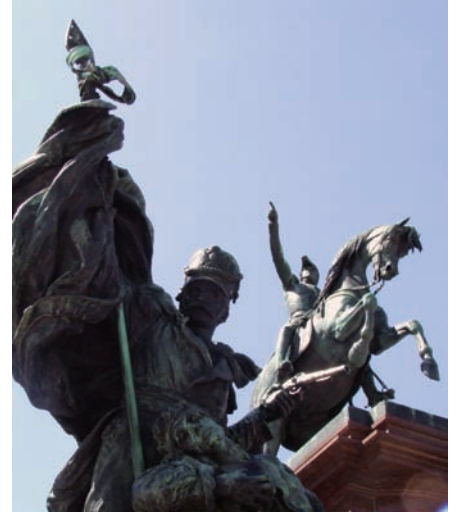
Güney Amerika Kıtası'nın güneyinde bulunan Arjantin, kendi kıtasında Brezilya'dan sonra ikinci, dünya genelinde sekizinci en büyük toprağa sahip ülkedir. 2.791.810 km²'lik yüzölçümü ile Türkiye'den yaklaşık 3.5 kat büyük olan bu ülkenin 40 milyonu aşan nüfusunun çoğunluğunun kökeni, İspanyol ve İtalyan göçmenlere dayanır.

Arjantin, bir federal bölgeye (Buenos Aires) ve 23 eyalete ayrılmıştır. Resmi dili İspanyolca, para birimi Arjantin Pesosu'dur. Ülkenin ismi Latince gümüş anlamına gelen 'Argentum' kelimesinden gelir. İspanyol kolonicileri Arjantin'e ayak bastıklarında gümüş madenini bulma amacıyla olduklarından, ülkeye bu isim verilmiştir.

Kıyı şeritlerinden iç bölgelere ve kuzeye gittikçe değişen bitki örtüsü ve bazıları volkanik etkinliğini hala yitirmemiş yanardağlarıyla, ziyaretçilerine tam bir görsel şölen sunar. Pampa ve Patagonya sınırındaki Bahia Blanca, bölgedeki tek doğal limandır ve kıyısında kurulan kentin büyük ölçüde gelişmesini sağlamıştır. Amerika kıtasının en yüksek tepesi olan Aconcagua

ile dünyanın en yüksek iki yanardağı Ojos del Salado (6880 m) ve Monte Pissis (6795 m) Arjantin'de yer alır. Bunun dışında, dünyanın yine en büyük şelalelerinden biri sayılan ve Niagara Şelaleleri'nden üç kat daha büyük olan Iguazu da burada bulunur.

18. yüzyılın ortalarına kadar tarım ve çobanlığa dayalı ekonomisinin Atlas Okyanusu ticaretine açılmasıyla, başta sığır olmak üzere hayvan ve ilgili ürünlerin ticaretinin yoğunlaşmasına sebep olmuştur. 1930'lu yıllarda Arjantin, uluslar arası ticarette buğday, mısır ve yağ satar hale gelmiş, 1950'lerde dünyadaki tarımsal gelişmeler sonunda tarım pazarından neredeyse dışlanmış. Bu sıralarda, çeşitli hafif sanayi gelişmiş ve Arjantin kendine petrol ve demir-çelik gibi birkaç önemli yeni kol kurmuştur. 1989'da Carlos Menem başa geçtiğinde ülke ağır dış borçlar edinmiş ve enflasyon ayda %200'e ulaşmıştır. Ekonomik krizle savaşmak için hükümet, ticareti liberalleştirme, devlet denetimini en aza indirme ve özelleştirme yoluna gitmiştir.



İlerleyen yıllarda enflasyon düşüşe geçmiştir. 1995 ve 1998 yıllarında iki büyük bunalım daha yaşayan Arjantin'de son yıllardaki gelişim seviyesine rağmen, katı işçi yasaları yüzünden işsizlik oranı iki haneli rakamlardadır.

Nüfusun %70'e yakını şehirlerde toplanmıştır. Buenos Aires ve çevresi en kalabalık nüfusa sahip yerlerdir. Bu sebeple Buenos Aires, Latin Amerika'nın en büyük şehirlerinden biridir. Diğer önemli şehirleri arasında La Plata, Rosario, Bahia Blanca ve Santa Fe'yi sayabiliriz. Hemen hemen tümü Roma Katolik Kilisesi'ne bağlı Arjantin'de, Latin Amerika ülkelerinde sık rastlanan bir durum olan hızlı nüfus artışı Arjantin'de görülmez.

Arjantin, Latin Amerika ülkeleri arasında eğitim seviyesi en yüksek olan ülkedir.

19.000'den fazla ilkokul bulunan Arjantin'de bütçenin %14 kadarı eğitime harcanır ki, bu rakam diğer Latin Amerika ülkelerinin ayırdığı bütçenin iki katından daha fazladır. Arjantin, en eskisi Cordoba olan altı milli üniversiteye sahiptir. Bunların arasında 1821'de kurulmuş olan Buenos Aires Üniversitesi ünlüdür.

Kültürel açıdan Güney Amerika'nın önde gelen ülkelerinden biri olan Arjantin'de İspanyol, Fransız ve İtalyan etkileri görülür. Ülkenin sanat kültürü çok gelişmiştir.

Bunların yanı sıra, Arjantin'i zihinlere kazıyan iki önemli kelime vardır: Tango ve futbol...

Hepimizin haberdar olduğu bir dans olan tangonun doğuş yeridir Arjantin... Tutkulu ama kasvetli, bütün duyguların dışarı vurulduğu bir görüntüsü vardır. Büyük kentlerde düş kırıklığına uğrayan göçmenlerin arasında doğan bu dans, 1900'lü yılların başına kadar hor görülmüş ve kenar mahallelerden dışarı çıkamamıştır.

1912'de alt sınıfa seçmen olma hakkı verildiğinde adından bahsedilir olmuş, Birinci Dünya Savaşı sonrasında Fransa merkez olmak üzere Avrupa üzerinden dünyaya yayılmıştır. 1950 - 1980 yılları arasında Arjantin'de diktatör rejimleri esnasında bu çok özel dansın, doğduğu ülkede yasaklandığı bile olmuştur...

Arjantin deyip de futbolu es geçmek mümkün değil elbette! 2 kez FIFA Dünya Kupası'nı kazanmış olan Arjantin Milli Takımı, Dünya Gençler Şampiyonluğu ve Olimpiyat Şampiyonluğu'nu kazanan en son takımdır. Olimpiyat Oyunları'nda 1928 ve 1996'da gümüş madalya almışlardır. 11 kez Copa America, 7 kez Pan America Şampiyonlukları vardır. Arjantin, dünya futboluna da çok değerli isimler de kazandırmıştır.

Bu güzel ve canlı ülkeye yolunuz düşerse tango yapmadan ve bir futbol maçı seyretmeden ülkemize dönmemenizi tavsiye ederiz.



Teknolojinin insan hayatını kolaylaştırması bir yana; giderek teknolojik ürün düşkünlüğü diye bir kavram oluşmakta. Çünkü zaman zaman ürünleri kullanmanın verdiği fayda veya ürün işlevselliği, alım veya kullanım hazzının gerisinde kalıyor.

Uzaktan kumanda, taşınabilir bilgisayarlar derken teknoloji mobilize oldu. Görsel keyfi artırmak için televizyonlar büyüyüp inceldi, geri kalan, kişisel kullanıma yönelik teknolojilerin neredeyse tamamı küçüldü. İşlevselliğin yanı sıra görsel hazza yönelik tasarımlar, teknolojik ürünlerin ayrılmaz parçası oldu. Bunlar olurken, sanayileşmenin getirisi -veya götürüsü olan- çevre kirliliğine, küresel ısınmaya karşı çevreci çözümler çıktı ortaya... Derken gözümüzün önü iyi-kötü, güzel-çirkin bir sürü teknolojik donanımla doldu. Her gün gelişen ve artan bu ürünlerden ilginizi çekebilecek birkaçını inceledik...



iPad

Öncelikle Şubat 2010'da piyasaya çıkar çıkmaz büyük yankı uyandıran iPad'e göz atalım... Uzun süredir Apple kullanıcıları tarafından ne zaman piyasaya sürüleceğinin dedikodusu yapılan tablet iPad, 9.7 inch'lik boyutuyla kullanıcılarının karşısında. Fotoğraf, elektronik posta ve kitap ile video izlenceleri için şimdilik ideal görünüyor. Dokunmatik ekranlı ince tasarımıyla; yaklaşık 10 saat pil kullanımı, ekran çıkışı için adaptör ve harici klavye kullanımı desteği bulunuyor.

iPad'in, her yeni çıkan Apple ürünü gibi henüz bir takım özellikleri eksik. Mart ayında wi-fi modeli, nisan ayında ise 3g modeli piyasaya sürülecek. Aceleci teknoloji düşkünlere biraz bekleyebilirlerse daha iyi bir versiyonuna sahip olacaklar.



Kişisel Teknoloji Organizer'ı

Keyfi veya değil, her gün üzerimizde pek çok teknolojik ürünü taşımamız gerekebiliyor. Telefonumuz, dizüstü bilgisayarımız, GPRS cihazı, şarj aletleri, mouse, ara kablolar, taşınabilir diskler, kamera derken bir karambole sürüklenmek üzere olduğumuzu hissettiğimiz noktada, imdadımıza bu ürün yetişiyor.



Tüm bu saydığımız materyalleri bir arada ve düzenli olarak yerleştirip taşımaya olanak tanıyan organizör, şok koruma ve çıkarılıp takılabilen askısıyla özellikle havaalanlarında kolay açılıp kapanabilecek şekilde dizayn edilmiş. www.frontgate.com adresinden temin edilebilecek çantanın fiyatı ise 129\$. Belki de tek riski, çantanızı unutma veya çaldırma durumunda her şeyi birden yitirecek olmak. Evhamlılara duyurulur...

Havadan Şarj

Elektriği pile sıkıştırıp yanımızda taşıdığımız ve taşıdıklarımıza bağımlı hale gelmemizle birlikte, gözümüzü enerji kaynaklarından da alamaz olduk. “Nasıl daha uzun süre dayanan şarj aletleri yaparız”, “kullanım sürelerini uzatabiliriz”, “mobil şarj üniteleri ile çözüm bulabilir miyiz” gibi...

Bu sorunun ne kadar ilacı olur bilinmez ancak acil enerji ihtiyacı anlarında yardımımıza koşacak bu ürünün yaz aylarında piyasaya çıkması planlanıyor. Airnergy adlı bu ürün çevredeki wi-fi noktalarının yaydığı sinyallerden, içindeki pile bedava olarak enerji depoluyor. Bu enerji, tam olarak telefonunuzu şarj etmese de, bir süre idare edebileceğiniz kadar enerji sağlıyor. Depolanan enerjinin oranına göre değişken olmakla birlikte, wi-fi noktasına olan uzaklığınıza göre 20-30 dakika harcamanız gerekebiliyor. Açıkça, bedava enerji demek olan bu ürünün fiyatının 40\$ civarında olacak olması da mantıklı görünüyor...



Dijital Gitar



Popüler bir enstrüman olan gitar, teknoloji düşkünü endüstriyel tasarımcıların eline geçerse ne olur? Ortaya dijital bir gitar çıkar elbette!

Avustralyalı Misa (www.misadigital.com) firmasının piyasaya sürmeye hazırlandığı bu gitarın telleri yok. Gitarda, perdeler yerine dokunmatik paneller ve sol el için yine özel bir dokunmatik bir alan bulunuyor. Ayrıntılı bilgi ve video için Misa'nın sitesi incelenmeye değer...

Müzikli Yastık

Mu-Space, müzikseverler için için bir nimet gibi! Kolaylıkla taşınabilir bir çanta büyüklüğünde müzikli bir yastık. Yuan-Hao Hsu, Mu-Space adını verdiği bu yastıkla, uzanıp müzik dinlemeyi maksimum keyifli hale getiriyor.



Anne Karnında Müzik

Müzik, ille doğduktan sonra dinlenecek diye bir zorunluluk yok! Anne karnında, 16 haftalık bebeklerin çevredeki sesleri duyabildiği, daha sonraki safhalarda sesleri ayırt edebildikleri biliniyor. Müziğin, zeka gelişimi, koordinasyon yeteneği ve öğrenme yetilerini artırma konusundaki önemini bilen ve bebeğiyle müzik arasında bu iletişimi en başından kurmak isteyen anne adayları için inanılmaz bir ürün.

RITMO Prenatal Music System (RITMO Doğum Öncesi Müzik Sistemi), aynı müziği dinleyen anne ile bebek arasındaki iletişimi de güçlendiriyor. Ürünü, www.thinkgeek.com adresinden 100\$'a temin etmek mümkün...



İstanbul'da yaşayanların kabusu olan trafik problemi, şehrin görüntüsüne müdahale etmeden, hangi akıllı yöntemle çözülebilir sorusuna cevap aranırken ortaya çıkan Marmaray Projesi, İstanbulluların hayatlarını kolaylaştırmak için su altında hızla yol almaya devam ediyor.

İstanbul, zengin tarihi ve az rastlanır çeşitlilikteki kültürel değerleriyle özenle korunması gereken bir şehir... Ancak günümüzde şehrin geldiği nokta maalesef bu değerlerin korunması için ciddi çaba sarf edilmesini gerektiriyor. İstanbul, kalabalık nüfusuyla, yerleşim sıkıntılarıyla ve bu sebeplerden doğan ulaşım problemleriyle baş etmeye çalışıyor. Toplu ulaşım sistemlerinin çevresel etkilerinin azaltılabilmesi ve demiryolu sistemlerinin kapasitesi, güvenilirliği ve konforunun artırılabilmesi için modern demiryolu tesislerinin kurulması gerekiyor. Marmaray Projesi, tam bu noktada şehrin temel ihtiyacına başarıyla cevap verecek bir proje. Proje, Avrupa yakasında bulunan Halkalı ile Asya yakasında bulunan Gebze ilçelerini kesintisiz, modern ve yüksek kapasiteli bir banliyö demiryolu sistemiyle bağlamak amacıyla İstanbul'daki banliyö demiryolu sisteminin iyileştirilmesi ve Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi inşasına dayanıyor.

Fikir edinmek için projenin tarihine kısaca göz atarsak, İstanbul Boğazı'nın altından geçecek bir



demiryolu tüneli ile ilgili düşüncenin 1860 yılında ortaya atıldığını görürüz. Fakat boğazın altından geçirilmesi planlanan tünelin dönemin teknikleriyle inşa edilmesi mümkün olamayacağı için, deniz dibi üzerine inşa edilen sütunların üzerine yerleştirilen bir tünel olarak planlanmıştır. 1860 yılından sonra, 20-30 yıllık bir süreç içerisinde daha ileri düzeyde fikirler ortaya atıldı ve 1902 yılında benzer bir tasarım geliştirildi; öneride İstanbul Boğazı'nın altından geçen bir demiryolu tüneli öngörüldü; fakat bu tasarımda, deniz dibi üzerine yerleştirilen bir tünelden bahsediliyordu.

Marmaray Projesi'nde kullanılacak teknik olan batırma tüp tünel tekniği ise, 19. yüzyılın sonlarından itibaren geliştirilmiştir. Kanalizasyon amaçlı ilk batırma tüp tünel, 1894 yılında Kuzey Amerika'da inşa edilmiştir. Trafik amaçlı ilk tüneller de yine Amerika'da inşa edilmiştir. Avrupa'da batırma tüp tünel tekniğini ilk uygulayan ülke Hollanda iken, Asya'da Japonya'dır. Bu tünellerin sayısı, 50'li yıllarda sağlam ve etkisi kanıtlanmış bir endüstriyel teknik geliştirilene kadar sınırlı düzeyde kalmıştır. İlgili tekniğin geliştirilmesinden sonra ise birçok ülkede geniş ölçekli projelerin yapımına başlanabilmektedir.

İstanbul'da, Boğazın altından geçen bir toplu ulaşım bağlantısının inşasına yönelik talep, 1980'li yılların başlarında giderek artmış ve bunun sonucunda 1987 yılında ilk geniş kapsamlı fizibilite etüdü gerçekleştirilmiştir. Bu çalışma sonucunda, bu tür bir bağlantının teknik olarak uygulanabilir ve maliyet açısından verimli olduğu belirlenmiş ve bugün projede gördüğümüz güzergah, bir dizi güzergah arasından en iyisi olarak seçilmiştir. Her iki yakadaki demiryolu hatları, İstanbul Boğazı'nın altından geçecek olan bir demiryolu tünel bağlantısı ile birbirine bağlanacaktır.

Proje, şu anda dünyadaki en büyük ulaşım altyapı projelerinden birisidir. Demiryolu sisteminin tamamı, yaklaşık 76 km uzunluğunda olacaktır. Ana yapılar ve sistemler, batırma tüp tünel, delme tüneller, aç-kapa tüneller, hemzemin yapılar, 3 yeni yeraltı istasyonu, 36 yerüstü istasyonu (yenileme ve iyileştirme), işletim kontrol merkezi,

sahalar, atölyeler, bakım tesisleri, yerüstüne inşa edilecek olan yeni bir üçüncü hat dahil olmak üzere, mevcut hatların iyileştirilmesi, tamamen yeni elektrikli ve mekanik sistemler ve temin edilecek olan modern demiryolu araçlarını kapsayacak olan 4 bölümden oluşacaktır.

Projenin kapsamına bakıldığında, İstanbul'da yaşayan insanlara birçok avantaj sağlayacağını ve şehirdeki trafik sıkışıklığıyla ilgili sorunları azaltacağını öngörmek mümkün...



Proje Hedefleri

- Avrupa ile Asya'yı demiryolu ile birbirine bağlayarak iki yaka arasında yüksek kapasiteli toplu taşıma imkanının sağlanması,
- İstanbul Metrosu ile Yenikapı ve Kadıköy-Kartal arasında inşa edilecek olan Hafif Raylı Sistem ile entegrasyon sağlanarak yolcuların güvenilir, hızlı ve konforlu bir toplu taşıma sistemi ile seyahatinin mümkün kılınması,
- Kent içinde özel araçların ve mevcut köprülerin getirdiği trafik yükünün azaltılması ana hedeflerdir.

Bu projenin hizmete girmesi ile Gebze-Halkalı arasında 2-10 dakikada bir sefer yapılacak ve bir yönde saatte 75.000 yolcu taşıma kapasitesi sağlanacak, bu sayede de yolculuk süreleri kısıllacaktır. Ayrıca iş ve kültür merkezlerine kolay, rahat ve çabuk ulaşım sağlanarak kentin ekonomik yaşamına da canlılık katılacaktır.



Yolculuk Süresi ve Güzergah

Halkalı'dan Gebze'ye bir yolculuk, Sirkeci'den Haydarpaşa'ya feribotla geçiş dahil olmak üzere, tipik koşullar altında 185 dakika sürmektedir. İyileştirilmiş banliyö demiryolu sistemi hizmete açıldığında, yolculuk süreleri şöyle tasarlanmıştır: Gebze ve Halkalı arası 105, Bostancı ve Bakırköy arası 37, Söğütlüçeşme ve Yenikapı arası 12, Üsküdar ve Sirkeci arası 4 dakika... Sistemlerin kapasitesi tamamen kullanılabilir hale geldiğinde, elde edilecek zaman tasarrufu yılda yaklaşık 36 milyon saat veya tüm dünya genelinde her gün insanlar tarafından kazanılan yaklaşık 100.000 saat (11.4 yıl) olacaktır.

Bu bağlamda bakıldığında, Marmaray Projesi, İstanbul kadar önemli ve olağanüstü güzellikleri barındıran bir şehrin kentsel yaşantısının sağlıklı bir şekilde devamı için tasarlanmış dünyanın en önemli projelerinden biridir. Bu büyük proje, İstanbullulara çağdaş bir kent yaşamı ve ulaşım imkanları sunacak olmasının yanı sıra, kentin doğal ve tarihi özelliklerinin korunabilmesi için yüksek kapasiteli elektrik enerjisi kullanarak çevreyi korumaya da odaklanmıştır.

Tarihin Korunması

Marmaray Projesi, mümkün olduğunca eski binalara ve yeraltındaki tarihi alanlara zarar vermeyecek şekilde planlanmakta ve tasarlanmaktadır. Bu açıdan proje, birbirinden farklı iki ayrı bölüme ayrılmıştır. Yer üstünde, tarihi binalar yerlerinde muhafaza edilecek, bir başka yere taşınacak veya replika kopyaları inşa edilecektir. Potansiyel yer altı tarihi varlıkların üzerindeki etkilerin en aza indirgenebilmesi için, demiryolu hattının güzergahı en uygun şekilde planlanmıştır.

Çevrenin Korunması

Projenin yapım işleri, ilkbahar ve sonbahar mevsimlerinde oluşan balık göçünü engellemeyecek şekilde düzenlenecektir. Projenin bir sonucu olarak hava kirliliğinde oluşacak olan azalmanın yaklaşık olarak aşağıda belirtilen düzeylerde olacağı tahmin edilmektedir:

- Hava kirlitici gazların miktarında ilk 25 yıllık işletim dönemi boyunca, yıllık ortalama olarak yaklaşık 29.000 ton/yıl düzeyinde azalma olacaktır.
- Sera gazlarının miktarında (başta CO₂ olmak üzere) ilk 25 yıllık işletim dönemi boyunca, yıllık ortalama olarak yaklaşık 115.000 ton/yıl düzeyinde azalma olacaktır.

Olumsuz Etkiler

İstanbullular açısından yapım sırasında oluşacak olan olumsuz etkiler arasında; trafik sıkışıklığı, yüksek düzeyde ve kesintisiz gürültü, yapım sahalarının etrafındaki alanlarda havada tozlanma ve yollarda çamur, toprak birikimi, ayrıca güç beslemesi, su temini, kanalizasyon sistemleri ve telefon ve veri kabloları gibi iletişim sistemlerinde, zaman zaman oluşabilecek hizmet kesintileri bulunmaktadır.



İstanbul Boğazı'nın dibinden en az 1.000.000 m³ toprağın çıkarılması gereklidir. Bu iş ve faaliyetler, suda doğal tortuların oluşmasına neden olacak ve buna bağlı olarak bulanıklığı artıracaktır. Bu durum, İstanbul Boğazı'ndaki balık göçü üzerinde olumsuz etkilere neden olacaktır. İstanbul Boğazı'ndaki deniz trafiği üzerinde sınırlamaların uygulanacağı bazı dönemler ve hatta bazı durumlarda trafiğin tamamen durdurulacağı daha kısa süreli dönemler de olacaktır. Ancak projenin bitimiyle hedeflerin büyüklüğü ve faydaları göz önüne alındığında, bu zorlu sürece katlanmak belki de gereklidir. Bir süre sıkıntıya katlanacak olan İstanbul halkı, uzun vadede Marmaray Projesi'nden büyük yarar sağlayacaktır.

İnsanoğlunun bir kuş
kadar özgür olma hayali
her daim var oldu.
Motorlardan bağımsız;
'olmayan' kanatlarımızın
yerine kendi yaptığı
kanatlarıyla, Galata
Kulesi'nden Üsküdar'a
Hezarfen Ahmet Çelebi...

17. yüzyılda, Osmanlı'da yaşamış bir Türk bilgini olan Hezarfen Ahmet Çelebi, kendi geliştirdiği takma kanatlarla uçmayı başaran ilk insandır. Hezarfen ismiyle anılmasının sebebi, halk arasında, 'Bin Fenli' anlamına gelen Farsça kökenli bu kelimenin büyük bilim adamını en iyi şekilde tanımlaması olmalıdır.

10. yüzyılda yaşamış
1623-1640 yılları arasında
Kuşları iyice gözlemlemiş ve hazırladığı kanatların dayanıklılık oranını ölçmek için Okmeydanı'nda deneyler yapmıştır.

olan Türk âlimlerinden İsmail Cevheri'den ilham aldığı söylenen Hezarfen, saltanat süren Sultan IV. Murat zamanında uçuşu tasarısını gerçekleştirmiştir.

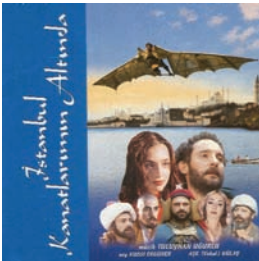


1632 yılında Galata Kulesi'nden kendi tasarımı kanatlarla, büyük bir cesaret örneği göstererek kendini boşluğa bırakan ve uçarak İstanbul Boğazı'nı geçip Üsküdar'a inen Hezarfen Ahmet Çelebi, hakkında daha ayrıntılı araştırmalar yapılması gereken biridir. Evliya Çelebi, Hezarfen'in uçuştığı sırada havanın lodos olduğunu söylemiştir. Gerek bilgisi, gerek sonu gelmez merakı ve gerek cesaretiyle örnek bir bilim adamı olan Hezarfen hakkındaki

bilgiler sadece Evliya Çelebi'nin Seyahatname'si kaynak alınarak ortaya atılmıştır ki bu da tarihsel ve kesin veri olarak kendine yer bulmaz. Evliya Çelebi'nin naklettiği bu deneye çağdaşı olan başka belgelerde rastlanmaz. Bir bakış açısına göre Hezarfen'in bu uçuşu gerçekleştirmesi o dönemin koşullarıyla mümkün değildir ve bu hikayede biraz süsleme olduğu iddia edilir. Ancak yine de Evliya Çelebi'nin nakledişi esnasında, böyle önemli bir konuda gerçeği bu derece saptırması, pek ihtimal dahilinde değildir.

Evliya Çelebi'nin Seyahatname'sine göre, Hezarfen'in uçuşu deneyi hem Osmanlı Devleti'nde hem tüm Avrupa'da büyük yankı bulmuş ve IV. Murat tarafından da takdirle karşılanmıştır. Uçuşu Sarayburnu'ndan seyreden IV. Murat, bilim adamına ilk başlarda çok yakın ilgi göstermiş, hatta söylentiye göre 'bir kese altınla' ödüllendirmiştir. Ancak sonraları Hezarfen'in bilgisinden ve becerisinden korkup, "Bu âdem pek havf edilecek bir adamdır, her ne murad ederse elinden gelür, böyle kimselerin bakaası caiz değil!" buyurmuş ve onu Cezayir'e sürgün etmiştir.

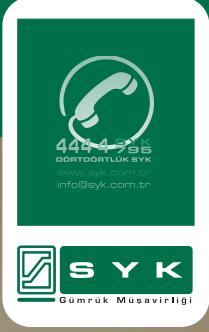
1996 yılında, yönetmenliğini Mustafa Altıoklar'ın yaptığı, başrollerinde Ege Aydan, Okan Bayülgen, Burak Sergen gibi oyuncuların yer aldığı 'İstanbul Kanatlarının Altında' filmi, Hezarfen Ahmet Çelebi'nin uçuş hikayesini ayrıntılı olarak ele alır ve gösterime girdiği yıllarda çok ilgi görmüştür.



Hezarfen Ahmet Çelebi'nin Galata Kulesi'nden Üsküdar'a uçuşunu tasvir eden temsili resim, T.C. PTT İdaresi'nin 17 Ekim 1950 tarihinde İstanbul'da toplanan Milletler Arası Sivil Havacılık Kongresi için çıkardığı zeytuni yeşil-mavi renkli 20 kuruşluk versiyonunda kullanılmıştır.

***Derya Kaptanoğlu'na sorduk...**

SYK Gümrük Müşavirliği'nden neden bu kadar memnunsunuz?



"Doruk Grubu, un ve unlu mamuller sektöründe yer alan bir firma ve tohumculuktan tüketiciye kadar giden, nihai ürünlere kadar giden ürünleri yapan, üreten bir şirketler topluluğu. Artık eskisi gibi sadece gümrük komisyonculuğu dönemi kalkmıştır. Müşterisine, mükellefine danışmanlık hizmeti veren ve bu konularda yardımcı olan daha sorunlar çıkmadan sorunları halletmeye çalışan bir gümrük müşaviri ile çalışmak en önemli ilkedir. Bu nedenle SYK ile çalışıyoruz ve çalışmaktan da çok memnunuz."

*Lojistik Direktörü



Proje sizden... Çözüm bizden...



En güçlü referansımız gülümseyen müşterilerimiz...



SYK Gümrük Müşavirliği olarak, 1950'den bu yana sunduğumuz hizmetin değişmez kalitesini, müşterilerimizin ihtiyaç ve taleplerini anında ve en modern çözümlerle karşılamamıza borçluyuz. Yaratıcı, yenilikçi ve dinamik yapımızla, gümrük müşavirliği danışmanlık hizmetleri için sizin de yanınızdayız.



Proje sizden... Çözüm bizden...