

3

“Ulaşım Turizm için bir ana Üründür”

“For Tourism, Transportation
Counts as a Primary Product”

MEHMET NURİ ERSOY

“Çanakkale Boğazı bir Gerdanlığa Sahip Olacak”

“The Çanakkale Strait
is Getting a Fine Necklace”

NIHAT ÖZDEMİR

“Herkes bu Denli Önemli bir Projenin Parçası Olmak İster”

“Everybody Would
Want to be Part of Such
an Important Project”

SELÇUK HALICILAR

İşlevi Büyük Yapılar: Ankrajlar ve Yaklaşım Viyadükleri

Functionally Grand
Structures: Anchorages
and Approach Viaducts



İçindekiler

Contents

Kısa Kısa
News Bites

002



“Ulaşım Turizm için bir ana Üründür”

“For Tourism, Transportation Counts as a Primary Product”

MEHMET NURİ ERSOY

010



“Çanakkale Boğazı bir Gerdanlığa Sahip Olacak”

“The Çanakkale Strait is Getting a Fine Necklace”

NİHAT ÖZDEMİR

018

“Herkes bu Denli Önemli bir Projenin Parçası Olmak İster”

“Everybody Would Want to be Part of Such an Important Project”

SELÇUK HALICILAR

030

“Türkiye'nin İnşaat Alanındaki Başarıları Gerçekten Etkileyici”

“Turkey's Achievements in the Construction Field are Truly Impressive”

HEIKO WANNICK

040

Taraflar Farklı, Hedef Aynı

Different Sides, Same Goal

NICHOLAS WONG, ÖZGE KONUKÇU

044

“Sponsorların çok Özel, Güçlü bir Desteği var”

“There has been a Dedicated Support from the Sponsors”

KAYAHAN KARADAŞ

050

“Teknik Departman bu Proje'nin Lokomotifi”

“The Technical Department is the Locomotive of this Project”

SEONGHYUN HONG

052



İşlevi Büyük Yapılar: Ankrajlar ve Yaklaşım Viyadükleri

Functionally Grand Structures:

Anchorage and Approach Viaducts

064

“Burada çok Sağlam Ekipler Yetiştirdik”

“This has been a Training Ground for Strong and Efficient Teams”

ÖNCÜ GÖNEÇ

074

İşinizde Kesinlik ve Doğruluk gibi Özelliklere Ulaşmak için Gereken Etkenler Nelerdir?

What are the Key Factors that Ensure Precision and Accuracy in your Job?

085

“Köprü'nün çok Artıları Olacak”

“The Bridge will Come with so Many Advantages”

086

“Bir Gecikme Göze Alınmazdı, Alınmadı”

“We Could not Risk any Delays and we Didn't”

UFUK AKSOY, OYA AKSOY

092

Kadınlar için Kadınlarla Birlikte

For Women with Women

100



33. Alay Komutanı Binbaşı Ali Faik Bey

Commander of the 33th Regiment Major Ali Faik Bey

ERDAL KABATEPE

106

Genel Müdür'den CEO's Message

Mustafa Tanrıverdi
GENEL MÜDÜR CEO

Çanakkale Otoyol ve Köprüsü
İnşaat Yatırım ve İşletme A.Ş. (ÇOK A.Ş.)



DEĞERLİ OKURLAR,

1915Çanakkale Köprüsü tabliye montajlarının tamamını bitirmek üzereyiz. Köprü silüetinin bütün görkemiyle ortaya çıkmasından dolayı büyük mutluluk ve gurur duyuyoruz. Çok yakında, Çanakkale'de iki kıtayı birleştirme hedefimize ulaşmış olacağız. Proje'nin otoyol kısmında da viyadük, alt, üst geçit, kavşak ve menfezlerin büyük bölümü inşa edilmiş durumda. Bu vesileyle özverili çalışmalarını için tüm paydaşlarımıza ve iş arkadaşlarıma bir kez daha sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

*
Bu sayımıza Kültür ve Turizm Bakanı Sayın Mehmet Nuri Ersoy ile yaptığımız söyleşi ile başlıyoruz.

Sayın Ersoy bize 1915Çanakkale Projesi'nin turizme katkılarını ve bölge için hazırladıkları projeleri anlattı. Limak Şirketler Grubu Onursal Başkanı Sayın Nihat Özdemir ile inşaat ve altyapı sektörünün Türkiye'deki ve dünyadaki durumunu konuştuk. Sayın Özdemir Türkiye'nin geleceğine dair düşüncelerini de bizimle paylaştı. KGM adına yapım dönemi müşavirlik işlerini üstlenen Ortak Girişim'in Başkanı Sayın Selçuk Halıcılar ile gerçekleştirdiğimiz röportajda ise Proje'yle ilgili değerlendirmelerini bulacaksınız. Proje'de büyük öneme sahip sigorta ve hukuk konularıyla ilgili olarak, baş reasürör firma Munich Re'den Sayın Heiko Wannick ve Proje finansörlerinin hukuki danışmanı Sayın Nicholas Wong ve Sponsorlar/ÇOK A.Ş.'nin hukuki danışmanı Sayın Özge Konukçu ile söyleşiler gerçekleştirdik. Geçen sayımızda finansörlerimizin görüşlerine yer vermiştik. Bu diziyi Türkiye İş Bankası Proje Finansmanı Müdürü Sayın Kayahan Karadaş ile sürdürüyoruz. Yöneticilerimizden Sayın Seonghyun Hong ve Sayın Öncü Göneç bize üstlendikleri sorumluluklar hakkında ayrıntılı bilgi verdiler. Proje'de kullanılan çelik malzemelerin büyük bölümünü üreten Gelibolu Tersanesi'nden Sayın Ufuk Aksoy ve Sayın Oya Aksoy ile de kapsamlı bir söyleşi gerçekleştirdik. Bölgede tarım ve hayvancılıkla uğraşan küçük üreticilerle yaptığımız görüşmeleri, Toplum Düzeyinde Destek Programı kapsamında yöredeki kadınlara yönelik yürüttüğümüz çalışmaları ve Çanakkale Savaşları'nın kahramanlarından Binbaşı Ali Faik Bey'in, torunu Sayın Erdal Kabatepe tarafından kaleme alınan hikâyesini de beğenerek okuyacağınızı ümit ediyorum.

Saygı ve sevgilerimle.

DEAR READERS,

We are about to complete the installation of the deck blocks on the 1915Çanakkale Bridge. Seeing the silhouette of the bridge emerge in all its glory fills us with much happiness and pride. Very soon, we will reach our goal of uniting the two continents in Çanakkale. Likewise, in the motorway section of the Project, the construction of viaducts, underpasses, overpasses, junctions, and culverts has been largely completed. I would like to take this opportunity to express my boundless gratitude to all our stakeholders and associates for their selfless efforts to this end.

*
We are opening this issue with an interview with the Minister of Culture and Tourism Mehmet Nuri Ersoy who elaborated on the 1915Çanakkale Project's contributions to tourism and other projects planned by the Ministry for the region. We talked to the Limak Group of Companies Honorary President Nihat Özdemir about the state of the construction and infrastructure sector in Turkey and the world. Mr. Özdemir also shared with us his views regarding the country's future. In our interview with Selçuk Halıcılar, Head of the Joint Venture undertaking consultancy services on behalf of the GDH during the construction period, he imparted his views and observations about the Project. About the topics of insurance and law, which are absolutely fundamental to the smooth running of the Project, we talked to Mr. Heiko Wannick of Munich Re, the lead reinsurer firm, Nicholas Wong, the legal advisor for the Project's Finance Parties and Özge Konukçu, the legal advisor for the Sponsors/ÇOK A.Ş.. Our last issue featured the views of our financiers. In this issue, we are continuing that thread with the İşbank Project Finance Unit Manager Kayahan Karadaş. Also in this issue, two colleagues from our management team, Seonghyun Song and Öncü Göneç gave us insight into their roles in the Project. Another one of our comprehensive interviews for this issue was with Ufuk Aksoy and Oya Aksoy of the Gallipoli Shipyard, responsible for the manufacturing of most of the steel materials used in the Project. I'm also hoping that you'll enjoy reading the more concise interviews we held with the local small-scale producers of agriculture and livestock, followed by an article about our work with the local women as part of the Community Level Assistance Program and the story of a hero of the Çanakkale Wars, Major Ali Faik Bey, penned by his grandson Erdal Kabatepe.

With my best wishes and kindest regards.



Binali Yıldırım'dan 1915Çanakkale Ziyareti

Binali Yıldırım's Visit to 1915Çanakkale

AK Parti Genel Başkanvekili Binali Yıldırım 24 Haziran tarihinde 1915Çanakkale şantiyesini ziyaret ederek yetkililerden devam eden çalışmalarla ilgili bilgi aldı. Yıldırım, AK Parti Grup Başkanvekili Bülent Turan, Çanakkale Valisi İlhami Aktaş ve beraberindekiler ile birlikte köprünün Asya yakası kulesine çıktı.

1915Çanakkale'nin Türkiye'nin en önemli yatırımlarından biri olduğunu belirten Yıldırım ziyaret sonrası şu açıklamalarda bulundu: "Bu köprü, Cumhuriyetimizin 100. yılına emin adımlarla giderken Çanakkale'ye bir mühürdür. Bir alametifarikadır. Bu köprünün ilkleri vardır, enleri vardır... 1915Çanakkale Köprüsü eserlerimizin adeta taçlandırılması anlamına geliyor. Çoğu gitti, azı kaldı. Bu yaz çıktıktan sonra önümüzdeki 18 Mart törenlerinde inşallah köprümüzden geçiş, resmi açılış mümkün hale gelecek. Belki de yapımı daha da önce bitebilir. İtiraz edenlere, 'olmaz' diyenlere eser kendisini gösteriyor." ●

AK Party (Justice and Development Party) Deputy Chairman Binali Yıldırım visited the 1915Çanakkale's construction site on June 24 and was briefed by the officials about the progress of the works. Accompanied by AK Party Group Deputy Chairman Bülent Turan, Governor of Çanakkale and others, Yıldırım climbed the bridge tower on the Asian shore.

Declaring 1915Çanakkale as one of Turkey's most significant investments to date, Yıldırım made the following statements: "As we surely advance towards the centenary of our Republic, this bridge is like a seal imprinted on Çanakkale. It is a trademark. This bridge embodies first-time of accomplishments of many great feats... The 1915Çanakkale Bridge crowns all our other works. Most of it is finished and there is little more to do. After this summer, hopefully and by God's will at next commemorative March 18th ceremony, we will hold the official opening. The construction may be completed even before then. To all the nay-sayers out there, the work is proof of itself." ●

Bakan Karaismaioğlu Özdemir ve Arıoğlu'nu Kabul Etti

Minister Karaismaioğlu Welcomed Özdemir and Arıoğlu



ÇOK A.Ş. Yönetim Kurulu Üyeleri Ebru Özdemir ve Başar Arıoğlu 28 Temmuz 2021 günü, ana kablo montajları tamamlanan ve tabliye montajlarına geçilen 1915Çanakkale Otoyol ve Köprüsü Projesi'nin ilerleyişi hakkında bilgi vermek üzere Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismaioğlu'nu makamında ziyaret ettiler. Ziyarette, Proje'deki gelişmeler konusunda detaylı bilgi alan Bakan Karaismaioğlu, hızlı ilerlemeden dolayı memnuniyetini dile getirdi. Ziyaret sonunda köprünün ana kablolarını oluşturan orijinal tel demeti kullanılarak hazırlanan anı objesi Sayın Bakan'a takdim edildi.●

ÇOK A.Ş. Board Members Ebru Özdemir and Başar Arıoğlu paid a visit to Minister of Transport and Infrastructure Adil Karaismaioğlu on July 28 in his office to inform him about the progress of the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project which is currently in the stage of deck erection operations following the completion of the cable installation. Having received a full report on the latest developments, Minister Karaismaioğlu expressed his delight at hearing about the fast progress. At the end of the visit, Mr. Minister was presented with a commemorative gift made out of the original wire strands taken from the bridge's main cable. ●

AK Parti Çanakkale Teşkilatı 1915Çanakkale'de

AK Party Çanakkale Organization at 1915Çanakkale



AK Parti Çanakkale teşkilatı 1915Çanakkale Köprüsü'nde incelemelerde bulundu. Ziyarete, AK Parti Çanakkale Milletvekili Jülide İskenderoğlu, AK Parti Çanakkale İl Başkanı Naim Makas, Kadın Kolları Başkanı Özlem Karadayı ile birlikte AK Parti Çanakkale İl Yönetimi, Kadın Kolları ve Gençlik Kolları katıldı.

AK Parti Çanakkale Milletvekili Jülide İskenderoğlu yaptığı açıklamada "Bu Proje gerçekten çok büyük yatırım ve bunun benim şehrimde, bizim dönemimizde olması beni gururlandırıyor" dedi.

AK Parti İl Başkanı Naim Makas ise, 1915Çanakkale Köprüsü'nün simgelerinin köprüsü olduğunu, şehrin iş olanağı açısından bu köprü ile birlikte gençlere çok daha geniş bir skala sunacağını belirtti. Ziyaret sonrası köprüde hatıra fotoğrafı çekirildi.●

AK Party Çanakkale Organization visited the 1915Çanakkale Bridge to observe the progress of the works. The visitors were AK Party Member of Parliament for Çanakkale Jülide İskenderoğlu, AK Party Çanakkale Provincial Chair Naim Makas, Head of Women's Divisions Özlem Karadayı and AK Party Çanakkale Provincial Management, Women's Divisions and Youth Divisions.

AK Party Member of Parliament for Çanakkale Jülide İskenderoğlu said: "This Project is a truly great investment and the fact that it is happening in my city and during my time fills me with pride."

AK Party Çanakkale Provincial Chair Naim Makas stated that the 1915Çanakkale Bridge is a bridge of symbols and thanks to its presence, the city will be offering the youth a wide range of employment opportunities. At the end of the visit, the group had a commemorative photo taken on the bridge. ●



Anafartalar Zaferi Kutlandı Commemoration of the Anafartas Victory



10 Ağustos Anafartalar Zaferi'nin 106. yıl dönümü nedeniyle Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı tarafından Conkbayırı'nda tören düzenlendi.

Törene, Kültür ve Turizm Bakanı Mehmet Nuri Ersoy, Vali İlhami Aktaş, Kültür ve Turizm Bakan Yardımcısı Ahmet Misbah Demircan, AK Parti Grup Başkanvekili Çanakkale Milletvekili Bülent Turan, 2. Kolordu Komutanı Tümgeneral Mustafa Oğuz, Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanı İsmail Kaşdemir, Çanakkale Avustralya Konsolosu Lucas Robson, Avustralya Askeri Ataşesi Albay Richard Campbell, Eceabat Kaymakamı Mustafa Çiftçiler, siyasi parti temsilcileri ve protokol üyeleri katıldı.

Törende Kültür ve Turizm Bakanı Mehmet Nuri Ersoy ve Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanı İsmail Kaşdemir'in konuşmalarının ardından şehitlerimiz için Kur'an-ı Kerim tilaveti ve dualar okundu. Tören Anafartalar Zaferi Şeref Defteri'nin imzalanmasıyla sona erdi. ●

The Çanakkale Wars Gallipoli Historic Site Directorate held a commemorative ceremony at Conkbayırı to mark the 106th anniversary of the August 10th Anafartas Victory.

The ceremony was attended by the Minister of Culture and Tourism Mehmet Nuri Ersoy, Governor İlhami Aktaş, Vice Minister of Culture and Tourism Ahmet Misbah Demircan, AK Party Group Deputy Chairman and Member of Parliament for Çanakkale Bülent Turan, Commander of the 2nd Army Corps Major General Mustafa Oğuz, Director of the Çanakkale Wars Gallipoli Historic Site İsmail Kaşdemir, Çanakkale Australian Consul Lucas Robson, Australian Military Attaché Colonel Richard Campbell, District Governor of Eceabat Mustafa Çiftçiler, representatives of political parties and members of the protocol.

The ceremonial speeches of the Minister of Culture and Tourism Mehmet Nuri Ersoy and Director of the Çanakkale Wars Gallipoli Historic Site İsmail Kaşdemir were followed by chanting of passages from the Koran and prayers. The ceremony was concluded with the signing of the Anafartas Victory Honor Book. ●

Çanakkale'de 15 Temmuz Etkinlikleri Events to Mark the 15th of July in Çanakkale

15 Temmuz Demokrasi ve Milli Birlik Günü, Çanakkale ve Tarihi Gelibolu Yarımadası'nda gerçekleştirilen bir dizi etkinlik ile kutlandı.

Şehitler Abidesi'nde düzenlenen anma törenine Vali İlhami Aktaş, Belediye Başkan Vekili Süleyman Canpolat, Gelibolu 2. Kolordu Komutanı Tümgeneral Mustafa Oğuz, Çanakkale Boğaz ve Garnizon Komutanı Tuğamiral Mehmet Cem Okyay'ın yanı sıra askeri ve sivil protokol üyeleri ile şehit aileleri ve gaziler katıldı. İskele-Demokrasi Meydanı'nda düzenlenen kutlama programında ise, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın Millete Sesleniş Konuşması kurulan dev ekranlardan canlı olarak izlendi. Çanakkale Türk Tasavvuf Musiki Korusu tarafından ilahi, kaside ve kahramanlık türküleri okundu.

Vali İlhami Aktaş, 15 Temmuz Demokrasi Şehitlerini Anma Sancak Koşusu'na katılan milli sporculara karanfil verdi.

15 Temmuz'da ayrıca Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Mimarlık ve Tasarım Fakültesi tarafından Dardanos Yerleşkesi'nde Ezine Fidanlık Şefliği'nin katkılarıyla 15 Temmuz Şehitleri Anısına Ağaçlandırma Etkinliği gerçekleştirildi. ●

15th of July Democracy and National Unity Day was celebrated with a series of events held in Çanakkale and the Historical Gallipoli Peninsula.

The commemorative ceremony held at the Martyrs Monument was attended by the Governor İlhami Aktaş, Deputy Mayor Süleyman Canpolat, Commander of Gallipoli 2nd Army Corps Major General Mustafa Oğuz, Commander of the Çanakkale Strait and Garrison Rear Admiral Mehmet Cem Okyay, members of the military and civilian protocol, families of the martyrs and veterans. At the celebratory program organized at İskele-Demokrasi Meydanı, President Recep Tayyip Erdoğan's Address to the Nation speech was broadcast live on giant screens. Çanakkale Turkish Sufi Music Ensemble sang hymns, qasidas and songs dedicated to heroes. Governor İlhami Aktaş presented carnations to the national athletes who participated in the July 15th Memorial Run for the Martyrs of Democracy.

Also on the 15th of July, Çanakkale Onsekiz Mart University Faculty of Architecture and Design held a Tree Planting Event in Memory of Martyrs of July 15th at the Dardanos Campus Site with the contributions of Ezine Plantation Office. ●



Atatürk'ün Kişisel Eşyalarına Canlı Konservasyon Live Conservation of Atatürk's Personal Belongings

Mustafa Kemal Atatürk'ün kullandığı kişisel eşyalar, Troya Müzesi'nde hayata geçirilen "Perdeler Açılıyor" projesine dâhil edildi. Proje, müze ziyaretçilerine restorasyon ve konservasyon çalışmalarını canlı olarak izleme fırsatı sunuyor.

Uzman restoratör ve konservatörler tarafından konservasyona tabi tutulan eşyalar arasında, Atatürk ve Kurtuluş Savaşı Müzesi'nden Çanakkale Müze Müdürlüğü'ne 1974'te devredilen, Atatürk'ün valizi, ayakkabıları, terliği, yemek takımları gibi kişisel eşyaları yer alıyor.

Troya Müzesi Müdürü Rıdvan Gölcük yaptığı açıklamada, "Ziyaretçilerimize perdelerimizi açıyoruz ve normalde depoda tuttuğumuz eserleri konservasyon laboratuvarlarına taşıyoruz. Böylece ziyaretçilere içeride görevli arkadaşlarımızın eserler üzerine yaptığı uygulamaları gösteriyoruz." dedi. ●

Mustafa Kemal Atatürk's personal belongings were included in the "Curtains Rising" project realized at the Museum of Troy. The project offers the museum visitors the opportunity to have a live viewing of restoration and conservation works.

Among the articles processed by expert restorers and conservers are Atatürk's suitcase, shoes, slippers, and dinnerware which had been handed over by the Museum of Atatürk and War of Liberty to the Çanakkale Directorate of Museums in 1974.

Director of the Museum of Troy Rıdvan Gölcük stated "We are rising our curtains for our visitors and transferring the articles normally kept in storage to conservation labs. Our visitors are thus able to observe the work of our experts firsthand." ●



ACO'dan 1915Çanakkale'ye Özel Drenaj Sistemi

A Drainage System Specifically for Çanakkale From ACO

1915Çanakkale Köprüsü Gelibolu ve Lapseki yaklaşım viyadüklerinde yol ve sürücü güvenliğini en üst düzeye çıkaracak drenaj sistemi, Almanya merkezli ACO şirketi tarafından özel olarak projelendirildi.

Drenaj sistemleri ve etkin su yönetimi ürünleriyle dünyada ve Türkiye'de pek çok büyük çaplı projede yer alan, 74 yıllık birikime sahip ACO, 1915Çanakkale Köprüsü'nün iki viyadüğü için "ACO Bridge Drain Multitop HSD-2" sistemini geliştirdi. Sahip olduğu yüksek korozyon direnci sayesinde dökülen yakıt, madeni yağ ve donma önleyici sıvılardan etkilenmeyecek şekilde tasarlanan sistem, viyadüklerdeki yağmur suyunun etkin şekilde drenajını sağlıyor. Yolda oluşabilecek taş, çakıl, kopmuş lastik parçaları gibi tanelerden sistemi korumak için, Multitop HSD-2 içerisinde bulunan iri tane tutucu sayesinde bakım işlemleri daha kolay ve hızlı yapılabiliyor.

Bu tip projelerde yanlış planlama ve alt yapı uygulamalarının; görüş alanının düşmesi, gölleşmeler, asfaltta deformasyon, çökmeler, maddi hasarlar, kazalar gibi pek çok sorun doğurduğuna dikkat çeken ACO Türkiye Genel Müdürü Kerem Altınöz, 1915Çanakkale viyadüklerinin drenaj sistemiyle ilgili şunları söyledi: "Köprüde bulunan iki viyadüğe tam ihtiyaca ve gerekliliklere uygun bir proje hazırladık. Bu drenaj sistemi, yağışların yol açabileceği kazalara karşı en üst seviyede yol güvenliği sağlıyor." ●

The drainage system, which will maximise road safety on the Gallipoli and Lapseki approach viaducts, was handled as a special project by the Germany-based company ACO.

With a brilliant track record of 74 years in the sector, ACO has already participated in many projects both in Turkey and the world with its drainage systems and effective water management products. On this occasion, for the 1915Çanakkale Bridge's two viaducts, the company developed the "ACO Bridge Drain Multitop HSD-2" system. Designed to have high corrosion resistance to prevent damage caused by spillage of fuel, metallic oil and anti-freeze liquids, the system's main function is effective rainwater drainage on the viaducts. To prevent the entry of solid particles such as stones, gravel, torn pieces of tyre into the system, there is a large particle holder within Multitop HSD-2 which facilitates and expedites the performance of maintenance tasks.

Drawing attention to the fact that incorrect planning and infrastructure executions in such projects lead to many future problems such as reduced field of vision, ponding, asphalt deformation, collapses, financial damages and accidents, the Managing Director of ACO Turkey Kerem Altınöz commented on the drainage system for 1915Çanakkale viaducts: "We prepared a project that is a perfect fit for the requirements of the viaducts on the bridge. This drainage system provides maximum road safety against accidents due to rainfall." ●



"Gelibolu'nun Kadınları Kozalarından Çıkıyor" Projesi

"Women of Gallipoli are Coming Out of Their Cocoons" Project

Gelibolu ve Çanakkale'de ipek böceği üretimini canlandırmak amacıyla "Gelibolu'nun Kadınları Kozalarından Çıkıyor" projesi başlatıldı.

AK Parti Çanakkale Milletvekili Jülide İskenderoğlu, bu projeye Çanakkale'nin ipeğe damgasını vuracağını söyledi. İskenderoğlu, Meclis'te düzenlediği basın toplantısında, Gelibolu Piri Reis Eğitim, Kültür, Gençlik Spor, Turizm ve Sosyal Dayanışma Derneği'nin, Sosyal Gelişmeyi Destekleme Programı kapsamında, "Gelibolu'nun Kadınları Kozalarından Çıkıyor" projesi için başvuru yaptığını anlattı.

Kadın nüfusunun yüzde 20'sine ipek böceği yetiştiriciliği ve ipek böceğini öğretmeyi amaçlayan projede öncelikle 26 köy hedef alınacak ve eğitimler köy okullarında verilecek. ●

"Women of Gallipoli are Coming Out of Their Cocoons" project was initiated in line with the objective to energize silkworm cultivation in Çanakkale and Gallipoli.

AK Party Member of Parliament for Çanakkale Jülide İskenderoğlu stated that Çanakkale would be making its mark on silk with this project. İskenderoğlu held a press meeting at the City Council and announced that the Gallipoli Piri Reis Society of Culture, Youth, Tourism and Social Solidarity submitted an application for the project "Women of Gallipoli are Coming Out of Their Cocoons" within the framework of the Support for Social Development Program.

Targeting to train 20% of the woman population in sericulture, the project will kickstart in 26 villages and training sessions will be held in village schools. ●

Çanakkale Boğazı'nın Yeni Kurtarma Römorkörü İş Başında

A Brand-New Rescue Tugboat for the Çanakkale Strait

Yerli imkânlarla üretilen "Kurtarma-13" römorkörü, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün filosuna katıldı. Römorkör, Çanakkale Boğazı'ndan gemilerin güvenli seyri için refakat görevinin yanı sıra olası gemi kazası ve yangın gibi durumlara da müdahale edecek.

Son teknolojiyle donatılan "Kurtarma-13" römorkörü, 32 metre uzunluğunda, 13 metre eninde; 498 gross ton ağırlığında 82,44 ton çekici gücüne, Fi-Fi 1 (saatte 2 bin 400 ton su basabilme) yangın söndürme kapasitesine sahip. Sekiz personelin görev yaptığı römorkör, Çanakkale Boğazı'nda yedi gün 24 saat hizmet verecek. ●



Manufactured entirely in Turkey, the "Rescue-13" tugboat joined the fleet of the Directorate General of Coastal Safety. The tugboat will be used to accompany and ensure the safe travel of ships passing through the Çanakkale Strait and to intervene in emergency situations like shipwrecks and fires.

Equipped with the latest technology, "Rescue-13" tugboat is 32 meters long, 13 meters wide, weighs 498 gross tonnes with towing power of 82.44 tonnes and a fire extinguishing capacity of Fi-Fi 1 (can pump 2400 tonnes of water per hour). The tugboat will be in service round the clock with eight crew members on board. ●

Istakoz Yavruları Boğaz'a Bırakıldı

Baby Lobsters Released into the Strait

Türkiye'de ilk defa yetiştiriciliği yapılarak doğaya salınmaya hazır hale getirilen istakoz yavruları denizle buluşturuldu.

Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi (ÇOMÜ) Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Fakültesi'ne ait Deniz Canlıları Araştırma/ Uygulama Merkezi'nde yetiştirilen ıstakoz yavrularının Çanakkale Boğazı'na bırakılması törenine Rektör Prof. Dr. Sedat Murat, İl Gıda Tarım ve Hayvancılık Müdürü Erdem Karadağ, Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Bünyamin Bacak, Çanakkale Belediyesi Destek Hizmetleri Müdürü Meral Harput ve akademisyenler katıldı.

ÇOMÜ Rektörü Prof. Dr. Sedat Murat yaptığı açıklamada, "Önemli bir adım atıyoruz. İstakoz Türkiye'de oldukça az olan ve pahalı bir deniz ürünü. Bu adımın bereket getirmesini diliyoruz." dedi. ÇOMÜ Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Ekrem Şanver Çelik ise, "Bu pilot çalışma ıstakozların Türkiye'de de insan eli altında üretilerek popülasyonlarının artırılabilceğinin göstergesi oldu." açıklamasında bulundu. ●



As the products of the first lobster farming initiative in Turkey, a group of baby lobsters, now ready to be released into nature, joined the sea waters.

The baby lobsters were farmed in the Marine Species Research/ Application Center at the Faculty of Marine Sciences and Technology in Çanakkale Onsekiz Mart University (COMU). The ceremony to mark their release into nature was attended by the University Rector Prof. Dr. Sedat Murat, Provincial Director of Food and Agriculture Erdem Karadağ, Deputy Rector Prof. Dr. Bünyamin Bacak, Çanakkale Municipality Support Services Manager Meral Harput and members of the academic staff.

In his speech, COMU Rector Prof. Dr. Sedat Murat stated: "This is an important step we are taking. The lobster is a very rare and expensive marine product in Turkey. We are hopeful that this initiative will bring plentitude". Faculty Dean of Marine Sciences and Technology in COMU Prof. Dr. Ekrem Şanver Çelik noted: "This pilot study is a clear indication that in Turkey we are capable of farming lobsters and increasing their population." ●





Çanakkale Folklor Araştırma Derneği Gençlik ve Spor Kulübü (ÇAFAD) tarafından her yıl düzenlenen Uluslararası Troya Halk Dansları ve Müzik Festivali'nin beşincisi Temmuz ayı içinde gerçekleştirildi. Pandemi nedeniyle yurt dışından Bosna Hersek, Kuzey Makedonya ve Ukrayna'nın katılabildiği festival programında Türkiye'den çok sayıda dans ve halk oyunu topluluğu yer aldı. Uzun süredir vatandaşların önünde sahne alamayan toplulukların gösterileri büyük ilgiyle karşılandı.

Vali İlhami Aktaş, festival için Çanakkale'ye gelen katılımcılarla İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Hizmet Binası bahçesinde bir araya gelerek, sohbet etti. ÇAFAD Başkanı Selim Yazan yaptığı açıklamada "Çanakkale ve Türkiye'nin sesini duyurmaya çalışıyoruz. Pandemiden sonraki ilk etkinlik çok ilgi gördü." dedi. ●

Uluslararası Troya Halk Dansları Festivali International Troy Folk Dance Festival

Organized annually by Çanakkale Folkloric Research Association Youth and Sports Club (ÇAFAD), the fifth International Troy Folk Dance and Music Festival was realized in July. Due to the pandemic, foreign participation to the festival was limited and the few countries that could participate were Bosnia-Herzegovina, North Macedonia, and Ukraine. Nonetheless, the festival program was rich with the contributions of a large number of Turkish folkloric dance companies. After a long break for the performing arts due to the pandemic, the shows were received by the public with much interest and enthusiasm.

Governor İlhami Aktaş welcomed the festival participants to the garden of the Provincial Directorate of Culture and Tourism and conversed with them. ÇAFAD President Selim Yazan commented "We are trying to give voice to Çanakkale and Turkey. This first post-pandemic event was very well-received." ●

Troya 150. Yıl Kazı Çalışmaları Başladı

Troy 150th Anniversary Excavations Started

UNESCO'nun 1998 yılında "Dünya Kültür Mirası Listesi"ne aldığı Troya Ören Yeri'ndeki yeni kazı çalışmaları, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi (ÇOMÜ) Öğretim Üyesi Prof. Dr. Rüstem Aslan başkanlığında Haziran ayında başladı. 150. yıl kazıları, Homeros Troya'sı son tunç çağı güney girişinin önü ile Troya-2 kent kapısı içinde sürdürülecek.

Prof. Dr. Rüstem Aslan çalışmalarla ilgili şu açıklamada bulundu: "Önceki yıllardaki kazılarda Homeros Troya'sının güney girişinin önünde, Troya-6 dönemine ait mimari buluntular ile diğer buluntulara rastladık. Bu da şunu bize gösteriyor: Homeros'un Troya'sı, kalesi ve aşağı kentiyle bir Anadolu kentidir. Aşağı kent önceki kazıcıların tahmin etmediği kadar büyük bir kenttir. Bu sene özellikle buradaki kazı çalışmalarımızda hem buluntularla hem de mimari buluntularla bu fikri destekleyen çalışmalara devam edeceğiz." ●

The archeological site of Troy was listed by UNESCO in 1988 as a "World Heritage Site" and new excavation works therein started under the lead of Prof. Dr. Rüstem Aslan from Çanakkale Onsekiz Mart University. These excavations marking the 150th year of the archeological site will take place before the southern entrance to Homeric Troy in the late bronze age and inside the city gate of Troy-2.

In his statement Prof. Dr. Rüstem Aslan commented: "During our earlier excavations, we encountered archeological findings from the age of Troy-6 along with other findings before the south entrance to the Homeric Troy, which shows us that Homer's Troy is an Anatolian city with its fortress and downtown. The size of the downtown far exceeds the estimations of earlier excavators. This year, especially in our excavations here, we will continue our studies that support this idea with both archeological and architectural findings." ●



1915Çanakkale'den Çiftçilere Selektör Makinesi

Farmers Receive Agricultural Grain Sorting Equipment from 1915Çanakkale

Toplum Düzeyinde Destek Programı kapsamında, Gelibolu Bolayır Köyü ve Malkara Balabancık Mahallesi'ne hububat selektör makinesi alınarak, Ağustos ayı içinde üreticilerin hizmetine sunuldu.

Program kapsamında yapılan görüşmelerde, buğday üreticileriyle birlikte diğer serin ve sıcak iklim tahılları üreticilerinin de kullanabileceği, ek haznesiyle tohum temizleme, selekte etme ve ilaçlama gibi özelliklere sahip bir makine ihtiyacı yerel halk tarafından dile getirildi.

Alınan selektör, tahıl tohumlarını, yabancı bitki kalıntılarını ve düşük gelişimli diğer tohumlardan ayıklıyor; ilaçlama yapabilme özelliğiyle de tohumların diğer zararlılardan korunmasını sağlıyor. Üreticiler bu makine sayesinde, sertifikalı yüksek fiyatlı tohum alım bedelinden ve bu makineyle hizmet sunan tacirlere ödenen ücretlerden kurtularak kazanç elde edecekler. ●

Within the framework of the Community Level Assistance Program, a grain sorting machine was bought for the producers in Gallipoli Bolayır Village and Malkara Balabancık Neighborhood.

During the meetings held as part of the program, the locals expressed their need for a piece of equipment with capacities of cleaning, sorting and disinfecting seeds, which could be used by wheat growers and producers of winter and summer grains.

The purchased equipment sorts grain seeds from remains of invasive plants and underdeveloped seeds; and with its capacity for applying insecticides, it protects the seeds from pests etc. Thanks to this equipment, producers will no longer be burdened by the high costs of certified seeds and intermediary commercial agents providing services with this machinery. ●





“ULAŞIM TURİZM İÇİN BİR ANA ÜRÜNDÜR”

“FOR TOURISM, TRANSPORTATION COUNTS AS A PRIMARY PRODUCT”

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi Türkiye'nin batısında otoyol entegrasyonunu tamamlayarak büyük bir ulaşım rahatlığı sağlayacak. Bu gelişmenin sanayi ve tarım sektörlerinin yanı sıra özellikle turizme önemli bir ivme kazandırması öngörülmüyor. Kültür ve Turizm Bakanı Sayın Mehmet Nuri Ersoy ile bu çerçevede Çanakkale'nin turizm potansiyelini ve Bakanlığının hazırladığı projeleri konuştuk.

The 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project will be bringing the motorway integration of Western Turkey to its completion, introducing a great deal of ease and comfort into transportation. It

is anticipated that this development will create a momentum not only in industrial and agricultural sectors, but especially in tourism. We talked to the Minister of Culture and Tourism Mehmet Nuri Ersoy about Çanakkale's tourism potential in this context and the projects developed by the Ministry.

SAYIN Bakan, Çanakkale'ye ilginin, özellikle 2018 Troya Yılı'ndan sonra, giderek arttığını gözlemliyoruz. Bölgenin kültürel, doğal zenginlikleri ve turizm potansiyeli hakkında neler söylemek istersiniz? 2018 Troya Yılı, ülkemizin yıl konseptli tanıtım faaliyetlerinin organize şekilde yürütüldüğü önemli ve iyi örneklerinin sunulduğu bir yıldır. Çanakkale, Homeros'un İlyada Destanı'nı yazıya geçirdiği milattan önce 730'lu yıllardan itibaren, destanda anlatılan öykülere Troya aracılığıyla ev sahipliği yapmaktadır ve kültür turizminin başkenti olma yolundadır. Çanakkale Troya Müzesi de söz konusu kültürel mirası etkili bir dille aktarmaktadır. 2020

MR. Minister, we have been observing that the interest in Çanakkale, especially after 2018 Year of Troy, has been steadily rising. How would you like to comment on the region's cultural and natural riches, and tourism potential? 2018 Year of Troy was an exemplary year in which our country excelled at running organized promotion activities revolving around a thematic concept. Since 730 BC when Homer wrote The Iliad, Çanakkale -and especially Troy- has been the setting of all the stories depicted in the epic poem and is currently on its sure path to become the capital of cultural tourism. The Museum of Troy in Çanakkale is the means through

Türkiye Turizm Stratejisi'nin en önemli özelliklerinden biri ulaşım sisteminde yapılacak düzenlemelerdir.
One of the most important features of Turkey's Tourism Strategy is the reorganization of the transportation system.



Yılında "Attraction Star Awards" kapsamında, 80 müze ve ören yeri arasından, "En Başarılı Müze" kategorisinde Troya Müzesi ödüle layık görülmüştür.

Çanakkale'nin öne çıkan bir diğer yönü ise millî birlik ve beraberliğimizin harcı olan, Çanakkale Savaşları destanının yazıldığı Gelibolu Tarihi Alanı'dır. Manevi, tarihi, kültürel ve doğal değerlerini koruyup geliştirerek, Gelibolu Tarihi Alanı bölgeyi bir açık hava müzesine dönüştürmek ve Çanakkale ruhunu gelecek kuşaklara aktarmak için kurulmuştur.

Ayrıca Türkiye'nin sakin şehirlerinden biri olan Gökçeada ve doğasıyla Ege'nin en büyük çekim merkezlerinden biri olan Bozcaada ile büyük bir turizm potansiyeline sahiptir. Hemen karşı kıyılarında Ege Denizi'ne komşu, antik çağlardan beri önemini koruyan doğa harikası Kaz Dağları, Türkiye'nin en otantik kasabalarından Assos, görülmeye değer koy ve plajları ile termal kaynaklarıyla Çanakkale büyük bir turizm potansiyelini bünyesinde barındırmaktadır. Dünyanın en büyük mevlevihanesi olan

which this grand cultural heritage is most eloquently communicated. In 2020, the museum was selected as the "Best Museum" out of 80 other museums and archeological sites competing at the "Attraction Star Awards."

Another prominent aspect of Çanakkale is the Gallipoli Historical Site where the epic of the Çanakkale Wars, the very substance of our national unity, was written. The Gallipoli Historical Site was established as an open air museum for the purpose of protecting and improving Çanakkale's moral, historical, cultural, and natural values and transfer its spirit to future generations.

Çanakkale has great tourism potential with its must-see beaches and coves and thermal springs, not to mention Gökçeada, which is one of Turkey's registered slow cities; Bozcaada, which is a major center of attraction in the whole of the Aegean with its exquisite natural beauty; Kaz Mountains, lying just across the sea from these two islands as a wonder of nature that has preserved its significance since antiquity; and finally Assos, a most authentic town

Meclis Başkanı
Mustafa Şentop,
Ulaştırma ve
Altyapı Bakanı Adil
Karaismailoğlu
ve 1915Çanakkale
yöneticileriyle, 18
Mart 2021 şantiye
ziyareti.

A visit to the
construction site
on 18 March 2021,
with the GNAT
Parliamentary
Speaker Mustafa
Şentop, Minister
of Transport and
Infrastructure Adil
Karaismailoğlu and
the executives of
1915Çanakkale.

Gelibolu Mevlevihanesi ile de inanç turizmini canlandırmak, Gelibolu Tarihi Sualtı Parkı'nda, su altı arkeolojisinin değerlendirilerek Çanakkale'yi dünyanın en önemli dalış turizmi merkezlerinden biri haline getirmek yakın gelecekte gerçekleştirmek istediğimiz hedeflerimiz arasındadır.

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'ni "2023 Türkiye Turizm Stratejisi" açısından nasıl değerlendirirsiniz?

Turizmde ulaştırmanın geliştirilmesi, daha sağlıklı işlemesi için ulaştırma türleri arasında bir entegrasyon oluşturulması gereklidir. Bu doğrultuda ülkemizde turizmin tüm yıla yayılması, kıyı turizmi dışında diğer turizm çeşitlerinin ve iç bölgelerimizdeki turizm aktivitelerinin geliştirilmesi için ulaşım bağlantılarını güçlendirilecektir. Türkiye Turizm Stratejisi'nin en önemli özelliklerinden biri ulaşım sisteminde yapılacak düzenlemelerdir. Bu doğrultuda turizm sektörü için önemli bir girdi olan kara, hava ve deniz ulaşım bağlantılarının turizm potansiyelleri ile bir bütün halinde değerlendirilerek

in the whole of Turkey. Among our short terms goals is the rejuvenation of faith tourism with Gallipoli Mevlevihanesi, the world's largest mevlevi lodge, and putting Çanakkale on the world map as a major center of diving tourism with the Gallipoli Historical Underwater Park, an excellent center of underwater archeology.

What is your view of the "1915Çanakkale Bridge and Motorway Project" in terms of "Turkey's Tourism Strategy in 2023"?

To ensure the development and robust functionality of transportation in tourism, all transportation networks should be integrated. To that end, the entire map of transportation connections will be built up and reinforced in our country so that tourism



geliştirilmesi hedeflenmektedir. Bu kapsamda 1915Çanakkale Köprüsü'nün yapılması sadece Çanakkale için değil, Marmara ve Ege bölgeleri arasındaki ulaşım ağının güçlendirilerek Türkiye'nin batısında otoyol entegrasyonunu tamamlayacak, karayolunda ulaşım güvenliği ve niteliğinde artış ile destinasyonlara ulaşım kolaylığı açısından da önemli bir adım olacaktır. 1915Çanakkale Köprüsü aynı zamanda Çanakkale Boğazı hattında yaşanan bekleme süresini ortadan kaldırarak hızlı ulaşım imkânı sağlayacaktır.

1915Çanakkale Projesi'nin Türkiye'ye özellikle kültür ve turizm alanında ne gibi yeni fırsatlar sunmasını bekliyorsunuz?
Ulaşım, turistleri turizm bölgelerine bağlayan köprü niteliğindedir. Bu özelliği ile ulaşım turizm için

can be an all-year-round affair and expand inwards from the shorelines with a diverse range of touristic activities spreading across the country. One of the most important features of Turkey's Tourism Strategy is the reorganization of the transportation system.

Towards that goal, the transportation connections over land, air, and sea are being considered as a whole in the light of their full potential and improved accordingly. In that context, the construction of the 1915Çanakkale Bridge will not only benefit Çanakkale but also constitute

Çanakkale Tanıtım ve Geliştirme Kurulu ilk buluşmasını gerçekleştirmiştir.
Çanakkale Promotion and Development Board had its first meeting.

bir ana üründür. 1915Çanakkale Köprüsü'nün hizmete girmesi ile birlikte Avrupa ülkeleri, Balkanlar ve özellikle Yunanistan ve Bulgaristan ile ticari ilişkilerin yanı sıra kültürel etkileşim de olumlu etkilenecek, turizm merkezlerinin Avrupa ülkeleri ile arasındaki mesafe kısalacak ve turizm sektöründe gelişme sağlanacaktır.

Sürdürülebilir turizm yaklaşımı çerçevesinde projenin sizce daha geniş coğrafyaya, Marmara ve Ege bölgelerine katkıları neler olacak?
Proje, tüm Türkiye'de ulusal altyapının kalkınmasını amaçlayan 2023 yılı hedefleri kapsamındaki projelerin en önemlilerinden biridir. Proje tamamlandığında, özellikle yaz ayları ve tatillerde görülen yoğun trafikle birlikte oluşan ve saatler süren uzun feribot kuyrukları (ortalama geçiş süresi 1,5 saat ile 5 saat arasında gerçekleşmekte) oluşmayacaktır. Ayrıca, alternatif bir güzergâhın geliştirilmesiyle İstanbul'un, Avrupa ve Anadolu arasında üstlendiği ağır transit trafik yükü hafifleyecek, bu durum İstanbul'un da trafik yükünü azaltacaktır. 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu'nun hizmete alınmasıyla kullanıcılara daha güvenli ve kaliteli bir yolculuk imkânı sağlanacak, sürüş

an important step towards facilitation of transportation to various destinations by way of safety and quality enhancement through the completion of the motorway integration in Western Turkey which reinforces the transportation network between Marmara and the Aegean. The 1915Çanakkale Bridge will also eliminate the waiting time on the Çanakkale Strait route and facilitate speedy transportation.

What kind of opportunities do you envisage the 1915Çanakkale Project introducing to Turkey especially in culture and tourism?
Transportation functions as a bridge that connects tourists to touristic areas. In that aspect, for tourism, transportation counts as a primary product. With the 1915Çanakkale Bridge becoming operational, we are expecting conspicuous improvements in both commercial relations and cultural interactions with the countries in Europe and the Balkans, especially Greece and Bulgaria. The distance between our centers of tourism and European countries will be considerably shortened which will have a positive impact on the tourism sector.

In terms of sustainable tourism, how do you think the project will contribute to a larger geographical area covering the Marmara and Aegean regions?
This Project comes to the fore among all projects included in Turkey's 2023 Vision which is targeted towards the development of the national infrastructure. When it is completed, long ferry queues which cause serious delays in travel times (average crossing time being 1,5 to 5 hours) especially during summer months and holidays will be eliminated. This alternative route will relieve Istanbul of the heavy traffic burden it shoulders between Europe and Anatolia. With the 1915Çanakkale Bridge

mesafelerinin kısalmasıyla birlikte yakıt ve zaman tasarrufu artacaktır.

Son olarak, Çanakkale'nin dünya çapında bir "turizm kenti" olmasına yönelik Bakanlığımızın yürüttüğü çalışmalardan ve planlardan söz edebilir misiniz?

Tanıtma Genel Müdürlüğümüz ve Bakanlığımızın ilgili kuruluşu olan Türkiye Turizm Tanıtım ve Geliştirme Ajansı (TGA) bünyesinde, ulusal ve uluslararası alanda destinasyonlarımızın daha etkin tanıtımını destekleyecek il bazlı markalaşma ve tanıtım çalışmasının devamı niteliğindeki "İl Tanıtım ve Geliştirme Programı"na başlanmıştır. Söz konusu çalışma kapsamında, destinasyon tanıtımı için tüm paydaşların sürdürülebilir bir iş birliği geliştirmesi, etkili ve sonuç odaklı tanıtım çalışmalarının ortaya konulması, rakip destinasyonlardan farklı bir kimlik oluşturulması, markalaşma ve iletişim süreçlerinin güçlendirilmesi ve destinasyonun dijital dünyada görünür kılınması hedeflenmektedir.

İl Tanıtım ve Geliştirme Programı için ilk etapta seçilen yedi il arasında Çanakkale de yer almaktadır. Bu kapsamda, 29 Temmuz 2021 tarihinde Çanakkale Tanıtım ve Geliştirme Kurulu ilk buluşmasını gerçekleştirmiştir. Kurulda, Çanakkale'nin tanıtımı için çalışan tüm kamu-özel sektör kurum ve kuruluşları ile sivil toplum örgütleri ve üniversiteler yer almaktadır.

Bunun yanı sıra Bakanlığımız bünyesinde bulunan Alan Başkanlığının Gelibolu Tarihi Alanında yaptığı alt ve üstyapı yatırımları, arkeolojik kazılarımız devam etmektedir. "2020 Yılı Avrupa Yılın Müzesi Özel Takdir Ödülü"nü alan Troya Müzesi, müzecilik alanında yaptığımız yatırımların karşılığını aldığımızın bir göstergesi olduğu gibi yeni gelişmelerin habercisi olarak da nitelenebilir.

- Cezayirli Hasan Paşa Köşkü Restorasyonu,
- Parion Antik Kenti Kazı Alanının Ören Yerine Dönüştürülmesi İş,
- Anadolu Mirası; Troas Kültür Rotaları Projesi,
- İl Müdürlüğü/Güzel Sanatlar Galerisi (Eski İl Halk Kütüphanesi binası arsası) Peyzaj ve Açık Hava Sahnesi Kurulumu (tiyatro, sergiler),
- 2023 Turizm Stratejisi Kapsamında Gülpınar Zeytinyağı Müzesi,
- Kentimizde Yaşayan İnsan Hazinesi Ödülü Alan İsmail Bütün'ün Bilgi ve Birikimlerini Aktarabileceği Seramik Atölyesinin Kurulması,
- İl ve İlçelerine Ait Fotoğraf ve Video Çekimi ile Tanıtım Filmi Hazırlanması,
- İl Halk Kütüphanesi İçinde Bulunan Yerel Tarih Kütüphanesi'nin Dijitalleştirilmesi Projesi,



and Motorway becoming operational, drivers will be provided with safer and more comfortable travel facilities. As driving distances get shortened, considerable savings will be made in fuel and time consumption.

Finally, could you tell us about the Ministry's works-in-progress and plans for Çanakkale's prospects of becoming a world class "city of tourism"?

Operating under the auspices of the Ministry of Culture and Tourism, Turkey Tourism Promotion and Development Agency (TGA) is currently running the "City Promotion and Development Program" which is the continuation of our city-based branding and promotion work in support of our more extensive efforts to promote our destinations on the national and international platforms. Within the framework of the work-in-question, our objectives are the development of a sustainable collaborative relationship between all stakeholders for the promotion of destinations, production of effective and solution-focused promotion works, creation of

- Çanakkale Şehir Merkezi'nde Kültür Rotası Çalışması Oluşturulması gibi projeler Bakanlığımızca en kısa sürede hayata geçirilmesi hedeflenen projeler arasındadır. Ayrıca, Ayvacık Tuzla Murat Hüdavendigâr Cami Restorasyonu ve Güçlendirme Çalışması, Çanakkale'ye uluslararası bir değer kazandıracak olan Sağlık Müzesi (Eski Askeri Hastane) Projesi hazırlanıp restorasyon çalışmalarına başlanacaktır. Ezine İlçesi Yahya Çavuş Evi Restorasyonu Projesi ise tamamlanmıştır. ●

- Arts Gallery (Former City Public Library building lot) Landscape Arrangement and Open Auditorium Setup (theater, exhibitions),
- Gülpınar Olive Oil Museum as part of 2023 Tourism Strategy,
- Setup of the Ceramic Atelier where İsmail Bütün, the owner of the Human Treasure Living in Our City Award, can transfer his knowledge and experience to future generations,
- Photograph and Video Shoots and the Making of a Promotion Film of the City and its Sub-provinces,
- Digitalization of the Local History Library within the Public Library,
- Creation of a Cultural Route in the Çanakkale City Center.

All the above projects are currently in the planning phase and are scheduled for realization at the earliest date possible.

The Restoration and Fortification of Ayvacık Tuzla Murat Hüdavendigâr Mosque and the Health Museum (Former Military Hospital) Project are other works-in-progress that will bring Çanakkale international prestige and value. Restoration of Yahya Çavuş House in the District of Ezine has already been completed. ●

original identities that are distinct from competitor destinations, reinforcement of branding and communication processes and digital visibility of destinations.

Çanakkale is among the seven cities that have been chosen for the City Promotion and Development Program. In that context, Çanakkale Promotion and Development Board had its first meeting on 29 July 2021. The board comprises all public and private sector organizations, non-governmental organizations and universities that are working for the promotion of Çanakkale.

Furthermore, infrastructure and superstructure investments and archeological excavations by the Gallipoli Historical Site Directorate, which also operates under the auspices of our Ministry, continue. Having been shortlisted for the "2020 European Museum of the Year Award", the Museum of Troy is the proof that we are harvesting the fruits of our investments in museology and the harbinger of new advancements to come.

- Restoration of Cezayirli Hasan Paşa Mansion,
- Conversion of the Ancient City of Parion Excavation Site to an Archeological Site,
- Anatolian Legacy; Troas Cultural Routes Project,
- Provincial Directorate/Fine

“ÇANAKKALE BOĞAZI BİR GERDANLIĞA SAHİP OLACAK”

Limak Şirketler Grubu Onursal Başkanı Sayın Nihat Özdemir ile 1915Çanakkale Projesi'nin kendisi için taşıdığı anlamı konuştuk. İnşaat ve altyapı sektörünün geleceğini Türkiye’de ve dünyada değerlendiren Özdemir ayrıca Türkiye’nin geleceği ile ilgili öngörülerini de bizimle paylaştı.



“THE ÇANAKKALE STRAIT IS GETTING A FINE NECKLACE”

We talked to the Honorary President of the Limak Group of Companies Nihat Özdemir about the significance of the 1915Çanakkale Project for him personally. Özdemir evaluated for us the future of the construction and infrastructure sector in Turkey and the world, also sharing his foresight about the path that lays ahead of Turkey.

SAYIN Nihat Özdemir, 1915Çanakkale Projesi’ni yerel ve küresel ölçekte nasıl değerlendirmek lazım? Siz Proje’nin özellikle hangi kazanımlarını önemsiyorsunuz?

Ulaştırma sektörü, ekonomik kalkınmanın temel itici güçlerinden bir tanesidir. Bu sektör altyapıyı güçlendirerek ekonomiyi desteklerken, toplum refahının artırılmasına da önemli katkı sağlıyor. Bu kapsamda ulaştırma sektörü, ülkemizin en önemli kalkınma altyapı yatırımlarını gerçekleştirdiği alanların başında geliyor.

Türkiye ulaştırma sektöründe büyük bir ivme yakaladı. Türkiye’yi dünyanın en konforlu ulaşım altyapısına sahip yeni lojistik süper gücü haline getirmek için yoğun çaba ve ciddi emek sarf ediyor. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından, Yap-İşlet-Devret modeliyle ihale edilen ve inşaat çalışmaları Türkiye’den Limak ve Yapı Merkezi, Güney Kore’den DL E&C ve SK ecoplant

MR. Nihat Özdemir, what would be a correct evaluation of the 1915Çanakkale Project on a local and global scale? In your opinion, what are the most significant gains of the Project?

The transportation sector is one of the main driving forces of economic development. By strengthening the infrastructure and supporting the economy, this sector provides a significant contribution to the welfare of society. In that context, the transportation sector is one of the foremost areas where the most significant infrastructural investments are made.

Turkey has caught a great momentum in the transportation sector. Serious efforts are made to help Turkey become a new logistical superpower in possession of the world’s most luxurious transportation infrastructure. In my opinion, the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project, which was tendered by the Turkish Republic’s Ministry of Transport and Infrastructure General Directorate of Highways based

Bu köprü, bir mühendis

olarak benim

hayatımın hayalimdi.

This bridge was the

dream of a lifetime for

me as an engineer.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu ile, Kule İnşaatları Tamamlanma Töreni, 16 Mayıs 2020. With the Minister of Transport and Infrastructure Adil Karaismailoğlu, Ceremony for the Completion of Tower Construction, 16 May 2020.





şirketlerinin kurduğu ortaklık tarafından yürütülen 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'ni bu anlamda sarf edilen yoğun emeğin ve çabanın önemli bir parçası olarak görüyorum. Bu büyük projeyi, sadece içinde yer aldığı coğrafyanın değil, ülkemizin ekonomisine de büyük katkı sağlayacak önemli bir ulaşım ve altyapı yatırımı olarak değerlendiriyorum.

Küresel ölçekte bakıldığında ise 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi, Çin'in girişimiyle başlayan ve tarihi İpek Yolu'nu canlandırmayı hedefleyen "Bir Kuşak-Bir Yol Projesi" kapsamında Türkiye'nin öncülük ettiği "Orta Koridor" girişiminin bir parçası. Biliyorsunuz tarihî İpek Yolu, neredeyse tüm uygarlık tarihi boyunca bu coğrafyayı ve komşu coğrafyaları besledi, büyüttü. Bu noktada bu Proje, Pekin'den Londra'ya, çok geniş bir coğrafyada kesintisiz ticaret yolu oluşturma hedefine doğrudan katkı sunacak bir girişim. Bu da sadece bir kentin, Çanakkale'nin ekonomisine değil, tüm bölgenin ve hatta ülkenin ekonomisine, kalkınmasına ve gelişmesine çok büyük bir artı değer katacak.

Kazanım demişken, elbette mühendislik anlamında hem ulusal hem küresel kazanımdan bahsetmeden olmaz. 1915Çanakkale Köprüsü'nün en benzersiz özelliği, 2023 metrelik orta açıklığı. Köprü, bu özelliğiyle "dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsü" unvanını elde edecek ve bu dünya mühendislik tarihine Türk inşaat sektörünün büyük bir başarısı olarak geçecek. İnşa sürecinde alanında en son teknolojileri ve onlara bağlı çözümleri kullanıyoruz. Bu Proje tamamlandığında ülkemiz mühendislik tarihinde bir dönüm noktası olacak. Dünya mühendislik tarihi için de önemli bir adım olacak.

2017 yılında ihaleyi kazandığınız dönemdeki duygularınızı öğrenebilir miyiz? Limak açısından, bu dev Proje'yi hayata geçiren kuruluşlardan biri olmak sizin için ne ifade ediyor?

Çok heyecanlandım ve hâlâ bu heyecanımı muhafaza ediyorum. Hem birey olarak hem şirket olarak bugüne kadar birçok projeyi başarıyla tamamladık. Dev projelere imza attık. Bu köprü ise, bir mühendis olarak benim hayatımın hayalimdi. Böylesine bir teknolojiye imza atmak en büyük hayalimdi. Üniversitede öğrencilerime anlattığım hayaldi. Bu hayali şimdi gerçekleştiriyor olmak elbette beni müthiş heyecanlandırıyor.

Çanakkale ise benim için başlı başına bir heyecan sebebi.



Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu ve AK Parti Genel Başkan Vekili Numan Kurtulmuş ile köprü üzerinde ilk yürüyüş, 21 Eylül 2021.

First walk across the bridge with the Minister of Transport and Infrastructure Adil Karaismailoğlu and AK Party Deputy Chairman Numan Kurtulmuş, 21 September 2021.

on the Build-Operate-Transfer model and is being constructed by the joint venture of Limak and Yapı Merkezi from Turkey and DL E&C and SK ecoplant from Korea, is an important part of this great effort. I appreciate this great Project as an outstanding transportation and infrastructure investment that will contribute significantly to the regional and national economy.

Viewed from a global perspective, the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project is a part of the "Middle Corridor" initiative led by Turkey within the framework of the "One Belt One Road Project" originated by China with the objective to revitalize the ancient Silk Road. As you know, the ancient Silk

Çanakkale Deniz Zaferi'nin kazanıldığı 18 Mart 1915'i işaret eden 318 metrelik çelik kuleleri ve iki kule arasındaki 2023 metrelik orta açıklığıyla bu köprümüz inşallah Cumhuriyetimizin 100'üncü Kuruluş Yılı Dönümü'nün en önemli sembollerinden biri olacak. Çanakkale deyince, her metrekaresi farklı bir kahramanlık hikâyesine ve destanına şahitlik etmiş, kadim geçmişe sahip bir bölgeden bahsediyoruz. Bu coğrafyada verilen mücadele, bir milletin kendi destanını yazması ile sonuçlanmış. Dolayısıyla ülkemizin marka projelerinden biri olacak 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi ile bu zaferi, bu destanı bir kez daha en güçlü şekilde anmış oluyoruz. Hep söylüyorum, bu Proje ile beraber 'Çanakkale Boğazi bir gerdanlığa sahip olacak'. Bu da hamdolsun bizlere nasip oldu, nasip oluyor.

Road has nourished and fostered this geography and neighboring geographies throughout the history of civilization. Therefore, it is an initiative that will directly contribute towards the building of an uninterrupted trade route covering a vast geography extending from Beijing to London. It will introduce added value into the economy and development of not only Çanakkale but also the entire region and even the country.

While we're on the subject of gains, we can't forget about what has been gained in terms of engineering both on the national and global scale. The foremost unmatched quality of the 1915Çanakkale Bridge is its mid-span of 2023 meters. With that feature, the bridge will gain the title of "the world's longest mid-span suspension bridge" and it will go down in world engineering history as the great accomplishment of the Turkish construction sector. In its construction, we are using state-of-the-art technologies and affiliated solutions. When this Project is completed, it will mark a turning point in our country's history of engineering. It will also be an important milestone in world engineering history.

Could you share with us your feelings when you won the tender in 2017? From the viewpoint of Limak, what is the significance of being one of the companies realizing this great Project?

I was very excited and I still am. Both as an individual and as a company, we have completed many projects so far with flying colors. We have realized a series of colossal projects. This bridge was the dream of a lifetime for me as an engineer. It was my greatest dream to sign my name under such a technology. It was a dream I told my students about at university. Naturally, it excites me immensely to be realizing this dream now.

Çanakkale in itself is another source of excitement for me. With its steel towers of 318 meters signifying the date of the Çanakkale Sea Victory on March 18, 1915, and its mid-span of 2023 meters, this bridge is going to be one of the most prominent symbols of the Centenary of the

Her ortak geçmiş

deneyimine göre farklı

alanlarda katma değer

sağlıyor.

Each partner introduces

added value in a different

area depending on its

experience and expertise.

Konsorsiyum ortaklarınızla bu süreçte geliştirdiğiniz iş birliğinden elde edilen en önemli deneyimler neler oldu?

Gerçek bir mega projeden bahsediyoruz. Böylesi bir projeyi tüm boyutları ile orantılı şekilde büyük düşünmek gerekiyor. Tüm unsurlar birbiriyle etkileşim halinde: Finansman, inşaat, tedarik, mühendislik, iş programı, kalite, çevresel etki, sosyal etki... Bunların her biri çok kapsamlı konular ve tüm bu konuları eş zamanlı, etkili ve verimli bir şekilde koordine etmek çok önemli.

İşte bu noktada en önemli unsur, hiç şüphesiz ortaklar ile aramızda geliştirdiğimiz iş birliği ve iletişim. İki Türk ve iki Güney Koreli firma; iki farklı kültür, dört farklı şirket kültürü demek... İhale sürecinden başlayarak, hep birlikte çok yoğun vakit geçirdik. Birbirimizi tanıdık, tanımaya da devam ediyoruz. Her ortak geçmiş deneyimine göre farklı alanlarda katma değer sağlıyor. İşte biz bu katma

Turkish Republic. Çanakkale is an ancient region where every square meter tells a different heroic story. All the great battles that were fought on this land culminated in a nation writing its very own epic tale. With the 1915 Çanakkale Bridge and Motorway Project, which is going to be one of the landmark projects of our country, we get another chance to commemorate this victory more spiritedly than ever. As I always say, with this Project, 'Çanakkale is getting a fine necklace'. We are blessed to have received this opportunity to make that happen.



What were some of the most important experiences of the collaboration with the consortium partners?

Uluslararası müteahhitlik sektörü ile ülkemizi küresel bir marka haline getirmeyi başardık. We have managed to make our country a global brand in the international contracting sector.



Dönemin Başbakanı Binali Yıldırım ve dönemin Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan ile, Temel Atma Töreni, 18 Mart 2017.

With the former Prime Minister Binali Yıldırım and former Minister of Transport Maritime and Communications Ahmet Arslan, Groundbreaking Ceremony, 18 March 2017.



değerleri tek bir potada eritip, ortaklığımızın başarısında kullanıyoruz.

Konsorsiyumda yer alan tüm firmalar, kendi bünyelerinde en tecrübeli ve en donanımlı personelini bu Proje için görevlendirdi. Proje'ye başladığımız günden bugüne, iş birliği içinde ve tüm iletişim kanallarını açık tutarak çalışmaya devam ediyoruz. Böylece dünya çapında karmaşık operasyonların üstesinden başarılı bir şekilde gelebiliyoruz. En büyük temennim, bu iş birliğinin ileriki yıllarda, çok farklı işlerde ve elbette farklı coğrafyalarda artarak devam etmesi.

İnşaat ve altyapı sektörünün dünyadaki ve ülkemizdeki gelişimiyle ilgili öngörüleriniz nedir?

Önce Türkiye perspektifinden değerlendirmek isterim. Dönemsel olarak inşiler olsa da, inşaat ve altyapı sektörünün genel ekonomi açısından bir öncü gösterge olmanın yanında, büyümenin itici gücünü oluşturma özelliğini taşımaya devam ettiğine inanıyorum. Bu

It needs to be noted that we are talking about a truly mega project here. Such a project needs to be thought out very carefully, with all its dimensions and in great detail. All the factors are in interaction: Financing, construction, procurement, engineering, work schedule, quality, environmental impact, social impact... Each of these areas is very comprehensive and it is important to coordinate them all in a simultaneous, effective, and efficient manner.

At this point, the most important factor is the level of cooperation and communication between the partners. Two Turkish and two South Korean companies; it equals two different cultures and four different corporate cultures. Starting with the tender, we have all spent a great deal of time together. We got to know each other, and we continue to do so. Each partner introduces added value in a different area depending on its experience and expertise. We melt these added values in a single pot and put them to use towards the success of our partnership.

All the companies in the consortium appointed their most experienced and most accomplished personnel to this Project. Since the first day of the Project, we have been working together in harmony while making sure that all communication channels stay open at all times. In this way, we have managed to successfully conduct globally complex operations. My greatest wish is for this collaboration to continue in the coming years in different projects and different parts of the world.

What are your foresights about the development of the construction and infrastructure sector in our country and the world?

Firstly, I would like to answer your question in terms of



Nihat Özdemir Limak Holding Yönetim Kurulu Başkanı Ebru Özdemir ile.
Nihat Özdemir with Ebru Özdemir
Chairperson of the Board at Limak Group of Companies.

Turkey. Even though there are cyclical periods of decline, I believe that the construction and infrastructure sector is not only a leading indicator with regard to the general economy but also the driving force behind growth. In that sense, our sector is strong and resilient. Our contracting sector has so far accomplished many feats throughout the world, and it continues to do so. As a sector, our qualified work force, level of experience both at home and abroad, speed and cost advantages are among some of our most important, pronounced, and distinguishing competencies.

ENR's annually published "The World's Top 250 Global Contractors" list confirms this statement. In 2021, Turkey ranks third after China and the USA. In other words, Turkey is the second most important country in the field of construction in foreign markets which creates a climate of confidence that is full of possibilities for the entire sector. 40 Turkish companies made the last list. As Limak, we are moving up in the rankings.

But I am also one of those who believe that we need to have more courage as a sector. We need to keep widening our horizons. We need to take better advantage of global opportunities. For example, Africa... Especially Sub-Saharan Africa. This is something we discuss across a wide range of platforms including the Association of Turkish Contractors. Population keeps rising at an exponential rate in Africa which presents a great potential for the construction and infrastructure sector. We know that our country and its institutions, with President Recep Tayyip Erdoğan in the lead, take this matter very seriously and show their support. This is to our advantage. And I believe that we need to benefit fully from this advantage. We must always remember this one point: The more our sectors grow, the more our country grows. Therefore, we need to join forces to expand, develop and diversify our sectors so that our country can grow and develop.

From a global perspective, I believe that the construction and infrastructure sector will maintain its importance and in fact be more in the limelight, especially in the post-pandemic period. For about a year now, economic improvement has been on the agenda. Regardless of sectors or models, we can see

modeller konuşuluyor. Hangi sektör, hangi model olursa olsun, çarkların tekrar dönmeye başladığını görüyoruz. Küresel olarak tüm sektörlerde bir hareketlilik var. İnşaat ve altyapı sektöründe de bunu birebir görebiliyorum. İki önemli nokta var: Birincisi, ekonomik iyileşmenin ve düzelmenin en önemli bileşenlerinden bir tanesi, istihdam ve iş gücü piyasası. Pandemi ile birlikte dünyada iş gücü piyasası büyük bir darbe aldı. Önümüzdeki dönemde iş gücünün daha fazla kayba uğramaması ve üretime devam edilmesi çok önemli. Bu noktada küresel olarak inşaat ve altyapı sektörü çok önemli bir noktada duruyor; çünkü bu sektör istihdama büyük katkı sunuyor, istihdamın devamını sağlıyor.

Bir diğer nokta ise, yine sektörümüzle bağlantılı olarak, pandemi sürecinin bizlere öğrettikleri. Bu pandemi süreci, sürdürülebilir, sağlıklı ve devamlı altyapının gerekliliğini bir kez daha bizlere gösterdi. Her türlü krize yanıt verebilen, dayanıklı, enerji verimliliği yüksek, kullanıcıyı önceliklendiren yapıların ne denli önemli olduğunu gördük. Dolayısıyla sektör olarak, bu pandemiden öğrendiklerimizi, yeni projelere yansıtacağımız bir döneme girdiğimize inanıyorum. Elbette bu da, küresel olarak sektörde hareketliliğin ve canlılığın devam edeceğini bana işaret ediyor.

Cumhurbaşkanımızın 1915Çanakkale şantiyelerine yaptığı ziyarette günün anısına ödül takdim töreni, 18 Mart 2019.
Commemorative award presentation ceremony to mark our President's visit to the construction sites of 1915Çanakkale, 18 March 2019.



that the wheels have started turning again. There is increased mobility in all sectors globally. I can see it very clearly also in the construction and infrastructure sector. However, there are two important points: Firstly, employment and the workforce market which is one of the primary components of economic growth and improvement. With the pandemic, the workforce market worldwide has suffered a huge blow. It is vital that the workforce is protected from incurring further losses in the coming period and that the production continues. At this point, the construction and infrastructure sectors are very important on a global scale because this sector contributes greatly towards employment and ensures its continuation.

And secondly, again in relevance to our sector, what we have learnt from the pandemic. This pandemic has made us take notice once again of the necessity for sustainable, healthy, and enduring infrastructures. We have seen how crucial it is to have solid and sturdy, energy-efficient structures that can respond to any crisis and prioritize the user. Therefore, speaking on behalf of the sector, I believe that we have entered a period in which we will be using what we learnt from the pandemic in the projects ahead. For me, this is an indication of the continuation of mobility and vivacity in the sector globally.

Finally, I'd like to add that with the pandemic, a global liquidity has been generated and as soon as there are signs of improvement, this

Pandemi süreci, sürdürülebilir, sağlıklı ve devamlı altyapının gerekliliğini bir kez daha bizlere gösterdi. This pandemic has made us take notice once again of the necessity for sustainable, healthy and enduring infrastructures.

İş dünyasında iz bırakmanın sırrını, başarı, sürdürülebilirlik ve toplumsal fayda olarak görüyorum. For me, the key to leaving a mark in the business world is success, sustainability and social good.



Son olarak, pandemi ile küresel bir likidite oluştu ve iyileşme sinyalleri ile beraber bu likidite yöneleceği yeni coğrafyaları, yeni alanları, yeni sektörleri arayacak. Burada hem sektörümüzün küresel anlamda ön plana çıkması mümkün hem de Türkiye'nin yeni coğrafyalar arayan likiditeden yararlanması mümkün.

1976 yılında "mütevazı taahhüt projeleri" ile başlayan Limak bugün pek çok sektörde faaliyet gösteren, dünya çapında güçlü bir grup. Bu başarının en önemli etkenleri olarak neleri görüyorsunuz?

Ortağım Sezai Bacaksız ile Limak'ı kurmamızın üzerinden neredeyse yarım asır geçti. Bu gerçekten bir keyif. Limak'ı kurarken duyduğumuz heyecanı hâlâ koruyabilmek, yeni jenerasyonun çitayı daha yukarılara çıkardığını görmek ise bambaşka bir keyif.

Elbette bu başarının arkasında birçok unsur var. Ancak ben, iş dünyasında iz bırakmanın sırrını, başarı, sürdürülebilirlik ve toplumsal fayda olarak görüyorum. Önce, işinizi başarılı yapmanız gerekiyor. Sonra, işinizi sürdürülebilir kılmamız lazım. Sonrasında ise toplumsal fayda yaratmak geliyor. Bence kalıcı olmanın püf noktaları bunlar. Hiç şüphesiz benim için başarı, işimdir. Nasıl bir ressam için tablosu, bir doktor için başarılı geçen bir operasyon başarıysa, bir mühendis için başarısı, işini doğru ve iyi yapması. Ben başarıya bu şekilde bakanlardım... Ne ürettim? Nasıl ürettim? Ne kadar başarıyla ve verimlilikle ürettim? Ve belki en önemlisi: Ne fayda sağladım? Ne katkı yaptım?

Sizi başarıya götüren bir diğer unsur ise, sağlıklı ve güçlü iletişim. İster yüz yüze ister dijital olsun (ki son bir buçuk yıldır bu alanda kaslarımızı daha fazla güçlendirdik), güçlü iletişim bence çok önemli. Güçlü iletişimin olmazsa olmazı, samimiyet. Ne kadar samimiyseniz, o derece iyi, sağlıklı ve güçlü bir iletişim kurabilirsiniz. Elbette güçlü iletişim için başka gereklilikler de var: İyi bir dinleyici olma, empati kurabilme, duygusal olarak bağlanabilme, vücut dilini iyi kullanma gibi. Ancak samimiyetin iş ilişkilerinde ve özel ilişkilerde

liquidity will be looking for new geographies, new areas, new sectors to pour into. At this point, it is possible for our sector to step forth globally and also for Turkey to benefit from this liquidity looking for new geographies.

Having started in 1976 with "modest contracting projects", Limak is a strong group today operating in many sectors worldwide. In your opinion, what are the most notable factors driving this success?

Nearly half a century has passed since my partner Sezai Bacaksız and I founded Limak together. There is truly a lot of joy in it. Being able to sustain the level of excitement we felt in those days and to watch the new generation raise the bar even higher is very special and truly joyful.

Of course, there are a lot of factors driving this success. However, for me, the key to leaving a mark in the business world is success, sustainability and social good. First, you have to be successful at what you do. Then, you need to make sure that your work is sustainable. Finally, you have to generate social good. I think these are the key points to remember for achieving permanence. It goes without saying that for me success is synonymous with my work. In the same way that an artist considers her painting a success, or a surgeon considers a successful operation a success, an engineer's success is embodied in his work. This is my view of success. What did I produce? How did I produce it? How successful and efficient was my production? And most importantly, what good did I generate? What did I contribute?

Another factor that drives success is healthy and robust communication. Whether it be face-to-face or

başarının anahtarı herkesi, tüm ekosistemi başarıya ve sonuca dâhil etmekten geçiyor.

Dünyadaki gelişmeleri yakından takip eden, duayen bir iş insanı olarak, Türkiye'nin geleceğini nasıl görüyorsunuz? Türkiye'nin sizce orta ve uzun vadede en önemli avantajları neler olacak?

Yine pandemi-sonrası dönemi göz önüne alarak cevap vermek isterim. Pandemi ile birlikte dünyada iki önemli risk ile ilgili küresel farkındalık oluştu: Tedarik zincirlerindeki konsantrasyon riski ve gıda güvenliği konusu. Ben bu bahsettiğim küresel riskleri Türkiye'nin avantaja çevirebilecek kapasiteye ve güce sahip olduğuna inanıyorum. Daha da önemlisi bu konuda ciddi bir kamu ve özel sektör iradesi bulunduğunu da büyük bir memnuniyetle müşahade ediyorum.

Biliyorsunuz pandemi ile birlikte küresel tedarik zincirlerinde büyük bir şok yaşandı. Her sektör, her ülke, her coğrafya tedarikçilerin çeşitlendirilmesinin ne denli önemli olduğunu anladı. Covid-19 pandemisinin, küresel iş ve ticaret sisteminde tüm ezberleri bozduğunu söyleyebiliriz. Şimdi düzen tekrar kurulacak. Burada Türkiye'nin avantajları var: Coğrafi konumu, güçlü sektörleri, kapasitesi, genç ve

Proje'yi yürüten konsorsiyumun temsilcileri ile. Temel Atma Töreni, 18 Mart 2017. With the representatives of the consortium running the Project. Groundbreaking Ceremony, 18 March 2017.

her zaman çok değerli olduğuna inanıyorum. Bu da sizi başarıya götürüyor.

Bir diğeri ise, az önce ifade ettiğim üzere ekip çalışması. Ekip çalışmasıyla birlikte ekibi, herkesi başarıya ortak etme ve dâhil etme. Bir lider, yöneticileri, yönetim kadroları ve çalışanlarının ancak kendilerini vizyonun bir parçası gibi hissedip, kendi istekleriyle aynı hedef doğrultusunda çalışmasını sağlayarak başarıyı yakalayabilir. Dolayısıyla

digital (at which we have got much better over the last year and a half) I think that robust communication is very important, and the essential component of such communication is sincerity. The more sincere you are, the more you are able to communicate in a healthy and robust manner. Other requirements are good listening skills, empathy, emotional connection, and good use of body language. However, I believe that sincerity is always extremely valuable in all relationships, both at work and in private life. It definitely paves the way to success.

Going back to the factors that drive success, I should add teamwork. Good teamwork means that everybody feels like they have contributed to the team's success. It is important to make everyone feel included. A leader can only achieve success in so far as he makes all the managers, managing teams and employees feel like they are partaking in his vision and are willing to work towards the same goal. So the key to success is to include everyone, the entire ecosystem if you like, in the ultimate success or the end result.

As a connoisseur businessperson who closely follows the developments in the world, what is your vision of Turkey's future? What do you think will be Turkey's most significant virtues in the mid and long term?

I would like to answer this question in view of the post-pandemic period again. The pandemic triggered a global awareness of two important risks: concentration in supply chains and food security. I believe that Turkey has the capacity and power to transform these global risks into an advantage. More importantly, I happily observe





Proje İmza Töreni, 23 Şubat 2017.

Project Signing Ceremony, 23 February 2017.



kalifiye iş gücüyle, Türkiye'nin bölgenin tedarik ve üretim üssü olmasına hiçbir engel yok! Kurallar ve rotalar yeniden belirlenirken, bizler de Türkiye olarak burada yerimizi almamız gerekiyor.

Bir diğer konu ise gıda güvenliği. Ben önümüzdeki dönemde tarımın sadece Türkiye'de değil, dünyada çok daha "stratejik" bir sektör olarak büyüyeceğine inanıyorum ve bu alanda da Türkiye'nin yakın gelecekte önemli bir rol oynayacağını düşünüyorum. Enerji gibi, savunma sanayi gibi, teknoloji gibi, sağlık sektörü gibi tarım sektörü, ülkeler için öncü ve lider sektörlerden biri olacak. Sayın Cumhurbaşkanımızın liderliğinde, enerjiden milli savunmaya kadar çok geniş bir yelpazede ve farklı sektörlerde 'millileşme' adımlarına şahit oluyoruz. Daha fazla yerele odaklandığımız bir dönemin içerisindeyiz. Bu adımlar tarım ve bağlantılı olarak gıda güvenliği alanlarında da atılıyor. Dolayısıyla ileriki dönemde

that there is a serious will on the part of the public and private sectors regarding this matter.

As you know, the pandemic caused a great shock in global supply chains. Every sector, every country understood the importance of diversifying suppliers. We can say that the Covid-19 pandemic broke the mold in the global system of business and commerce. Now, a new order is going to be established. Turkey has a leverage in that regard: Considering its geographical location, capacity, young and qualified workforce, there is nothing preventing Turkey from becoming the regional hub of supply and production. As the rules and routes get redefined, we in Turkey must claim our rightful place.

Another issue is food security. I believe that going forward, the agriculture sector will become a lot more "strategic" not just in Turkey, but the world and that Turkey will play an important role in this area in the near future. Just like energy, defense industry, technology and health, agriculture will be a leading sector. With the



Türkiye'nin bu alanda da bölgesinde öne çıkacağını düşünüyorum. Yine pandemi sürecinde hep birlikte gördük. Türkiye gibi "bereketli bir ülke"ye olan ihtiyaca şahit olduk. Dolayısıyla bizlerin bu alanda da akıllı hedefler ile bu konuyu ele almamız, fırsatı iyi değerlendirmemiz gerekiyor.

Az önce ifade etmeye çalıştım, uluslararası müteahhitlik sektörü ile ülkemizi küresel bir marka haline getirmeyi başardık. Bugün Türk müteahhitleri, hem ülkemizde, hem de tüm dünyada yaptığı işler ile ülkemizin ismini ve bayrağını başarıyla temsil ediyorlar. Bundan gurur duyuyoruz. Benzer şekilde Türkiye'nin avantaj sahibi olduğu ve güçlü olduğu sektörlerin ön plana çıkartılması ile pandemi-sonrası dönemde farklı sektörlerimizle "küresel marka" olmanın avantajına sahip olduğumuza inanıyorum. ●

leadership of our President, we are seeing "nationalization" efforts across a wide spectrum of sectors ranging from energy to national defense. We are in a period when we are focusing more on the local. These efforts are made also in agriculture and the affiliated area of food security. So, I think that going forward Turkey is going to come to the forefront also in this field within its region. We have all seen it during the pandemic. We have witnessed the need for "a fertile country" like Turkey. Therefore, we need to deal with the issue with smart objectives and take good advantage of this opportunity.

As I mentioned before, we have managed to make our country a global brand in the international contracting sector. Today, with their achievements at home and abroad, Turkish contractors are representing our country's name and flag with great success. We are proud of that. Similarly I believe that when other sectors, where Turkey stands strong and advantageous, are brought into prominence, we will become a "global brand" also in those sectors in the post-pandemic period. ●

Nihat Özdemir, 1950 yılında Diyarbakır'da doğdu. 1971 yılında Ankara Üniversitesi Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi Makine Mühendisliği Bölümü'nde lisansını, 1975 yılında ise Ege Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Endüstri Mühendisliği Bölümü'nde yüksek lisansını tamamladı. 1976 yılında Sezai Bacaksız ile birlikte Limak İnşaat'ı kurarak, bugün inşaat, turizm, çimento, altyapı, üstyapı, enerji, enerji taahhüt, limancılık, gıda ve havacılık sektörlerinde dünyanın birçok ülkesinde faaliyet gösteren Limak Şirketler Grubu'nun temellerini atan Nihat Özdemir, halen Grubun Onursal Başkanlık görevini sürdürmektedir. Türk Çimento Yönetim Kurulu Başkan Yardımcılığı görevini sürdüren Özdemir, Türkiye Sanayici ve İş İnsanları Derneği (TÜSİAD), Türkiye Müteahhitler Birliği (TMB), Türkiye Asfalt Müteahhitleri Derneği (ASMUD), Türkiye İnşaat Sanayicileri İşveren Sendikası (İNTES) üyesidir. T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı Vergi Konseyi Müteşebbis Üyesi ve Türkiye Müteahhitler Birliği Yüksek Danışma Kurulu Tabii Üyesi olan Nihat Özdemir, 2019 yılından bu yana Türkiye Futbol Federasyonu (TFF) Yönetim Kurulu Başkanlığı görevini yürütmektedir.

Nihat Özdemir, was born in 1950 in Diyarbakır. In 1971, he graduated with an undergraduate degree in Mechanical Engineering from Ankara University's Faculty of Engineering and Architecture. In 1975, he received his postgraduate degree in Industrial Engineering from Ege University's Faculty of Engineering and Architecture. In 1976, he established Limak Construction in partnership with Sezai Bacaksız, laying the foundations for Limak Group of Companies, which continues its operations today in the construction, tourism, cement, infrastructure, superstructure, energy, energy contracting, ports, food and aviation sectors. He is now the Honorary President of Limak Group of Companies. Currently serving as the Vice Chairman of Turkish Cement, Özdemir is a member of the Turkish Industry and Business Association (TÜSİAD), Turkish Contractors Association (TMB), Turkish Asphalt Engineers Association (ASMUD), Turkish Construction Industrialists Employers Union (İNTES). Member at Tax Council of the Republic of Turkey Ministry of Treasury and Finance and Ordinary Member of the Turkish Contractors Association High Advisory Board, Özdemir has been serving as Chairman of the Turkish Football Federation (TFF) since 2019.

“HERKES BU DENLİ ÖNEMLİ BİR PROJENİN PARÇASI OLMAK İSTER”

“EVERYBODY WOULD WANT TO BE PART OF SUCH AN IMPORTANT PROJECT”

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi’nde Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) adına yapım dönemi müşavirlik hizmetlerini Tekfen Mühendislik A.Ş. - T Engineering International SA Ortak Girişimi gerçekleştiriyor. İdare ile Yüklenici arasında “kesintisiz bağlantı” oluşturan Ortak Girişim’in Başkanı Sayın Selçuk Halıcılar, üstlendikleri sorumlulukları, 1915Çanakkale Projesi ve Yap-İşlet-Devret (YİD) Modeli ile ilgili düşüncelerini bizimle paylaştı.



At the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project, consultancy services during the construction phase on behalf of General Directorate of Highways (GDH) are provided by the Joint Venture (JV) of Tekfen Engineering Co. and T Engineering International SA which serves as an “uninterrupted link” between the Administrative Authority and the Contractor. Head of the Consultancy Organization Mr. Selçuk Halıcılar answered our questions regarding the JV’s roles and shared with us his thoughts on the 1915Çanakkale Project and the Build-Operate-Transfer (BOT) Model.

SAYIN Halıcılar, öncelikle kendinizi bize kısaca tanıtabilir misiniz?

1966 Adana doğumluyum. İlk, orta ve lise eğitimimi Adana’da tamamladıktan sonra, 1984 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Fakültesi’ne girdim ve 1988 yılında mezun oldum. Mezuniyetten hemen sonra başlamış olduğum Tekfen serüveni aralıksız bugüne kadar devam etti. 1988-2018 yılları arasında Tekfen İnşaat ve Tesisat A.Ş. ile başta otoyol projeleri olmak üzere, yurt içi ve yurt dışında rafineri, *off shore* platform ve boru hatları projelerinde görev aldım. 2018 yılının başında Tekfen Mühendislik A.Ş.’den 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi’nin Müşavirlik Teşkilat Başkanlığı teklifi gelince hiç düşünmeden kabul ettim. Neticede mühendisliğe gönül veren herkes bu denli önemli ve mega bir projenin parçası olmak ister.

Tekfen Mühendislik’i bize kısaca tanıtabilir misiniz?

Tekfen Mühendislik 1984 yılında Tekfen Grubu’nun taahhüt grubunu oluşturan şirketlerden biri olarak kurulmuştur. Kuruluşundan bu yana ulaşım-altyapı ve endüstriyel tesisler alanlarında mühendislik, danışmanlık, kalite kontrollük ve müşavirlik, teknik denetim hizmetleri sunmaktadır. Ulaşım-altyapı projeleri alanında Karayolları Genel Müdürlüğü, Büyükşehir Belediyeleri, TCDD ve Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü (AYGM) gibi kamu kuruluşlarının yanında Tekfen İnşaat’a ve diğer müteahhit firmalara mühendislik-danışmanlık

MR. Halıcılar, could we first of all ask you to introduce yourself to our readers?

I was born in 1966, in Adana. After completing my primary and secondary level education in Adana, I gained admission to Istanbul Technical University’s Faculty of Civil Engineering in 1984 and graduated in 1988. My time with Tekfen which started immediately after graduation has continued until today. Between the years of 1988 and 2018, I served at Tekfen Construction on various projects both at home and abroad including mainly motorway projects, refineries, offshore platforms, and pipelines. In early 2018, when I was offered by Tekfen Engineering the role of Head of Consultancy Organization for the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project, I accepted without hesitation. At the end of the day, anybody, who has their heart set on engineering, would want to be part of such an important and mega project.

Müşavir olarak seçilme, KGM’nin teknik puanın ağırlıklı olduğu ihale yöntemiyle yaptığı kontrollük ihalesiyle oldu.

Being selected as the Consultant was the result of the tender method implemented by GDH where the technical points weighed more heavily.

Could you give us a brief introduction of Tekfen Engineering?

Tekfen Engineering was founded in 1984 as one of the companies constituting Tekfen Group’s contracting group. Since its foundation, it has been providing engineering, consultancy, quality control and consultancy, and technical auditing services in the fields of transportation-infrastructure and industrial plants. In the context of transportation-infrastructure projects, it has been providing engineering-consultancy services to public institutions such as the General Directorate of Highways, Metropolitan Municipalities, Turkish State Railways (TCDD) and General Directorate of Infrastructure Investments (AYGM) as well as Tekfen Construction and other contracting companies.

Listed below are the services offered by Tekfen Engineering:

- Conceptual, preliminary, final, applied, detailed designs and as-built drawings for transportation-infrastructure and industrial plants,
- Geotechnical investigation, geodesic, hydraulic-hydrologic, etc. engineering services,
- Environmental Impact Assessment, traffic modelling, financial and

Proje'nin tüm paydaşlarının en efektif şekilde hareket etmesi gerekiyor.

All stakeholders of the Project must act in the most effective manner.

hizmetleri vermektedir.

Tekfen Mühendislik'in sunduğu hizmetler aşağıdaki gibi sıralanmıştır:

- Ulaştırma-altyapı ve endüstriyel tesisler için konsept, ön, kesin, uygulama, detay tasarımları ve *as-built* çizimleri,
- Zemin araştırma, jeodezik, hidrolik-hidrolojik vb. mühendislik araştırma hizmetleri,
- ÇED, trafik ve mali-ekonomik fizibilite etütleri,
- İhale dokümanlarının hazırlanması ve birim fiyat cetvellerinin çıkartılması,
- Yapım ve tasarım müşavirliği, proje yönetimi, teknik denetim ve destek.

Tekfen Mühendislik bugüne dek yurt içi ve yurt dışında toplam 41 ayrı kontratla 2750 kilometrenin üzerinde otoyol ve devlet yolu ile 18 ayrı kontratla 340 kilometrenin üzerinde demir yolu ve metro projesinde çalışmıştır.

Tekfen Mühendislik'in ulaşım-altyapı projeleri alanındaki kilometre taşı referansları arasında;

- 1989 yılında Türkiye'de ilk defa yabancı bir ortaklık kurulmadan gerçekleştirilen otoyol projesi (TAG Otoyolu),
- 1992 yılında İstanbul'un ve Türkiye'nin ilk metro projesi (Metro İstanbul 1. Faz, 4. Levent-Mecidiyeköy arası),
- 1993 yılında KGM bünyesinde halen kullanılan otoyol standart detaylarının geliştirilmesi,
- 1996 yılında İstanbul'un ilk metro ve hafif raylı sistemleri stratejik ağının hazırlanması (İstanbul Avrupa Yakası Raylı Sistem Stratejik Ağı),
- 2004 yılında Türkiye'de ilk defa EPB-TBM kullanılması hususunda müşavirlik (Otogar-Bağcılar Raylı Toplu Taşıma Sistemi İnşaatı),
- 2014 yılında Türkiye'nin ilk havaray projesi (Sefaköy-Halkalı-Başakşehir Havaray Projesi),
- 2015 yılında Türkiye'de özel sektöre ait ilk toplu taşıma sistemi (Vadistanbul Füniküler Hattı),
- 2016 yılında İzmir'in ilk havaray projesi (İzmir Banliyö ESBAŞ İstasyonu-Gaziemir Yeni Fuar Alanı) bulunmaktadır.

Tekfen Mühendislik'in ulaşım-altyapı projeleri dışında petrol rafinerileri, petrokimya tesisleri, gübre fabrikaları, enerji santralleri, boru hatları vb. endüstriyel tesisleri tasarımında da çok ciddi deneyimi bulunmaktadır.

Tekfen Mühendislik ve T Engineering Ortak Girişimi nasıl oluştu? Müşavir olarak seçilme sürecinden bahsedebilir misiniz?



economic feasibility studies,

- Preparation of tender documents and unit price quotations,
- Construction and design consultancy, technical auditing, and support.

Tekfen Engineering has so far worked on over 2750 kilometers of motorways and state roads through 41 different contracts at home and abroad and over 340 kilometers of railroads and metro projects through 18 different contracts.

Some of Tekfen Engineering's milestone references in the context of transportation and infrastructure projects are:

- In 1989, Turkey's first motorway project realized without any foreign collaboration (TAG Motorway),
- In 1992, Istanbul's and Turkey's first metro project (Metro İstanbul 1st Phase, between 4th Levent and Mecidiyeköy),
- In 1993, development of motorway standard details still in use today within the GDH,
- In 1996, formulation of Istanbul's first strategic web of metro and light rail systems (Istanbul European Side Rail System Strategic Web),
- In 2004, consultancy regarding the first-time use of EPB-TBM in Turkey (Otogar-Bağcılar Public Rail Transportation System Construction),
- In 2014, Turkey's first air rail project (Sefaköy-

Müşavir olarak seçilme, KGM'nin teknik puanın ağırlıklı olduğu ihale yöntemiyle yaptığı kontrollük ihalesiyle oldu. Tekfen Mühendislik'in otoyol tasarım ve kontrollük konusundaki tecrübeleri ile; Yavuz Sultan Selim Köprüsü tasarım-inşaat aşamasındaki danışmanlık hizmetiyle ve dünyanın diğer bölgelerinde yaptıkları özel köprü projeleriyle dünyanın önde gelen köprü firmalarından olan İsviçreli T Engineering'in tecrübelerinin oluşturduğu sinerji ile güçlü bir ortaklık kuruldu.

1915Çanakkale Projesi için hangi müşavirlik hizmetlerini sunuyorsunuz?

Karayolları Genel Müdürlüğü'yle Ortak Girişimimiz arasında 5 Haziran 2017 tarihinde imzalanan sözleşmenin konusu; Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu Projesi, Malkara-Çanakkale (1915Çanakkale Köprüsü dâhil) Kesimi Yap-İşlet-Devret Modeli ile Yapılması, İşletilmesi ve Devri Projesi'nin Yapım Dönemi Müşavirlik işidir. Bu tanımlamanın kapsamı dâhilindeki sorumluluklarımızı, genel anlamda aşağıdaki gibi ana başlıklarda sıralamak mümkündür:

- Müşavirlik Kontrollük Teşkilatı öncelikli olarak, Yap-İşlet-Devret (YİD) Sözleşmesi ve eklerinde yer alan usul, esas ve şartnamelere göre İdare (Karayolları Genel Müdürlüğü) adına sözleşme

Halkalı-Başakşehir Air Rail Project),

- In 2015, Turkey's first mass transport system owned by the private sector (Vadistanbul Funicular Line),
- In 2016, İzmir's first air rail project (İzmir Suburban ESBAŞ Station – Gaziemir New Exposition Site).

Besides transportation and infrastructure projects, Tekfen Engineering has extensive experience in designing petroleum refineries, petrochemistry plants, fertilizer factories, power plants, pipelines, and other such industrial plants.

How did the Joint Venture of Tekfen Engineering and T Engineering come into formation? Could you tell us about the process of being selected as the Consultant?

Being selected as the Consultant was the result of the tender method implemented by GDH where the technical points weighed more heavily. Tekfen Engineering's experience in motorway design and supervision including the consultancy service during the design and construction phase of the Yavuz Sultan Selim Bridge was combined with the know-how and experience of the Swiss company T Engineering and their proven track record of exceptional bridge projects around the world, to create a strong synergy and partnership.

Which consultancy services do you perform for the 1915Çanakkale Project?

The subject of the contract signed between the General Directorate of Highways and our Joint Venture on 5 June 2017 is the Consultancy During the Construction Phase of the BOT Project to Construct, Operate and Transfer the Malkara-Çanakkale (including the 1915Çanakkale Bridge) Section of the Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Motorway. Our responsibilities covered by that definition can be listed as such:

- The Consultancy Organization is primarily responsible for the supervision and execution of works that are contracted by the Appointed Company in compliance with the procedures, principles and regulations stated in the Build-Operate-Transfer (BOT) Contract and annexes, within the terms of the "Consultancy Technical Regulations", which is the enclosure to the contract on behalf of the Administrative Authority (Directorate of General Highways). It keeps records of the executed works and reports to the Administrative Authority on their progress. Throughout the said construction period, the Head of the Consultancy Organization operates on behalf of the Administrative Authority as the "Engineer" of the Project.
- Our consultancy established an organization approved by the Administrative Authority primarily for the purpose of ensuring the supervision and

eki olan “Müşavirlik Teknik Şartnamesi” çerçevesinde Görevli Şirket’in taahhüdü altında olan işlerin denetlenmesini ve yürütülmesini sağlar. Yapılan işlere ait kayıtları tutar ve işlerin ilerleme durumu hakkında İdare’ye raporlama yapar. Söz konusu yapım süresi boyunca Müşavir’in Teşkilat Başkanı, Proje’nin “Mühendisi” olarak İdare adına iş görür.

- Müşavirliğimiz öncelikle sözleşme konusu işlerin denetimi ve usulüne yürütülmesini sağlayabilmek amacıyla İdare’nin de onayını alan bir organizasyon kurmuştur.
- Müşavirliğimizin en önemli görevlerinden birisi, işin yapım sözleşmesine uygun bir şekilde ilerlemesini sağlamaktır. Yapım aşamasındaki imalatların sözleşme eki şartnamelere uygunluğu devamlı surette takip edilir, ayrıca yapım dönemi boyunca İdare’nin hak ve menfaatleri gözetilir.
- Görevli Şirket’in yaptığı iş planlarının veya değişikliklerin incelenmesi ve onay için önerilmesi, finansman programının incelenerek, İdare’ye bilgi verilmesi.
- Görevli Şirket tarafından temin edilen malzeme ve sahada yapılan işlerin uygunluğunu şartnameler ve uluslararası düzeyde kabul görmüş standartlara göre değerlendirmek, uygun olmayan imalat ve proje malzemesinin yenilenmesini talep etmek.
- İşin arzu edilen ve planlanan hızda ilerlemesini sağlamak amacıyla uygulanan inşaat metotlarının değerlendirilmesi ve gerektiğinde işi hızlandırmak adına daha efektif yöntemlerin tavsiye edilmesi, Yüklenici’nin işin ifası için tahsis ettiği makina-ekipmanın işe uygunluğunun denetlenmesi ve İdare’ye raporlanması.
- Görevli Şirket’in süre uzatım taleplerinin teknik ve sözleşme açısından değerlendirilerek, İdare’ye görüş bildirilmesi.
- İdare’nin talebi doğrultusunda gerekli görülen konularda teknik rapor hazırlanması, proje revizyonları halinde maliyet hesaplarının yapılması ve sunulması.
- Teknik ya da pratik açıdan gerekli görülen kapsam değişikliklerine ilişkin “Değişiklik Emri” altyapısının hazırlanması ve takibi.
- İşin ilerleyişini ve bu esnada tamamlanan imatları uygun şekilde belgelemek amacıyla muayene ve mühendislik raporlarının ve kayıtlarının hazırlanması, muhafaza edilmesi, imalat ve proje malzemelerine ilişkin muayene ve test/deney işlerinin etkin bir şekilde yapılmasını sağlamak, gerektiğinde nezaret etmek.

execution of contracted works.

- One of the most important tasks of our consultancy is to make sure that the works are progressing in accordance with the construction contract. The compliance of the productions-in-progress with the regulations annexed to the contract is monitored on a continual basis. Furthermore, during the construction period, the rights and interests of the Administrative Authority are observed.
- Examination of the business plans or the changes therein, recommendation of the said plans and changes for approval, examination of the financing program and reporting to the Administrative Authority about the said program.
- Reviewing the compliancy of the materials procured and works executed by the Appointed Company with the regulations and internationally accredited standards, demanding the renewal of noncompliant production and project materials.
- Reviewing the construction methods to ensure that the works progress at the desired and planned speed, recommendation of more effective methods to accelerate the works if necessary, inspecting the adequacy of the machinery-equipment allocated by the Contractor for the execution of the works and reporting the findings to the Administrative Authority.
- Reviewing the Appointed Company’s demands for extension from a technical perspective and in terms of the contract and presenting the conclusion of the assessment to the Administrative Authority.
- Drawing up technical reports on issues that are deemed worthy of attention by the Administrative Authority, calculation, and presentation of costs in the case of project revisions.
- Preparation and follow-up of the infrastructure for “Change Orders” regarding technical and practical scope changes.
- Preparation and keeping of reports and records of inspections and engineering to ensure proper documentation of the work’s progress and the productions that have been completed. Making sure that the inspections and tests/trials regarding production and project materials are effectively executed and overseeing these tasks when necessary.

İnşaat faaliyetlerinin kalite ve iş güvenliğinden taviz vermeden yapılabilmesi için azami gayret sarf ediliyor.
Maximum effort is made to ensure that the construction activities are executed without compromising the quality of the work and health and safety of the working environment.

- İşin ilerleyişi esnasında tüm faaliyet sahalarında can ve mal güvenliğini sağlayacak önlemlerin denetlenmesi, eksikliklerin tespit edilerek giderilmesi.
- Proje’nin İdare’ye sunulan ve onaylatılan iş programına uygun olarak ilerlediğinin yakın takibi ve raporlanması, ana iş programında sapmalar olduğu takdirde Yüklenici’yi uyararak, gecikmeyi telafi edecek önlemlerin araştırılarak İdare’ye rapor edilmesi.
- Proje’nin hizmete açılma aşamasına gelindiğinde İdare tarafından belirlenecek yetkililerle birlikte bir heyet oluşturarak, sözleşmede bahsedilen şartlar ve süreler dâhilinde “Kabul Eksiklikleri”ni belirleyerek, Kabul Tutanağı’nın oluşturulması ve takibi. Yukarıda bahsedilmeyen fakat inşaat faaliyetlerinin projesine, şartnamelerine ve sözleşmesine uygun olarak yürütülmesinin başarılı bir şekilde kontrolü için diğer gerekli tüm hizmetlerin zamanında ve eksiksiz yapılması gerekmektedir.

- Supervising all measures taken to ensure safety of life and property in all areas of activity during the work’s progress, ascertaining the shortcomings and making sure that they are eliminated.
 - Close follow-up and reporting of the Project’s progress in compliance with the business program presented to the Administrative Authority, advising the Contractor in case of deviations from the program, investigation of measures to compensate for the delay and reporting of these to the Administrative Authority.
 - When the Project is ready to become operational, forming a committee of officials appointed by the Administrative Authority to identify deficits before the issuing of final acceptance in line with the conditions and time periods specified in the contract, drawing up and following up an Acceptance Protocol.
- All other services, that are not mentioned above but are necessary for the successful supervision of the execution of construction activities in compliance with the project, its terms and conditions and its contract, should be performed on time and in full.

Selçuk Halıcılar
KGM Genel
Müdürü
Abdulkadir
Uraloğlu ile.
Selçuk Halıcılar
with the General
Director of the
GDH Abdulkadir
Uraloğlu.

Could you elaborate on the teams, areas of responsibility and general work procedures that have been set up to render these services?





For the execution of consultancy services, we have a team of 168 personnel including engineers, architects and technical staff approved by the Administrative Authority (General Directorate of Highways). Depending on the intensity of the activity schedule, the numbers may fluctuate periodically. At present, we continue to perform with a team of 164. To sum up, our consultancy organization comprises a Head of Organization, two Deputy Heads in charge of the Bridge and the Motorway, 15 Chief Engineers, 96 Engineers, 48 Technical Staff and two Architects.

You closely collaborate with both the Administrative Authority and the Contractor. From a personal perspective, how would

you like to comment on the Build-Operate-Transfer Model?

In accordance with our contract with the GDH, our responsibilities entail maintaining close contact with the Contractor while we perform consultancy services on behalf of the Administrative Authority. Metaphorically speaking, our job is to build an uninterrupted link between the Administrative Authority and the Contractor. In view of the Project's countless benefits for our country and the public's expectations for it to become operational as soon as possible, all stakeholders of the Project must act in the most effective manner to prevent any delays that may occur especially due to a lack of coordination. Furthermore, maximum effort is made to ensure that the construction activities are executed in compliance with the specifications annexed to the contract and the design requirements, and without compromising the quality of the work and the health and safety of the working environment. Again in accordance with the contract, all the documentary evidence including official written correspondence, protocols and quality control documents are fully arranged, classified, and archived. Our aim is to minimize the possible problems that may occur during the "Acceptance Procedures" between the Administrative Authority and the Appointed Company.

As per the Build-Operate-Transfer model, I can say that so far I have served in projects based on Lump Sum and Unit Rate. As is well known, projects made on Lump Sum contracts, especially in international tenders, are preferred by Administrative Authorities because they are much less risky. However, unless the project's scope, base line schedule and technical requirements are defined in a clear and detailed fashion, in other words, unless the cost to complete can be estimated with a very high percentage at the time of the bidding, then it poses great risks for the Contractor. On the other hand, in projects based on unit rate, the Contractor can demand from the Administrative Authority the costs of all productions actively undertaken on site, regardless of the sums indicated in the original budget estimate. In this case, depending on the requirements that manifest along the way, the original estimate can change considerably. It is a safe option for the Contractor, and highly risky for the Administrative Authority in terms

Bu hizmetler için kurulan ekipler, sorumluluk alanları ve genel olarak iş süreçleriniz hakkında bilgi verir misiniz?

Müşavirlik hizmetlerinin ifası için İdare (Karayolları Genel Müdürlüğü) tarafından takdir edilmiş mühendis, mimar ve teknik elemanlardan oluşmuş 168 kişilik bir kadromuz mevcuttur. Proje'mizin faaliyet yoğunluğuna paralel olarak kadro sayımızda dönemsel değişiklikler olabiliyor. Mevcut durumda 164 kişilik bir kadro ile hizmetlerimizi sürdürüyoruz. Müşavirlik organizasyonumuzda özet olarak; bir Teşkilat Başkanı, Köprü ve Otoyol'dan Sorumlu iki Teşkilat Başkan Yardımcısı, 15 Baş Mühendis, 96 Mühendis, 48 Teknik Eleman ve iki Mimar yer alıyor.

Hem İdare hem de Yüklenici ile yakın iş birliği içinde çalışıyorsunuz. Sizin perspektifinizden Yap-İşlet-Devret Modeli ile ilgili neler söylemek istersiniz?

KGM ile akdedilen sözleşmemiz gereği, İdare adına müşavirlik hizmetlerini gerçekleştirirken Yüklenici ile de yakın irtibat halinde olmamız, üstlenmiş olduğumuz sorumlulukların bir gereğidir. Bu durum çoğunlukla İdare ile Yüklenici arasında kesintisiz bağlantı kurma şeklinde gerçekleşiyor. Proje'nin ülkemize sağlayacağı sayısız faydalar ve halkımızın Proje'nin bir an evvel hizmete sunulması ile ilgili beklentileri dikkate alındığında özellikle koordinasyon kaynaklı bir gecikmenin yaşanmaması için Proje'nin tüm paydaşlarının en efektif şekilde hareket etmesi gerekiyor. Diğer taraftan inşaat faaliyetlerinin sözleşmenin eki olan şartnamelere, tasarım gereklerine uygun bir şekilde kalite ve iş

güvenliğinden taviz vermeden yapılabilmesi için de azami gayret sarf ediliyor. Yine sözleşme gereği yapılması gereken tüm resmi yazışmalar, tutanaklar, kalite kontrol dokümanları gibi tüm evrak-ı müsbite eksiksiz tasnif edilerek arşivlenmektedir. Bu sayede İdare'miz ve Görevli Şirket'in "Kabul İşlemleri" esnasında asgari düzeyde problem yaşamayı hedeflenmektedir.

Yap-İşlet-Devret modeli ile ilgili olarak söyleyebileceklerime gelirsek; genellikle şimdiki kadar *Lump Sum* (Toplam Fiyat) ve *Unit Rate* (Birim Fiyat) bazlı projelerde görev aldım. Bilindiği üzere özellikle uluslararası düzeydeki ihalelerde *Lump Sum* kontrat ile yapılan projeler İdareler açısından daha az risk taşıması sebebiyle tercih edilir bir konumdadır. Ancak projeye ilişkin *scope* (kapsam), *base line schedule* (ana iş programı) ve *technical requirements* (teknik gereklilikler) çok belirgin ve detaylı olarak tanımlanmamışsa, yani projeye teklif verildiği aşamada *cost to complete* (iş sonu maliyeti) çok yüksek yüzde ile tahmin edilemiyorsa bu sefer Yüklenici için çok büyük riskler oluşturmaktadır. *Unit rate* yani birim fiyatlı işlerde ise Yüklenici, orijinal keşifteki miktarlardan bağımsız olarak, sahada fiilen yaptığı her türlü imalatın parasını İdare'den talep edebilir, bu durumda orijinal keşif miktarı yol boyunca çıkan gereksinimler doğrultusunda çok farklı yerlere gidebilir. Yüklenici açısından güvenli, İdare açısından da proje sonu maliyet aşımı açısından oldukça risklidir.

Bu açıdan değerlendirildiğinde Yap-İşlet-Devret modelini, her iki tarafın (İdare ve Yüklenici) risklerini optimize eden, daha adil bir model olarak tanımlayabiliriz. Söz konusu modelin yararlı olabilecek yönlerini de aşağıdaki gibi sıralayabiliriz:

- YİD modeli ile projelerin gerçekleştirilmesi ilgili ülkelerdeki altyapı hizmetlerinin gelişmesinde ve desteklenmesinde doğrudan veya dolaylı katkı sağlayacağı gibi ekonominin geneline ve istihdama olumlu yönde gelişme olanağı sağlayacaktır.
- Gelişmekte olan tüm ülkelerde olduğu gibi, ülkemizde de sanayi ve teknolojiye markalaşmış ülkelerle konsorsiyum yapılarak teknoloji transferi, pazarlama ve ihracat stratejilerinin öğrenilmesi, sermaye birikimi, iş yönetimi ve organizasyon becerisi gibi konularda iş birliği sağlanması, global rekabet koşulları kapsamında ülkemizin inşaat sektöründe faaliyet gösteren firmalarına ayrıca avantaj sağlayacaktır.
- YİD projeleri alışılmadık bir şekilde süratle ilerleyen, ataletle müsaade etmeyen ve projeyi mümkün olan en kısa zamanda hizmete sunmayı amaç edinmiş projelerdir. Bu sayede Yüklenici; projeyi zamanında veya daha erken hizmete

of cost overruns at the end of the project.

In that respect, we can describe the Build-Operate-Transfer model as a more equitable model that optimizes the risks of both parties (Administrative Authority and Contractor). Its advantageous aspects can be listed as such:

- Realization of projects through the BOT model will contribute directly and indirectly to the development and support of infrastructure systems in the relevant countries and will lead to positive growth in employment and the economy overall.
- Just like in all developing countries, also in our country, technology transfer, gaining knowledge of marketing and export strategies, accumulation of capital, collaboration in areas such as business management and organizational skills through consortiums with countries that have become brands in industry and technology, will introduce extra advantages to companies operating in the country's construction sector while handling the conditions of global competition.
- BOT projects advance at an unusually fast rate, have no tolerance for inertia, and aim to become operational as early as possible. Hence, the Contractor, who wants the Project up and running on time if not earlier, has to perform the most effective project management, use the latest and most advanced technologies, the best R&D methods, and function in perfect coordination. This situation presents a kind of educational opportunity that provides the experience to enable future projects to be completed with higher quality and at a faster rate, thus leading to a competitive edge in the market.
- BOT projects come forth as a model that brings relief to the Administrative Authorities in terms of procuring the investment financing. The predominantly foreign capital procured by the Contractor gets added to the country's available resources, enables the country to transfer its own resources to other exigencies and ultimately leads to economic growth. Not only does the country get to keep the mega projects but also preserves its existing budget.
- As a final note, even though the BOT model is a relatively new practice in our country, it is fair to say that our Administrative Authority (General Directorate of Highways) is a quite experienced institution in the Build and Operate stage. All the issues related to the Transfer stage will be better comprehended through first-hand experience in time. In my opinion, one of the most significant advantages of the BOT model for the Administrative Authority is that the entire project will be managed/operated by its producer, namely the Appointed Company, for an extended period of time. This management/operational stage is in one sense a phase in which the productions will be tested for quality and endurance. Therefore, the diligent execution of our consultancy services is of utmost importance for protecting the interests of not only the Administrative Authority but also the managing company, especially in terms of foreseeing and preventing any problems that may arise during the operation stage. It is our main objective to perform our duties with this awareness and sense of responsibility, on all levels and in the most effective manner.

As an experienced engineer and manager who has worked in long-running projects, what is your view of the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project especially with regard to its technical and operational aspects?

Yap-İşlet Devret modelini, her iki tarafın risklerini optimize eden, daha adil bir model olarak tanımlayabiliriz.
We can describe the Build-Operate-Transfer model as a more equitable model that optimizes the risks of both parties.

sunmak adına en etkin proje yönetimi, en son ve ileri teknoloji, en iyi Ar-Ge teknikleri, eksiksiz koordinasyon performansı sergilemek zorundadır. Bu durum, bir nevi ileriki projelerin kaliteli ve süratli bir şekilde tamamlanması ve rekabette öne çıkılmasını sağlayacak deneyimi kazanma konusunda bir eğitim niteliğindedir.

- YİD projeleri yatırım finansmanının sağlanması hususunda da İdareler'i rahatlatan bir model olarak öne çıkmaktadır. Yüklenici'nin sağladığı ağırlıklı yabancı sermaye ülkenin mevcut kaynaklarına eklenerek ekonominin büyümesine, ülkenin kendi kaynaklarını diğer gereksinimlere aktarmasına olanak verir. Mega projeleri ülkeye kazandırırken mevcut bütçesini de muhafaza edebilmesinin önünü açar.
- Netice itibarıyla YİD modeli her ne kadar ülkemizde çok eski bir geçmişe sahip olmasa da Yap ve İşlet aşamalarında İdare'mizin (Karayolları Genel Müdürlüğü) oldukça deneyimli bir kurum olduğunu söyleyebilirim. Devret kısmı ise zaman içerisinde yaşanıp, idrak edilecek bir husus olarak durmaktadır. YİD modelinin bana göre İdare adına en önemli avantajlarından biri, projenin tamamının ciddi bir süre boyunca imalatçısı, yani Görevli Şirket tarafından işletilecek olmasıdır. Söz konusu işletme dönemi bir nevi yapılan imalatların kalite ve dayanıklılık açısından test edilmesi ve onaylanması anlamı taşımaktadır. Bu sebeple müşavirlik hizmetlerimizin en üst düzeyde itina ile yerine getirilmesi, İdare kadar işletmecinin de menfaatlerini korumak ve işletme döneminde maruz kalabileceği problemleri önleyebilmek adına önemlidir. Bu bilinç ve sorumlulukla görevimizi tüm kademelerde en efektif şekilde yerine getirmek başlıca hedefimizdir.

Uzun soluklu projelerde çalışmış deneyimli bir mühendis ve yönetici olarak, 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'ni teknik ve operasyonel açıdan nasıl değerlendirirsiniz?

Söyleşinin başında da belirttiğim gibi benim meslek hayatımın ağırlıklı kısmı müteahhit yani Yüklenici temsilcisi olarak geçti. Bu sebeple burada, Yüklenici Firma'nın yaşadığı güçlükleri, problemleri ve endişeleri gayet rahatlıkla anlayabiliyorum, bir başka deyişle çok doğru bir şekilde empati kurabiliyorum. Bu durumun hem İdare'miz hem de Yüklenici Firma açısından, ulaştığımız ilerleme seviyesine olumlu katkıları olduğu kanaatindeyim. Elbette bu anlamda onay makamı olarak İdare'mizin de katkıları önemlidir.

Proje'nin ilerleyişini teknik ve operasyonel açıdan değerlendirme hususuna gelince; herkesin takdir edeceği gibi bu çapta mega projelerin doğru bir şekilde yönetimi oldukça zordur. Her ne kadar filmi önden oynatıp, muhtemel tüm risklerin müşahede edilmesi,

As I mentioned at the beginning of the interview, a good portion of my professional life was spent fulfilling the role of Contractor or representing a Contractor. For that reason, I have an understanding of the problems, challenges and concerns experienced by the Contracting Firm. In other words, I can empathize with them. I believe that this has been a positive contribution to our current stage of progress from the perspective of both the Administrative Authority and the Contracting Firm. Of course, the contributions of our Administrative Authority as the approving office have also been significant.

When it comes to evaluating the Project's progress from a technical and operational angle, I think everyone would appreciate that such mega-scale projects are very difficult to manage correctly. Even when we've seen a preview of the film, considered all possible risks in advance, made sure we have minimized them, and carefully planned all the measures that can be taken to prevent them, it is still inevitable that unexpected setbacks will occur along the way. International shipments, colossal production cubage/tonnage as part of the work, unexpected weather conditions, natural disasters, epidemics -with which we have been fighting a ferocious battle for the last year and a half- as well as delaying factors that come into play while engaged in business negotiations with official authorities, and most importantly the human factor; these are all challenges encountered by projects on their paths to meet the deadlines. The two necessities for the construction to be carried out with speed while staying within the boundaries of the original budget estimate are actually two contradictory factors that constantly defy each other.

Based on my 33 years of experience in this field, I can say that even though this Project has had its fair share of unexpected setbacks, the team of directors in charge of project management have managed to protect the Project from possible delays through successfully executed dynamic and effective interventions.

Of course, this is my conviction at this very minute. I hope that I'll still be of the same opinion and conviction at the end of the full 90 minutes.

What will be the most important legacy of this monumental Project for future generations?

Let me first of all say this: When the 1915Çanakkale Bridge becomes operational, it will ascend to the leadership position in the World League of Suspension Bridges and will naturally become an overriding focal point in the construction sector. It will be the topic of documentary films and journalistic studies. The methods and stages of its construction will be studied endlessly. Our greatest benefit is to be a stakeholder of this Project which is followed with envy by the entire realm of construction worldwide, to be able to witness and contribute to every stage of its construction.

asgariye indirilmesi ve alınacak önlemlerin en doğru biçimde planlanması mümkün olsa da yol boyunca beklenmeyen aksaklıkların çıkması kaçınılmazdır. Yurt dışından nakliyeler, işin bünyesine giren devasa imalat kübajları/tonajları, beklenmedik doğa koşulları, doğal afetler, salgınlar, ki en belalılarından biriyle yaklaşık bir buçuk yıldır ciddi bir mücadele veriyoruz, bunun yanı sıra resmi kurumlarla iş görürken yaşanabilecek geciktirici etkenler ve en önemlisi insan faktörü gibi konular her zaman projeleri planlanan zamana yetişme hususunda zorlar. İnşaata mümkün olan en süratli şekilde fakat aynı zamanda bütçede öngörülen maliyetlerle yapılması gereği, birbirine meydan okuyan iki tezat unsurdur.

Benim 33 yıllık deneyimlerime dayanarak söyleyebileceğim, bu Proje'de birçok beklenmedik problemle karşılaşılmasına rağmen proje yönetiminden sorumlu yönetici kadrosunun olabildiğinde başarılı, dinamik ve efektif dokunuşlarla Proje'yi muhtemel gecikmelerden koruyabildiği yönündedir.

Tabii bu kanaatim bulunduğumuz dakika itibarıyla, umarım 90 dakika sonunda da aynı görüş ve kanaat içerisinde olurum.

Bu dev Proje'den geleceğe aktarılabilecek en önemli deneyimler neler olacak?

Öncelikle şunu söyleyebilirim; 1915Çanakkale Köprüsü hizmete açıldığı andan itibaren Dünya Asma Köprüler Ligi'nde liderliğe yükseleceği için doğal olarak inşaat sektöründe çok önemli bir ilgi odağı olacaktır. Birçok belgesel ve dergiye konu olacak, yapım tekniği ve inşaat aşamalarına ilişkin filmler hazırlanacaktır. Bizim en büyük avantajımız, dünya genelinde tüm inşaat aleminin imrenerek takip ettiği bu Proje'nin birer paydaşı olmak, yapım döneminin her aşamasına yakından şahitlik etmek ve katkıda bulunmaktır.

Bu sayede birçok tecrübeli mühendisimiz yeni gelişen teknolojiler sayesinde tecrübelerini perçinlerken, yeni mezun çok sayıda genç mühendisimiz ise meslek hayatlarının daha başında böyle mega bir projede görev yapma şansına sahip olmuştur. Türk mühendislerin böyle müstesna bir projede edindikleri çok kıymetli tecrübeler, ilerideki yıllarda benzer projelerde daha özgüvenli bir şekilde çalışmalarına ve mevcut tecrübelerini daha genç kuşaklara aktarmalarına olanak sağlayacaktır. Bununla birlikte konsorsiyum içerisindeki Türk inşaat firmaları da yabancı ortakları sayesinde asma köprü gibi çok özel inşaat teknikleri gerektiren bir konuda *know-how* birikimlerini edinmiş olacaklardır.

Proje'miz öngörüldüğü gibi planlandığı tarihlere yetişmesi durumunda, rekor sayılabilecek bir sürede kalite ve iş güvenliğinden taviz vermeden tamamlanmış mega bir proje olarak, uygulanan ileri yapım teknolojileri, ileri düzeyde koordinasyon ve temin edilen efektif iş gücü konularında bundan sonra ülkemizde inşa edilecek yeni mega projelere de çok önemli bir ilham kaynağı ve referans olacaktır.

Umuyorum ki, bizim gururla yükselttiğimiz bu başarı çitasını daha yükseklerle taşımak, yine Türk mühendislere ve firmalarına nasip olur. ●



Thanks to this opportunity, many of our experienced engineers have been able to enhance their knowledge of the latest technologies, many of our newly graduated young engineers have had the good fortune of serving at such a mega project at the beginning of their professional lives. The precious experiences acquired by the Turkish engineers in such a special project will enable them to participate in similar projects with more confidence projects in the future and share their knowledge and experience with the younger generations. Furthermore, thanks to their foreign partners, the Turkish construction firms within the consortium will have gained the know-how in the very specific field of suspension bridges that require special construction techniques.

If our Project is completed on schedule as planned and foreseen, it will be a mega project completed within a record-breaking time span without compromising on quality and work safety. It will be a source of inspiration and a point of reference for new mega projects set to be built in our country in the coming years, especially in terms of advanced construction technologies, advanced coordination, and the recruitment of an effective work force.

I hope that it will again be the good fortune of Turkish engineers and companies to raise the bar on this success which we have proudly accomplished. ●

“TÜRKİYE’NİN İNŞAAT ALANINDAKİ BAŞARILARI GERÇEKTEN ETKİLEYİCİ”



“TURKEY’S ACHIEVEMENTS IN THE CONSTRUCTION FIELD ARE TRULY IMPRESSIVE”

REASÜRANS, birincil sigorta ve sigortayla ilişkili risk çözümleri hizmetleri sunan, dünyanın önde gelen şirketlerinden biri olarak, Munich Re’nin tarihçesi, yapısı ve önemli rakamları hakkında bize bilgi verir misiniz?

En güçlü yanımız, bu alandaki 140 yıllık deneyimimizle elbette risk yönetimi. Munich Re, tescilli merkez ofisi Münih, Almanya’da bulunan bir anonim şirkettir. Dünya genelinde 50’yi aşkın ülkede ofisleri, büyük çeşitlilik gösteren bir yapısı vardır. Munich Re Group bünyesinde yaklaşık 39.000 kişi çalışıyor. Onlar sayesinde Munich Re risk transferinin hem geleneksel hem de yenilikçi alanlarında başarılı bir küresel oyuncu olarak faaliyet gösteriyor.

Munich Re’nin portfolyoları ve iş birimleri reasürans, birincil sigorta, ilişkili hizmetler ve sermaye piyasası çözümlerini kapsamaktadır. Dünya genelinde ofisleri ve çeşitlilik gösteren yapısıyla Munich Re, hem yerel hem de küresel platformda hizmet verdiği piyasalara, şirketlere ve müşterilere özel branş uzmanlığını sunarken bütüncül bir bakış açısını benimser.

Risk değerlendirme konusundaki emsalsiz bilgi birikimi sayesinde, Munich Re uzaya roket fırlatma operasyonlarından, yenilenebilir enerjiye ve siber saldırılara uzanan geniş bir yelpazede olağanüstü riskleri teminat altına alabilmektedir. Aynı zamanda, istisnai düzeyde yüksek kayıp durumlarında -örneğin 1906’da San Francisco’da gerçekleşen deprem ya da 2019 yılı Pasifik tayfun sezonu- finansal koruma sağlama kapasitesi firmanın güvenilirliğinin ve finansal gücünün ispatıdır. Munich Re Grubu’nun öz sermayesi 31 Aralık 2020 itibarıyla 30 milyar avro değerindedir.

Munich Re tüm faaliyetlerinde kurumsal sorumluluğu esas alır. Birleşmiş Milletler Küresel İlkeler Sözleşmesi (*UN Global Compact*),

AS ONE OF the world's leading providers of reinsurance, primary insurance and insurance related risk solutions, could you tell us about the history, structure and the key figures of Munich Re?

Our main strength is of course risk management with more than 140 years of experience in this area. Munich Re is a stock corporation with its registered office in Munich, Germany. Backed by a diversified structure and offices across more than 50 countries around the world. Around 39,000 people are working for Munich Re Group. They have made Munich Re a successful global player both in traditional as well as innovative fields of risk transfer.

The portfolios of Munich Re Group and its business units comprise reinsurance, primary insurance, related services, and capital market solutions. Backed by a diversified structure and offices around the world, Munich Re takes a holistic view while offering specialized expertise to the markets, companies and customers they serve, both locally and globally.

Unique know-how in risk assessment allows Munich Re to cover extraordinary risks, from rocket launches to renewable energies to cyberattacks. At the same time, its ability to offer financial protection even in the event of exceptionally high losses -from the earthquake in San Francisco in 1906 to the Pacific typhoon season in

1915Çanakkale Projesi’nin İnşaat Tüm Riskler sigortasına toplam 15 reasürans şirketi dâhil. Munich Re baş reasürör görevini üstleniyor ve Üçüncü Şahıs Sorumluluğu poliçesinde de yer alıyor. Munich Re’de Mühendislik Sigortaları Kıdemli Uzmanı olarak görev yapan Heiko Wannick ile Munich Re ve Proje’de üstlendikleri rol hakkında konuştuk. ÇOK A.Ş. Sözleşme ve İdari İşler Direktör Yardımcısı Onuralp Mursal da bizimle sürecin genel yapısına dair düşüncelerini paylaştı.

There are a total of 15 reinsurer firms involved in the CAR (Construction All Risk) insurance at the 1915Çanakkale Project. Munich Re acts as the lead reinsurer and takes part in the TPL (Third Party Liability) policy as well. We talked to the Senior Engineering Underwriter at Munich Re Heiko Wannick about Munich Re and their involvement in the Project. ÇOK A.Ş. Contracts and Administration Deputy Director Onuralp Mursal also shared with us his thoughts about the overall structure of the process.

Sürdürülebilir Sigorta İlkeleri (*Principles for Sustainable Insurance*), Sorumlu Yatırım İlkeleri (*Principles for Responsible Investment*) anlaşmalarının kabulü gibi gönüllü taahhütlerimiz kurumsal sorumluluk stratejimizin çerçevesini belirler. 2020 yılı başında Munich Re, Birleşmiş Milletler’in öncülüğünde Net Sıfır Varlık Sahipleri Birliği’ne (*UN-convened Net-Zero Asset Owner Alliance*) katılmış ve 2050 yılına kadar yatırımlarının net sıfır olacağını taahhüt etmiştir.

Munich Re’nin dâhil olduğu anıtsal projelerden bazılarının adlarını verebilir misiniz?

Munich Re proje sigortacılığı alanında küresel liderlerden biridir. Geçmiş dönemlerde gerçekleştirilen büyük çaplı altyapı projelerinin çoğuna dâhil olduk; örneğin Britanya’yı Avrupa’ya bağlayan Manş Tüneli, Great Belt Link projesi, Avrupa, Asya ve Amerika’nın tüm belli başlı şehirlerindeki metro hatları, Gotthard Base Tüneli, yeni Panama Kanalı ve tüm kıtalarda büyük baraj ve hidroelektrik projeleri bunlar arasında sayılabilir.

Hali hazırda 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyol Projesi’nin yanı sıra, Femern Belt Crossing,

2019- illustrates the reliability and financial strength of Munich Re. As of 31 December 2020, Munich Re Group has around 30 billion euro value in equity.

Munich Re assumes corporate responsibility in its day-to-day operations. The voluntary commitments such as our acceptance of the UN Global Compact (UNGC), the Principles for Sustainable Insurance (PSI),

Munich Re proje sigortacılığı alanında küresel liderlerden biridir. Munich Re is one of the global leaders in project insurances.



Soldan sağa / Heiko Wannick, Onuralp Mursal, Alexandra Mitsi, Utku Yönter, Gözde Altay, Kwangyoung Jeong.

From left to right / Heiko Wannick, Onuralp Mursal, Alexandra Mitsi, Utku Yönter, Gözde Altay, Kwangyoung Jeong.



Soldan sağa / Oben Seymen, Gözde Altay, Alexandra Mitsi, Heiko Wannick, Utku Yönter, Onuralp Mursal.

From left to right / Oben Seymen, Gözde Altay, Alexandra Mitsi, Heiko Wannick, Utku Yönter, Onuralp Mursal.

the Principles for Responsible Investment (PRI) form the framework of our corporate responsibility strategy. In the beginning of 2020, Munich Re joined the UN-convened Net-Zero Asset Owner Alliance (AOA) and will ensure its investments are net-zero by 2050.

Could you name some of the monumental projects in which Munich Re participated?

Munich Re is one of the global leaders in project insurances. We participated in the majority of large-scale infrastructure projects in the past, e.g. the Channel Tunnel linking Europe with the United Kingdom, the Great Belt Link Project, metro lines in all major cities in Europe, Asia and the Americas, the Gotthard Base Tunnel, the new Panama Canal and large dam and hydropower projects across all continents.

Apart from 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project, we are currently involved in the Ferner Belt Crossing, the Cross Island Metro Line in Singapore and other major infrastructure projects in Australia, the Middle East, USA and Canada.

Did Munich Re participate in any other projects in Turkey prior to this one?

We participated in several large infrastructure projects including the Marmaray and the Eurasia tunnels in a leading role. These two projects can be cited as evidence of Turkey's remarkable development in the construction sector. Turkey's achievements in this field are truly impressive.

As the lead reinsurance provider, what was the nature and scope of the evaluation you carried out for the 1915Çanakkale Project?

Like for any other major construction project, we evaluated design features, risk exposure driving from construction, impact from natural perils like earthquake, flood and windstorm. We also consider soft factors like experience of the project team, reputation of the contractors and the proposed risk management concept.

What is your perspective on the impacts of climate change and extreme weather conditions on the insurance sector?

The repercussions of the climate crisis directly affect the insurance industry. Weather extremes can cause considerable damage to buildings and infrastructure.

There are two main challenges. First: Recognizing changes in catastrophe risks; here the focus is on first identifying risks of change in insurance and investments. Experts then develop solutions for loss minimization and risk transfer.

Second: Slowing the pace of climate change. The climate crisis means that decisive action is essential to keep global warming well below an increase of 2°C compared with pre-industrial levels. Achieving this target requires new technologies for power generation, transportation,

Singapur'daki Cross Island metro hattı ve Avustralya, Orta Doğu, ABD ve Kanada'da yapılan başka büyük altyapı projelerinde çalışmaktayız.

Munich Re'nin bu Proje öncesinde Türkiye'de katıldığı başka projeler oldu mu?

Marmaray ve Avrasya Tüneli dâhil birçok büyük altyapı projesinde başı çeken roller üstlendik. Bu iki proje Türkiye'nin inşaat sektöründe kaydettiği dikkat çekici başarının kanıtı olarak gösterilebilir. Türkiye'nin bu alandaki başarıları gerçekten etkileyici.

Baş reasürans tedarikçisi olarak, 1915Çanakkale Projesi için yaptığınız değerlendirme çalışmasının doğası ve kapsamıyla ilgili bize neler söyleyebilirsiniz?

Diğer büyük inşaat projelerinde olduğu gibi, tasarım özelliklerini, inşaatın dolayı maruz kalınacak riskleri, deprem, sel veya fırtına gibi doğal tehlikelerin etkisini değerlendirdik. Bunlarla birlikte, proje ekibinin deneyimi, müteahhitlerin saygınlığı ve önerilen risk yönetimi konsepti gibi, dikkate aldığımız bazı ilave etkenler de var.

İklim değişikliğinin ve aşırı hava olaylarının sigortacılık sektörü üzerine etkileriyle ilgili olarak sizin görüşlerinizi öğrenebilir miyiz?

İklim krizinin yansımaları sigortacılık endüstrisini doğrudan etkiliyor. Aşırı hava olayları binalara ve altyapıya ciddi zarar verebilir.

Üzerinde ciddiyetle durulması gereken iki konu var. Bunların ilki: Felaket risklerinde meydana gelen değişiklikleri görmek. Burada odak noktası öncelikle sigorta ve yatırım alanında değişim risklerinin tespiti olmalı. Uzmanlar daha sonra kayıpların asgariye indirilmesi ve risk transferine yönelik çözümler geliştirirler.

İkinci konu: İklim değişikliğinin hızını

yavaşlatmak. İklim krizi küresel ısınmayı sanayi öncesi seviyelere kıyasla 2°C'lik artışın çok daha altında tutmak için kararlı adımlar atılmasının son derece elzem olduğunu gösteriyor. Bu hedefe ulaşmak için elektrik üretimi, ulaşım, enerji depolama ve endüstriyel üretime yönelik yeni teknolojiler gerekiyor. Dolayısıyla biz bu gibi teknolojiler için sigorta çözümleri geliştirmeye, bunların piyasaya girişlerini kolaylaştırmaya odaklanıyoruz.

Covid-19 pandemisi ve sektör üzerindeki etkileri konusunda ne düşünüyorsunuz? Pandemilerin bundan böyle risk faktörleri arasında sayılacağını öngörüyor musunuz?

Bu yaşadığımız pandemi krizindeki deneyimlerimizden öğrenecek kesinlikle çok şeyimiz var. Pandemiler gibi sistemik krizlerin aynı şekilde sistemik nitelikli -örneğin sigortalanamaz riskleri daha katlanılabilir kılmak için devlet destekli risk havuzlarının oluşturulması gibi- karşı tedbirler gerektirdiği herkesçe anlaşılıyor olmalı. ●

energy storage and industrial production. We therefore focus on crafting insurance solutions for such technologies, smoothing their path to market entry.

How about the Covid-19 pandemic and its impact on the sector? Do you foresee pandemics being counted as risk factors from now on?

We certainly have to learn lessons from experience made during this pandemic crisis. It needs to be clear that systemic risks like pandemics also require systemic countermeasures - for instance, the creation of state-backed risk pools to make uninsurable risks bearable. ●

Pandemiler gibi sistemik krizler aynı şekilde sistemik nitelikli karşı tedbirler gerektirir.

Systemic risks like pandemics require systemic countermeasures.

"LİDER REASÜRÖR FİRMA EN BÜYÜK RİSKİ ÜSTLENİYOR." **"THE LEAD REINSURER UNDERTAKES THE GREATEST RISK."**

Onuralp Mursal - Sözleşme ve İdari İşler Direktör

Yardımcısı 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi büyük çaplı bir inşaat projesi olarak çeşitli riskler barındırmaktadır. Bu risklere karşı güvence sağlamak amacıyla çeşitli sigorta poliçeleri yerel ve uluslararası sigorta şirketleriyle düzenlenmiş ve imzalanmıştır. Öncelikle, bu sigorta şirketlerine ve onların pazarlarına ulaşabilmek, doğru iletişimi kurabilmek amacıyla aracı firmalar (*insurance brokers*) devreye giriyor. Proje'nin gereklilikleri ve riskleri detaylı analiz edilip, sigorta pazarıyla paylaşılıyor. Riskler ve teminatlar belirleniyor, böylesine büyük çaplı bir projenin bütün riskini tek bir sigorta şirketi üstlenemeyeceği için, reasürör (*reinsurer*) firmalar devreye giriyor ve belirli oranlarla bu riskleri üstleniyorlar. Bu firmalar arasında yüzdesi en fazla olan, yani en büyük riski üstlenen firma ise lider reasürör firma (*lead reinsurer*) oluyor.

Munich Re, dünya sigorta pazarındaki en büyük şirketlerden biri. Aynı zamanda 1915Çanakkale Projesi'nin de en önemli sigorta poliçesi olan İnşaat Bütün Riskler (*Construction All Risk*) poliçesinin Lider Reasürörü'dür. İnşaat Bütün Riskler Poliçesi kısaca inşaat çalışmalarının başladığı ilk günden, projenin tamamlanacağı hedef tarihe kadar, proje kapsamında bulunan bütün malzeme, yapı, ekipman ve yapım işlerini güvence altına alan geniş kapsamlı bir sigorta poliçesidir.

Onuralp Mursal - Contracts and Administration

Deputy Director The 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project contains various risks as a large-scale project. To provide insurance against these risks, various insurance policies have been drawn up and signed with local and international insurance companies. Firstly, insurance

brokers come into the picture to have access to and communicate appropriately with these insurance companies and their markets. After a detailed analysis of the requirements and risks of the Project, the date is shared with the insurance market. The risks and guarantees are determined. Since it is not within the capacity of a single insurance company to undertake entire risk of such large-scale project, reinsurers step

in and they undertake these risks at certain percentages. Among these firms, the one that has the largest percentage, in other words undertaking the greatest risk, becomes the lead reinsurer.

Munich Re is one of the leading companies in the global insurance market and the Lead Reinsurer of the 1915Çanakkale Project's most important insurance policy, which is CAR (Construction All Risks) Insurance Policy. Briefly, CAR Insurance provides extensive coverage of all materials, structures, equipment and production works from the first day of construction to the designated date of completion.



TARAFLAR FARKLI, HEDEF AYNI DIFFERENT SIDES, SAME GOAL

1915Çanakkale Projesi finansörlerinin hukuki danışmanı Nicholas Wong ve Sponsorlar/Proje Firması'nın hukuki danışmanı Özge Konukçu proje finansman anlaşmaları konusunda verdikleri danışmanlık hizmetinin ayrıntılarını ve 1915Çanakkale Projesi'nde edindikleri deneyimleri bizimle paylaştı.

Nicholas Wong, Clifford Chance Hukuk Firması'nda dünya çapında projeler grubunun eş başkanı; Özge Konukçu ise Yayla Altufan Konukçu Avukatlık Ortaklığı'nın kurucu ortaklarından biri.

The 1915Çanakkale Project's Finance Parties' legal advisor Nicholas Wong and Sponsors/Project Company's legal advisor Özge Konukçu shared with us their thoughts about advising clients on project finance deals and their experience in the 1915Çanakkale Project. Mr. Wong is the co-head of the worldwide projects group at Clifford Chance Law Firm and Ms. Konukçu is one of the founding partners of Yayla Altufan Konukçu Attorneyship.

IJGlobal Ödülleri
Töreni,
21 Mart 2019.
IJGlobal Awards
Ceremony,
March 21st, 2019.



BİZE biraz hukuk firmalarınızdan bahsedebilir misiniz? Daha çok hangi alanlarda faaliyet gösteriyorsunuz?



NICHOLAS WONG Clifford Chance beş kıtada sahip olduğu kaynakların derinliği ve çeşitliliğiyle dünyanın önde gelen hukuk firmalarından biridir. Biz müvekkil merkezli bir firmayız. Müvekkilerimize çok çeşitli faaliyet alanlarında (örneğin şirketler hukuku, özel sermaye, fonlar, finans, sermaye piyasaları,

vergi, ihtilaflar, gayrimenkul) ve sektörlerde yardımcı olmaktayız. Ben dünya çapında projeler grubunun eş başkanlığını yürütüyorum. Dünya genelinde enerji ve altyapı varlıklarının geliştirilmesi ve finansmanına dair danışmanlık veren küresel bir ekibiz. Firmamız enerji ve altyapı sektörlerinde gerçekleştirdiği çalışmalarla istikrarlı bir sıklıkla dünyanın en iyi firmaları arasında gösterilmektedir. Türkiye'de son 30 yıldır uluslararası katılımı gerçekleştirilen en büyük enerji ve altyapı projelerinin hemen hepsine katkıda bulduk. Pek çok Türk müvekkilimize dünya çapında gerçekleştirdikleri dış yatırımlarında yardımcı olduk.

ÖZGE KONUKÇU Yayla Altufan Konukçu Avukatlık Ortaklığı'nın (YAK) kurucu ortaklarından biriyim. Tüm hukuki konularda yasal danışmanlık ve temsil hizmeti veren, İstanbul merkezli, tam donanımlı bir hukuk firmasıyız. Şirketimiz kurulalı üç yıl oluyor. Tüm kurucu ortakların YAK'ın kuruluşundan önce, bilinen hukuk firmalarında on yılı aşkın çalışma deneyimleri bulunuyor. Ben daha çok proje finansmanı, kurumsal finansman, refinansmanlar, birleşme ve devralmalar gibi işlemlerde müvekkilerimize destek veriyorum. Yüksek Lisansımı New York Üniversitesi'nde tamamladım. Oradaki eğitimim kapsamında hem Hukuk hem de İşletme Fakültesi'nin finans bölümünden dersler aldım; birleşme ve devralmalar ile proje finansmanı gibi işlemlere odaklandım. Bu Proje öncesinde Avrasya Tüneli ve Gebze-İzmir (Osmangazi Köprüsü) Otoyolu dâhil çığır açıcı nitelikte birçok projenin finansmanında ana sorumlu avukat olarak müvekkillere danışmanlık verdim. Firmamız halihazırda 1915Çanakkale Projesi'nin yanı sıra Avrasya Tüneli Projesi'ne danışmanlık hizmeti vermeye devam ediyor.

Proje finansmanı ve Kamu Özel İşbirliği (KÖİ) projeleri diğer işlemlerden nasıl bir farklılık gösteriyor ve bu projelerde avukatların rolü nedir?
ÖZGE KONUKÇU Proje finansmanı bütün bir projenin yatırımcılara finansmanla ilgili yükümlülükler için sınırlı veya hiç rücu edilmeden

COULD you please tell us about your law firms? What are your main areas of practice?

NICHOLAS WONG Clifford Chance is one of the world's pre-eminent law firms, with significant depth and range of resources across five continents. We are a client-centric firm, assisting our clients across a broad range of practices (including corporate, private equity, funds, finance, capital markets, tax, disputes, real estate) and sectors. I co-head the worldwide projects group, a global team that advises on the development and financing of energy and infrastructure assets around the world. We are consistently ranked as one of the top firms in the world for our work in the energy and infrastructure sectors. In Turkey, we have been involved in nearly all of the major energy and infrastructure projects that have an international element over the last 30 years and assist many Turkish clients with their outbound investments around the world.

ÖZGE KONUKÇU I am one of the founding partners of Yayla Altufan Konukçu Attorneyship (YAK). We are a full fledged law firm based in Istanbul providing legal advice and representation in all areas of law. It has been three years since the incorporation of our law firm. Prior to that all of the founding partners had worked for other well-known law firms for over a decade. I mainly assist clients on transactions including project finance, corporate financing, re-financings and mergers and acquisitions. I completed my LLM (Master of Laws) degree at NYU, taking classes both at the law school and the business school, focusing on transactional law. In my previous practice I worked as the lead counsel in financing of many ground breaking projects such as the Eurasia Tunnel and the Gebze-İzmir (including the Osmangazi Bridge) Motorway. At YAK, we continue to advise the Eurasia Tunnel Project as well as the 1915Çanakkale Project.

How do project finance and Public Private Partnership (PPP) projects differ from other transactions and what is the role of lawyers in these projects?

ÖZGE KONUKÇU Project finance involves the financing of an entire project on a limited or non-recourse basis. In simple terms, this means that lenders are asked to lend money to develop a major infrastructure asset that is to be built. Once operational, the cash flow generated by that asset is used to repay the debt and pay the project





IJGlobal Ödülleri Töreni, 21 Mart 2019.

IJGlobal Awards Ceremony, March 21st, 2019.

company's shareholders a return. It does not rely on guarantees provided by the sponsors or shareholders of the project and therefore the structuring of the documentation needs to analyze every risk that can have an impact upon the cash flow. As the projects are

generally capital intensive, the repayment of the debt can take up to 15-20 years which means that the project company, sponsors and lenders develop a long-term relationship.

A project lawyer needs to be familiar with a very broad spectrum of the law including public, corporate, construction, commercial, financing and security law, to ensure that the structuring and documentation of the project are robust.

Additionally, I think it is extremely important that the legal counsel understands, in general terms, the technical issues in the sector and financial modelling of cash flows. The key is to structure a financing which ensures that the project documents regulate all the risks that could have an impact upon the cash flow. In project finance, a large number of contracts and documents are processed. Unlike some other transactions these documents are not kept in files and viewed only in case of problems or disputes. These documents form a framework for the life of the project and define key processes, stakeholder relationships and what to do if things do not go as planned. So, every single document needs to be worked on diligently to ensure coherence and consistency among all documents and so that the requirements of the documents can be implemented.

NICHOLAS WONG Project finance requires each project to be economically justifiable, environmentally sustainable, commercially sound, technically feasible and legally robust. By their nature, projects are long-term assets that require shareholders, contractors, governments, operators and creditors to work together in a long-term partnership. Our role as lawyers is to analyze the risks inherent in each project - such as land, permitting, construction, environmental and social, country, finance, security, force majeure, counterparty risks, to make the deal "bankable", and to make sure that the contracts and documentation eliminate those risks that would jeopardize the project's successful execution. As the documentation needs to outlive the lifespan of a project, one needs to try and foresee everything that may go wrong (including natural disasters, changes in law and pandemics)! It is a complex process and involves a detailed understanding of the relevant sector, the market practice and the country in which the project will be developed. As well as being a great lawyer, the role also involves seeing and anticipating risks in multiple dimensions, working actively with other advisors, excellent project management skills, strong drafting and negotiation skills, the art of compromise and the need to assist clients in building long-term relationships.

As Özge has mentioned, project finance lawyers must be able to see the big picture and understand how the cash flow of a project works. It is crucial that the contracts and documentation reflect how the cash flows are anticipated to flow and how to deal with the consequences if they do not flow as expected.

finanse edilmesidir. Basitçe anlatmak gerekirse, büyük bir altyapı varlığının inşa edilmesi için kreditorlerden kredi alınır. Bu varlık işletilmeye başladıktan sonra elde edilen nakit akışı, borcu ödemek ve yatırımcılarının yatırımlarının karşılığını alması amacı ile gelir elde etmesi için kullanılır. Sağlanan finansmanın teminatı projenin yatırımcıları(ve/veya görevli şirketin hissedarları) tarafından sağlanacak garanti ve teminatlara dayanmadığından nakit akışını etkileyecek edebilecek her türlü riskin analiz edilmesi gerekmektedir. Projeler genelde yüksek maliyetli oldukları için, borcun ödenmesi 15-20 yılı bulabilir ve bu da proje firması, sponsorlar ve kreditorler arasında uzun vadeli bir ilişkinin kurulacağı anlamına gelir.

Projenin yapılandırılması ve belgelendirmenin sağlıklı olması için bir proje avukatının idare, şirketler, inşaat, finans ve teminat hukuku dâhil çok geniş bir yelpazeye hâkim olması gerekir.

Ayrıca, hukuki danışmanın sektöre dair teknik konuları ve nakit akışlarının finansal modellemesini genel anlamda anlamasının son derece önemli olduğunu düşünüyorum. Buradaki kilit nokta, proje belgeleri tarafından nakit akışını etkileyebilecek tüm risklerin düzenlendiği bir finansman yapısının oluşturulmasıdır. Proje finansmanında çok sayıda anlaşma ve doküman işleme sokulur. Diğer bazı işlemlerin aksine, bu belgeler dosyalarda tutulan, yalnızca sorun ya da ihtilaf yaşandığında belgeler değildir. Bu belgeler, projenin ömrü için bir çerçeve oluştururlar ve kilit süreçleri, paydaş ilişkilerini ve işler planlandığı şekilde yürümediği takdirde yapılacak şeyleri tanımlarlar. Dolayısıyla tüm belgeler arasında istikrar sağlanması ve belgelerin fizibil olması için için her anlaşma ve doküman üzerinde titizlikle çalışılması gerekir.

NICHOLAS WONG Proje finansmanı her projenin ekonomik açıdan savunulabilir, çevresel açıdan sürdürülebilir, ticari açıdan sağlam, teknik açıdan uygulanabilir ve hukuki açıdan sağlıklı olmasını gerektirir. Doğaları itibarıyla projeler hissedarların, yüklenicilerin, hükümetlerin, işletmecilerin ve kreditorlerin uzun vadeli bir ortaklık ilişkisi içinde birlikte çalıştıkları uzun ömürlü varlıklardır. Bizim

avukat olarak buradaki rolümüz anlaşmanın bankalar nezdinde kabul edilebilir olmasını sağlamak için her projenin doğasında var olan riskleri -örneğin arazi, izinler, inşaat, çevresel ve sosyal riskler, ülke, finans, güvenlik, mücbir sebepler, karşı taraf riskleri gibi- analiz etmek ve projenin başarılı bir şekilde hayata geçirilmesini tehlikeye atan risklerin önlenmesini sağlayan anlaşma ve dokümanları hazırlamaktır. Anlaşma ve dokümanların projeden daha uzun ömürlü olması gerektiği için, ters gidebilecek her şeyin (doğal afetler, yasa değişiklikleri ve pandemiler dâhil) öngörülmesi gerekir! Bu süreç karmaşık ve ilgili sektörü, piyasa uygulamalarını ve projenin geliştirileceği ülkeyi ayrıntılı bir şekilde anlamayı gerektiriyor. Bu rol çok iyi bir avukat olmanın yanında, çeşitli boyutlarda riskleri görmek ve tahmin etmek, diğer danışmanlarla aktif iş birliği yapmak, mükemmel proje yönetimi becerileri, çok güçlü anlaşma hazırlama ve müzakere becerileri, uzlaşma sanatı ve müvekkillere uzun ömürlü ilişkiler kurma konusunda yardımcı olmak gibi vasıfları da içerir.

Özge'nin de değindiği gibi, proje finansmanı avukatları büyük resmi görebilmeli ve bir projenin nakit akışının nasıl işlediğini anlamalıdır. Anlaşma ve dokümanların nakit akışının nasıl gerçekleşeceğine ilişkin öngörülen yapıyı ve öngörüldüğü şekilde gerçekleşmediği takdirde ortaya çıkacak sonuçlarla nasıl baş edileceğini yansıtmaları son derece önemlidir.

Türkiye'deki KÖİ ve proje finansmanı sektörüyle ilgili düşünceleriniz nelerdir?

NICHOLAS WONG Son 15 yılda Türkiye'de altyapı ve enerji sektöründe gerçekleştirilen en karmaşık ve heyecan verici projelerin bazılarında çalışma ayrıcalığına eriştim. Bu dönemde enerji ve altyapı varlıklarındaki gelişmenin sosyal iyileşmeye ve gayri safi yurt içi hasılanın artışına yol açtığını gördüm. KÖİ ve proje finansmanı, Türk ve uluslararası sponsorlar, kreditorler, uluslararası kuruluşlar ve ihracat kredisi kuruluşları tarafından desteklenen bu büyümeye önemli katkılarda bulunmuştur. Uluslararası proje finansmanı tekniklerini adapte eden ve bunları Türkiye koşullarında kullanan azimli sponsorlar ve olağanüstü bankacılarla birlikte çalışmak benim için son derece heyecan verici oldu. "Türünün ilki" olan birçok projeye ve şimdi artık Türkiye'de "standart piyasa uygulaması" haline gelen birçok proje finansmanı yapısına dâhil olma şansım oldu.

ÖZGE KONUKÇU İnşa edilen yapıların toplum üzerinde bu kadar önemli etki yarattığı böylesine harikulade projelerde çalışabilmek son derece mutluluk verici bir deneyim. Bu projeler kapsamında yapılan, benim de dâhil olduğum, tüneller, köprüler, otoyollar gibi bir yapıyı ne zaman kullansam, benden daha uzun süre yaşayacak bir şeye katkıda bulunduğum için olağanüstü gurur duyuyorum. Türkiye'de sektörün çok gelişmiş olduğu konusunda Nick'e tamamen katılıyorum. Sponsorların son derece sofistike olduklarını söyleyebilirim. İnşaat, işletme, çevre, sigorta ve finansman alanlarında uzmanlık sahibi çok deneyimli ekiplerle çalışıyorlar. Bu kadar sofistike müvekkillerle çalışmak projelere gerçekten değer katıyor; projelerin yapılarının, anlaşmalarının ve dokümanlarının daha iyi oluşturulmasını sağlıyor.

Proje finans avukatları büyük resmi görebilmeliler. Project finance lawyers must be able to see the big picture.

What do you think about the PPP and project finance sector in Turkey?

NICHOLAS WONG I've had the privilege of working on some of the most complex and exciting projects in the energy and infrastructure sector in Turkey over the last 15 years. During that period, I've seen how the development of energy and infrastructure assets led to social betterment and Gross Domestic Product (GDP) growth. PPP and

project finance have significantly contributed to this growth which is supported by Turkish and international sponsors, lenders, international organizations and export credit agencies. It's been very exciting for me to be involved and work with tenacious sponsors and outstanding bankers who have adapted international project financing techniques and used them in a Turkish context. I've had the good fortune of being involved in many "first of its kind" projects and the development of many project finance structures that have now become "standard market practice" in Turkey.

ÖZGE KONUKÇU It is extremely satisfying to be able to work on these amazing projects, where the built environment has such an important impact on society. Every time I use the facilities offered by one of these projects (tunnels, bridges, motorways) that I actually worked on, I feel extremely proud that of having contributed to something that will outlive me. I totally agree with Nick in that the sector in Turkey is very much developed. The sponsors are very sophisticated and have very experienced and expert teams covering the areas of construction and operation, environment, insurance and financing. Working with such sophisticated clients really helps to add value to the projects - making them better structured, contracted and documented.

What do you think makes the 1915Çanakkale Project unique? What were the key difficulties and how did you contribute to their resolution?

ÖZGE KONUKÇU I think the financing of the 1915Çanakkale Project was an amazing achievement. Putting together the project documentation and contracts attracting 2.3 billion euros of financing from seven different lender groups in less than a year was a record achievement in Turkey. The liquidity need resulted in structuring a financing with participation of seven different lender groups each with their special requirements, including participation banking, export credit agencies, local and international commercial banks. This required a huge group of finance parties, with different approaches, needing to agree on a structure and documentation and

Benden daha uzun süre yaşayacak bir şeye katkıda bulunduğum için olağanüstü gurur duyuyorum.
I feel extremely proud of having contributed to something that will outlive me.

yerel ve uluslararası ticari bankalar dâhil yedi farklı kreditor grubunun katıldığı bir finansman yapısının oluşturulmasıyla karşılandı. Bu, farklı yaklaşımlara sahip büyük bir finansörler grubunun çok sınırlı bir sürede yapı, anlaşma ve dokümanlar üzerinde mutabakata varmalarını gerektiriyordu. Bence başarımızın anahtarı müvekkiller ve danışmanlar arasındaki iş ilişkisiydi; gerçek bir takım çalışmasıydı. Sponsorlar tarafında, (hissedar ve müteahhit rolünde) dört ayrı şirketimiz var, her biri alanlarında önemli oranda deneyime ve bilgi birikimine sahip. Herkes deneyimini ve uzmanlığını masaya getirdi, herkes aynı hedefe doğru ilerlediğimizi daima hatırlayarak hareket etti. Benim Proje'ye katkılarım projenin anlaşma ve dokümantasyon süreçlerinin planlaması alanındaydı - yani sürecin planlanması, çok sınırlı sürelerde anlaşma ve dokümanların hazırlanması ve/veya incelenmesi, toplantı planlama ve organizasyonlarına destek olmak ve terminlerin belirlenmesine ve takip edilmesine destek olmak gibi konularda oldu. Daha önce de değindiğim gibi, finansal konulara hakimiyetim, daha önceki proje finansmanı projelerinde kazandığım hukuki bilgi birikimi, sektörü ve sektördeki oyuncuları tanımam katılımımı değerli kılan faktörler oldu. Tek bir ekip olarak yorulmaksızın çalıştık, çok fazla beyin fırtınası yaptık. Birlikte bu kadar zaman geçirmenin diğer bir iyi yönü ise de (ailelerimizden çok birbirimizi gördüğümüz zamanlar oldu) bu süreçte insan hayatı boyu sürecek arkadaşlıklar kurabiliyor ve bir proje ailesi haline geliyor.

NICHOLAS WONG Kişisel anlamda 1915Çanakkale Projesi'ni çok önemli buluyorum. Ben Yeni Zelandalıyım. O yüzden Çanakkale benim için çok özel bir yer. Proje'nin finansmanı dünyada bu kadar çeşitlilik içeren bir kreditorler grubunun bir araya geldiği az sayıda projeden biri. İhracat kredisi kuruluşları, İslami finans kuruluşları, uluslararası ve Türk bankalarının bir araya geldiği ve bir sigorta şirketine özel plasman yapıldığı bir finansman yapısı oluşturuldu. Tüm finansörlerle karşılıklı bilgi alışverişini gerçekleştirmek, talimatlarını almak, aralarında mutabakat sağlamak, finansörlerin koşullarını borçlu, sponsorlar, Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) ve Hazine ve Maliye Bakanlığı ile müzakere etmek çok fazla koordinasyon ve proje yönetimi gerektiren bir süreçti. Proje'nin kendisi teknik açıdan son derece zorlayıcı çünkü nihayetinde ana gemi rotalarının ve bir deprem fay hattının geçtiği bir boğaz üstünde dünyanın en uzun orta açıklıklı köprüsü inşa ediliyor.

contracts within a very limited time. I think that the key to our success was the working relationship between the clients and advisors; it was a true team effort. On the Sponsors' side, we have four different companies (acting as shareholders and contractors), each with significant experience and knowledge. Everyone brought their expertise and knowledge to the table, always remembering and acting to achieve the same goal. My key contributions to the Project included assisting to project management - planning of the process, getting documentation turned around in tight timeframes, assisting to organization and planning of the meetings, determining and driving deadlines. As I mentioned earlier, having an understanding of financial matters, legal knowledge gained in previous project finance projects and knowledge of the sector and sector players made my participation valuable. We worked together tirelessly as one team, with lots of brainstorming. Spending so much time together (even more than we did with our families at the time) was also great because in this way you can actually build lifelong friendships and become a project family.

NICHOLAS WONG On a personal note, the 1915Çanakkale Project is significant. I am from New Zealand, and so Çanakkale is a very special place for me. The financing of the Project was one of the few projects in the world with such a diverse group of creditors, bringing together export credit agencies, Islamic financing, international and Turkish commercial lenders and a private placement to an insurance company. It required a great deal of co-ordination and project management to brief and take instructions from all of the finance parties, get agreements between them, and then to negotiate the finance parties' requirements with the borrower, sponsors, the General Directorate of Highways (GDH) and the Turkish Treasury.

The Project itself was technically challenging since it is the world's longest mid-span suspension bridge spanning key shipping channels and an earthquake fault line. Therefore, significant focus was placed on the construction, as well as the technical and insurance related aspects of the Project.

The documentation, preparation of contracts and negotiation timelines were extremely intense involving multiple stakeholders. Typically, deals of this nature take about 9-12 months to close - certainly I have never witnessed the closing of such a mega project in such a tight timeframe with so many stakeholders. A key contributor to this success was strong commitment across all stakeholders and good team work on all sides.

Our task has not finished. As mentioned earlier,



Dolayısıyla inşaat sürecine olduğu kadar Proje'nin teknik ve sigortayla ilişkili yönlerine de azami oranda odaklanıldı.

Anlaşma ve dokümanların oluşturulması ve müzakere süreci çok sayıda paydaşın dâhil olduğu son derece yoğun geçen süreçlerdi. Genelde bu gibi anlaşmaların imzalanması 9-12 ay kadar sürer. Kendi adıma konuşacak olursam ben bu kadar çok paydaşın olduğu mega bir projenin bu kadar kısa bir zaman aralığında finansal kapanışının gerçekleştiğine hiç tanık olmadım. Bu başarının en önemli etkenlerinden biri tüm paydaşların Proje'ye yönelik güçlü bağlılıkları ve her kesimde sergilenen takım çalışmasıdır.

Görevimiz hâlâ sonlanmadı. Daha önce de bahsettiğim gibi, bu yaşayan bir proje ve biz kreditorleri anlaşma ve dokümanlar altındaki haklarını koruma noktasında desteklemeye devam ediyor ve Proje'nin inşaat ve işletme süreçlerinin sorunsuz bir şekilde ilerlemesi için destek veriyoruz.

ÖZGE KONUKÇU Evet, Nick'e katılıyorum. Görevimiz bitmedi ve biz halen köprü'nün inşaatının tamamlanması ve işletmeye alınması olan en büyük ilk kilometre taşına başarıyla ulaşmak için takım olarak çalışmaya devam ediyoruz. ●

this is a living project and we continue to support the lenders in relation to protecting their rights under the documentation and trying to facilitate the smooth construction and operation of the Project.

ÖZGE KONUKÇU Yes, I agree with Nick. Our task has not finished and we are still working well, as a team, to achieve the first biggest milestone which is the completion of the construction and commissioning of the bridge. ●

"DİNAMİK YAPI, FARKLI PERSPEKTİFLER." **"DYNAMIC STRUCTURE, DIFFERENT PERSPECTIVES."**

Nihal Koyuncu - ÇOK A.Ş. Hukuk Müşaviri

Yerel ve uluslararası farklı uzmanlık alanlarına sahip Proje ortaklarıyla sıkı bir ilişki içinde sürdürdüğümüz tüm çalışmalar eşsiz bir deneyim kaynağı. Proje'nin dinamik ve çok ortaklı yapısı oldukça öğretici ve farklı perspektifler sunuyor. Her biri kendi alanında yetkin çalışma arkadaşlarımız ve danışmanlarımızla kurduğumuz ilişki sayesinde biz de Proje'yle birlikte sürekli olarak geliyoruz.

Bu süreçte YAK, Proje'nin ilk adımlarından bu yana Proje'nin oldukça güçlü ve özverili bir ortağı. Keza bankaların hukuk danışmanları Clifford Chance ve Verdi Hukuk Bürosu ile İngiliz Hukuku danışmanımız Watson Farley & Williams da koordinasyon içinde çalıştığımız, Proje'ye önemli katkılar sağlayan proje ortakları. Geliştirdiğimiz iş birliği ve titiz çalışma sayesinde, Proje'nin ihtiyaç duyduğu hızlı ve verimli hukuki çözüm ve uygulamaları üretebiliyoruz.



Nihal Koyuncu - ÇOK A.Ş. Legal Consultant

All the work we do in close collaboration with Project sponsors, who have expertise in different areas on local and international platforms, is an absolute wellspring of unparalleled experiences. The Project's dynamic and multi-partnered structure offers very educational and different perspectives. Thanks to the relationships we have built with our colleagues and advisors who are extremely competent in their respective fields, we are on a path of continuous development in tandem with the Project.

During this time, YAK has proven itself to be a very strong and devoted partner of the Project. Likewise, the lenders' legal consultants Clifford Chance and Verdi Law Firm and our consultant for British Law Watson Farley & Williams are other project partners who are making significant contributions to the Project. By virtue of our strong collaboration and diligent work, we are able to generate the fast and efficient legal solutions and implementations required by the Project.

“SPONSORLARIN ÇOK ÖZEL, GÜÇLÜ BİR DESTEĞİ VAR”

1915Çanakkale Projesi'nin finansmanına katılan uluslararası ve yerel finans kuruluşlarından bazılarının temsilcileriyle bir önceki sayımızda görüşmüştük. Bu sayımızda da Türkiye İş Bankası Proje Finansmanı Müdürü Kayahan Karadaş, Proje ile ilgili düşüncelerini bizimle paylaştı.



1915ÇANAKKALE Projesi'nin finansmanına katılma kararınızı destekleyen faktörleri kısaca paylaşabilir misiniz? İş Bankası olarak, taşıtların İstanbul'a uğramadan Marmara Denizi'ni geçmelerine imkân

sağlayacak bu Proje'yi altyapı sektörü açısından bir dönüm noktası olarak görüyoruz. Üstelik bu Proje Marmara Bölgesi'nin kuzey ve güney kesimleri arasında alternatif bir rota oluşturacak ki bu da bölgeler arası geçişleri kolaylaştırması itibarıyla ekonomik faaliyetlerde hareketlilik sağlayacak. Proje tamamlandığında Kuzey Marmara Otoyolu ve Gebze-İzmir Otoyolu'nun da entegrasyonu Marmara Denizi'ni çevreleyen otoyol ringi tamamlanmış olacak.

Bu Proje tasarım ve inşaat süreçlerinin işletme ve varlık yönetimi süreçleriyle entegre edilmesine olanak tanıyan Kamu Özel İş Birliği (KÖİ) çerçevesinde gerçekleştiriliyor. KÖİ çerçevesinin başlıca avantajı; özel sektörün dinamiklerinden faydalanma ve normalde devlet desteği olmadan üstlenilmesi özel sektör için zor olacak büyük çaplı

WOULD you briefly outline the factors that helped you decide to participate in the financing of the 1915Çanakkale Project?

As İşbank, we consider the Project a landmark transaction for the infrastructure sector where it will allow vehicles to travel across the Marmara Sea without passing through İstanbul. Furthermore, the Project is going to provide an alternative route between the northern and southern parts of the Marmara Region which will also help stimulate the economic activity by increasing the access among the regions. The motorway ring around the Marmara Sea will be completed through integration of the Northern Marmara Motorway and Gebze-İzmir Motorway by the completion of the Project.

The Project is realized within the Public-Private-Partnership (PPP) framework that allows integrating design and construction with operations and asset management. The primary advantage of the PPP framework is the opportunity to benefit from the dynamics of the private sector and to undertake large-scale infrastructure projects which would normally be harder for the private sector to undertake without government support.

“THERE HAS BEEN A DEDICATED SUPPORT FROM THE SPONSORS”

The previous issue of Countdown Chronicle featured interviews with some of the representatives of international and local finance organizations partaking in the financing of the 1915Çanakkale Project. In this issue, İşbank Project Finance Unit Manager Kayahan Karadaş shared with us his views about the Project.

altyapı projelerini hayata geçirme fırsatını sunmasıdır.

Proje için nakit akışını ve -kanaatimizce altyapı projelerini bankalar nezdinde kabul edilebilir kılan başlıca faktör olan- devlet destekli güvence paketini temin etmek için paydaşlarla çeşitli anlaşmalar yapıldı. Bunun yanında sürecin en başından itibaren sponsorların çok özel, güçlü bir desteği var.

Proje'nin size en cazip gelen yönleri nelerdi?

Proje'yi yalnızca hukuki ve finansal yönden değil teknik özellikleri açısından da ayrıntılı olarak inceledik. Teknik özelliklerin gereğince değerlendirilmesi uluslararası danışmanlık hizmeti veren firmalarca yapıldı. Proje sponsorları kompleks altyapı projeleri inşa etme konusunda geniş kapsamlı teknik uzmanlığa sahipler.

Kamu ve özel sektörün azmi Türkiye'de özel hukukun kapsamına giren uygulamalar ve proje sözleşmeleriyle desteklenen çeşitli KÖİ modellerinin ortaya çıkmasını sağladı. Yap-İşlet-Devret (YİD) modelinde gerçekleştirilen önemli bir altyapı yatırımı olarak bu Proje, Çanakkale Boğazı'nın Asya ve Avrupa yakalarını dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsüyle birleştirecek. Proje sağladığı daha hızlı ve daha ekonomik ulaşım imkânıyla Trakya ve Batı Ege Bölgelerinde ticari ve endüstriyel faaliyetlerin artmasına katkıda bulunacak.

Proje'nin 11 uluslararası finans ödülü kazanmasıyla ilgili düşünceleriniz nelerdir?

Tüm dünyadan uluslararası bankalar ve ihracat kredisi kuruluşlarının yanında yerel bankalar da Proje'nin finansmanına büyük ilgi gösterdiler. Proje'nin uluslararası platformda tanınması ve ödüllendirilmesi bizim için sürpriz olmadı. Türkiye'de gerçekleştirilen belli başlı projelerin finansman anlaşmalarında önemli rol oynayan bir kuruluş olarak, bu işlemin bir parçası olmak bizim için büyük zevkti. ●

Proje'nin uluslararası platformda tanınması ve ödüllendirilmesi bizim için sürpriz olmadı. It was not a surprise for us that the Project was recognized and rewarded in the international arena.

Various agreements were made with the stakeholders to secure the cash flow for the Project and the security package through the government support which is in our opinion the major factor in terms of the bankability of infrastructure projects. Besides, there has been a dedicated support from the Sponsors throughout the process from the very beginning.

Which aspects of the Project appealed to you most?

We have analyzed the Project in detail not only from a legal and financial perspective, but also with regard to the technical aspects as well where the due diligence is performed by international consultancy services. The Sponsors have comprehensive technical expertise in constructing infrastructure projects with complex structures.

The appetite of both the public and private sectors has helped the emergence of various PPP models in Turkey with private law-governed implementation and project agreements. As an important transportation investment under the Build-Operate-Transfer (BOT) model, the Project will connect the Asian and the European shores of the Çanakkale Strait with the longest mid-span suspension bridge in the world. The Project will contribute towards the increase of commercial and industrial activity in the Thrace and Western Aegean Regions by creating a faster and cost-effective transportation.

What are your thoughts about the Project winning 11 international finance awards?

With international banks -and export credit agencies- from around the world as well as local banks have shown strong interest for the financing of the Project. It was not a surprise for us that the Project was recognized and rewarded in the international arena. As we play a key role in financing major project finance deals in Turkey, it was a pleasure for us to be a part of this transaction. ●

“TEKNİK DEPARTMAN BU PROJE’NİN LOKOMOTİFİ”

“THE TECHNICAL DEPARTMENT IS THE LOCOMOTIVE OF THIS PROJECT”



1915Çanakkale Projesi’nde paydaşlar arasındaki koordinasyonu sağlayan Özel Amaçlı Kuruluş’un Teknik Yöneticisi Seonghyun Hong, iş arkadaşları arasında “Edward Bey” olarak tanınıyor. Ekip arkadaşlarını özgün bir yaklaşımla bize tanıtan “Edward Bey” ile mesleki deneyimlerinden teknik departmanın inşaat ve işletme evrelerindeki sorumluluklarına kapsamlı bir söyleşi gerçekleştirdik.

Technical Director of the Special Purpose Vehicle company in charge of ensuring coordination between the stakeholders at the 1915Çanakkale Project Seonghun Yong goes by the name “Edward Bey” among his colleagues. We interviewed “Edward Bey”, who employs a unique approach to introduce his colleagues to us, about his professional experiences and the responsibilities of the technical department during the phases of construction and operation.

EDWARD BEY, 1915Çanakkale Projesi’nde sizin ve ekibinizin üstlendiğiniz rollerle ilgili bizi biraz aydınlatabilir misiniz?
Öncelikle bana bu imkânı tanıdığınız için teşekkür etmek isterim. Adım Edward Hong, ancak bu benim İngilizce takma adımdır. Korece gerçek adım Seonghyun Hong. Gerçek adım Türkler için söylenmesi zor bir adımdır, o yüzden genelde Edward Hong adını kullanıyorum. Özel

EDWARD BEY would you introduce us to the roles fulfilled by you and your team in the 1915Çanakkale Project?
First of all, I would like to thank you for this opportunity. My name is Edward Hong, but this is my English nickname. My original Korean name is Seonghyun Hong. As my original name is very difficult to pronounce for Turkish people, I generally use Edward Hong. I work as



© CEMAL EMDEN

Amaçlı Kuruluş bünyesinde teknik yönetici olarak çalışıyorum.
Yirmi beş yıllık profesyonel iş deneyimine sahibim. Deneyimlerimin büyük bir kısmını yol tasarımı ve özellikle anahtar teslim tasarım yarışmaları alanında elde ettim. Yarışmalara iki perspektiften yaklaşılabilir. Biri iyi tasarım perspektifi, diğeri de maliyet perspektifidir. Tasarım yarışması çok zordur çünkü tüm şirketler başarıya ulaşmak için ellerinden gelenin en iyisini ortaya koyarlar. Bu sebeple, iyi ve verimli tasarımları bulmaya çalışırım. Bu deneyimlerimin ışığında, yeni teknolojiler ve optimizasyon tasarımı konusunda oldukça bilgiliyim.

İki yıl önce, Proje’imizde birlikte çalıştığımız arkadaşlarla Değer Mühendisliği (DM) çalışmalarını gerçekleştirdik ve Otoyol bölümüne çeşitli DM kalemleri önerdik. Bazı kalemler seçildi ve şu an otoyolun inşaatı bizim önerilerimiz doğrultusunda ilerliyor. Proje’ye yapmış olduğum bu katkıdan dolayı mutluyum.

Yurt dışı projelerde de deneyimim var: Singapur metro inşaatı, Kazakistan Almaty projesi, Bangladeş yolu ve Hong Kong proje ihalesi. Tüm bu deneyimlerimin bana bu Proje’de faydası olduğunu düşünüyorum.

Teknik departmanda toplam dokuz kişi çalışıyor. Üç ekibimiz var: Teknik Ekip, Bakım ve Onarım

a technical director with the SPV. I have 25 years of experience. Most of my experience is in road design and especially turnkey design competition. Competition has two perspectives. One is the good design perspective, and the other is the cost perspective. Design competition is very difficult because all companies do their best to achieve success. So, I try to find good design and efficient design. Based on this experience, I have good knowledge of new technology and optimization design.

Two years ago, I studied VE (Value Engineering) with our colleagues at our Project and we suggested several VE items to the Motorway section. Some items were selected, and they are constructing it in line with our suggestion. I was happy to have made this contribution to this Project.

I also have experience in overseas projects: Singapore subway construction, Kazakhstan Almaty project, Bangladesh road and Hong Kong project tender. I think all my experience has been helpful on this Project.

The technical department comprises nine people in total. The technical department has three teams:

Bu Proje’de benim ve ekibimin kısa ve uzun vadeli hedefleri var.
My team and I have short term and long-term targets in this Project.



İnşaataın erken evresinde Çanakkale şantiye ziyareti. Canakkale site visit during the early phase of construction.

Ekibi ve Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi Ekibi. Bilindiği üzere, Yap-İşlet-Devret (YİD) modeliyle gerçekleştirilen projelerde sözleşme dönemi iki evreden oluşur; inşaat ve işletme evreleri. Genelde inşaat süreci işletme sürecinden daha kısadır. 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nde, sözleşme dönemimiz 16 yıl 2 ay. Bunun yaklaşık dört yılı inşaat, 12 yılı ise işletme evrelerine ayrılıyor. Dolayısıyla bu Proje'de benim ve ekibimin kısa ve uzun vadeli hedefleri var: Kısa vadeli hedefimiz, MTİ (Mühendislik, Tedarik ve İnşaat) Yüklenicimiz ile birlikte inşaat evresini planlanan teslim tarihinde, mükemmel inşaat kalitesi ve Müşteri'nin (Karayolları Genel Müdürlüğü-KGM) beklentileri doğrultusunda, bu devasa Proje'nin işletmesine dair gereklilikleri yerine getirerek tamamlamaktır. Uzun vadeli hedefimize gelince, kısaca özetlemem gerekirse, amacımız bu Proje'nin uzun vadeli işletmesini başarıyla yürütmek, otoyol kullanıcılarına konforlu ve güvenli bir sürüş deneyimi sunmak ve Proje'nin yaşam döngüsünü uzatmak için gereken bakım ve onarımları zamanında gerçekleştirmektir.

Departmanınızın başlıca sorumlulukları nelerdir?

Departmanımın üstlendiği birçok önemli sorumluluk var. Aslında benim departmanımı

the technical team, the O&M team and the ESIA team. As is known, there are two phases in such Build-Operate-Transfer (BOT) projects in the concession period and these are construction and operation phases. Generally, the construction phase is shorter than the operation phase. As for the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project, our concession period is 16 years and two months which consists of nearly four years of construction phase and 12 years of operation phase. Therefore, my team and I have short term and long-term targets in this Project. Our short-term target is, together with our EPC (Engineering, Procurement and Construction) Contractor, to complete the construction phase by our planned deadline with compliance of excellent construction quality, fulfillment of Client (General Directorate of Highways-GDH/KGM) expectations and the operational requirements of this huge Project. As for our long-term target, I can simply say that our aim is the long-term management of this Project providing a comfortable and safe driving experience for motorway users and the timely execution of all the required maintenance tasks to extend the lifecycle of the Project.

What are your department's main responsibilities?

My department has several important responsibilities. One may think of my department as the locomotive of this Project. Our main responsibility is the consideration

bu Proje'nin lokomotifi gibi düşünebiliriz. Başlıca sorumluluğumuz uygulama sözleşmesi, finans sözleşmesi, MTİ ve Bakım ve Onarım sözleşmelerinde tanımlanan teknik şartların yerine getirilmesini sağlamaktır. Tüm şartları yerine getirmek ve devam eden faaliyetleri icra etmek için, bu Proje ile alakalı çok sayıda grup ve şirketle birlikte çalışıyoruz. Bir başka önemli görevimiz Kreditor Danışmanları'nın (Kreditorlerin Teknik Danışmanları ve Kreditorlerin Çevresel ve Sosyal Danışmanları) yönetimi. Kreditorlerden fon alabilmek için onların sertifikasyonlarına ihtiyacımız var. Şimdiye kadar bir gecikme veya kayıp yaşamadık. Her ay sorun yaşamadan Hakediş Belgesi ödemelerini MTİ'ye yapabildik. Departmanımızın tüm çalışanları tıpkı MTİ Otoyol ve Köprü'de olduğu gibi mühendis, ama bakış açımız biraz farklı. Tasarımları gözden geçirip, inşaat çalışmalarını gözlemler ve araştırırken işletme ve inşaat evresini birlikte dikkate alıyoruz.

Ekibinizle ilgili biraz bilgi verebilir misiniz - geçmiş deneyimleri, uzmanlık alanları nelerdir?

Şanslıyım çünkü olağanüstü performans sergileyen çok değerli iş arkadaşlarıyla tanıştım. Bence bir hedefe başarıyla ulaşmanın ardındaki en önemli faktör insanlardır. Ekibim deneyimli Türk mühendislerinden oluşuyor. Aralarında inşaat mühendisleri, çevre mühendisleri ve uzmanlar bulunuyor. Bazıları Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Osmangazi Köprüsü ve Avrasya Tüneli gibi benzer YİD projelerinin inşaat ve işletme süreçlerinde çalışmış. Ekip arkadaşlarımdan deneyimleri ve güçlü takım çalışmalarıyla şimdiye kadar birçok görevi tamamladık; gelecekte de çok sayıda görevi başarıyla tamamlayacağımıza inanıyorum. Ekibime ve bu Proje'de belirlediğimiz hedefleri başarabileceklerine güvenim tam. İzin verirseniz size ekip arkadaşlarımı teker teker tanıtmak isterim:

of all technical requirements which were defined in a number of contracts such as the implementation contract, the finance contract, the EPC and O&M contracts. To fulfill all the requirements and to perform all the ongoing activities, we work with several different groups of people and companies that are related with this Project. Another important task is the management of the Lenders' Consultants (Lenders' Technical Consultants and Lenders' Environmental and Social Consultants) because we need to receive certificates from them to receive drawdown from the Lenders. So far we haven't had any delays or deficits. So, we could give the IPC (Interim Payment Certificate) amount to EPC every month without any problems.

All our department staff members are engineers just like the EPC Motorway and Bridge, but the perspective is a little different. We consider together the operation phase and the construction phase when we review the designs and observe and investigate the construction works.

Can you give us some information about your team - their previous experience, areas of expertise?

I am fortunate because I have met some precious colleagues who perform exceptionally well. I think people are the most important factor behind the accomplishment of a target. My team consists of experienced Turkish engineers. There are civil engineers, environmental engineers, and specialists in my team. Some of them have also worked in the construction and operation phases of other similar BOT projects like the Yavuz Sultan Selim Bridge, the Osmangazi Bridge, and the Eurasia Tunnel. With their experience and through solid teamwork we have completed many tasks so far, and I believe we will successfully accomplish many upcoming tasks in the future. I fully trust my team and their capability to achieve our targets in this Project. I would like to introduce my team to you one by one:

KGM ve ÇOK A.Ş. temsilcileri ile Macaristan seyahatinden bir kare. A picture from Hungary trip with GDH and ÇOK A.Ş. representatives.



CONNNA BESt MEMBER

(İngilizce "en iyi üye olacak" sözleriyle yapılan bir akrostiş.)

Gözde, Onur, Neslihan, Anıl, BEynur, Murat, Edward, Melih, Batuhan ERgüneş



Ahmet Onur Özyurt Çanakkale'de ailemle birlikte yaşıyorum. İnşaat mühendisiyim. Daha önce yurt dışında çeşitli projelerde çalıştım. Bir önceki işimde, Türkiye'nin ilk Yap-İşlet-Devret projesinin inşaat ve işletme süreçlerinde çalışma fırsatı buldum. Varlık Yöneticisi Yardımcısı olarak, Proje'miz için değer yaratmaya, verimli ve sürdürülebilir bir işletme sürecini başarma yolunda desteklemeye çalışıyorum.

Ahmet Onur Özyurt I live in Çanakkale with my family. I am a civil engineer. I have worked abroad on various projects. At my previous job, I had the opportunity to work in Turkey's first Build-Operate-Transfer project during its construction and operation period. As a Deputy Asset Manager, I am trying to create value for our Project and support it to achieve an efficient and sustainable operational phase.



Batuhan Ergüneş Danışmanlık hizmetleri alanında edindiğim 29 yıllık profesyonel deneyimle, Özel Amaçlı Kuruluş içinde ak saçlılardan biriyim. Özellikle proje yönetimi ve Kreditorlerin Teknik Danışmanlığı alanında çok kapsamlı bilgi birikimine sahip biri olarak, Proje için değer yarattığıma inanıyorum ve karşılığında da çok şey öğreniyorum.

Özel Amaçlı Kuruluş bünyesindeki teknik departmanda Yönetici Yardımcısı rolünde, bilgilerimi daima iş arkadaşlarımla, teknik ekibimle ve diğer ekiplerle paylaşmaya çalışıyorum. Ayrıca başlangıcından sonuna bu prestijli Proje'nin bir parçası olmanın bana ne kadar gurur verdiğini söylemeden geçmem.

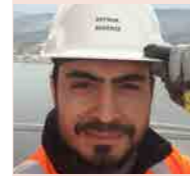
Batuhan Ergüneş I am one of the grey-haired people in the SPV organization with 29 years of experience in consultancy services. Having extensive knowledge especially in project management and LTC services, I believe that I create value for the Project and in return I learn so much. As the Deputy Director of the Technical Department in the SPV organization, I always try to share my knowledge with my colleagues and my technical team as well as other teams. I should say that I am proud of being a part of this prestigious Project from start to end.



Gözde Doğan Ayan Bu Proje'den önce bir proje yönetim firmasında çalışıyordum. Türkiye inşaat sektöründe proje yönetimi alanında dört yıllık deneyime sahibim. Sorumluluklarım arasında iş geliştirme ekibi üyesi olarak çalışmak,

entegre yönetim sisteminin uygulanması, iyileştirilmesi ve denetlenmesi, Proje'nin ön bütçesi, ana takvimleri, İdari Özet Raporları ve Proje Yönetimi Planları'nın hazırlanması vardı. Kasım 2017'den bu yana ÇOK A.Ş.'de teknik departman bünyesinde çalışıyorum. Aynı zamanda Otoyol kesimiyle ilgili her ay düzenlenmesi gereken Proje Kreditorlerinin Teknik Danışmanlığı belgelerinin (rapor, Hakediş Belgesi ve kanıtlar dâhil), KGM aylık ilerleme raporunun ve yine Otoyol özelinde bazı incelemeler ve raporların hazırlık sürecinin takibinden sorumluyum.

Gözde Doğan Ayan Before this Project, I was working in a project management company. I have four years of experience in project management in the construction industry in Turkey. My responsibilities included working as a business development team member, implementing, improving, and auditing the integrated management system, preparing the Project's pre-budget, master schedules, Executive Summary Reports and Project Management Plans. I've been working for ÇOK A.Ş. since November 2017 as a member of the technical department. I am in charge of following up the preparation process for the required monthly LTC documentation (including Lenders' Technical Consultant-LTC report, Interim Payment Certificate-IPC, and evidence) related to the Motorway section, the KGM monthly progress report and some Motorway specific studies & reports.



Beynur Akdeniz İnşaat mühendisiyim ve daha önce

Osmangazi Köprüsü ve Doha Gold Line Metrosu inşaatında çalışma deneyimim oldu. Şu anda ÇOK A.Ş. bünyesinde teknik ekibin üyesiyim.

Beynur Akdeniz I am a civil engineer and have previous experience of working on the construction of Osmangazi Bridge and Doha Gold Line Underground. Currently, I am a member of the technical team for ÇOK A.Ş.



Anıl Gündemir Teknik Departman bünyesinde İşletme ve Bakım Müdürü olarak görev alıyorum. İnşaat mühendisiyim ve profesyonel kariyerimde 15 yıllık deneyime sahibim. Çok çeşitli altyapı ve üstyapı inşaat projelerinde çalıştım. Türkiye'nin belli başlı inşaat projelerinde şantiye mühendisi, tünel mühendisi, inşaat baş mühendisi, inşaat

yöneticisi pozisyonlarında görev yaptım. 1915Çanakkale Projesi'ne katılmadan önce Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün inşaat ve işletme süreçlerinde çalıştım. 2018 başından beri Proje'mizde çalışıyorum ve işletme öncesi ile işletme dönemindeki İşletme ve Bakım işlerinin yönetiminden sorumluyum.

Anıl Gündemir I serve as an O&M Manager in the Technical Department. I am a Civil Engineer and have 15 years of experience in my professional career. I have worked in various infrastructure and superstructure construction projects, fulfilling positions such as construction site engineer, tunnel engineer, construction chief engineer, construction manager in a number of major construction projects in Turkey. Before joining the 1915Çanakkale Project, I worked at the Yavuz Sultan Selim Bridge during its construction and operational phases. Since early 2018, I've been working for our Project, and I am responsible for the management of O&M related tasks relevant to the pre-operational and operational phases.



Melih Mumcu Son 10 yıldır uluslararası finansmanlı altyapı projelerinin çevresel ve sosyal yönlerinin yönetimi alanında çalışmaktayım. Tüm bu deneyimlerimi 1915Çanakkale Projesi'nde azami oranda fayda getiren asgari oranda olumsuz etkilere yol açan sürdürülebilir bir altyapı sağlama yönünde kullanıyorum.

Sürdürülebilirlik alanında üstlendiğim liderlik rolü çerçevesinde, Proje'miz çevresel ve sosyal en iyi uygulamalarda birçok "ilk"e imza atıyor ve Türkiye'nin altyapı sektöründe yeni bir standart belirliyor.

Melih Mumcu I have managed environmental and social aspects of internationally financed infrastructure projects for the last 10 years. I put this experience into use at the 1915Çanakkale Project to provide a sustainable infrastructure while maximizing its benefits and minimizing its negative impacts. With my leadership role in sustainability, the Project is implementing many "firsts" in environmental and social best practices and setting a new standard in the infrastructure sector in Turkey.



Neslihan Gömeç Bir önceki işimde Proje Uzmanı olarak görev yapıyordum ve görevim Uluslararası Finans Kuruluşu (IFC) standartlarına uygun bir Çevresel ve Sosyal Yönetim Sistemi geliştirmektir. 2018 yılının Haziran ayında bu Proje'de çalışmaya başladım ve bu standartların sahada uygulanışını görme imkânım oldu.

Bu Proje'de Kıdemli Çevresel ve Sosyal Mühendis kapasitesinde çalışıyor olmak son derece doyurucu bir deneyim ve bir parçası olduğum için mutlu hissediyorum.

Neslihan Gömeç I was working as a Project Specialist at my previous job which involved the development of an Environmental and Social Management System in line with International Finance Corporation (IFC) Standards. I started to work for this Project in June 2018, and I had the opportunity to see on-site implementation of these standards. Working as a Senior Environmental and Social Engineer in this Project is a very fulfilling experience and I'm very happy to be a part of it.



Murat Kul Bilişim Teknolojisi alanında 20 yıllık çalışma deneyimine

sahibim. Otomotiv, telekom, finans ve perakende sektörlerinde yönetici kademesinde görev yaptım. E-Ticaret Sistemleri, Müşteri İlişkileri Yönetim Sistemleri (CRM), Operasyon Destek Sistemleri (OSS), İş Zekası ve Destek Sistemleri, diğer benzer İş Zekası ve İş Destek Sistemleri projeleri gibi büyük çaplı ve kompleks Sistem Entegrasyonlarında çeşitli yönetim pozisyonlarında çalıştım. Aynı zamanda birbirinden farklı birçok ekibin ve üçüncü tarafların yönetimini üstlendim, projelerin başarılı bir şekilde uygulanmasını, bilişim teknolojisi sistemlerinin düzgün çalışmasını sağlamak için çeşitli iş gruplarıyla ortak çalışmalar gerçekleştirdim.

Murat Kul I have over 20 years of experience working in the Information Technology industry. I served in several managerial positions in the automotive, telecom, finance, and retail sectors. I have worked in several large-scale and complex System Integrations like E-Commerce Systems, Customer Relation Management Systems (CRM), Operation Support Systems (OSS), Business Intelligence and Support Systems and other similar Business Intelligence, Business Support Systems projects in various managerial roles. I have also managed different kinds of teams, third parties and worked in coordination with business groups to ensure successful implementation of projects and smooth operations of IT systems.



Gelibolu'da düzenlenen Özel Amaçlı Kuruluş yemeğinden bir kare. A picture from the SPV dinner at Gallipoli.

1915Çanakkale teknolojisi açısından oldukça iddialı bir proje. Bu Proje'de kullanılan farklı teknikleri ve metotları nasıl entegre ediyorsunuz?

Bu hem Türkiye hem de dünya açısından sembol bir proje. Dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsü olmasının yanı sıra aynı zamanda Türkiye için tarihsel açıdan anlamı büyük. Bu projenin bir parçası olduğum için gurur duyuyorum.

Proje'mizi rakamlarla tanıtmak isterim. Öyle sanıyorum ki, bu rakamları gören biri bu Proje'nin mega boyutlarını ve teknolojik açıdan ne kadar girift bir yapıya sahip olduğunu daha kolay takdir edebilir.

OTOYOL

TOPLAM UZUNLUK 88.975 metre

TOPRAK ÇALIŞMASI TOPLAM HACMİ 66.540.000 m³ (38,830,000 m³ Kazı / 27,710.000 m³ Dolgu)

YAPILARIN TOPLAM SAYISI 43 Üstgeçit, 12 Ana Kiriş Altgeçidi, 36 Portal Altgeçit, 236 Menfez, iki Viyadük, vb.

TOPLAM KABLO UZUNLUĞU Elektrik: 626.446 metre,

İLETİŞİM (VERİ) 437.450 metre

SİSTEM ADEDİ 30 sistem

GÖREVLENDİRİLMİŞ İNŞAAT ÇALIŞANI ADEDİ 2311 (7 Temmuz 2021 itibarıyla)

EKİPMAN ADEDİ 807 (7 Temmuz 2021 itibarıyla)

1915Çanakkale is an ambitious project in terms of its technology. How do you manage to combine the different techniques and methods used in this Project?

This is a landmark project in Turkey and the world. This is the world's longest mid-span suspension bridge and has historical significance for Turkey. I am proud of participating in this amazing project.

I would like to introduce our Project in numbers. I think when one sees these numbers, one can appreciate the mega scale and technological complexity of this Project.

THE MOTORWAY

TOTAL LENGTH 88,975 meters

TOTAL VOLUME OF EARTH WORK 66,540,000 m³ (38,830,000 m³ Cut / 27,710,000 m³ Fill)

TOTAL NUMBER OF STRUCTURES 43 Overpasses, 12 Girder Underpasses, 36 Portal Underpasses, 236 Culverts, two Viaducts, etc.

TOTAL CABLE LENGTH Electrification: 626,446 meters,

COMMUNICATION (DATA) 437,450 meters

NUMBER OF SYSTEMS 30 systems

NUMBER OF ASSIGNED CONSTRUCTION STAFF 2311 (as of 7th July 2021)

NUMBER OF EQUIPMENT 807 (as of 7th July 2021)

1915ÇANAKKALE KÖPRÜSÜ

TOPLAM UZUNLUK 4608 metre

KULE YÜKSEKLİĞİ 318 metre (zirve noktasında 334 metre) Çanakkale Zaferi (18 Mart) anısına

ORTA AÇIKLIK UZUNLUĞU 2023 metre (dünyada en uzun) Türkiye Cumhuriyeti'nin 1923'te kuruluşunun yüzüncü yılı anısına

PPWS (PREFABRİK PARALEL TEL DEMETİ) UZUNLUĞU 4386 metre

TOPLAM KABLO UZUNLUĞU 160.422 kilometre (yaklaşık). Dünya çapının yaklaşık 40.000 kilometre olduğu varsayımından hareketle bu kablo uzunluğu Dünya'nın çevresini dört kere sarabilir.

KESON BOYUTLARI 74x83,3x21 metre (Asya) - 74x83,3x16 metre (Avrupa)

TABLİYE AĞIRLIĞI Toplam 50.000 ton (yaklaşık fabrikasyon ağırlığı) - toplam 58.000 ton (yaklaşık kaldırma ağırlığı)

SHMS SENSÖRLERİNİN ADEDİ 1046 sensör

SİSTEM ADEDİ 42 sistem

GÖREVLENDİRİLMİŞ İNŞAAT ÇALIŞANI 2646 (7 Temmuz 2021 itibarıyla)

EKİPMAN ADEDİ 86 (7 Temmuz 2021 itibarıyla)

Tüm altyapı birimlerinin ve tesislerin 90 kilometre karayolu boyunca dağılmış olduğunu düşünürsek, insanlar bu Proje'nin nasıl kolaylıkla ve verimli bir şekilde yönetilebileceğini hayal etmekte zorlanıyorlar. Acaba bu mümkün mü?

THE 1915ÇANAKKALE BRIDGE

TOTAL LENGTH 4,608 meters

TOWER HEIGHT 318 meters (334 meters at tip point) in commemoration of the victory date (18th of March)

MAIN SPAN LENGTH 2023 meters (the longest in the world) in commemoration of the centenary of the founding of the Republic of Turkey in 2023

PPWS (PREFABRICATED PARALLEL WIRE STRANDS) LENGTH 4386 meters

TOTAL WIRE LENGTH 160,422 kilometers (approximately). Based on the assumption that Earth's circumference is approximately 40,000 kilometers, this wire can go around Earth four times

CAISSON SIZE 74x83,3x21 meters (Asia) - 74x83,3x16 meters (Europe)

DECK WEIGHT 50,000 tons in total (approximate fabrication weight) - 58,000 tons in total (approximate lifting weight)

NUMBER OF SHMS SENSORS 1046 sensors

NUMBER OF SYSTEMS 42 systems

NUMBER OF ASSIGNED CONSTRUCTION STAFF 2646 (as of 7th July 2021)

NUMBER OF EQUIPMENT 86 (as of 7th July 2021)

Bence bir hedefe

başarıyla ulaşmanın

ardındaki en önemli

faktör insanlardır.

I think people are

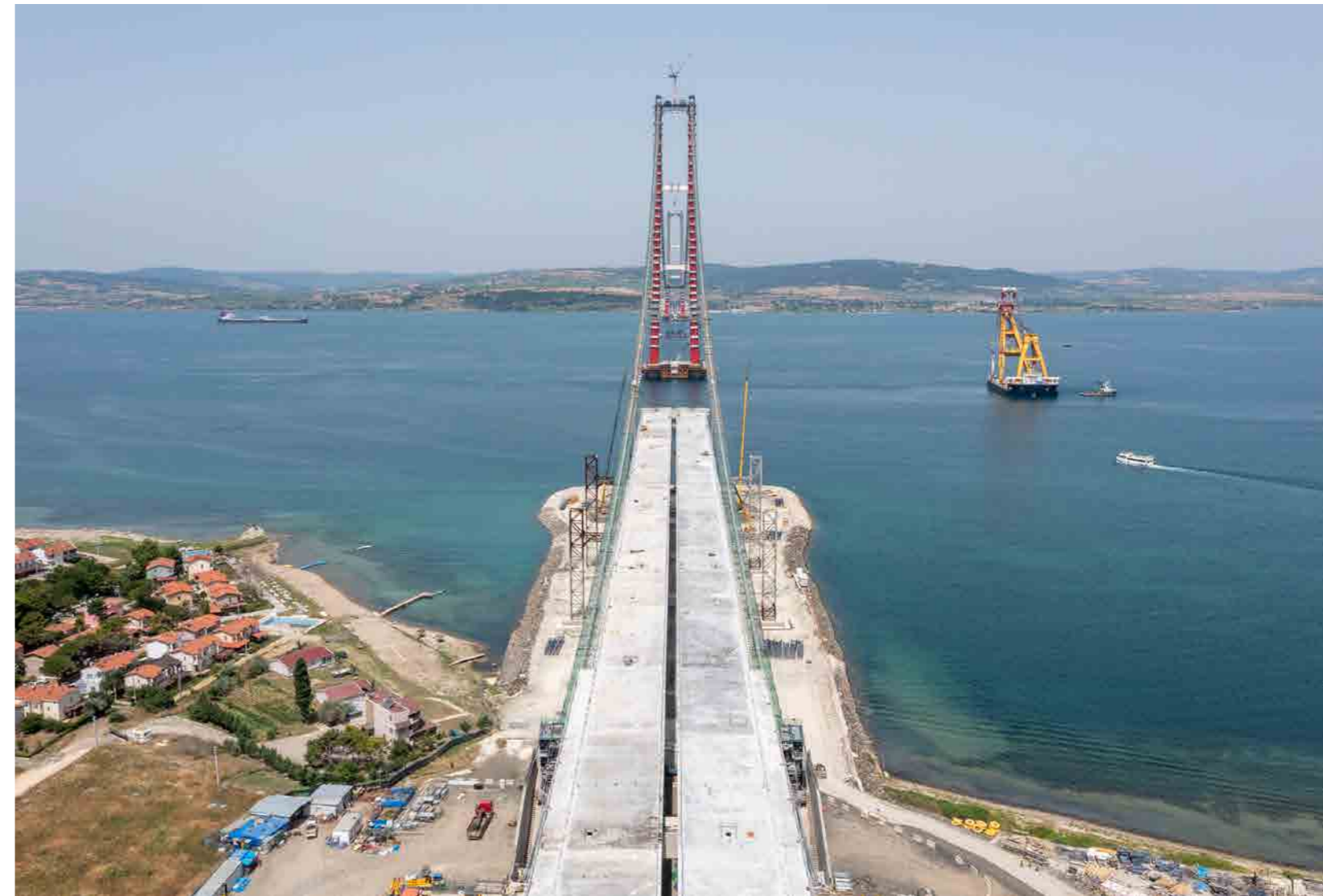
the most important

factor behind the

accomplishment of a

target.

© CEMAL EMDEN



Cevabımız şöyle: Birçok farklı disiplinden çeşitli teknolojileri tek bir Kontrol Yazılımı (SCADA) ile yönetmek üzere entegre ediyoruz. Bu entegrasyon sayesinde, Otoyol'da meydana gelebilecek sıra dışı durumlara SCADA sisteminde önceden tanımlanmış senaryolar doğrultusunda müdahale edebileceğimiz ve Sürücü Güvenliğini en üst düzeyde koruyacağız. Bu entegrasyona bir örnek vermek gerekirse, Köprü'deki Hava Durumu İstasyonu ile rüzgâr hızı verilerini anında ölçüp işleme koyacağız ve şayet rüzgâr hızı kritik eşiğin üstündeyse, SCADA Sistemi Otoyol üzerindeki, Mesaj Sistemi Ekranları'na otomatikman bir uyarı mesajı gönderecek ve hızlarını düşürmelerini sağlayacak. Bu ve birçok benzeri alt-sistemin tek bir Yönetim Yazılımı ile senaryo bazlı yönetilmesiyle başarılı bir İşletme Dönemi hedefliyoruz.

Bu arada, Proje'nin önemini dikkate alarak, sözleşme dönemi boyunca bu Proje'yi başarıyla yönetmek için deneyimli alt tedarikçilerimizle birlikte güçlü bir ekip oluşturduk. Örneğin çalışanlarımızdan bazıları Türkiye'de benzer birtakım projelerde çalışma deneyimine sahip. Böyle benzersiz projelerde, "ne yapılması" ve "nasıl yapılması" gerektiğini önceden bilmek büyük bir avantaj.

Proje'nin Köprü ve Otoyol kesimine gelince,

Considering that all infrastructural units and facilities are distributed along 90 kilometers of roadway, people find it hard to imagine how this Project can be managed easily and efficiently. Is it possible? The answer is that we integrate technologies from many different disciplines to manage them with a single Control Software (SCADA). Thanks to this integration, we will be able to immediately intervene in the extraordinary situations that may occur on the Motorway with predefined scenarios on the SCADA system, and we will be able to keep the Safety of the Drivers at the highest level.

If we give an example of this integration, we will measure and process the wind speed data instantly with the Weather Station on the Bridge, and if the wind speed exceeds the critical threshold, the SCADA System will automatically send a warning message to the Visual Messaging System Displays on the Motorway and allow the drivers to reduce their

Böyle benzersiz projelerde, "ne yapılması" ve "nasıl yapılması" gerektiğini önceden bilmek büyük bir avantaj.
In such unique projects, a prior knowledge of "what-to-do" and "how-to-do" is a major advantage.

Intertoll'un KGM ile birlikte şantiye ziyareti.
Operator (Intertoll) site visit with GDH.



1915Çanakkale ekibinin SPCC ziyareti.
1915Çanakkale team's visit to SPCC visit.

inşaat safhasında tüm işlerin koordine edilmesinden sorumlu bir iş gücü oluşturduk. Bu durum özellikle 1915Çanakkale Köprüsü için geçerli. Bu iş gücü sayesinde, çok sayıda disiplin arasında koordinasyon sağlamakla kalmıyor aynı zamanda hedeflerimizi gerçekleştirmek ve işletme dönemi için gerekli olan tüm operasyonel şartları yerine getirmek için farklı teknik ve metotları bir araya getiriyoruz.

Dahası, İşletme ve Bakım alt yüklenicimiz (Intertoll) de Avrupa ve Birleşik Krallık'ta gerçekleştirilen benzer otoyol projelerinde çok deneyimli. İşletme evresine çok iyi hazırlanmak için onların uluslararası deneyimlerinden faydalanıyoruz. Hedefimize ulaşmak için onların katkıları da bizim için çok önemli.

Biraz da kişisel hikâyenizden bahsedecek olursak, bu Proje'de sizin için en unutulmaz anlardan bahsedebilir misiniz?

Bu Proje'ye 2016 yılında katıldım ve Şubat 2017'den beri Türkiye'de yaşamaktayım. Birçok unutulmaz an hatırlıyorum:

2017 Türkiye Cumhurbaşkanı, Koreli Bakan ve SK ekoplant CEO'sunun katılımıyla gerçekleşen temel atma töreni,
2018 Finansman anlaşmasının imzalanması, Zorlu Center'da birlikte çalışmamız,
2019 Keson inşaatı, Intertoll ile operasyon maliyeti üzerine müzakerelerimiz,
2020 Kule montajı,
2021 Kablo montajı.

speed. A successful Operation Period is targeted by providing scenario-based management of this and many similar sub-systems with a single Management Software.

In the meantime, considering the importance of the Project, together with our experienced subcontractors, we have formed a strong team to manage this Project during the concession period. For example, some of our staff have previous experience of working in other similar projects in Turkey. In such unique projects, a prior knowledge of "what-to-do" and "how-to-do" is a major advantage.

As for the Bridge and Motorway section of our Project, we have established a work force to coordinate all the tasks during the construction stage. This applies especially to the 1915Çanakkale Bridge. Thanks to that work force, not only do we achieve coordination between several disciplines, but we also combine different techniques and methods to achieve our targets, and to fulfill all the necessary operational requirements for the operation period.

Furthermore, our O&M Sub-Contractor (Intertoll) is also very experienced in similar motorway projects realized in Europe and the UK. We are taking advantage of their international experience to be well-prepared for the operational stage. Their contributions are also very important for us to achieve our target.

On a personal level, what was the most unforgettable moment for you in this Project?
I joined this Project in 2016 and have lived in Turkey





IFN Ödülleri, 2019

Dubai.

IFN Awards, 2019

Dubai.

Türkiye’de yaşam ve Türk insanı hakkındaki düşünceleriniz ve duygularınız nelerdir?

Türklerle ilk karşılaşmam 2015 yılında Kazakistan Almatı Çevre Yolu Projesi sırasındaydı. Konsorsiyumumuz SK ecoplant, Alarko ve Makyol’dan oluşuyordu. Gebze’de üç ay birlikte çalıştık ve bu Proje’nin ihalesini kazandık. Türklerle ilgili ilk izlenimlerim iyiydi ve tutkulu mizaçları beni şaşırttı. Almatı Çevre Yolu Projesi’nden sonra, 1915Çanakkale Projesi’ne katıldım. SK ecoplant ana merkezinde bu Proje’yi destekledim ve ihaleyi kazandığımızda çok mutlu oldum. 2017’de yeniden Türkiye’ye geldim ve yeni Türklerle tanışacağım için heyecanlıydım.

Proje ile ilişkisi olan herkesle Zorlu Center’da tanıştım. Çalışma sahasının olumlu şartları, insanların bilgi seviyesi ve tutkuları beni şaşırttı. Hepsinin gerçekten uzman ve profesyonel olduklarını düşündüm. Daha sonra, Özel Amaçlı Kuruluş bünyesindeki insanlarla tanıştım. Herkes nazik, deneyimli ve son derece yetkindi. Tüm insanlar ve şartlar konusunda tam anlamıyla memnuniyet hissediyorum.

Türkiye’yi seviyorum. Burada yalnız yaşıyorum çünkü memleketimizde eşimin bir işi var ve oğlum da üniversiteye gidiyor. O yüzden bu şartlar altında Türkiye’de birlikte yaşayamıyoruz ama yine de burada tek başıma yaşamak istemiyorum. Eşime her fırsatta Türklerden, buranın kültüründen, Çanakkale’nin tarihinden, yemeklerden ve turistik yerlerden bahsediyorum. Eşime minnettarım çünkü benim adıma çok fazla sıkıntıya katlandı.

since February 2017. I remember many unforgettable moments:

- 2017** The groundbreaking ceremony with the Turkish President, the Korean Minister, and the SK ecoplant CEO,
- 2018** The financing closing, working together at the Zorlu Center,
- 2019** The caisson construction, negotiation with Intertoll for operation cost,
- 2020** The tower installation,
- 2021** The cable installation.

What are your thoughts and feelings about living in Turkey and Turkish people?

First time I met Turkish people was around 2015 at the Kazakhstan Almaty Ring Road Project. Our consortium comprised SK ecoplant, Alarko and Makyol. We worked together in Gebze for three months and we won this Project’s tender. My first impression of Turkish people was good, and I was surprised by their passion. After the Almaty Ring Road Project, I joined the 1915Çanakkale Project. I was in favor of this Project in the SK ecoplant HQ, and I was very happy when we won the tender. I came to Turkey again in 2017 and I was excited about meeting new Turkish people.

I met all people related to the Project at the Zorlu Center. I was surprised by the fine conditions of the worksite and people’s level of knowledge and passion. I thought that these people were real experts and professionals. Afterwards, I met the people at the SPV. All the people were kind,



1915Çanakkale ekibinin KISWIRE ziyareti, 2019.

1915Çanakkale team's visit to KISWIRE in 2019.

Onu ve oğlumu çok seviyorum. Onları Türkiye’deki hayatla tanıştırmamın güzel bir hediye olacağına inanıyorum. Eşime Türkiye’de birlikte yaşamayı teklif ettim. Oğlum gelecek sene askere gidecek ve 18 ay uzakta olacak. Dolayısıyla eşimin gelecek yıl buraya gelebileceğini ve onun için iyi bir deneyim olacağını düşünüyorum. Ona en iyi hediye vermeyi istiyorum ve Türkiye’deki hayatın onu memnun edeceğine eminim.

Son olarak iş arkadaşlarıma daima ellerinden gelenin en iyisini yaptıkları ve devamlı iş birlikleri için takdir ve teşekkürlerimi sunmak isterim. ●



Edward Bey eşi ve oğluyla.

Edward Bey with his wife and son.

experienced and highly capable. I am truly content with all the people and circumstances. I really like Turkey. I have been living alone in Turkey because back home my wife has a job, and my son attends university. So we cannot live together in Turkey under these circumstances but all the same I don’t want to live in Turkey by myself. I tell my wife about the Turkish people, the culture, Çanakkale’s history, food, touristic sights whenever I have the chance. I appreciate my wife because she has suffered so much on my behalf. I love her and my son very much. By introducing them to Turkish life, I would like to give them a fine present. I suggested to my wife that we live together in Turkey. My son will go away for his military service next year and will be gone for 18 months. I think my wife can come here next year and this will be a good experience for her. I would like to give her the best gift, and I am sure she will be satisfied with life in Turkey. Finally, I would like to extend my appreciation to my colleagues for always doing their best and their continued cooperation. ●



İŞLEVİ BÜYÜK YAPILAR: ANKRAJLAR VE YAKLAŞIM VİYADÜKLERİ FUNCTIONALLY GRAND STRUCTURES: ANCHORAGES AND APPROACH VIADUCTS

Ankraj, İngilizce sabitleme ve dayanak anlamına gelen “anchorage” kelimesinden türemiş bir inşaat terimi. 1915Çanakkale'nin ankraj yapıları köprünün ana kablolarındaki gerilim kuvvetini zemine ileterek köprünün karadaki temellerini oluşturuyor. Yaklaşım viyadükleri ise Çanakkale Boğazı'nın her iki yakasında otoyolun köprüyle birleştiği yerlerde itme-sürme adı verilen yenilikçi bir yöntemle inşa ediliyor.

In construction, an anchorage structure permanent placement or foundation to which the lower members of a structure can be attached in order to provide stability for the entire structure. 1915Çanakkale's anchorage structures transfer the tension on the bridge's main cables to the ground and constitute the bridge's foundation on land. As for the approach viaducts, they are constructed by the innovative incremental launching method on both shores of the Çanakkale Strait where the motorway connects with the bridge. ©CEMAL EMDEN

Yerin Altında 2000 Dairelik bir Yapı

→ Gelibolu'da bulunan Avrupa Ankraj'ın yapımına denizden 300 metre uzaklıktaki kazı çalışmalarıyla başlandı. Deniz seviyesinden yaklaşık 70 metre yükseklikte başlayan çalışmalarda, yaklaşık 250 bin metreküp kazı yapıldı. Deniz seviyesinden 14 metre derinliğe kadar inen Avrupa Ankraj tamamlandığında 2,5 metre yüksekliğe ulaştı. Yani Avrupa Ankraj'ın büyük çoğunluğu deniz seviyesinin altında. Avrupa Ankraj'ın yapımı sırasında 63 bin 750 metreküp beton kullanıldı. Bu yaklaşık 2056 tane 110 metrekarelik apartman dairesinde kullanılan beton miktarına eş değer. → Avrupa Ankraj'da 6324 ton demir kullanıldı. Bu da 1580 dairede kullanılan demir miktarı ile aynı. Ana açıklıkta 144 kablo demetinden oluşan ana kablo, kuleden karaya kadar olan kenar açıklıklarda 148 kablo demetinden oluşuyor. Bu 148 kablo demetinin her birinin içinde 127 tel var. Ana kablodaki 148 demet, ankraj yapısındaki semerden geçtikten sonra birbirinden ayrılıyor ve her biri iki kablo demetini içinden geçiren 37 ankraj plakasına sabitleniyor. Ankraj plakaları da betonun içinde 25 metre uzunluğundaki kablolarla eksi 11,5 metre derinlikteki arka odaya bağlanıyor. ●

An Underground Structure with the Concrete Volume of 2000 Flats

→ The construction of the European Anchorage began with excavations at a distance of 300 meters from the sea. At approximately 70 meters above sea level, 250 thousand cubic meters of soil was excavated. When completed, the European Anchorage reached a depth of 14 meters and a height of 2.5 meters, which means that the larger part of the European Anchorage is below sea level. In the construction of the European Anchorage, 63,750 cubic meters of concrete was used, which is the equivalent of the concrete volume used in 2056 apartment flats that are each 110 square meters. → In the construction of the European Anchorage, 6324 tonnes of iron was used, which is equivalent to the amount of iron used in 1580 apartment flats. The main cable consists of 144 wire bundles in the mid-span and 148 wire bundles in the side spans stretching from the towers to the land. Inside each of these 148 wire bundles are 127 wires. The 148 bundles in the main cable are separated from each other once they pass through the saddle in the anchorage structure and get fixated on 37 anchorage plates. Each one of these plates has two wire bundles going through it. The anchorage plates then get attached to the back room at a depth of 11.5 meters with cables that are 25 meters long inside concrete. ●



Saatte Beş Metre Kat Eden 1750 ton

→ Avrupa Yaklaşım Viyadüğü, Türkiye’de nadir olarak kullanılan, itme-sürme teknolojisiyle imal ve inşa ediliyor. İtme-sürme yöntemi sayesinde viyadük inşa edilirken altındaki yolda trafik akışı devam ediyor, şantiyede de işler kesintiye uğramadan devam edebiliyor. 365 metre uzunluğundaki Avrupa Yaklaşım Viyadüğü yedi ayak üstüne yapılıyor. Bu yedi ayak arasındaki mesafeler 51 ila 64 metre arasında değişiyor.

→ Geleneksel viyadük inşa yönteminde, ayaklar inşa edildikten sonra prefabrik kirişler zeminden vinçle kaldırılarak yerlerine konuyor ve üstüne beton dökülüyor. İtme-sürme yönteminde ise, yol 36 metre uzunluğunda ve ağırlıkları 1500 ila 1750 ton arasında değişen parçalar halinde imal edildikten sonra pompa ve krikolarla itilip çekilerek ayakların üstüne doğru sürülüyor. Saatte yaklaşık beş metre kat eden 36 metrelik bir parçanın çekilerek yerine götürülmesi yaklaşık yedi ila sekiz saat sürüyor. Bir parça yerine çekildikten sonra diğer parçalar birbiri ardına eklenen tren vagonları gibi köprüye doğru uzanıyor.

→ Avrupa Yaklaşım Viyadüğü’nde 40 bin 100 metreküplük beton kullanıldı; bu, 110 metrekarelik 1295 apartman dairesinde kullanılan miktara eş değer. Kullanılan toplam demir miktarı ise 6 bin 715 ton; bu da 1680 dairede kullanılan demir miktarına karşılık geliyor. ●

1750 tonnes Moving at Five Meters Per Hour

→ The European Approach Viaduct is manufactured and constructed by the incremental launching method which is rarely used in Turkey. Thanks to this method, the traffic flow remains uninterrupted while the construction is in progress, and the work at the construction site can also continue without cease. The European Approach Viaduct is 365 meters long and is constructed on top of seven piers. The distances between these seven piers vary from 51 to 64 meters.

→ In the traditional viaduct construction method, after the piers are built, the prefabricated tie-beams are lifted off the ground with the use of a crane, installed in place and covered with concrete. In the incremental launching method, the road is built in segments. Each segment is 36 meters long and weighs 1500 to 1740 tonnes. These segments are incrementally launched with the use of hydraulic jacks, pushed into place on top of the piers. A 36 meters long segment that can move at five meters per hour is launched into place in about seven to eight hours. After a segment is installed, the other segments line up like railway cars, stretching all the way to the bridge.

→ At the European Approach Viaduct, 40,100 cubic meters of concrete was used, which is equivalent to the amount used in 1295 apartment flats, each measuring 110 square meters. The total amount of iron used in the construction was 6715 tonnes which is equivalent to the amount used in 1680 apartment flats. ●





33 Metrelik bir Dev

→ Lapseki'de bulunan Asya Ankrāj, Avrupa yakasındaki farklı olarak yedi sıra baret panel duvar üzerine inşa edildi. Her bir sırada sekiz adet bulunan, toplam 56 baret panel deniz seviyesinin 16 metre altına yerleştirildi. 13,5 metre yüksekliğinde ve 6,2 metre enindeki baret paneller, gevşek zeminlerde yapılan inşaatlarda kullanılan kazıklara benzer bir şekilde, zemini güçlendirici bir işlev üstlendi. Eksi 2,5 metre kotundan başlayarak 13,5 metre yüksekliğe kadar ulaşan yaklaşık 82 bin metreküplük beton zemin bu 56 baret panelin üzerine inşa edildi. Asya Ankrāj'ın üçgen ayak tepe noktası deniz seviyesinden 33,20 m yükseklikte. Bu nedenle Asya Ankrāj, karşı kıyıdağının aksine daha çok göze çarpıyor. Ankrāj bloğunun boyu toprak altında uzandığı eksi 2,5 metre seviye ile birlikte 35,7 metreye ulaşıyor. Asya Ankrāj'da da Avrupa'daki gibi her iki ana kablo için iki kablo demetini içine alan 37'şer ankrāj plakası bulunuyor.

→ Asya Ankrāj'ın tamamının yapımında 83 bin 791 metreküp beton kullanıldı. Bu sayı 110 metrekarelik yaklaşık 2 bin 747 apartman dairesinde kullanılanla eş değer. Kullanılan demir miktarı ise 10 bin 660 ton; bu da 2 bin 733 dairede kullanılan demir miktarına denk geliyor. ●

A 33 Meters-Tall Giant

→ The Asian Anchorage Structure in Lapseki, unlike its counterpart on the European shore, was built on seven rows of barrier panel walls. With eight in each row, a total of 56 barrier panels were installed at 16 meters below sea level. Each of the barrier panels is 13.5 meters long and 6.2 meters wide and much like the piles used in buildings constructed on loose earth, they functioned as a means of ground reinforcement. A concrete floor of about 82 thousand cubic meters, starting at the grade of -2.5 meters and reaching a height of 13.5 meters, was constructed on these 56 barrier panels. The tripod peak point of the Asian Anchorage is at 33.20 meters above sea level. It is for this reason that the Asian Anchorage looks more prominent than its counterpart. The length of the anchorage block reaches 35.7 meters including its down reach of 2.5 meters underground. Just like in the European anchorage, there are 37 anchorage plates holding two wire bundles each for each pair of main cables.

→ In the construction of the entire Asian anchorage structure, 83,791 cubic meters of concrete was used, which is equivalent to the amount used in 2747 apartment flats, each measuring 110 square meters. The total amount of iron used in the construction was 10,660 tonnes which is equivalent to the amount used in 2733 apartment flats. ●

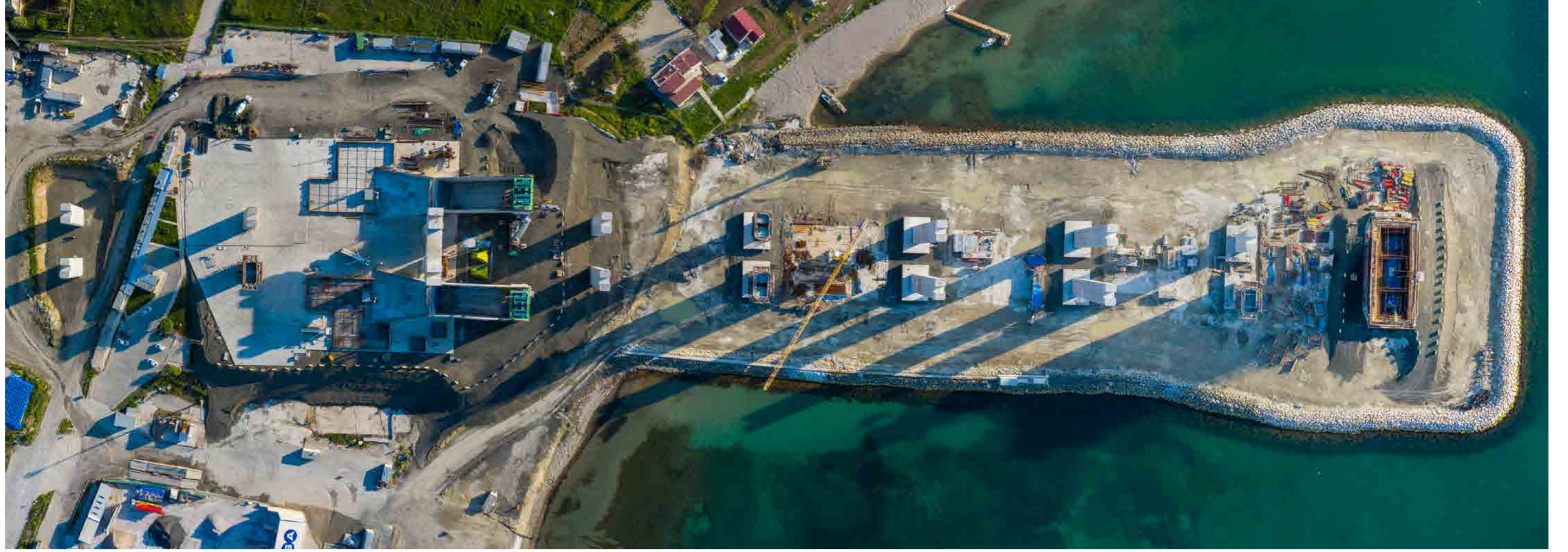


Avrupa

Viyadüğü'nün

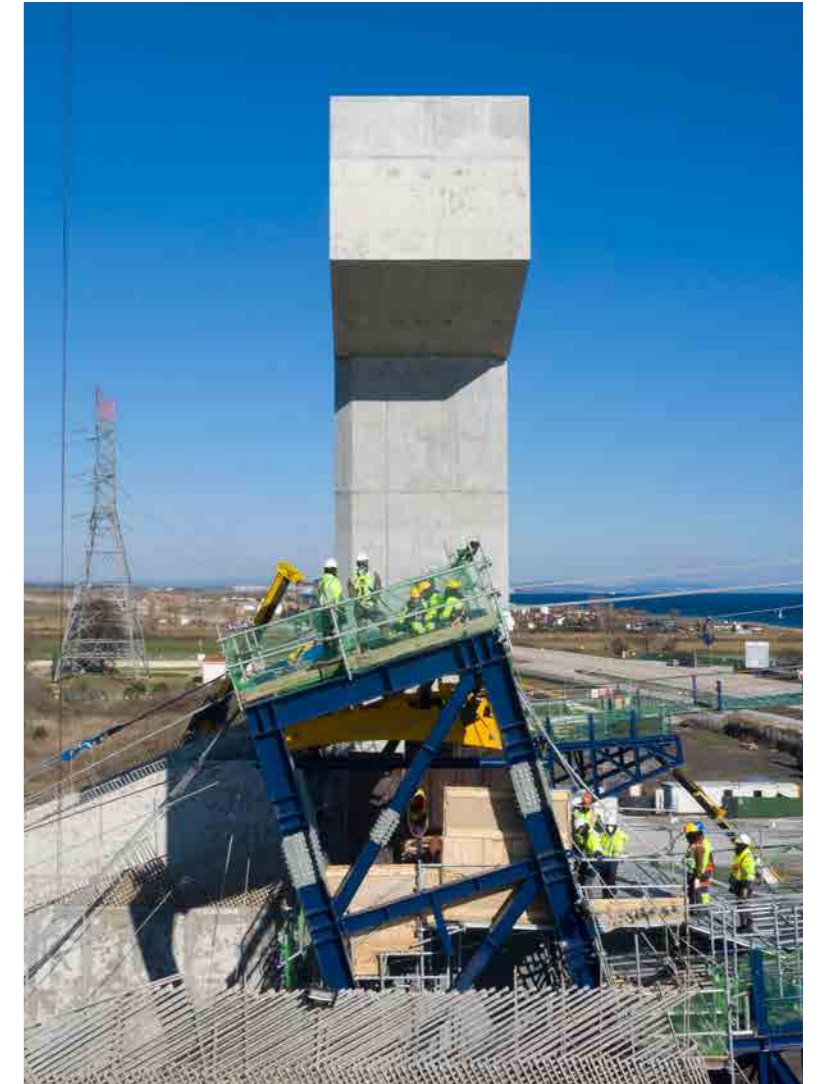
Yaklaşık İki Katı

- 680 metre uzunluğundaki Asya Yaklaşım Viyadüğü'nün 12 ayağı var. Köprüye ulaşan son beş ayak deniz üzerinde yapılan 320 bin 950 metre küplük dolgu malzemesinin üstüne inşa edildi. Tüm ayak temelleri altında zemin iyileştirmesi için 279 adet fore kazık kullanıldı.
- Asya Yaklaşım Viyadüğü'nde 21 bin 604 metreküp beton kullanıldı; bu yaklaşık 110 metrekarelik 708 apartman dairesinde kullanılan beton miktarı ile eşleşiyor. Kullanılan 4 bin 93 ton demir de 1049 apartman dairesinde kullanılanla eş değer.
- Asya Yaklaşım Viyadüğü de itme-sürme yöntemi ile imal ve inşa ediliyor. 680 metre uzunluğundaki viyadük yine 36 metre uzunluğunda ve ağırlığı 1500 ila 1750 ton arasında değişen parçalar halinde önce imal edilip sonra köprüye doğru yaklaşık saatte beş metre hızla sürülüyor. ●



About Twice the Size of the European Viaduct

- The Asian Approach Viaduct is 680 meters long and has 12 piers. The last five piers approaching the bridge were built on 320,950 cubic meters of fill materials over the sea. Under all pier footings, 279 bored piles were used for ground improvement.
- In the Asian Approach Viaduct, 21,604 cubic meters of concrete was used, which is equivalent to the amount used in 708 apartment flats, each measuring 110 square meters. The amount of iron used in the construction was 4093 tonnes which is equivalent to the amount used in 1049 apartment flats.
- The Asian Approach Viaduct is also manufactured and constructed by the incremental launching method. The 680 meters-long viaduct is first built in segments that are each 36 meters long, 1500 to 1740 tonnes-heavy. These segments are launched into place at about five meters per hour. ●



“ÇORBADA TUZUM VAR DİYE GURURLANIYORUM.”

Sinan Coşkun - Avrupa Ankraj ve Yaklaşım Viyadüğü Kısım Müdürü Öncelikle dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsünde çalışmak bir onur. Biz inşaat mühendisleri olarak geride bir şekilde eser bırakıyoruz. Tabii ki yapılan eserin başından sonuna kadar yüzlerce mühendis, binlerce insanın emeği geçiyor. Ama işte, “ben de buraya dokundum, benim de çorbada tuzum var” diye gururlanıyoruz. Bizim arkadaşlarımız, anne babamız, çocuklarımız, eşimiz de bundan gurur duyuyor. Ben daha önce Avrasya Tüneli’nde çalıştım. Oradan geçerken her seferinde yolun altında görünmeyen yüzlerce imalatı, sarf edilen büyük emekleri hatırlıyorum. O detaylarda sizin bir dokunuşunuzun olduğunu hissettiğiniz zaman, gerçekten gururlanıyorsunuz. Mesleki ve teknik açıdan bu tip spesifik projelerde çalışmak insana çok büyük tecrübeler kazandırıyor. Hem farklı imalat ve inşa süreçleri söz konusu

hem de tecrübeli mühendisler ve elemanlarla çalışıyorsunuz. Büyük projelerde yer almanın en büyük avantajı bu. Dünyada milyonlarca konut yapılır, ama bu ölçekte köprü dört-beş tane... Ömr-ü hayatınızda ikinci bir fırsat gelmez. Böyle farklı bir projede çalışmak gerçekten çok değerli.



“I AM PROUD TO HAVE HAD A HAND IN IT.”

Sinan Coşkun - European Anchorage and Approach Viaduct Section Manager First of all, it is a great honor to be working on the world’s longest mid-span suspension bridge. As civil engineers, we somehow create a legacy of works that we leave behind. Of course, we are not alone in the process, we work together with hundreds of other engineers and thousands of other people. Nevertheless, to be able to say “I have had a hand in this” fills one with pride. Not only us, but our friends, parents, children, and partners also feel proud. I have worked before at the Eurasian Tunnel. Each time I pass through the tunnel today, I remember hundreds of productions that are now inconspicuous, and the tremendous labor that went into the making of it all. The knowledge of having played a role in the making of these details is a source of pride. From a professional and technical point of view, there is a lot of experience to be gained from working in such specific projects. You get involved in different production and construction processes, you get to work with experienced engineers and personnel. This is the greatest advantage of working in grand projects. Millions of apartment buildings get constructed around the world but a bridge of this scale, only four or five... You won’t get a second chance at this in your entire life. That’s why it is a truly precious opportunity.

“MESLEKİ AÇIDAN HEPİMİZİ MUTLU EDİYOR.”

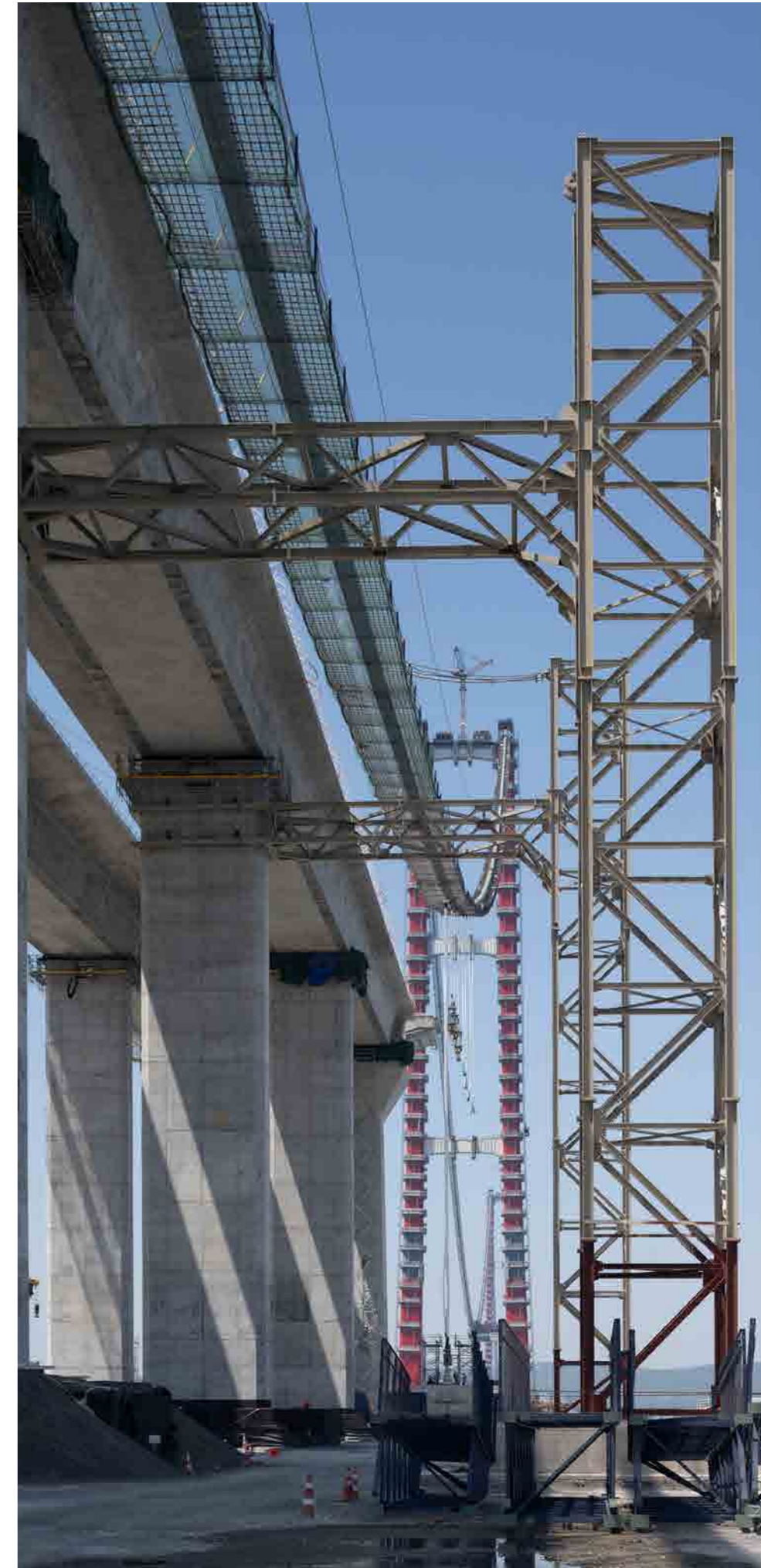
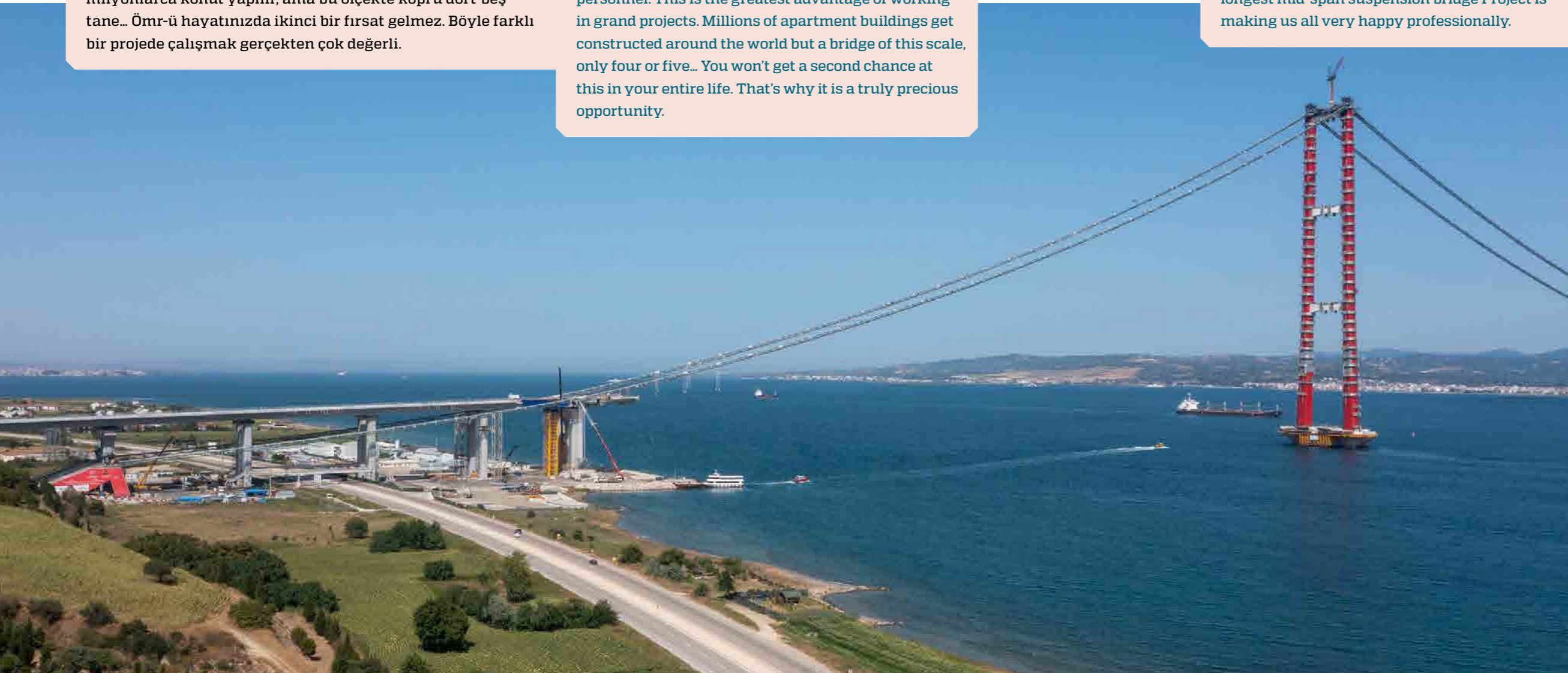
Saffet Aslan - Asya Ankraj & Viyadük Yapım Departmanı Müdürü 2017 Ağustos ayından bu yana, bu Proje’de görev almaktayım. Ülkemizde tarihi önemi çok büyük bu topraklarda, böylesine büyük bir projenin bir parçası olmak bizler için oldukça gurur verici. Dünyanın en uzun orta açıklıklı köprü Projesi’nde yer alıyor olmak, mesleki açıdan hepimizi mutlu ediyor.



“IT MAKES US ALL VERY HAPPY PROFESSIONALLY.”

Saffet Aslan - Asian Anchorage & Viaduct Production Department Manager I have been working on this Project since August 2017. It is a source of great pride to be working on these

lands of such historical significance as part of such a great project. Partaking in the world’s longest mid-span suspension bridge Project is making us all very happy professionally.



“BURADA ÇOK SAĞLAM EKİPLER YETİŞTİ”

“THIS HAS
BEEN A
TRAINING
GROUND FOR
STRONG AND
EFFICIENT
TEAMS”

1915Çanakkale’de Proje Müdür Yardımcısı olarak görev yapan Öncü Gönenç ile üstlendiği sorumluluklar hakkında ayrıntılı bir görüşme gerçekleştirdik. Taşeron yönetiminden çalışan memnuniyetine pek çok konuda görüşlerini bizimle paylaşan Gönenç, Türk ve Koreli ekiplerin 1915Çanakkale’de edindiği deneyimlerin gelecek projeler için de çok önemli olduğunu düşünüyor.

We held a very thorough interview with the Deputy Project Manager of 1915Çanakkale Öncü Gönenç regarding the responsibilities of his role. Having shared with us his opinions on a wide range of subjects from the management of subcontractors to employee satisfaction, Gönenç commented that the experience accumulated by the Turkish and Korean teams on 1915Çanakkale will prove very beneficial for future projects.



1915ÇANAKKALE Köprüsü ve Otoyolu, Türkiye ve Güney Kore’den dört ayrı firmanın oluşturduğu bir konsorsiyum tarafından, tasarım, finansman, inşaat ve işletme aşamaları üstlenilen bir proje. Böylesine çok ortaklı ve farklı alanlara yayılan bir Proje’nin yönetimi için nasıl bir organizasyon oluşturuldu?

Proje DL E&C, Limak, SK ecoplant ve Yapı Merkezi tarafından kurulan DLSY JV adı verilen bir adi ortaklık tarafından yürütülüyor. Şirketlerin baş harfleri ve Joint Venture (İş Ortaklığı) kelimelerinin baş harflerinden oluşan DLSY JV, anahtar teslim iş yapan, bir MTİ (Mühendislik, Tedarik ve İnşaat) firması. Personelimizin yüzde 95’i dışarıdan iş

İnşaat sektöründe en önemli parametrelerden bir tanesi zaman.

In the construction sector, timing is one of the most important parameters.

THE 1915ÇANAKKALE Bridge and Motorway Project is led by consortium of four partners from Turkey and South Korea through the stages of design, financing, construction, and operation. Could you talk us through the organizational structure of the management of such a grand Project with multiple partners and extensive coverage?

The Project is run by a joint venture established by DL E&C, Limak, SK ecoplant and Yapı Merkezi and named DLSY JV. With its name composed of the capital letters of the companies’ names and the term Joint Venture, DLSY JV is an EPC (Engineering Procurement, Construction) company handling turnkey projects. Ninety-five percent of our personnel are outsourced. In other words, we work with subcontractors. The Project Management Office comprises a Project Manager, three Deputy Project Managers and affiliated teams. The decision-making process is consensus-based because each partner company has representation here. Without the signatures of all four partners, there can’t be any purchasing or signing of agreements.

The most important job we have is the interphase management of the subcontractors. As the Project Management team, we have to prepare, approve, and oversee the implementation of purchases, agreements, and financial documents. We organize the subcontractors’ liaisons with the employer. Firstly, we prepare the tender file presenting our drawings and specifications. We select our subcontractor and facilitate their mobilization on site. In that context, we organize issues related to design, the monitoring and coordination of the project and liaisons with the employer. At the end, the subcontractors deliver the work to us. And we deliver it to the employer.

To sum up, as an EPC contractor, we are responsible for subcontractor management: we have to anticipate technical problems. We have to make sure that different processes and operations are all running smoothly without overlaps and conflicts and that they are run in accordance with the design and tender specifications. Towards that end, we have production teams, health and safety teams and quality assurance teams as well as the organizational structure and capacity to bring this turnkey project to its successful completion.

Could you tell us about the areas of activity and responsibility governed by the teams under your management as part of this organizational structure?

I am in charge of administrative tasks like making decisions on contracts and closing tenders as well as more direct tasks related to practices and

verdiğimiz insanlar. Taşeronlarla çalışıyoruz. DLSY JV'de her firmanın bir yönetici tarafından temsil edildiği bir Proje Yönetim Ofisi var. Proje Yönetim Ofisi, bir Proje Müdürü, üç Proje Müdür Yardımcısı ve onlara bağlı ekiplerden oluşuyor. Burada kararlar oy birliği ile alınıyor çünkü her firma ortak temsil ediliyor. Dördümüzün imzası olmadan herhangi bir satın alma, herhangi bir sözleşme yapamıyoruz.

Taşeronların interfazını yönetmek en önemli işimiz. Proje Yönetimi olarak şirketi bağlayan satın almaları, sözleşmeleri, finansal dokümanları, hazırlamamız, onaylamamız ve uygulamasını takip etmemiz gerekiyor. Taşeronların işverenle olan ilişkilerini düzenliyoruz. İlk olarak ihale dosyası hazırlıyoruz. Çizimlerimizi, şartnamelerimizi ortaya koyuyoruz. Taşeron firmamızı seçiyoruz, sahaya mobilizasyonunu sağlıyoruz. Bu kapsamda tasarımla ilgili konuları, projenin takibi ve koordinasyonunu ve işverenle olan ilişkileri düzenliyoruz. Sonuç itibarıyla taşeronlar yaptıkları işi bize teslim ediyorlar. Biz de işverene teslim ediyoruz.

Yani biz bir arada bir MTİ müteahhidi olarak taşeron yönetimi yapıyoruz: Teknik problemleri öngörmek, yürütülen farklı işlerin birbirleri ile çakışmamasını, işlerin sağlıklı yürütmesini sağlamak, tasarıma ve ihale şartnamesine uygun yapıldığından emin olmak zorundayız. Bunu sağlamak için de yapım ekiplerinin yanı sıra iş güvenliği ve kalite ölçme ekiplerimizle Proje'yi anahtar teslim yapabilecek bir organizasyonumuz ve kapasitemiz var.

Bu organizasyon içinde sizin ve yönettiğiniz ekiplerin faaliyet ve sorumluluk alanları hakkında bilgi verir misiniz?

Sözleşmelerin kararını vermek, ihaleleri sonuçlandırmak gibi idari işlerin yanı sıra, sahada, uygulamada doğrudan görevlerim var: Avrupa ve Asya ankraj blokları ve yaklaşım viyadükleriyle ilgili işler. Ayrıca karadaki inşaat işlerini yürütüyoruz: Stok sahası, mobilizasyon, demobilizasyon gibi işler. Bunun yanı sıra köprü kısmında tabliye kaynağı, asfalt ve su izolasyonu, rüzgâr ve oto korkuluklarının montajı gibi tabliyelerin yerleştirilmesinden Proje'nin teslimine kadar tüm işler benim sorumluluğunda. Tüm bu işler için viyadük, ankraj, kaynak ve izolasyon ekiplerimiz var. Artikülasyonlar yani köprünün yükleri taşıyan, sabitleyen, rüzgâr, titreşim, sıcaklık gibi unsurlara bağlı olarak belli bir oranda hareket etmesini ve esnemesini sağlayan mesnetler de sorumluluk alanımda. Asma köprüde destek ayaklarında ve kulelelerde de mesnetlerimiz var. Bir de köprünün hem sismik davranışında hem de ısı büzülme ve genişmesinde rol sahibi olan hidrolik yapısal elemanlarımız var. Bunların hepsine biz "artikülasyon" diyoruz.

En sağlıklı ilişkiyi arkadaş olup ortak

bir sinerji geliştirirler kurabilir.

Healthiest relationships are built

between those who become friends and

generate synergy.

implementations on site, such as the European and Asian anchorage blocks and approach viaducts. We are also running construction works on the ground, such as the storage site, mobilization, demobilization etc. I am also in charge of all works pertaining to the bridge section from the erection of the decks to the delivery of the Project, including deck welding, asphalt and water isolation, installation of wind and motorway barriers. We have viaduct, anchorage, welding, and isolation teams for these works. My area of responsibility also covers the articulations, in other words the structural bearings that carry and stabilize the loads and allow the bridge to move and yield to a certain extent depending on factors such as wind, vibration and heat. We have structural bearings on the abutment piers and towers. We also have hydraulic structures that play a role in both the seismic behavior of the bridge and its thermal contraction and expansion. All of these are classified under "articulations".

Could you describe the process of preparing tender specifications and contracts for very delicate design and engineering practices?

How do you then follow up on the works that have been tendered?

Firstly, I would like to make this point clear: This bridge is a conventional suspension bridge. It is a fairly flexible structure. Relying on the progress made in material technologies and numerical analysis methods, we are actually pushing the limits. As the EPC company, we are also the expert contractor. We prepare the tender documents ourselves. We have technical specifications and drawings for our tender documents. We clarify job descriptions and responsibility matrices. Additionally, we set down the administrative conditions: We put together a tender package including conditions for quality, work safety and personnel as well as the technical specifications of the General Directorate of Highways. After evaluating the bids from a technical and commercial perspective, we choose the company, and we move on. On-site teams and technical office teams work together on this while receiving assistance

Çok hassas tasarım ve mühendislik uygulamaları için ihale şartnameleri, sözleşmeleri nasıl hazırlanıyor? İhale edilen işlerin takibi nasıl sağlanıyor?

İlk olarak size şunu söylemek isterim: Bu köprü oldukça esnek bir yapı. Malzeme teknolojilerinin ve nümerik analiz metotlarının gelişmesiyle beraber aslında biz limitleri zorluyoruz. Biz burada MTİ şirketi olarak uzman müteahhidiz aynı zamanda. İhale dosyalarını kendimiz hazırlıyoruz. Teknik şartnamelerimiz, çizimlerimiz, görev tanımları, sorumluluk matrisleri yer alıyor. İlaveten idari şartları koyuyoruz: Kalite, iş güvenliği, personel şartlarını ve Karayolları Genel Müdürlüğü'nün teknik gerekliliklerini koyup bir ihale paketi hazırlıyoruz. Verilen teklifleri teknik ve ticari olarak değerlendirdikten sonra firmayı seçiyoruz ve ilerliyoruz. Bunda hem saha ekipleri hem teknik ofis ekipleri birlikte çalışıyor ve diğer bölümlerden destek alıyor. İhale ettikten sonra, bir iş programı, takvimi oluşturuyoruz. Taşeronu hem saha seviyesinde hem de idari olarak yönetiyoruz.

İmalat başladıktan sonra da imalatın başında durarak, güvenlik, kalite ve zamanlamayı kontrol ediyoruz. Önceliğimiz tabii ki iş güvenliği... Arkadaşlar güvenli bir şekilde çalışmalı, bundan emin olmak zorundayız. İkincisi, kaliteli olmalı: Projesine, şartnamesine ve metoduna göre yapılmalı, muayenesi yapılmalı, onayları alınmalı, hakkıyla yapılmalı. Bundan emin oluyoruz.

from other departments. After the tender, we create a work schedule, a calendar if you like. We manage the subcontractor both operationally and administratively.

After the production is initiated, we supervise the process in terms of safety, quality, and timing. Our priority is naturally work safety... Our colleagues must be safe at work, and we have to make sure of that. In the second place, there is quality. The work must comply with the Project's specifications and methods. It should be examined and approved to ensure that it simply live up to the standards of the Project. The third important issue is timing. Because in the construction sector, timing is ultimately one of the most important parameters.

What can you tell us about the management of liaisons with the subcontractors at the 1915Çanakale Project?

Outsourcing works provides us with the possibility of bringing in experts. We bring in experienced teams to increase work safety and quality. Second of all, we share the risks. And then there is the financial aspect of course... Managing the subcontractors is managing the work and purchasing schedules: In other words, supervising the site, supervising the sufficiency and organizational adequacy of crews and materials, troubleshooting if and when necessary, and clearing the path ahead in all technical and administrative areas...

Our mission here is to support our subcontractors to perform high quality work under the safest conditions.

In that context, communication is key. Channels of communication must be kept open at all times. Interdepartmental communication is key to robust coordination and foolproof works. For example, there are a number of temporary structures upon the anchorage block, and they are related to the cable installation operation. It means that there are several issues that need to be dealt with in coordination with the cable teams. In a project of this kind where there is a race against time, a great number of considerations and multiple partners, communication gets top priority. We have to communicate accurately and openly. So how do we facilitate that? Firstly, we build a climate of friendship. We need to make sure that people love their jobs. How do we do that? Firstly, we need to instill a sense of respect in the employee. We need to make sure that they appreciate the serious



Üçüncüsü, zamanında yapılmalı. Çünkü inşaat sektöründe, sonuç itibarıyla en önemli olan parametrelerden bir tanesi de zaman.

1915Çanakkale Projesi'nde taşeron ilişkileri yönetimiyle ilgili neler söylemek istersiniz?

İşleri taşeronlara dağıtınca, uzman ekipler getirme şansımız oluyor. Bu işi daha önceden yapmış, tecrübeli uzman ekipler getiriyoruz ki verimliliği, iş güvenliği ve kaliteyi artıralım. İkincisi riskimizi paylaşıyoruz. Bir de işin finansal yönü var tabii...

Taşeronları yönetmek, iş ve satın alma programlarını yönetmek demek: Sahasını kontrol etmek, yeteri kadar ve planlanmış ekip ve malzeme kaynağı var mı, bunları kontrol etmek, sorun olduğu zaman çözüm bulmak, tüm teknik konularda, idari konularda önünü açmak... Bizim buradaki misyonumuz kaliteli ve güvenli iş yapması için taşeronlarımıza destek olmak aynı zamanda. Bu bağlamda iletişim çok önemli. İletişimi her zaman açık tutmak lazım. Özellikle

farklı bölümler arasındaki iletişim kuvvetli koordinasyonun ve hatasız işlerin anahtarı. Örneğin ankraj bloğunun üzerinde kablo montajıyla alakalı bir sürü geçici yapı var. Bu kablo ekipleriyle alakalı koordine edilmesi gereken birçok konu var. Böyle bir zamanla savaş projesinde, birçok sacayağının olduğu, birçok ortağın olduğu bir projede iletişim bir numaralı konu. Doğru iletişim kurmak ve açık olmak zorundayız. Bunu nasıl sağlıyoruz? Bunu sağlamanın birinci yolu arkadaşlık ortamını geliştirmek. İnsanların işini sevmesini sağlamamız gerekiyor. İnsanların işini sevmesi nasıl sağlanır? İlk başta çalışanın

saygı duymasını sağlamak zorundasın. Ciddi bir iş olduğunu, büyük bir ekibin parçası olduğunu hissettirmek zorundasın. Çalışana sorumluluk vermelisin ki işine daha bağlı olsun. Ve en önemlisi arkadaşlık ortamını teşkil etmek zorundasın. Farklı bölümlerdeki çalışanlarımız arasında bir bağ kurmaya çalışıyoruz; hem kendi bölümümüz içinde hem de farklı bölümler arasında. Bu çok önemli. Çünkü en sağlıklı ilişkiyi arkadaş olup ortak bir sinerji geliştirenler kurabilir.

Ekipler arası koordinasyon ve iletişimi sağlarken en çok hangi unsurlara dikkat ediyorsunuz?

Bir kere koordinasyonu sağlayabilmemiz için bizim bilgili olmamız lazım. Bu işin nasıl yapıldığını,



nature of the job and feel like a part of a great team. We need to entrust the employee with responsibilities to encourage commitment and dedication. But most important of all is the establishment of a friendly environment. To that end, we are trying to build connections between employees, both within our own department and between different departments. This is very important. Because healthiest relationships are built between those who become friends and generate synergy.

What issues are you most mindful of when facilitating coordination and communication between teams?

Facilitating coordination requires knowledge. We need to know how a job is done, what is required technically and what environmental factors come into play. To that end, everyone in our team reads up on methods, keeps up to date on technical specifications and examines projects. We need to have a good grasp of the technical aspects and conditions to be able to coordinate. This is rule number one. When you have mastered both your own job and the technicalities of the job you are facilitating, then you know which questions to ask. This is the key issue. You need to have everything mapped out in your head. Where is the crane going to be set up? How much is it going to lift? Where will you be storing

teknik gereklilikleri, işin çevresel faktörlerini bilmemiz gerekiyor. O yüzden biz arkadaşlarımızla beraber metotlar, şartnameler okuyoruz, projeler inceliyoruz. Teknik gereklilikleri anlayıp işin tekniğine hâkim olmamız lazım. Bir numaralı kural bu. Hem kendi işinin hem interfaşı olduğun işin tekniğine de belli bir seviyede hâkim olunca hangi soruları soracağını bilirsin. Kilit konu bu. Her şeyi kafada kurman lazım. Vinç nereye konulacak, ne kadar kaldıracak, malzemeni nerede stoklayacaksın... Kalıp yapıyorsun, kalıbın payandaları nereye kadar gidecek? Tüm bunları 3 boyutlu düşünerek ortamda yerleştirip planlaman lazım. Çizimlere bakman lazım, metotları yazarken. Kesitlerdi, planlardı, çalışıp kafada kuracaksın ve çakışmalarına bakacaksın. Bu doğrultuda, doğru bir saha planlaması yapman lazım. Doğru planlama bir ekip işidir. Benim buradaki misyonlarımdan biri sahada bu saydığım prensipler üzerinden ekiplerimizin her seviyede işini doğru yaptığından emin olmak. Bu nedenle sürekli iletişim halinde, işlerin farklı evreleri için sorular sorarak, kontroller yaparak ilerliyoruz. Kalite ve metotla ilgili konularda, bir sonraki adım ne, üç sonraki adım ne, devamlı sorular sorarak arkadaşların çalışmasını ve işin içerisine girmesini sağlamak zorundayım. Multidisipliner çalışmamız lazım. Kalite, iş



your materials? Say you are making a mold; you ask how far the buttresses will extend to? All of that needs to be envisaged in 3D, installed on site and planned accordingly. You need to look at the drawings while you write down the methods. You need to study all the plans and section drawings; you need to be able to see if there are any conflicts. To that end, you need to plan accurately for the site. Accurate planning requires teamwork. One of my missions here is to make sure that our teams are executing their jobs on site with utmost accuracy

and in alignment with these principles at every level. Therefore, we move ahead while staying in constant communication, asking questions regarding the different phases of the work, and monitoring the progress. Especially with issues on quality and method, I have to ask questions about the steps ahead to make sure that my colleagues stay focused and on top of their work. Our work needs to be multidisciplinary. Quality, work safety and survey teams are also very important. The artistry of this job lies in accurate planning for personnel and equipment. Correct number of people and correct amount of equipment. And then materials, of course. All of that needs to be planned to the tiniest detail so that the personnel don't suffer in any way.

When the weather conditions defy expectations, what measures do you take to ensure timely delivery?

If there is a need for four shift engineers, then we employ five shift engineers and we train them all so that they can all fill in for each other. When the Section Manager is absent, the Section Chief must be able to fill in for the Section Manager. When the Section Chief takes a leave, the specialist engineers, or engineers must be able to fill in for the Section Chief for a while. In other words, a failsafe structure, that is organized with correct numbers and backups, makes people happy. This is one

güvenliği ve harita ekipleri de çok önemli. Bu işin sanatı, doğru ekipman ve personel planlaması yapmaktır. Doğru miktarda insan, doğru miktarda ekipman. Bir de malzeme tabii. Bunların hepsini çok iyi planlamak lazım ki personelin zor durumda olmasın, normalden fazla çalışmak zorunda kalmassın.

Hava koşullarının öngörülenin ötesine geçtiği zamanlarda işleri yetiştirmek için ne gibi önlemler alıyorsunuz?

Eğer dört vardiya mühendisine ihtiyaç varsa biz beş vardiya mühendisi alıyoruz. Hepsini eğitiyoruz. Hepsi birbirini yedekleyebiliyor. Kısım Müdürü gittiği zaman Kısım Şefi'nin Kısım Müdürü'nü yedekleyebilmesi lazım. Kısım Şefi izne ayrıldığı zaman, uzman mühendislerin veya mühendislerin belli bir süre Kısım Şefi'ni yedekleyebiliyor olması lazım. Dolayısıyla yedekli bir organizasyon, doğru sayıda organize edilmiş bir yapı olunca insanlar mutlu oluyor. Çalışanların işinden zevk almasını sağlayacak en önemli etmenlerden bir tanesi bu. Bir demirci, motive olup sevdiği bir şekilde çalışıyorsa, günde bir ton demir bükerken, aynı ortamda çalışan farklı bir demirci motive değilse, günde 200 kilo bükür. Yani motivasyon bire beş oranında fark yaratabilir. Fiziksel iş bizimkisi, fabrika işi değil. Dolayısıyla bu çok önemli. O yüzden bizde insan yönetimi ve insanların motivasyonu çok önemli. İnsanları mutlu etmek çok önemli.

İki ülke ve dört farklı şirket kültürünün uyumunu nasıl gerçekleştirdiniz?

Kültürleri anlamak zorundayız. Burada ev sahibi olduğumuzdan dolayı biraz daha toleranslı olmamız lazım. Zaten bizde misafirperverlik alışkanlığı var biliyorsunuz. Güney Kore sonuç itibarıyla kardeş ülkedir. Orta Asya kökenlerinin yanı sıra Kore'yle kültürel benzerlikler ve tarihsel bağlar söz konusu. Ben gittim Kore'ye defalarca. Orada kendimi evde hissedirim. Çin'den farklıdır. Daha kapısında fark ettirir kendini. Pasaport kontrolde karşına çıkan ekran Türkçe konuşur seninle. Görevliler pasaportunu alırken sana gülümser. Evde hissedersin kendini. Sokaklarında



of the most important factors that contribute to people's satisfaction with their work. If a motivated ironsmith can forge a tonne of iron in one day, an unmotivated one will only manage 200 kilos. In other words, motivation can make a difference at the ratio of five to one. Our work is physical, we are not working on factory lines. So this is important. People management and motivation of the people are very important. Making people happy matters greatly.

How did you achieve harmony between two different countries and four separate companies?

We need to have an understanding of cultures. Since we are the hosts here, we need to be more tolerant. As you know, hospitality is already a part of our culture. Ultimately, South Korea is a sister country to us. Both countries have their origins in Central Asia which means we share cultural similarities and historical connections. I have been to Korea many times. I always feel at home there. It is different from China, and you immediately feel that even before entering the country. The screen that greets you at passport control speaks Turkish to you. Immigration officers smile at you as they take your passport. You feel at home. Walking on the streets, everything feels familiar, you feel welcome and accepted. South Korea is known and liked in Turkey, but South

yürürsün, hiç yabancılık çekmezsin, kabul görmüş hissedersin. Türkiye'de de Güney Kore bilinir sevilir ama Güney Kore'nin Türkiye'ye bakışı, Türkiye'nin Güney Kore'ye bakışından biraz daha farklı. Sonuçta biz savaşa gitmişiz oraya ve 1000'e yakın şehit vermişiz. Bunun farkındalar. Özel bir saygı var. Ama hâlâ büyük farklılıklar var. Şunu anlamalıyız ki bu bir Uzak Asya kültürüdür. Çok farklı. Bu iletişimde de büyük farklılıklar yaratıyor. Ama biz Allah'a şükür çok misafirperver bir milletiz ve kendimizi adapte etmeye çalışıyoruz. Çünkü bu Proje'nin yüzde 50'si yabancı. Bu çok önemli. Bunun farkındayız. Onlar da kendilerini mümkün olduğu kadar adapte ediyorlar. Türk ekipler olarak, onların da İdare ile olan ilişkilerinde biz iyi bir köprü oluyoruz diye düşünüyorum. Sonuçta iyi ve verimli, aynı zamanda güzel bir ortaklığın örneğini veriyoruz. Çünkü dünyanın her yerinde ortaklıklar bu kadar sorunsuz gitmiyor. Bazı İspanyol-Amerikan ortaklıklarında ortaklar birbirine selam dahi vermeyebiliyor. Birbirleriyle çalışmıyorlar. Ama biz birbirimizle çok uyumlu çalışabiliyoruz. Bunun tabii ki belli bir arka planı var. Türklerin ve Korelilerin daha önce birlikte inşa ettiği iki tane güzel örnek var: Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Avrasya Tüneli. Bu Proje'de Türk-Kore ortaklığını bir adım daha ilerlettik çünkü sahada yarı yarıya ortak çalışıyoruz. Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nde Kore taşerondü, Avrasya'da birlikteydik ama sahada ağırlık Türk ekiplerindeydi. Bu Proje'de yüzde 50-50 beraber çalışıyor, Proje'yi birlikte yürütüyoruz. Bu nedenle bir üst seviye geçtik diyebilirim. Ortak hedefler üzerinden beraber götürüyoruz. Beraber çalışmaktan zevk alıyoruz. İnşallah sadece Türkiye'de değil, yurt dışında da bu ortaklıkları sürdürürüz diye düşünüyorum.

Avrasya Tüneli gibi daha önce çalıştığınız büyük projelerle karşılaştığınızda 1915Çanakkale'nin sizce en öne çıkan özellikleri neler?

1915Çanakkale Türk mühendisliğinin, köprü teknolojilerini ve dünya çapında büyük bir projenin teknik koordinasyonunu daha içselleştirildiği bir proje olmuştur.

Burada çok sağlam ekipler yetişti. Bu arkadaşlar birçok şey görüyorlar, farklı imalatlarda tecrübe ediniyorlar. Bu Proje'den sonra bu ekipleri ihraç edeceğiz. Yani bir Türk inşaat firması gidecek Zambiya'da iş yapacak, Tanzanya'da veya Güney Amerika'da iş yapacak. Mega proje çerçevesinde bunlar tecrübe kazanıyorlar. Bu Türk inşaat sektörü için oldukça büyük bir kazanım. Bu bizim için milli servet.

Asma köprü Türkiye'nin, enteresan bir şekilde, öğrenmek istemediği bir işti. Yani 1973'te Boğaz Köprüsü yapılıırken veya 1988'de Fatih Sultan

Korea's view of Turkey is slightly different from Turkey's view of South Korea. At the end of the day, we went to war in that country and 1000 of our soldiers died as martyrs there. They are very much aware of that and there is a special reverence in their attitude towards us. Nevertheless there are still great differences. It has to be understood that their culture is of the Far East. It is very different. Naturally, there are consequences in terms of communication. But thank God we are very hospitable nation, and we are trying to adapt. Because 50% of this Project's population is foreign. This is a very important fact, and we are aware of it. They are also making efforts to adapt. Speaking on behalf of Turkish teams, I can say that we function as a bridge between them and the Administrative Authority.

Ultimately, we have built a very good and efficient partnership and we are setting an example with it. Because such partnerships around the world are not always problem free. There are examples of Spanish-American partnerships where the parties don't even greet each other. They can't work together. By contrast, our working relationship is very harmonious. Of course, it does help to have the background of previous collaborative projects, namely the Yavuz Sultan Selim Bridge and the Eurasian Tunnel. With this project, we made further progress in our Turkish-Korean partnership because we are equal partners in terms of the workload on site. At the Yavuz Sultan Selim Bridge Korea was the subcontractor, we were together at the Eurasia Tunnel but the work on site was handled mostly by the Turkish teams. In this Project, the work is shared fifty-fifty, and we run the Project together. Therefore, I can say that we moved up a level. We are working towards a shared goal. We enjoy working together. God willing, we hope to continue our collaboration in the future not just in Turkey but also abroad.

In comparison with other grand projects you worked on like the Eurasia Tunnel, what do you think are the distinguishing features of 1915Çanakkale?

1915Çanakkale has provided the opportunity for the Turkish engineering practice to fully ingest bridge technologies and the technical coordination of a world class project.

This has been a training ground that produced some very strong teams. Our colleagues working on this Project are getting a lot of opportunities to observe and accumulate experiences of different production processes. After this Project, we will be exporting these teams. That is to say, a Turkish construction company will go and work in Zambia, Tanzania, or South America. The mega project offers this kind of experience. It is a great gain for the Turkish construction sector. It is a national treasure for us.



Mehmet Köprüsü yapılırken diyorduk ki "Ya kardeşim bir daha böyle bir proje ne zaman gelecek?" Dolayısıyla çok fazla içselleştiremedik. Diğer işleri öğrendi Türkler; yani eğik askı köprüler falan yapıldı. Betonarme teknolojilerine zaten hâkimiz. Asma köprü yapma konusunda bir devlet politikası geliştirilebilir. Çünkü Kore böyle yaptı. Coğrafya olarak köprülere ihtiyaç duyuyorlardı ve bir enstitü kurdular. Amerika ve Japonya'dan gelen uzmanlardan faydalandılar. Rüzgâr tüneli kurdular. Rüzgâr tüneli bu işin bel kemiğidir. Eğer, asma köprü teknolojisine sahip olacaksınız, rüzgâr tüneliniz olmak zorunda.

Böylesine büyük ve sembolik önemi olan bir projede çalışmak sizin için ne anlam ifade ediyor?

Mesleki olarak, Proje'de farklı metotları, farklı malzemeleri, farklı yapıları görmek benim için büyük bir şans. Bu kadar birbirinden ayrı imalat kalemlerini bir projenin içerisinde görmek zordur. Üstelik hem denizde hem karada yapılan işler var. İkinci olarak, "dünyanın en uzun orta açıklıklı köprüsünde ben de çalıştım ve şu, şu görevleri yaptım" demek de mesleki açıdan sana bir artı katar. Kişisel olarak da ben Çanakkale'ye yerleştim. Çanakkale'de çalışmak beni gerçekten mutlu ediyor. Hayat kalitemin burada arttığını, ailemin daha fazla sosyal olanağa sahip olduğunu düşünüyorum. Proje'nin Türk ekonomisine katkı yaptığını, buradaki bölgesel kalkınmayı başlatacağını, istihdam açısından faydalı olacağını ve Marmara'nın doğusundaki zenginliği batısına da yayacağını düşünüyorum. Bu, ciddi anlamda büyük bir kamu projesi. Bu kamu Projesi'nin parçası olmak beni mutlu ediyor. Bunun dışında kişisel anlamda bakarsak, tabii, Çanakkale biliyorsunuz Türk tarihinde eşsiz bir konuma sahip bir şehir. "Çanakkale geçilmez" denmiş. Bunun sebepleri var, burada kara savaşları olmuş, deniz savaşları olmuş, çok acılar yaşanmış ama büyük de bir zafer kazanılmış. Böyle bir şehirde çalışmak, 1915 rakamı, bunun önemi, Proje'mizin aslında bir "Semboller Projesi" olması çok önemli. Yani bir ruh var burada. Bir, milli bir duygu var, sonuç itibarıyla. Bu da bize iyi bir his veriyor. Nasıl söyleyelim, o anlara gidiyoruz çalışırken bazen.

Interestingly enough, Turkey had been rather reluctant to learn about suspension bridge construction. When the Bosphorus Bridge was being constructed in 1973, or the Fatih Sultan Mehmet Bridge in 1988, we used to say: "Well... why bother? When will a project like this ever come our way again anyway?" So we didn't really internalize the process. The Turks learned how to do other things, like cable-stayed bridges and so on. We already have mastery of concrete technologies. A state policy can be developed on suspension bridges. Korea has done it. The country's geography demanded suspension bridges, so they established an institute. They invited experts from the USA and Japan and learned from them. They built a wind tunnel. The wind tunnel is really the backbone of this work. If you intend to master bridge technology, you absolutely need to have a wind tunnel.

What does it mean for you personally to work on such a grand and symbolically significant project?

From a professional point of view, I am very fortunate to observe the different methods, materials and structures used in this Project. It is often quite difficult to see such a diverse repertoire of production items in one project. Furthermore, the Project combines works on the ground with works in the sea. Second of all, to be able to say "I worked in the world's longest mid-span suspension bridge, and I was in charge of such and such" is a professional bonus. From a personal point of view, I am happy to have settled in Çanakkale. I really enjoy working here. I believe the quality of life is better for me and that my family has more social opportunities here. I believe that the Project is contributing to Turkey's economy, and that it will initiate regional development, introduce many benefits in terms of employment, and spread the affluence of Eastern Marmara to the west. This is a seriously large-scale public project, and I am happy to be a part of it. Perhaps on an even more personal note, I'd like to mention Çanakkale's unique place in Turkish history. The saying goes: "Çanakkale is impassable". There are reasons for that. There have been ground wars, naval wars. There has been much suffering. But a great victory was won, nonetheless. Working in such a city, the significance of 1915, the fact that our Project is in fact a "Project of Symbols", these are important to me. The place has a soul. There is a national spirit here, ultimately. And it fills us with a good feeling. How can I put it? I guess we are transported back to those times while we're working. Our ancestors fought a battle here. And we are also fighting a battle. What are we fighting for? - you might ask. We are fighting a

Yani burada atalarımız, bizim dedelerimiz savaşıyormuş. Biz de burada aslında bir savaş veriyoruz. Neyin savaşını veriyoruz? Doğanın savaşını veriyoruz. Ülkeye hizmetin savaşını veriyoruz ekip olarak. Boğazı kara taşıtlarıyla geçilebilir hale getiriyorsun. Onlarca seneden beri hayali kurulan bir projenin parçası olmak da bizi kişisel anlamda mutlu ediyor.

Proje'miz Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın Karayolları Genel Müdürlüğü'ne bağlı bir projesi. Bizden sorumlu idare birimi KÖSOB, Kamu Özel Sektör Ortaklığı bünyesinde iş yapıyoruz. Bölge Müdürü'müzle, KÖSOB'da çalışan çeşitli kademelerdeki arkadaşlarla çalışmaktan büyük zevk alıyoruz. Çünkü çok tecrübeliler. Bize birçok konuda yardımcı oluyorlar. Önümüzü açıyorlar. Bizim ne şartlarda çalıştığımızı biliyorlar. Proje'nin zorluklarının farkındalar, çünkü benzer bir projeyi yapmışlar; bitirmişler, başarıyla teslim etmişler. Dolayısıyla böyle bir İdare ile çalışmak bizim için büyük bir şans. Bunun

battle for the sake of nature. As a team, we are fighting a battle to serve the country. We are working so that the Strait can be crossed by ground vehicles. So it fills me with joy to be part of a Project that has been dreamt about for decades.

Our Project belongs to the Ministry of Transport and Infrastructure, and it is under the jurisdiction of the General Directorate of Highways. The administrative unit under which we are working is KÖSOB, the Regional Directorate of Public and Private Sector Partnership. We are very much enjoying working with the General Director as well as all our colleagues working in KÖSOB on various levels, because they are so experienced. They help us in so many ways.

EKİP YÖNETİCİLERİ NE DEDİLER?

LET'S HEAR FROM THE TEAM MANAGERS



Yalçın Gürarlan - Avrupa Yaklaşım Viyadüğü Kısım Şefi

2018 Mart'ından beri bu Proje'de çalışıyorum. Avrupa yaklaşım viyadüğünün kazıları, temelleri, imalatı görev alanım. Mesleki açıdan dünyanın en uzun orta açıklıklı köprüsü olacak bir projede çalışmak çok gurur verici. İş güvenliği, iş kalitesi, itme sürme gibi yeni teknolojilerin kullanılması nedeniyle bu Proje'nin bir parçası olmak gerçekten büyük bir onur. Ayrıca 318 metre yüksekliğindeki kulelerin Çanakkale Zaferi'ni, 2023 metrelik orta açıklığın Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunun 100'üncü yılını sembolize ettiği bir anıtsal Proje olması da benim için çok anlamlı.

Yalçın Gürarlan - European Approach Viaduct Section Chief

I have been working on the Project since March 2018. I am in charge of the excavations, foundations, and productions of the approach viaduct on the European shore. Professionally speaking, it is an honor to be working on a project set to be the world's longest mid-span suspension bridge. I feel proud to be a part of such a Project that is so remarkable with its work safety practices, work quality, and the use of new technologies like the incremental launch method. I also find it meaningful that the towers represent the Çanakkale Victory with their height of 318 meters, and the mid-span of 2023 meters symbolizes the centenary of the Republic of Turkey.



İlke Kasaboğlu - Asya Ankraj ve Viyadük Kısım Şefi (Teknik)

2017 Ağustos ayı itibarıyla, keson imalatının yapıldığı kuru havuz kazısını üstlenen alt yüklenici firmada işe başladım. 2018 Şubat ayı itibarıyla DLSY JV'de görev almaya başladım. Toplamda dört yıldır bu Proje'de çalışmaktayım. Asya Ankraj & Viyadük Yapım Departmanı'nın teknik ofis işlerinden sorumluyum. Mesleki anlamda, ülkemizde ya da dünyada bir daha çalışma fırsatı bulamayacağım bu spesifik asma köprü projesinde çalışıyor olduğum, bu denli çeşitli imalatları yakından deneyimleyebildiğim için, kendimi şanslı hissediyorum. Hatta şöyle bir baktığımızda 8 milyarlık dünya nüfusuna düşen dünya üzerindeki 17 adet ve 82 milyonluk ülke nüfusumuza düşen Türkiye'deki beş adet asma köprü yapımında, bir inşaat mühendisi olarak görev aldığımı düşünürsek, kendimi çok şanslı hissediyorum. Şahsen, böyle önemli bir Proje'de böyle büyük bir sorumluluk almaktan çok keyifliyim. Umuyorum şansım yaver gider ve daha büyük sorumluluklar üstlenirim.

İlke Kasaboğlu - Asian Anchorage and Viaduct Section Chief (Technical)

In August 2017, I started working as a Technical Officer in the subcontracting firm that took on the excavation of the dry dock where the caisson production was taking place. In February 2018, I started working at the DLSY JV. I have been working on this Project for total of four years now. I am in charge of the Asia Anchorage and Viaduct Production Department's technical office. From a professional perspective, I feel fortunate to be working on this specific suspension bridge project and so closely experience such a diverse range of productions. I feel that this is a chance I might never find again, neither in our country nor the world. If you consider that there are 17 suspension bridges on this planet of 8 billion people, and five suspension bridges in our country of 82 million people, the fact that I have been commissioned to work on one of these structures feels truly auspicious. I am personally delighted to have taken on this responsibility in such a grand Project. I hope my good fortune continues and I take on greater responsibilities in the future.

yanında müşavir teşkilatımız da çok tecrübeli. Osmangazi Köprüsü'nden veya Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden gelen birçok arkadaşımız var. Onlarla da çok uyumlu çalışıyoruz. Gerçekten örnek bir proje oluyor. İdare, müşavir ve ana yüklenici arasındaki uyumlu ilişki, iyi iletişim, Proje'nin hep ön planda olduğu çözüm odaklı çalışma, bizim için büyük bir şans. Bu şekilde, Proje sorunsuz, takviminde ve kaliteli gidiyor. ●

They do a lot to clear the obstacles and let us move forward. They know what conditions we are working in. They are aware of the challenges presented by the Project because they have already worked on, completed, and successfully delivered a similar project. Therefore, it is our great fortune to be working with an administration like this. Furthermore, our consultant organization is also very experienced. We have a lot of colleagues who worked before on the Osmangazi Bridge and the Yavuz Sultan Selim Bridge. We have a harmonious working relationship also with them. It is becoming a truly exemplary project. The cooperative and congenial relationship between the administration, consultant and the main contractor, good communications, solution-focused work attitude always putting the Project first. It is our good fortune to have all that. This is why the Project is advancing without problems, on time and at top quality. ●

EKİP YÖNETİCİLERİ NE DEDİLER?

LET'S HEAR FROM THE TEAM MANAGERS



Nevzat Gürkan Topaloğlu - Asya Ankraj & Viyadük Yapım Müdür Yardımcısı Mayıs 2018'den beri bu Proje'de çalışıyorum. Dünyanın en uzun orta açıklıklı köprüsü olacak 1915Çanakkale Köprüsü

ve Otoyol Projesi'nde çalışma şansına sahip olmak, hem kariyer hem de kişisel anlamda bana çok katkı sağladı. Çalışma arkadaşlarımla bilgi birikimlerimizi paylaşarak ve yeni deneyimler ekleyerek ortaya çıkan sonucu görmek, mühendislik anlamında dünyanın da takip ettiği böyle büyük ölçekli bir Proje'nin ülkemizde yapılması ve bunun bir parçası olmak hem heyecan hem de gurur verici.

Nevzat Gürkan Topaloğlu - Asian Anchorage and Viaduct Production Deputy Manager I have been working on this Project since May 2018. This opportunity to work on the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project, which is set to produce the world's longest mid-span suspension bridge, has contributed greatly to my career and my personal life. Sharing knowledge with my coworkers, accumulating experiences, seeing the results of new initiatives, being part of such a grand-scale Project admired by the whole world for its engineering feats; it all fills me with excitement and pride.



Alpay Altuğ - Avrupa Ankraj Kısım Şefi Bir asma köprü'nün inşası için gerekli olan ankraj bloğu yapısı ile ilgili tüm detayları iki ayrı projede (Osmangazi ve 1915Çanakkale) en başından sonuna kadar

yaşamak mesleki anlamda çok tecrübe edinmemi sağladı. Özellikle 1915Çanakkale Köprüsü'nün dünyanın en büyük asma köprüsü olması ve bu köprü'nün önemli bir parçasının imalatında başından sonuna kadar söz sahibi olmamın ve bu Proje'de edindiğim tecrübelerin, tüm meslektaşlarımla en büyük hedeflerinden birisi olduğunu düşünüyorum. Şahsi olarak; 1915Çanakkale Köprüsü Projesi'nin başlangıcıyla beraber aynı zamanda evlenip bir çocuğum dünyaya gelmiş olduğu için bu köprü benim için hayata yeni bir başlangıcı ifade etmektedir.

Alpay Altuğ - European Anchorage Section Chief

Experiencing from the beginning to the end all the details involved in the structure of an anchorage block, which is essential for the construction of a suspension bridge, in two separate projects (Osmangazi and 1915Çanakkale) has provided me with a great deal of professional experience. The 1915Çanakkale Bridge is the world's longest suspension bridge and I have had a voice in the production of an important segment of this bridge from the beginning to the end. I believe that this and all the other experiences I have gained in the Project may well be one of the greatest goals of all my colleagues. On a more personal note, I got married and had a child concurrently with the beginning of the 1915Çanakkale Project. So this bridge symbolizes a new beginning in my personal life.

İşinizde kesinlik ve doğruluk gibi özelliklere ulaşmak için gereken etkenler nelerdir?

What are the key factors that ensure precision and accuracy in your job?

Asya Ankraj ve Viyadük Yapım Ekibi
Asian Anchorage and Viaduct Construction Team



EMRE KARABULUT



GÖKHAN DURAN



İLKE KASABOĞLU

"Kontrol. Kontrol edilmeyen iş, yapılmayan iştir." "Checks. A job unchecked is a job undone."

"Doğru ve gerçekçi planlama yapılması, kaynakların verimli kullanılması." "Accurate and realistic planning, efficient use of resources."



ONUR ŞAHİN



NEVZAT GÜRKAN TOPALOĞLU



SAFFET ASLAN



SEZCAN SEZGİN



YETİŞ ŞİMŞEK

"İyi bir planlama ve tüm uygulama detaylarının net şekilde önceden belirlenmesi (detaycılık)."

"Good planning and explicit pre-determination of all details related to execution (being detail-oriented)."

Avrupa Ankraj ve Viyadük Yapım Ekibi
European Anchorage and Viaduct Construction Team



ALİ KEMAL METİN



ALPAY ALTUĞ



EFE HÜDÜREFE

"Deneyim, ekiplerle koordine çalışma ve işi benimseme."

"Experience, working in coordination with multiple teams and owning the work."



FURKAN AKTAŞ



HAKAN EVİŞ



MUSTAFA GÜNDOĞAN



ÖZGÜR TOSMAK



SİNAN COŞKUN



YALÇIN GÜRARSLAN

"Planlı, programlı ve disiplinli çalışma." "Working in a planned, organized and disciplined manner."

"Güven, motivasyon ve takım çalışması." "Trust, motivation and teamwork."

Tabliye Kaynak Ekibi
Deck Welding Team



FERHAT ÜNAL



MUSTAFA DODANLIOĞLU



ONUR ABDULLAH HACIABDUR-RAHMANOĞLU



UMUT GÜNDOĞDU

"Dürüstlük, anlayış, sorgulayıcı olmak ve açık fikirlilik."

"Honesty, understanding, open-mindedness and being ready to question the status quo."

Tabliye Stok Ekibi
Deck Storage Team



FATİH ÖZTÜRK



JONGSUNG LEE(EDGAR)



ÖZKAN ULUÇINAR



SEUNGHOO SEO(TONY)

"Malzeme ve ekipmanı tanıyıp planlı ve koordine çalışma, çözüm odaklı inovatif bir bakış açısı."

"Gaining familiarity with the materials and equipment, working in an organized and coordinated manner, a solution-focused and innovative perspective."



SUNGHEE MOON



SÜMEYYE AYDIN



ŞEVKİ ANIL SARI

“KÖPRÜNÜN ARTILARI ÇOK OLACAK” “THE BRIDGE WILL COME WITH SO MANY ADVANTAGES”

Kuzey Ege ve Batı Marmara, Türkiye'nin önemli tarım bölgeleri. Sanayi ve hizmet sektörlerinde olduğu gibi, tarım sektöründe de lojistik en büyük sorunların başında geliyor. Bölgede tarım ve hayvancılıkla uğraşan küçük üreticilere yaşadıkları sıkıntıları ve 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi hakkındaki düşüncelerini sorduk.

The Northern Aegean and Western Marmara Regions are significant agricultural areas in Turkey. Much like in industrial and service sectors, logistics presents the greatest challenge in the agricultural sector. We asked

small scale producers in agriculture and livestock breeding about the adversities they encounter and their thoughts on the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project.



©CEMAL EMDEN

“Anadolu Yakasındaki Üretici Buraya Gelmeye Üşeniyor.”

“Producers on the Anatolian
Shore Find It Too Troublesome
to Come Over Here.”

SEBAHATTİN KALKAN Süt Üreticisi, Kavak, Gelibolu Milk Producer, Kavak, Gallipoli

Feribot kuyrukları ve bu nedenle Gelibolu'da tıkanan yollar bezdirici hale geldi. Ben bunu bildiğim için kesinlikle o yollara girmem. Ama şimdi hiç oralari bilmeyen, İstanbul'dan gelen veya başka yerden seyahat eden bir insan Gelibolu'ya bir saplandı mı bir daha kendini kurtaramaz. Biz Anadolu tarafına geçerken aracımızı bırakıyoruz, feribota yaya biniyoruz. Toplu taşıma kullanıyoruz Lapseki'de. Bizim işimizle ilgili olarak şunu söyleyebilirim: Karşı yakadaki, Asya tarafındaki tüccar buraya gelmeye üşeniyor. Size pazarlardan örnek vereyim. Avrupa yakasında kurulan halk pazarlarındaki üreticiler, mesela zeytinci, meyveci var... O yaka daha çeşitli, pazar da bu tarafta ama o insanlar bu tarafa geçmeye üşeniyorlar. Yani vapur beklemek gerçekten bir çile. Hele yazın aman Allah. Kimse onu kullanmak istemez. Öyle bir dert var. Bizim kendi üretimimizle ilgili, biz sütün yanı sıra başka ürünlerle de çalışıyoruz. Bizden süt alan büyük bir süt tedarikçisi firma var. Geniş alanların sütünü topluyorlar, kocaman TIR'ları, süt taşıyıcı kamyonları var, onlara da sormak lazım. Onlar ayrı bir çile çekiyorlar karşıya geçmek için.

Köprü'nün hizmete girmesiyle hız artacaktır. Zaman kaybı ortadan kalkacaktır. Turistik olarak, zaten yarımada olarak biliyorsunuz, önemli bir değerimiz var; Çanakkale Deniz ve Kara Savaşları dolayısıyla. Bu başlı başına bir turizm. Genelde gelenler İstanbul'dan Avrupa Yakası'ndan, onlar için çok sıkıntı olmayabilir ancak Anadolu'dan ve başka illerden gelenler için zor. Köprü ile birlikte ziyaret etmek için daha rahat geçiş yapacaklardır. Bunun yanında turizm açısından daha profesyonel yatırımlar gelecektir herhalde. Daha şimdiden burada arazi fiyatları uçtu gitti. 1990'larda projeler hazırlanmaya başladığında, duyumlar almaya başlamıştık. Bölge halkı olarak müthiş sevinçliydik, sonunda yapılıyor diye. Bakın, o zaman bile sonunda yapılıyor diyorduk. 2021'de yapılıyor, şükür diyoruz. Her zaman gereklidi ülkenin geleceği açısından. Ege'nin ticaretinin olduğu gibi Avrupa'ya daha rahat akmasını sağlayacak. Bu büyük bir şeydir. Bu ülkenin varlığı bu. ●



The ferry queues and the consequent blockage of roads in Gallipoli have become utterly exhausting. Since I know about the situation, I never take those roads. But someone who doesn't know the area, who is travelling from Istanbul or someplace else, if they get stuck in Gallipoli, that's it, they won't be able to get out that easy. When we have to cross over to the Anatolian side, we leave our vehicle, and we take the ferry as pedestrians. Once in Lapseki, we use public transport. Here is what I can tell you about our work: merchants on the Asian side find it too troublesome to come over here. Let me give you an example from the markets. In the street markets set up on the European shore, there are a bunch of producers like olive farmers and fruit farmers. The other side is more diverse when it comes to its population of producers. However the market is here, on this side. Nevertheless, those people can't be bothered to come over. Waiting for the ferry is absolute torture. Especially in the summer. No one wants to take the ferry. So it is a big problem. As for our own production, we work with other products besides milk. There is big company, a milk provider, who buys from us. Actually, they procure from a very large area, they use these juggernauts, huge trucks to transport the milk. I suspect it would also be a good idea to interview them about this issue. They must be suffering a great deal making the crossing back and forth.

When the bridge becomes operational, it will expedite things. It will save time. In terms of tourism, it is well known that we are blessed as a peninsula. The region has historical significance because of the Naval and Ground Wars of Çanakkale which attracts a lot of touristic activity. The visitors from Istanbul or the European shore, of which there are many, may not have so much trouble trying to get here but it is really an ordeal for those coming from Anatolian cities. The bridge will solve this problem and facilitate their passage. I think it would also be fair to anticipate more professional investments in tourism. Real estate prices have already gone through the roof. Back in the 1990s when the first drafts and ideas for projects began to emerge, we were receiving hearsay information and getting super excited about the prospects. We were happy that the bridge was going to be “finally” built. Even back then, we used the word “finally”. Now it's 2021, it's getting built and we are just thankful. It was always a necessity for the country's future. It will allow the commercial flow of the Aegean to pass smoothly into Europe. It is so important. It is literally a national asset. ●

“Malım Ne Kadar Hızlı Giderse

O Kadar İyi Olur.”

“The Faster My Goods Travel, the Better.”

HALİL DİNÇ

Şeftali Üreticisi, Sındal, Lapseki Peach Farmer, Sındal, Lapseki

Bizim mesailerimizin bittiği, yazın sonu geldiği zaman meyvemiz devamlı karşıya feribotla geçiyor. İstanbul'a gönderiyoruz, ihracat yapıyoruz. Feribotlarda meyve arabalarına öncelik veriliyor. Neden? Çünkü hale yetişmeleri gerekiyor. Ne kadar bekletilmese de, sıkıntılar olmuyor mu, oluyor, özellikle yoğun zamanlarda. Kavga çıkıyor, gemi kuyruğuna geldiğin zaman işte 'sen niye önce gidiyorsun, ben de burada sıra bekliyorum' diye tartışmalar çıkıyor.

Benim malım Gelibolu'ya geçiyor oradan İstanbul'a gidiyor. Ne kadar hızlı giderse o kadar iyi olur. Biz çiftçiyiz, üreticiyiz. Gezme şansımız yok pek. Herkesin bir tatili var. Her çalışanın mesela Cumartesi Pazar bir tatili var. Çiftçinin, üreticinin tatili yok. Toprağın başında durmak zorundayız. Ama daha önce şoförlük yaptım. İstanbul'a gittim geldim. Arabayla, kamyonla. Tanık oldum sıkıntılara, deniz patladı, geçemedim. Köprü olursa bu kalmayacak. İstanbul'da bunalmış insanlar... Köprü geçecek diye bizim bu taraflarda yatırım yapmak istiyorlar, yer almak istiyorlar. Yani bu tarz avantajları var. İstanbul'a altı saatte gidiyorsan, üç saatte gideceksin. Senin, vatandaşın yolu kısalmış olacak. Adamın işi var mesela. İstanbul'dan Çanakkale'ye gelecek. Yarım saatin hesabını yapıyor, direkt otobana giriyor, köprüden geçiyor, işini görüyor, tekrar gerisin geri dönüyor. Köprü ve otobanla Lapseki'de büyüme olur. Niye olur? Çünkü köprü geçiyor, zaten manzarası var. İstanbul size sıkıcı gelebilir. Her gün gürültü, cızırtı. Ama Lapseki tarafına geldiğiniz zaman sessiz, sakin, yani kendi havasında olan, kendi suyunda olan bir yer. E tabii sen bunu bu şekilde gördüğün zaman hoşuna gidiyor. Zaten büyüme başladı. Kim varsa, sağdan soldan duyan eden, devamlı yer almaya uğraşiyor. ●



When our work is done and it is the end of the summer, our fruits get transported to the other side always by ferry. We send them to Istanbul, we export them. On the ferries, the fruit carriers are prioritized. Why? Because they have to arrive at the market on time. Notwithstanding this preferential treatment, problems still arise especially during intensive periods. Fights break out. People argue over their places in the queue.

My goods cross over to Gallipoli and from there they go on to Istanbul. The faster they travel, the better. We are farmers and producers. We don't have the luxury to go sightseeing or do any travelling. Everyone gets holidays. All professionals have their weekends off. Farmers and producers don't. We have to watch over the land and the produce. Before, I used to be a driver. I used to drive cars and trucks to Istanbul and back. I witnessed and experienced so much adversity. During storms, I got stranded. With the bridge, there will be none of that. People of Istanbul seem to be fed up with the hustle and bustle of the city. The bridge motivates them to invest in this region, they want to buy land here. So the bridge brings such advantages. If it takes you six hours now to get to Istanbul, with the bridge you'll get there in three hours. The citizens will save on time and distance. For example, a guy needs to travel quickly to Çanakkale from Istanbul to take care of some business. He is on such a tight schedule that even saving half an hour means the world to him. So he gets on the motorway, crosses the bridge, takes care of his business, and goes right back. The bridge and the motorway will enable growth in Lapseki. You may find yourself bored with Istanbul, its loudness, and crowds. You come over to Lapseki and you find yourself in a calm place. It is serene and peaceful. Spending time here is a pleasure for one who can appreciate it. The growth has already begun. People who are in the know have been coming here to buy land. ●

“Saman Sevkiyatında

Sıkıntı Yaşıyoruz.”

“We Experience Problems with

Shipment of Fodder.”

EFRAİM ARDA Çiftçi, Küçükhdırlı, Malkara Farmer, Küçükhdırlı, Malkara

Yazın oraklarımızı biçtikten sonra çocuklarla, hanımla beraber, Gelibolu tarafına, denize doğru gidip, gemiye binip, böyle çocuklar görsün diye, karşıya geçtiğimiz oluyor. O feribot kuyruklarında çok zahmet çekiyoruz. Üç saat beklediğimizi hatırlarım. Çocuklar huysuzlandı. Sonra çoğu zaman arabamı bırakmaya ve yayan olarak geçmeye başladım.

Saman satıyoruz. Biçerdöverimiz, balya makinemiz falan var. Yaz sezonunda gece yarısından sonra izin veriyorlar saman taşıyan kamyonlara. Saman sevkiyatında biraz sıkıntı yaşıyoruz. Alıcılar da belli saatlerde rahat gelip gidemiyorlar mesela. Gündüz olsa bile samanı, gece 12'den sonrayı beklemek zorunda kalıyor. Direkt bir güzergâh, işleyen bir yol olmadığı için adamlar zahmet çekiyor, çabuk gelemiyorlar her zaman. Havran tarafından falan geliyorlar. Bir gün kaybediyorlar.

Köprü Projesi'nden memnunuz biz. Dolaylı olarak da, doğrudan da faydası olacaktır. İnsanlar rahat rahat gidecekler. İstedikleri zaman geçebilecekler. Bizim buradan yolumuz kısalmış olacak. Mesela biz buradan, Keşan istikametinden gidip Korudağ'dan çıkıp öyle gidiyorduk. Buradan bizim güzergâhımız daha kısalmış olacak. Sonra otoban olacak, rahatlık olacak. Malkara, muhakkak değişecektir, biz onun farkındayız. Köprü'nün artıları çok olacak. Arsalarda değer artışları da olacaktır. Adam İstanbul'dan kalkıp geliyor mesela, bizim bu bölgemizde Şarköy'ümüz var, Erikli'miz var, Saroz Körfezi var. Ulaşım daha kolaylaştığı için, denize, tatile daha çok insan gelecektir. Çanakkale'ye daha kolay geçebileceklerdir. ●



In the summer, sometimes after work, I take my whole family on outings. We go to the sea in Gallipoli, hop on the ferry and cross to the other side because we want the children to see new places. But the ferry queues are truly exhausting. I remember having waited for three hours once. The children became really agitated. After that we began to leave our car behind and boarded the ferry as pedestrians.

We sell fodder. We have a combine harvester and a round baler and everything. In the summer trucks carrying fodder are only allowed after midnight. So we experience some problems with our shipment of fodder. Buyers also have problems coming and going at certain times of day. Even if the buyer buys the fodder in the day, he ends up having to wait till after midnight to take it away. These people often suffer because there is no direct route, a functional road as such. They can't get here as quickly as they'd like. They come via Havran which makes them lose at least a day.

We are happy with the bridge Project. We believe it will be good for us both directly and indirectly. It will be easy for everyone to come and go as they like. We will have a much shorter route from out here. For example, our older route used to

take us in the direction of Keşan and we made an exit in Korudağ. Now it will be much shorter. There will be a motorway which is a great comfort. Malkara will inevitably change. We are aware of that. The bridge will come with so many advantages. The land will increase in value. For people coming from Istanbul, we have Şarköy, Erikli, Saros Bay. As transportation becomes easier, more people will come here on holiday. They'll just drive across to Çanakkale. ●



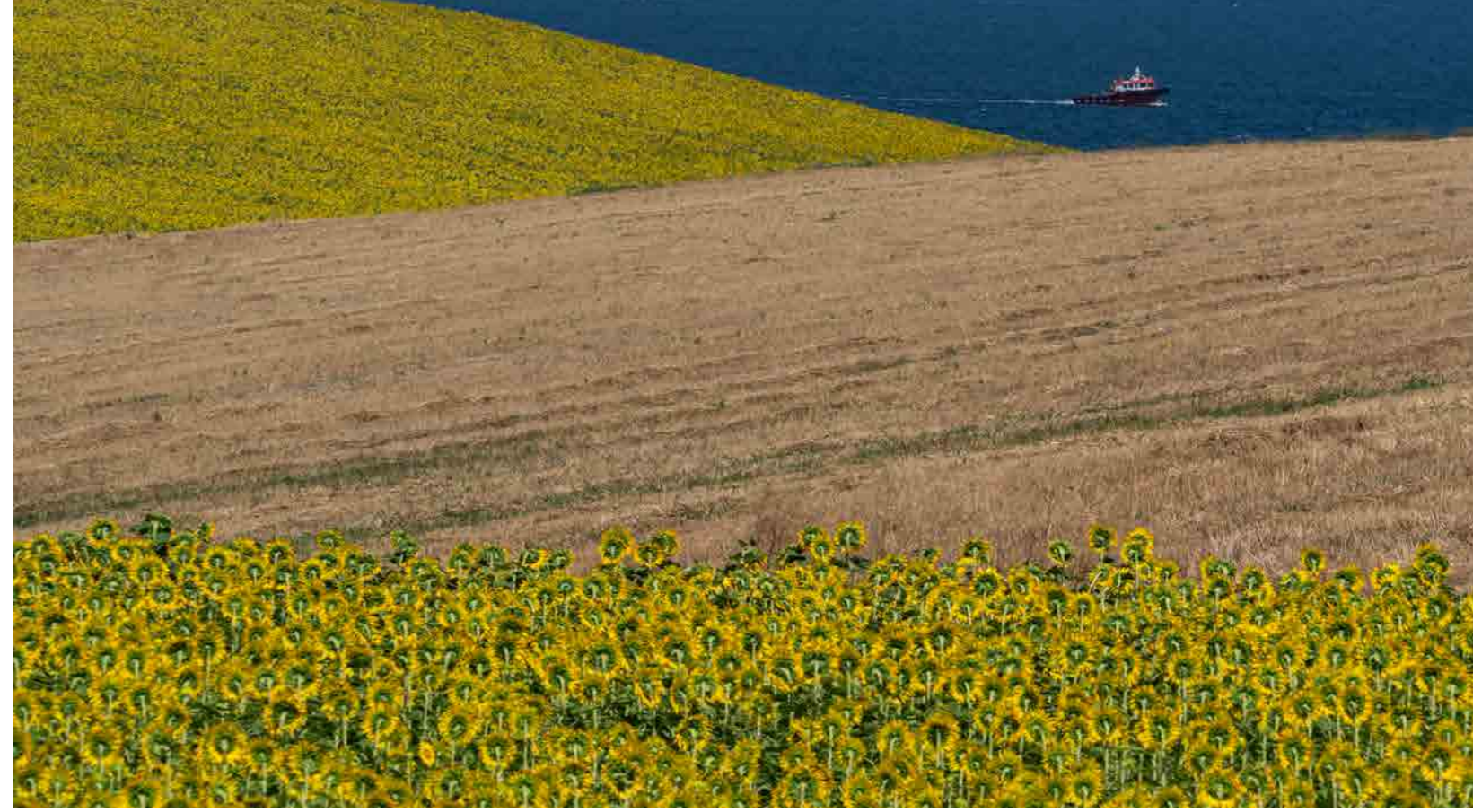
“Hem Zamandan Hem de Yakıttan Tasarruf.”

“Saving will be Made Both on Time and Fuel.”

TUNAY DİNÇER Bal Üreticisi, Kavakçeşme, Malkara
Honey producer, Kavakçeşme, Malkara

Şimdi bu yolun yapılması tabii ki çok rahat. Hem zamandan tasarruf hem de yakıttan tasarruf. Feribot kuyruklarında illa bekliyorsun, yarım saat bekliyorsun, bir saat de bekliyorsun. İki saat kadar da beklediğimiz oldu zaman zaman. Ben Egeliyim, Denizliliyim, Ege'ye Çanakkale'den gidiyorum. Mecburen bekliyorum. Zaten çok zaman bulamıyorum gitmeye. Babam 91 yaşında, benim yanımda. Akrabaların da gelmesi zor oluyor. Köprü Ege'yi Trakya'ya bağlayacak. Şimdi tabii benim çiftlik yola yakın. Artık nereden gişe verirler bilmiyorum, yakın bir yerden mutlaka verirler. Tabii geçiş de basit olacak, otobana çıkmak da basit olacak. Güzergâh zaten kısalıyor, yakıt tasarrufu gibi rahatlıklar olacak. Ürettiğim balı daha çok İstanbul'a ama tüm Türkiye'ye gönderiyorum. Kargoyla gönderiyorum. Köprü yapılıncaya onlar daha hızlı gidecek. Gelibolu, Lapseki taraflarında arsaların değeri artmış. Malkara'dan başlayacak yol. Denizli'ye memlekete artık iki saatte gidilir. Birkaç günlüğüne gidilir gelinir. ●

Surely the road will bring a lot of comfort. Savings will be made both on time and fuel. At the moment, the ferry queue is mandatory. You wait for at least half an hour to an hour, or even two hours. I am from the Aegean, Denizli to be exact. I drive over there from Çanakkale. I don't have a choice but to wait. I don't get that many opportunities to go anyway. My dad is 91 years old, and he lives with me. Likewise, it is hard for relatives to come and visit. The bridge will connect the Aegean to the Thrace. My farm is located near the road. I don't know where they'll put the tolls, but I am sure it will be somewhere close. So it will be easy for me to get on the motorway and make the transit. The route is getting shorter so we will be saving on fuel. I send my produce, the honey that I make, mostly to Istanbul, and to the whole country. I send by cargo. When the bridge is here, the shipments will be much faster. Land prices have gone up around Gallipoli and Lapseki. The road will start in Malkara. I guess it will be just a two-hour drive to Denizli, my hometown. I can go and stay for a few days and come back. ●



© CEMAL EMDEN

“Kuyrukta Beklememek için Sabah Beşte Yola Çıkıyorum.”

“To Avoid the Queue, I Set Off at Five in the Morning.”

HÜSEYİN KALIN Ay Çekirdeği Üreticisi, Ballı, Malkara
Sunflower Seed Producer, Ballı, Malkara

Karşıya gidip geliyoruz zaman zaman ama yazın hakikaten çok feribot kuyruğu oluyor. İki, iki buçuk saat beklediğim oluyor. Bu yüzden kuyrukta beklememek için sabah beşte yola çıkıyorum. Biz buğday, ay çekirdeği gibi kuru tarım ürünlerini Malkara'ya sattığımız için bu kuyruklar işimizi çok etkilemiyor. Ama mesela Bursa Kemalpaşa'ya akrabaları ziyarete gidiyorum. Üç-dört saat sürüyor yol. Köprü ve otoyol açıldıktan sonra bir-iki saate düşecek herhalde. Ulaşım daha çabuk ve rahat olacak. ●

Sometimes we cross over to the other side but in the summer the ferry queues are really long. There were times when I waited for two hours, or two and a half hours. To avoid the queue, I set off at five in the morning. We sell dry farm products like wheat and sunflower seeds to Malkara, so these queues don't really impact our work. But I go to Bursa Kemalpaşa to visit relatives and it takes me about three to four hours. After the bridge and motorway become operational, I guess the travel time will go down to one or two hours. Transportation will be so much faster and easier. ●



“BİR GECİKME GÖZE ALINAMAZDI, ALINMADI”

“WE COULD NOT
RISK ANY DELAYS
AND WE DIDN'T”

1915Çanakkale Projesi'nde çelik üretimlerin önemli bir bölümünü üstlenen Gelibolu Tersanesi, Çanakkale'nin köklü sanayi kuruluşlarından biri. Şantiyeye yakın olmanın avantajını da kullanan firma, üretimin yanı sıra Proje'ye montaj, bakım, tadilat gibi hizmetler de sunuyor.

Firmayla ve iş birliği süreciyle ilgili sorularımızı, Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Ufuk Aksoy ve Yönetim Kurulu Üyesi, Başkan Yardımcısı Sayın Oya Aksoy birlikte cevaplandırıdılar.

Responsible for most of the steel productions at the 1915Çanakkale Project, Gallipoli Shipyard is a well-established industrial corporation in Çanakkale. Benefiting from its proximity to the construction site, the company provides the Project with installation, maintenance, and modification services as well as production. Chair of the Board Mr. Ufuk Aksoy and Member of the Board, Vice President Ms. Oya Aksoy kindly answered our questions about the company and the collaboration process. © AHMET BAYRI



GELİBOLU Tersanesi'nin tarihçesi, tesisin boyutları ve kapasitesi konusunda bilgi verir misiniz?

Gelibolu Tersanesi 1975 yılında Çanakkale'nin tarihi ilçesi Gelibolu'da kuruldu. Tersane toplamda 80.000 metrekarelik bir alanı kaplamaktadır.

Tesislerimizde, iki CNC plazma kesim makinasıyla bir kesim atölyesi, kaynak ve çelik montaj alanı, tam kapalı boyama alanı, bir torna atölyesi, boru atölyesi, bir marangozhane ve elektrik atölyesi dâhil olmak üzere 10.000 metrekare kapalı alanımız mevcuttur. Toplam 650 kişilik personel kapasitemiz bulunmaktadır.

30x130 metre boyutlarında üç gemi yapı kazağımız, ve toplam 200 metre uzunluğunda bir iskelemiz var. Bugüne kadar 59 adet deniz aracını

COULD you enlighten us about the history of Gallipoli Shipyard, the size and capacity of the facilities?

Gallipoli Shipyard was founded in 1975 in the historic town of Gallipoli, Çanakkale. The shipyard covers a total area of 80,000 square meters.

Our facilities comprise over 10,000 square meters of enclosed workshops, including a cutting workshop with two Computer Numerical Control (CNC) plasma cutters, welding and steel assembly halls, a fully enclosed painting hall, a lathe workshop, a piping workshop, and a carpenter and electrical workshop. Total employment capacity is up to 650 personnel.

We have three slipways of 30 by 130 meters, and a dock with a total length 200 meters. To date we have successfully delivered 59 vessels. With our new

başarıyla teslim ettik. 1915Çanakkale Projesi için yaptığımız yeni yatırımlarımızla, inşaat ve sanayi projeleri için büyük boyutlu çelikli yapılar imal etme yetkinliğimiz tasdiklenmiş oldu.

1915Çanakkale Köprüsü için hangi üretimleri gerçekleştirdiniz?

1915Çanakkale Köprüsü için ilk hizmetlerimiz, jeolojik keşif için gelen araştırma gemileriyle başladı. Saha hazırlıkları sırasında ve şantiye kurulurken birçok gemi, duba ve deniz aracına bakım ve tadilat hizmeti sağladık.

Daha sonra köprünün temelleri atılırken keson kazıklarının emniyetli yüklenmesi ve taşınması için duba üstü takviyelerin imalat ve montaj işlerini gerçekleştirdik.

investments in support of the 1915Çanakkale Bridge Project, we are also certified to manufacture large-scale steel structures for civil and industrial projects.

What did you produce for the 1915Çanakkale Bridge?

Our services for the 1915Çanakkale Bridge began with the research vessels that arrived for geological surveys. During the preparations and set up of the site, we provided maintenance and modification services for several ships, barges, and marine vessels.

Özel eğitimler alıp, tesisimizin mevcut sertifikalarına eklemeler yaptık.

We received special trainings for industrial steel structures and added to the existing certificates of our facility.



Köprü tabliyelerinin sahaya teslim tarihi yaklaşınca bunların stok sahasında muhafazası, nakliyesi, yerine kaldırılması ve montajı sırasında kullanılan çok çeşitli çelik üretimleri tamamladık.

Tabliyelerin karada istiflenmesi ve stok sahasına taşınmasını sağlayan "Mega Support" ve "SPMT Support" yapılarını ürettik. Tabliyeler yerine kaldırılırken kullanılan vinçlerin yukarıda kurulum ve sökümü için gerekli destekleri (LG Support), vinci sahaya taşıyan dubanın üstünde gerekli tadilat ve taşıyıcı çelik imalatlarını (LG Barge Support) gerçekleştirdik.

Ayrıca tabliyelerin kaldırılmasında kullanılan 500 ton ve 520 ton taşıma kapasiteli kantarmaları (Lifting Frame) ürettik.

Bazıları 400, bazıları ise 800 ton ağırlığında olan tabliye blokları, 1-2 milimetre toleransla ürettiğimiz "De-tensioning" ve "Temporary Hanger System" ile askıya alındı ve sabitlendi. Yerine kaldırılmış bu tabliyeler arası geçişler de ürettiğimiz üst geçitler (Overpass Platform) tarafından sağlanıyor.

Tabliyeleri destekleyici işlerimiz haricinde kedi yolu güçlendirme için 45 metre yüksekliğinde dört adet çelik kule imalatı, Avrupa yakası yaklaşım viyadüklerinin montajı için 41 metre yüksekliğinde ve 230 ton ağırlığında çelik kule revizyonu, yerine kurulum ve söküm işini tamamladık.

Bu üretimlerin en dikkat çeken yönleri, varsa zorlukları nelerdi?

Çelik üretim işlerine başladığımızda cıvatalı bağlantıların çokluğu dikkatimizi çekmişti. Gemi

Later on during the work on the bridge's foundations, we performed the production and assembly works of the barge attachments to ensure the safe loading and transportation of the caisson piles.

As the delivery date of the bridge decks approached, we completed a diverse range of steel productions used for the conservation, transportation, lifting and assembly of these units.

We produced the "Mega Support" and "SPMT Support" structures used for stockpiling the decks on the ground and transporting them to the storage site. We produced the "LG Support" which is used for setting up and dismantling of the cranes that lift the decks, as well as the "LG Barge Support", the carrier steel and necessary modifications on the barge used for transporting the decks to the site.

We also produced the "Lifting Frame" used for lifting the decks with a lifting capacity of 500 tonnes and 520 tonnes.

The deck blocks, some of which weigh 400 tonnes and some 800 tonnes, were suspended, and fixated with the "De-tensioning" and "Temporary Hanger System" units which were produced by us with a margin of 1-2 millimeters. The transition slabs between these decks in place are facilitated by the "Overpass Platform".

Besides our works providing deck support, we

Araç ve insanların kuleler arası güvenli geçişini sağlayan "Suspended Overpass at Tower" üstgeçidi çelik atölyesinde. The "Suspended Overpass at Tower" that will provide safe passage between the towers for vehicles and workers, under construction in the main steel hall.

inşaat sektöründe çoğunlukla kaynaklı bağlantılar kullanılır, ama inşaat sektöründe cıvata tercih edilmektedir. Bu ihtiyacı karşılamak için tersane ekipmanlarına uygun yatırımlar yaptık. Ayrıca gemi inşaat sektöründeki yüksek kalite standartlarına alışık olmamıza rağmen, endüstriyel amaçlı çelik yapılar için özel eğitimler alıp, tesisimizin mevcut sertifikalarına eklemeler yaptık.

Yapının büyüklüğüne rağmen çok düşük imalat toleranslarının olması da dikkat çekiciydi. Bu parçalar çok kritik amaçlarda kullandığı için birçok üretimimiz 1-2 milimetre toleransla imal edildi. Bunu da kalifiye personelimizin gösterdiği özen sayesinde geri dönüşsüz sağladık. İmalatta özel çelik kalitelerinin kullanılması bunların bir kısmını ithal etmemizi veya özel ürettirmemizi gerektirdi; satın alma ve proje birimlerimiz, yurt dışından gelen malzemelerin üretim programını geciktirmemesi için özel çalışmalar yaptı.

Bunların haricinde sıkı bir teslim tarihi programı da dikkat etmemiz gereken bir noktaydı. İmalatta

completed the production of four steel towers, that are each 45 meters tall, to fortify the catwalk, and the revision, set up and dismantling of a steel tower, that is 45 meters tall and weighs 230 tonnes, for the assembly of the approach viaducts on the European shore.

What were the most outstanding qualities and challenges -if any there may be- of these productions?

When we began the steel production works, we took notice of the multitude of bolted joints. In the ship construction sector, welded joints are usually the norm, and the construction sector prefers bolts.

To meet this need, we invested accordingly in shipyard equipment. Also, even though we are accustomed to high quality standards of the ship construction sector, we received special trainings for industrial steel structures and added to the existing certificates of our facility.

It was also noteworthy that despite the largeness of the structure, the production margins were very low. Since these parts were used for highly critical purposes, a lot of our production had a margin of one to two millimeters. Thanks to the diligence of our qualified personnel, we managed that irreversibly. The use of steel of a special quality required us to import some of it or manufacture it ourselves. Our purchasing and project units labored especially hard avoid any delays to the production schedule caused by the imports.

Besides all of this, we had a very tight delivery schedule to observe. Any delays in production or transportation could negatively impact a lot of our operations and processes. Since most of our productions would be used in the lifting and fixating



veya nakliede en ufak bir gecikme bize bağlı olan birçok işlemi etkileyebilirdi. Üretimlerimizin çoğu tabliyelerin güvenli olarak kaldırılması ve sabitlenmesinde kullanılacağı için bu parçalarda bir gecikme göze alınamazdı, alınmadı. En yoğun dönemlerimizde 80 dönümlük tersane alanının tamamı köprünün işleri için ayrıldı.

Yüklenici firma ve diğer tedarikçilerle nasıl bir koordinasyon içinde çalıştınız?

Bu tip büyük projelerde iyi iletişim çok önemli. Yüklenici firmanın kalite şartlarını sağlamak için mühendis ekiplerimiz ile uyumlu bir çalışma yaptık, her aşamada DLSY JV ile iletişimde olduk ve onlar da bize her noktada gereken desteği sağladılar.

Tersanenin köprünün Avrupa şantiyesine yalnızca bir kilometre uzakta olması her iki ekip için büyük bir avantaj sağladı. Kalite kontrol ekipleri istedikleri zaman imalatları kontrol edebilecek mesafede oldukları için Yüklenici gözetimi altında yapılan kalite kontrol ve test süreçleri seri bir şekilde tamamlanabildi. Ayrıca Yüklenici'den gelen ek ve acil üretim taleplerini de karşılamak için elimizden gelen gayreti gösterdik; talebe göre aynı gün içinde teslim ettiğimiz imalatlar bile oldu. Bazı üretimlerde kısa tedarik sürelerini karşılamak için (tersanedeki iki adet CNC ve torna atölyemize ek olarak) aynı anda üç farklı yerde CNC kesim, iki farklı yerde torna ve delik işleri için firmalarla koordine bir şekilde çalışıldı.



"LG Barge Support" boya sonrası kontrol ve kalınlık ölçümü. Paint inspections and thickness checks on the Lifting Gantry Barge Supports.

Aynı gün içinde teslim ettiğimiz imalatlar bile oldu.

We were sometimes able to make same day deliveries.

the decks with utmost safety, we couldn't risk any delays and we didn't. At the busiest of times, the entirety of the shipyard's 80 thousand square meters was allocated for the bridge works.

Could you elaborate a little on the nature of your collaboration with the contractor company?

Good communication is very important in such grand scale

projects. To meet the quality requirements of the contractor company, we worked concordantly with our teams of engineers. We were in communication with DLSY JV at every stage of the process and received their committed support and assistance.

The shipyard's location at only one kilometer's distance from the bridge's construction site on the European shore was an advantage for both crews. As the quality control teams were close enough to come by at any time to check the productions, the quality control and testing procedures monitored by the Contractor were completed in a swift and

Yapılacak üretimlerin öneminden dolayı sadece güvendiğimiz alt tedarikçileri seçtik, onlara da 1915Çanakkale Köprüsü'ndeki kalite gerekliliklerini anlattık. Aynı zamanda izlenebilirliği sağlamak için alınan malzemelerin markalanması konusunda da tedarikçilerimiz ile birlikte çalıştık.

Bölgenin lojistik zorluklarından dolayı malzeme tedariki ve taşınması konusunda nakliye firmalarımız ile de özel programlar yaparak gecikmeye mahal vermeden hızlı sevkiyatlar gerçekleştirdik. Konumumuz ve iskelemiz sayesinde büyük hacimli ve tonajlı işlerin nakliyesinde Yüklenici'nin yardımları ile deniz yolundan faydalanıldı.

Bu Proje içinde yer almak sizin için ne anlam ifade ediyor?

Bu Proje sadece Türkiye'nin değil, dünyanın sayılı altyapı ve ulaşım projeleri arasında. Böyle rekor kıran bir projede yer almak tabii ki bize şeref veriyor. Aynı zamanda Çanakkaleli bir firma olarak yöremiz için bu kadar anlam taşıyan, sanayiden turizme birçok alanda ilimizi geliştirecek bu Proje'ye katkıda bulunmak bizi ayrıca onurlandırıyor.

efficient manner. We also tried to do our best to meet the extra and urgent production requests by the Contractor and depending on the request, we were sometimes able to make same day deliveries. With some productions, in order to expedite the procurement process (in addition to our two CNC and lathe workshops) we worked in coordination with companies; for CNC cutting in three different places, and for lathing and perforation in two different places at the same time.

Since these productions were very important, we only chose those subcontractors whom we highly trusted and we told them about the quality requirements of the 1915Çanakkale Bridge. Also to ensure traceability, we worked with our suppliers on the branding of the procured materials.

Taking into account the logistical challenges of the region, we worked out special schedules with our transportation companies to ensure timely supply and transportation of materials. Thanks to our location and our dockage, with the assistance of the Contractor, we transported works of large volume and tonnage by sea.

What does it signify for you to be a part of this Project?

This Project is among the numbered infrastructure and transportation projects not just in Turkey but the world. We are of course honored to be participating in such a record-breaking project. Also as a company based in Çanakkale, we are especially honored to be contributing to this Project that holds so much

Gelibolu'da faaliyet gösteren bir kuruluş olarak, 1915Çanakkale Projesi'nin bölgeye ekonomik ve sosyal katkıları hakkında neler söylemek istersiniz?

1915Çanakkale Köprüsü'nün Avrupa-Asya arası Boğaz geçişlerinde sağlayacağı rahatlıklar tartışılmaz. Bunun faydalarını başta turizm olmak üzere birçok alanda göreceğiz. Ama bütün projenin, özellikle otoyol projesinin sağlayacağı kuvvetli ulaşım ağının bölge için bir dönüm noktası olacağını düşünüyoruz.

Kendi iş alanımızda en büyük zorluklarımızdan biri lojistik. Birçok malzememiz İstanbul veya Avrupa Birliği'nden karayolları ile gelmektedir. 1915Çanakkale Projesi'nin sağlayacağı daha hızlı ve güvenli yük taşımacılığının faydalarını çok net bir şekilde göreceğiz. Ayrıca bu lojistik rahatlık yeni

significance for our region and is going to develop our city in a great many areas from industry to tourism.

As an organization operating in Çanakkale, what are your opinions about the 1915Çanakkale Project's economic and social contributions to the region?

The amenities to be provided by the 1915Çanakkale Bridge in terms of the Strait crossings between Europe and Asia are undisputable. We will be reaping the benefits in many areas, starting with tourism. But we believe that the project on the whole, and especially the strong transportation network to be provided by the motorway project will mark a turning point for the region.

In our line of work, one of the greatest

Projede yer alan mühendis ve formen ekibi. The engineering team and site team leading the project.

sanayi ve ticaret faaliyetlerinin gelişmesine de yol açacak. Liman ve havayolları gibi daha geniş ulaşım ağıyla entegrasyon sağlandıkça da bu faydaların kat kat artacağını, yeni fırsatların doğacağını öngörüyoruz.

Gelibolu'nun gerek tarihi ve kültürel zenginliği gerekse doğal ve coğrafi güzelliklerine ek olarak Proje'nin yöremize getireceği ekonomik katkılar genç nüfusumuz için yeni kapılar açacak, sanayi ve teknoloji alanlarında girişimciliğe katkıda bulunacak. ●

challenges is logistics. A lot of our material comes from Istanbul and the European Union by road. We will clearly benefit from the much speedier and safer freight movements to be enabled by the 1915Çanakkale Project. This logistical amenity will also lead to the development of new industrial and commercial activities. As the integration with the larger transportation network including seaports and airways is fully developed, we foresee that these benefits will increase manyfold, and new opportunities will definitely arise.

As a welcome addition to Gallipoli's historical and cultural riches as well as its natural and geographical beauty, the economic contributions of the Project to our region will open new doors for our younger generations and will ultimately support the entrepreneurial spirit in industrial and technological fields. ●



Çanakkaleli bir firma olarak bu Proje'ye katkıda bulunmak bizi ayrıca onurlandırıyor. As a company based in Çanakkale, we are especially honored to be contributing to this Project.





KADINLAR İÇİN KADINLARLA BİRLİKTE FOR WOMEN WITH WOMEN

1915Çanakkale Projesi, bölgedeki ailelerin yaşamlarını sürdürülebilir bir şekilde geliştirebilmelerine katkı sağlamak amacıyla çok yönlü bir Toplum Düzeyinde Destek Programı yürütüyor. 32 yerleşim yerinde uygulanan program kapsamında özellikle yöredeki kadınlara yönelik pek çok eğitim ve destek faaliyeti gerçekleştiriliyor. Proje Sorumlusu, Sosyolog Hülya Siner ve katılımcılarla bu çalışmalarını değerlendirdik.

The 1915Çanakkale Project is running a multi-faceted Community Level Assistance Program to provide the families in the region with opportunities for improving their lives. Implemented in 32 settlements, the program offers many training and support activities especially tailored for women. We talked to the Project Officer Sociologist Hülya Siner and the participants about these practices.



Cevizli Köyü, sağlıklı gıda üretimi, hijyen ve gıda saklama eğitimi. Cevizli Village, training session on healthy food production, hygiene and food storage.

TOPLUM Düzeyinde Destek Programı (TDDP) kapsamında kadınlara yönelik veya kadınlarla yapılacak çalışmalar nasıl belirlendi?

2018'den bu yana çok kapsamlı bir çalışma yürütüyoruz. Başlangıçta Proje'nin etki alanındaki 32 köy ve mahallede detaylı bir saha araştırması yaptık: "Detaylı İhtiyaç Analizi ve Mevcut Durum Tespiti Saha Çalışması". Amacımız yerleşimleri yakından tanıyabilmek, sorunlarını, ihtiyaçlarını analiz edebilmek ve buna yönelik verimli çalışmalar üretebilmektir. Bu veriler sonucunda kapsamlı bir rapor ortaya çıktı. 32 yerleşim yerindeki tarım ve hayvancılığın durumu, nüfusun yaş ortalaması, göç verip vermediği gibi konularda veriler topladık. Kadınlara yönelik "Kadınların Durumu ve Detaylı İhtiyaç Analizi Saha Araştırması" adında ayrı bir çalışma da yaptık. Şöyle sorular sorduk mesela: "Köyünüzde ya da mahallenizde otoyol veya köprü için kamulaştırma yapılan kaç hane var?" Bu, kadınların Proje hakkındaki farkındalıklarını ölçmek için sorduğumuz bir soruydu. "Proje geleceğinizi nasıl etkileyecek?" diye sorarak olumlu, olumsuz ne gibi fikirleri olduğunu öğrenmeye çalıştık. Gündelik hayatlarını sorduk. Gün içinde neler yapıyorlar? Ev işleri mi, tarım mı, hayvancılık mı?... "Ormandan topladığınız, mantar, kekik gibi bir ürün var mı?", "Bunları hane halkının tüketimi için mi kullanıyorsunuz, yoksa pazarda satıyor musunuz?" gibi... Bu sorularla kadınların

Üretim faaliyetleri ev işlerinden daha ön planda. Production work takes priority over housework.

WHAT were the criteria guiding the specification of the practices and activities to be offered to women as part of the Community Level Assistance Program (CLAP)?

We have been running extensive studies on the subject since 2018. At the beginning, we carried out very detailed field work in 32 villages and neighborhoods within the impact zone of the Project: "Detailed Needs Analysis and Assessment of Existing Conditions Field Study". Our aim was to

get better acquainted with the settlements, analyze their problems and needs, and conduct efficient works in that direction. With the data we gathered, we put together a comprehensive report. The data encompassed the conditions of agriculture and livestock breeding in these 32 settlements, the age average of the population and facts and figures regarding migration. About women in particular, we conducted a separate study titled "Conditions of Women and Detailed Needs Analysis Field Study". We asked questions such as: "How many houses have been expropriated in your village or neighborhood on account of the bridge or the motorway?" Our motive behind this question was to measure the women's level of awareness regarding the Project. "How will the bridge impact your future?" was a question we asked to get their feedback, positive or negative, on the bridge. We also asked about their day-to-day lives. What do they do during the day? Housework, or farm work, looking after the animals? "Do you go foraging in the woods for mushrooms or oregano?", "Are these for household consumption or do you sell them in the market?" With such questions, we tried to find out about the women's lives outside the homes and their contribution to society. "Are you content with your life in the village or the neighborhood?", "Are you planning to migrate in the coming years?", "As a woman, what are the greatest problems you encounter where you live?", "Have you ever



Koruköy Köyü, kadın bilgilendirme toplantısı.

Koruköy Village, informative meeting for women.

ev dışında hayata açılma ve katkılarını tespit etmeye çalıştık. “Köyünüzdeki, mahallenizdeki hayatınızdan memnun musunuz?”, “Gelecek yıllarda göç etmeyi planlıyor musunuz?”, “Bir kadın olarak bulunduğunuz yerleşimde karşılaştığınız en önemli sorunlar nelerdir?”, “Bunların çözümü için talebiniz oldu mu?”, “Olduysa bu talebi kime ilettiniz?”, “Ne gibi sonuçlar aldınız?”... Ayrıca çözüm önerilerine dair fikirlerini öğrenmeye çalıştık. Başka konularda Halk Eğitim gibi kurumlardan eğitim alıp almadıklarını sorduk: “Daha önce sadece kadınlara yönelik projeler oldu mu, yapılmasını ister misiniz?”... Bu tür sorular sorarak 32 yerleşim biriminde 320 kadının katılımıyla bir çalışma yaptık. Kadınlarla yaptığımız odak grup görüşmelerinden elde ettiğimiz verileri Detaylı İhtiyaç Analizi ve Mevcut Durum Tespiti Saha Çalışmaları içerisinde ayrı bir başlık olarak raporladık.

Bu araştırmalardan ne gibi sonuçlara ulaştınız?

Öncelikle yerleşimlerde kadınların genel olarak Proje hakkında bilgi ve fikir sahibi olduklarını tespit ettik. Bu doğal bir sonuç çünkü bu görüşmeler için yerleşim yerlerine gittiğimizde neden orada olduğumuzu anlatmak için, Proje’yi anlatıyorduk. Ayrıca kamulaştırmalardan dolayı da Proje’den haberleri vardı. Genel olarak yöredeki kadınlar hayvancılık, bitkisel üretim, ev işleri, çocuk bakımı gibi konularla ilgileniyorlar. Üretim faaliyetleri ev işlerinden daha ön planda. Yaş ortalaması 55. Köylerde çok fazla genç nüfus yok. Ormandan elde ettikleri ürünleri de genelde hane tüketimine yönelik kullanıyorlar. Köydeki hayatlarından genel olarak memnundur. Göçten olumsuz etkilendiklerini, bu nedenle orta yaşlı ve yaşlı nüfusun fazla olduğunu söylediler. Köylerde pek fazla iş imkânı olmadığı için gençler göç ediyor. Bu durumdan şikayetçi olduklarını dile getirdiler. Kadınların sosyalleşebilecekleri alanlar kısıtlı veya hiç yok. Bunun eksikliğinden yakındılar. Genel olarak bu

petitioned for a solution?”, “To whom did you submit your petition?”, “What was the outcome of your petition?”... We also tried to get their own suggestions for possible solutions. We asked them whether they received any training from institutions like the Public Education Center. “Have there ever been projects intended only for women, would you like there to be?”... Across 32 settlements, we interviewed 320 women. We also interviewed focus groups of women and the data we gathered from those interviews were presented under a separate heading within the Detailed Needs Analysis and Assessment of Existing Conditions Field Study.

What have you deduced from the research?

First of all, we ascertained that the women were generally informed and had their opinions about the Project. This was to be expected because during our visits to the settlements, we were telling them about the Project to explain why we were there. Also, they were made aware of the Project through the expropriation process. In general, the women here are involved in livestock breeding, agricultural production, housework, and childcare. Production work takes priority over housework. The age average is 55. The youth population is low in the villages. The produce obtained from the woods is generally used for household consumption. The women are mostly content with their lives in the village. They told us that they were negatively impacted by migration which was why the middle-aged and the elderly population were relatively high. The young people are forced to migrate for lack of employment in the villages. They voice their aggrievement around this subject. There are very limited or sometimes no outlets for women’s needs for socialization. They complained about this lack of resources. Overall, these were the results we arrived at. There are problems with infrastructure and superstructure which was emphasized rather strongly. They expressed their needs for various agricultural tools and facilities, such as a drill, drainage areas and multi-purpose areas. In fact, in rural settlements, there is more of a need for multi-functional areas to accommodate both social activities and agricultural production. They wish to put their regional products on sale, but they can’t because there is no market. Actually, there is a potential for it, but it can’t be realized because of financial constraints. Sometimes women sell their products through their own channels. If a woman, who normally produces just for her household, has a surplus of tomato paste or oregano, she can somehow sell it through her own social network. But such examples are few and far between. Because they don’t have a place where they can display their products. In a number of settlements in close vicinity of the motorway (Ahievren, Çimendere, Çokal, Güneyli, Kavakçeşme) the sales activity is enhanced because of increased traffic. When you drive through these villages, you can make a stop for shopping, then carry on. We have same plans to set up local markets in certain settlements. We are going to implement our plans as soon as we get official clearance.

What was the content of the training offered to women?

The local women asked for training on a number of topics. In line with their requests, we included in the program subjects such as environmental pollution, fruit cultivation, sustainable resources, public health, and welfare. We also gave training on sanitary food production, hygiene, and food preservation. We launched the program in the first stage villages, in areas by the bridge’s

sonuçları elde ettik. Altyapı ve üstyapı sorunları var, onları vurguladılar; örneğin sondaj ihtiyacından söz ettiler. Tarımsal faaliyetlerini sürdürebilmek için ürün kurutma alanlarına ve çok amaçlı kullanıma hizmet eden alanlara ihtiyaçları var. Gerek bitkisel üretim gerekse sosyal aktiviteler için kırsal yerleşimlerde çok amaçlı alanlara daha fazla ihtiyaç duyuluyor. Yöresel ürünlerini pazarlamak istiyorlar fakat bu ürünler için pazar olmadığından bunu yapamıyorlar. Aslında bir potansiyel var ama yerleşimlerin maddi durumu uygun olmadığından bunu gerçekleştiremiyorlar. Bazen kadınlar kendi kanalları aracılığı ile yaptıkları ürünleri satıyorlar. Bir kadın eğer hane tüketiminden fazla salça yapıyor ya da kekik topluyorsa bunu kendi çevresi aracılığıyla bir şekilde satabiliyor. Ancak sayıları pek fazla değil. Çünkü ürünlerini sergileyebilecekleri bir mekânları yok. Otoyola yakın birkaç yerleşim yerinde (Ahievren, Çimendere, Çokal, Güneyli, Kavakçeşme gibi) araç sirkülasyonu fazla olduğu için yoğun bir satış oluyor. Oralardan geçerken alışverişinizi yapıp yola devam edebiliyorsunuz. Yöresel pazar kurulumuyla ilgili belli yerleşim yerlerinde faaliyet planlarımız var, resmi prosedürlerle ilerlememiz gerektiğinden en kısa zamanda uygun zeminin oluşmasıyla uygulamaya geçmeyi planlıyoruz.

Yöredeki kadınlara yönelik eğitimlerin içeriği neydi?

Yöredeki kadınlar birkaç konuda eğitim istediler. Çevre kirliliği, meyve yetiştiriciliği, sürdürülebilir kaynaklar eğitimi, toplum sağlığı, güvenliği ve refahı gibi eğitimleri programa dâhil ettik. Sağlıklı gıda üretimi, hijyen ve gıda saklama koşulları eğitimi yapıldı. Bu çalışmaya birinci etap köylerde, köprü ayaklarında ve kamulaştırması tamamlanmış bölgelerde başladık. İlçe Tarım ve Orman Müdürlükleri ile ortak çalışmalar yürüterek alanında uzman bir gıda mühendisinin de dâhil olmasıyla kadınların bu alanlardaki bilgi ihtiyaçlarını karşılamak için köylerde uzun soluklu eğitimler verdik. Örnek teşkil etmesi amacıyla da kapaklı cam kavanoz ve sirke dağıttık. Hane tüketimine yönelik, ıspanak, bezelye, soğan gibi, kışlık sebze tohumu dağıttık, nasıl ekeceklerini anlattık. Ekimle ilgili yanlış bilgileri düzelttik. Aynı şekilde bahçelerine ekebilecekleri hurma, papaz eriği, yeşil erik, kiraz, şeftali gibi meyve fidanları dağıttık. Meyve yetiştiriciliği eğitimleri verdik. Dolayısıyla verim artışı destekledik. Salça yapımında kullanmak için domates ezme makinası talep edilmişti. Köylere bu ekipman için destekte bulunduk. Yani hem tedarik edip hem de makina kullanım eğitimini verdik.

Çanakkale ve Gelibolu bölgesindeki köylerde 2019 yılı boyunca yapılan Sağlıklı Gıda Üretimi Hijyen Gıda Saklama eğitimlerinden Bayırköy’de 15 kadın katılımcı; Cevizli Köyü’nde 17 kadın katılımcı ve Sütlüce Köyü’nde 14 kadın katılımcı ile üç yerleşimde toplamda 46 hane faydalandı.



Hem tedarik edip hem de makina kullanım eğitimini verdik.
Not only did we supply this equipment, but we also provided training on how to use it.

Sanitary Food Production and Hygienic Food Preservation Training Program conducted throughout 2019 in the villages of Çanakkale and Gallipoli were attended by 15 participants from Bayırköy Village, 17 from Cevizli Village and 14 from Sütlüce Village, which makes 46 households in total. Within the scope of the Fruit Cultivation and Input Support Program, 35 women were trained in Cevizli and a total of 200 saplings (40 of each kind) were distributed. Again in Cevizli, 35 women were trained in Agricultural Pest Control and 40 units of agricultural pesticides were distributed. A total of 752 households benefited from activities conducted in 28 settlements in Malkara, Lapseki, Şarköy and Gallipoli throughout 2020. Every course participant was given



Meyve Yetiştiriciliği eğitimleri ve Girdi Desteği kapsamında Cevizli’de 35 kadına eğitim verildi ve toplam 200 adet fidan (her çeşitten 40’ar adet) dağıtımı yapıldı. Yine Cevizli’de 35 kadına Ziraî Mücadele eğitimi verildi ve toplamda 40 adet ilaç dağıtımı yapıldı. 2020 yılı boyunca Malkara, Lapseki, Şarköy, Gelibolu ilçelerinde bulunan 28 yerleşimde yapılan faaliyetlerden 752 hane faydalandı. Eğitime katılan her kadın katılımcıya kapaklı bir litrelik 10 adet cam kavanoz ve beş litrelik üzüm sirkesi desteği sağlandı. 2019 yılında Kışık Sebze Yetiştiriciliği eğitimleri ve Girdi Desteği kapsamında, Çanakkale’nin Gelibolu ve Lapseki, Tekirdağ’ın Malkara ilçelerinde toplam 704 haneye ıspanak, bezelye ve soğan tohumu dağıtımı yapıldı. 2020 yılında ise Gelibolu, Malkara, Lapseki ve Şarköy’de bulunan yerleşimlerde toplam 2605 haneye ıspanak, bezelye ve soğan tohumu dağıtımı yapıldı.

Hem kadınların hem de erkeklerin katıldığı eğitimler neler?
Arıcılık, Ziraî Mücadele, Tuta Zararlısı ile Mücadele, Akdeniz Meyve Sineği ve Sirke Sineği ile Mücadele hem kadınların hem de erkeklerin katıldığı eğitimler arasındadır.

Kadınların 1915Çanakkale Projesi ile ilgili başlangıçta fikirleri neydi? Şimdi neler düşünüyorlar?
Yurt dışı fonlu projelerde bilinmezlikten ötürü bir ön yargı var. Biliyorsunuz bu projeler son on yılda iyice ön plana çıkan Yap-İşlet-Devret modeli ile gerçekleştiriliyor. İnsanlar sadece şunu biliyordu: “Evet burada bir proje olacak ve bizim arazilerimiz kamulaştırılacak, devlet kamulaştırma bedeli ödedikten sonra proje uygulanacak.” Yardım programı, hibe ve fonlar hakkında pek bilgileri yoktu.

Amacımız bölgedeki kırsal kalkınmayı desteklemek.
Our aim is to support the rural development in the region.

10 one-liter glass jars with lids and five liters of grape vinegar each. Within the scope of Winter Vegetable Cultivation and Input Support Program in 2019, seeds for spinach, peas and onion were distributed to a total of 704 households in Çanakkale’s Gallipoli and Lapseki districts and Tekirdağ’s Malkara district. In 2020, seeds for spinach, peas and onion were distributed to a total of 2605 households in settlements located Gallipoli, Malkara, Lapseki and Şarköy.

Which training modules were attended by both women and men?
Beekeeping, Pest Control, Combating Infestations of Tuta Absoluta, Mediterranean Fruit Fly and Vinegar Fly were among the training modules attended by both women and men.

How did the women view the 1915Çanakkale Project at first? And what are their thoughts now?
With project that receive funding from abroad, there is a certain prejudice due to a lack of information. As you know, such projects are being realized under the Build-Operate-Transfer model which has become quite prominent over the last decade. People had very limited knowledge regarding these projects, and they generally thought: “There is going to be a project here and our land is going to be expropriated. Once the state



pays the expropriation price, the project will be implemented.” They didn’t know about assistance programs, grants, and funds. As you know, the 1915Çanakkale Project complies with international environmental and social standards. The assistance program also observes these standards. In fact, the full name of the program is “Community Level Assistance Program”. There are 32 settlements in the region, the state pays the price of the expropriation but 1915Çanakkale’s approach is “we have to support these regions” so a special program was designed to aid rural development. We were thus able to create an awareness in this area. When we visit the settlements as part of this activity, we have to take the time on each occasion to briefly remind the women and other communities the aim of the program. For I have noticed that when the logic behind the program is not fully understood, it becomes harder to take action in line with our objectives. Now they are a lot more conscious about it. As they became more familiar with the program and understood its purpose, observed its advantages, they began to think more positively about it. Knowing more about the program helped the communities in the settlements take more targeted steps and shape their requests accordingly, which made it easier for us to take action in line with our objectives. Our aim is to support the rural development and production efforts in the region and engage in activities that will increase income through shared use of resources. ●

“Yeni İş İmkânları Doğacak.”

Kamile Babur (Çanakkale, Gelibolu, Koruköy) Bence çok güzel bir proje. Bölgemize çok büyük katkıları olduğunu ve gelecekte de olacağını düşünüyorum. Süreç boyunca birçok seminere katıldım. Onun dışında köyümüzün ihtiyaç ve taleplerini sordular ve bunları karşıladılar. Köprü inşaatı bittikten sonra bölgenin daha canlanacağını ve ekonomik olarak yeni iş imkânları doğacağını düşünüyorum.

“New Job Opportunities Will Arise.”

Kamile Babur (Çanakkale, Gallipoli, Koruköy) I think it is a very fine project. I believe that it makes and will continue to make great contributions to our region. I have attended many seminars during the entire process. In addition, they inquired about the needs and requests of our village and then they met those needs. I think that the region will be rejuvenated even more once the bridge construction is completed, and new job opportunities will arise.

“Her Türü Sorunumuza Çözüm Üretiyorlar.”

Türkan Zebek (Çanakkale, Gelibolu, Cevizli) Hülya Hanım ve ekibiyle sürecin başından beri görüşüyoruz. Ellerinden geldiği kadar bize yardımcı olmaya çalışıyorlar. Birçok eğitime katıldık ve bunların çok faydasını gördük. Pandemi sürecinden dolayı yüz yüze görüşmelere ara vermek durumunda kaldık, telefon ile görüşüyoruz. Buradaki her türlü sorun ve sıkıştığımız konularla ilgili kendilerini arıyoruz, onlar da çözüm üretiyorlar.

“They Come Up with Solutions to All Our Problems.”

Türkan Zebek (Çanakkale, Gallipoli, Cevizli) We have been in dialogue with Hülya Hanım and her team since the beginning of the process. They are doing their best to help us. We attended many training sessions and benefited greatly. Due to the pandemic, we had to suspend face-to-face meetings, but we continue to talk on the phone. We call them about all kinds of problems and any hurdles we run into, and they make sure to come up with solutions.

“Bölgemize ve Ülkemize Hayırlı Olsun.”

Meral Sezer (Çanakkale, Lapseki, Suluca) 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi önce Çanakkale’mize ve sonrasında Türkiye’mize hayırlı olsun. Sürecin başında bizleri bilgilendirmek için bol bol toplantı yaptılar. Biz de hem kadınlar hem de köy halkı olarak bu toplantılara katıldık. Hem eğitimler verildi hem de birtakım ihtiyaçlarımız karşılandı. Faydalı bir süreç geçirdik.

“May Our Region and Country Enjoy its Blessings.”

Meral Sezer (Çanakkale, Lapseki, Suluca) My wish is for the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project to bring happiness and blessings to first our Çanakkale and then our entire country. At the beginning of the process, they held many meetings to inform us all. We, the women of the village, and the rest of the community all attended these meetings. They offered trainings and also met some of our needs. It has been a beneficial process overall.

“Köprü ve Yol Kalkınmak Demek.”

Funda Güngör (Tekirdağ, Malkara) Köprü ve yol kalkınmak demek. Köyümüze ve bölgemize çok faydalı olacağını düşünüyorum. Bu süreçte aldığımız eğitimler çok faydalı oldu. Sirke, tohum gibi ürünler dağıttılar. Kullanımı ile ilgili bilgiler verdiler. Özellikle salça makinası çok işimize yaradı. Her türlü ihtiyacımızı sorup karşıladılar. Köprü tamamlandıktan sonra da hem ulaşım açısından hem de ekonomik olarak çok güzel sonuçlar olacağını düşünüyorum.

“The Bridge and the Road are Synonymous with Development.”

Funda Güngör (Tekirdağ, Malkara) The bridge and the road are synonymous with development. I believe that the Project is very beneficial for our village and region. The trainings we have received through this process were very useful. They distributed vinegar and seeds. They imparted information on how to use them. Especially the tomato paste maker has been very useful. They asked about and met our needs. I think that also after the bridge has been completed, we will see some very fine outcomes in terms of both transportation and the economy.

33. ALAY KOMUTANI BİNBAŞI ALİ FAİK BEY

Çanakkale kahramanlarından Binbaşı Ali Faik Bey'in hikâyesi torunu Erdal Kabatepe tarafından "Ben Binbaşı Ali Faik Bey" adıyla kitaplaştırıldı. Aşağıdaki yazıyı Erdal Kabatepe bizim için kendi kitabından alıntılarla hazırladı. Yazıda kullanılan tüm belge ve görseller, Erdal Kabatepe'nin kişisel arşivine aittir, Çanakkale Destanı Tanıtım Merkezi'nin Giriş Kat Sergi Alanı'nda sergilenmektedir.

Ali Faik Bey.

Ali Faik Bey.



"Metin ve sakinliği ile bilinen demir kalpli kıymetli bir komutandı."

Asker Aile

Ali Faik 1872 yılında Batum'un Livana kasabasında doğdu. Babası **Kolağası Şakir Efendi**'dir. Çocukluğunun bir kısmı Artvin'in Sirya kasabasında geçti. 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı sonrası, annesi ile Bursa'ya göç etti. **Binbaşı Ali Faik Bey** 1892 yılında Bursa Askerî Rüştiye'sinden, 1895 yılında İstanbul Harp Okulu'ndan mezun oldu.

1891 yılında doğan erkek kardeşi Mehmet Fevzi de asker oldu. **Teğmen Mehmet Fevzi Efendi** 1909 yılında Bursa Askerî Rüştiye'sinden, 1912 yılında İstanbul Harp Okulu'ndan ikincilikle mezun oldu. İkisi de 1. Balkan Savaşı'na katıldı. Binbaşı Ali Faik Bey 51. Alay Komutanlığı yaptı. 1913 yılında savaşın sona ermesi ile yurda döndü. Teğmen Mehmet Fevzi Efendi esir düştü, Korfu Adası'na götürüldü. Mübadele ile yurda döndü.

Her iki kardeş Çanakkale Savaşı'na katıldılar. Teğmen

"The late commander was a firm and calm, iron-hearted, precious commander."

Military Family

Ali Faik was born in 1872, in the town of Livana near Batum. His father was **Kolağası (Senior Captain) Şakir Efendi**. He spent a part of his childhood in Sirya, Artvin. In the aftermath of the Ottoman-Russian War in 1877-1878, he emigrated with his mother to Bursa. **Major Ali Faik Bey** graduated from Bursa Military High School in 1892 and Istanbul War Academy in 1895.

His brother Mehmet Fevzi, who was born in 1891, also became a soldier. **Lieutenant Mehmet Fevzi Efendi** graduated from Bursa Military High School in 1909 and from Istanbul War Academy in 1912 as ranking second. They both joined the 1st Balkan War. Major Ali Faik Bey served as the Commander of the 51st Regiment. When the war ended in 1913, he returned to homeland. Lieutenant Mehmet Efendi was captured by the enemy, prisoned in Corfu Island and returned home during the population exchange.

Both brothers joined the

COMMANDER OF THE 33rd REGIMENT MAJOR ALİ FAİK BEY

The life story of Major Ali Faik Bey, a hero of Çanakkale, was published into a book titled "I, Major Ali Faik Bey" by his grandson Erdal Kabatepe. The article below was written for us by Erdal Kabatepe himself with selected excerpts from his book. All the documents and images used in this article are property of Erdal Kabatepe's private archive currently on display in the Ground Level Exhibition Space of the Gallipoli Epic Promotion Center. **ERDAL KABATEPE**  ERDAL KABATEPE ARŞİVİ

Mehmet Fevzi Efendi

5. Ordu 3. Kolordu 19. Tümen 77. Alay 1. Tabur 2. Bölük'te iken Arıburnu Muharebesi'nde 25 Nisan 1915 tarihinde 12 yara alarak şehit oldu. 25 yaşındaydı.

Binbaşı Ali Faik Bey 5. Ordu 4. Kolordu 11. Tümen 33. Alay 1. Tabur Komutanlığı'na ve 29 Nisan 1915 Perşembe günü de Alay Komutanlığı'na vekâleten atandı. 30 Nisan Cuma sabahı saat 10.00 civarında, Kabatepe'de, düşman hatlarını gözetlerken alınına isabet eden bir kurşunla şehit düştü. 43 yaşındaydı. Gelibolu'da Çamburnu'nun üstünde defnedildi.

Oğlu Ahmet Naci de asker oldu. **Albay Ahmet Naci Kabatepe** Bursa Askerî Lisesi'ni bitirdi. İstanbul Harp Okulu'ndan 30 Ağustos 1934 tarihinde asteğmen olarak çıktı, 28 Şubat 1935 tarihinde teğmen oldu. 27 Mayıs 1960 tarihinden sonra Bitlis'te 34. Piyade Alay Komutanlığı ve Bitlis Valiliği yaptı. 2 Eylül 1960 tarihinde kendi isteği ile emekli oldu. 1994 tarihinde vefat eden Ahmet Naci Kabatepe, 1934 yılında Soyadı Kanunu çıkınca Babasının Çanakkale Savaşında şehit olduğu Kabatepe'ye atıfla soyadını "**KABATEPE**" aldı. Çok demokrat bir subaydı.

Binbaşı Ali Faik Bey'in tek oğlunun tek oğlu, bu yaşam öyküsünün yazarı Erdal Kabatepe'dir.

KABATEPE AİLESİ, Çanakkale Savaşı'nda iki subay kardeşi birden şehit veren tek ailedir.

Göç

Ali Faik'in çocukluğu bugün Zeytinlik adıyla bilinen, Deriner Barajı sularının altında kalan Artvin'in Sirya kasabasında geçti. Ailesi bağ bahçe işleri ile uğraşıyordu. Babası ile hep tarlaya gider,

Gallipoli War. Lieutenant Mehmet Fevzi Efendi serving in the 2nd Company, 1st Battalion, 77th Regiment, 19th Division, 3rd Army Corps of the 5th Army, died a martyr due to his 12 wounds he suffered during the Battle of Arıburnu on April 25, 1915. He was 25 years old.

Major Ali Faik Bey was appointed as the Commander of the 1st Battalion, 33rd Regiment, 11th Division, 4th Army Corps of the 5th Army and as acting Commander of the Regiment on Thursday April 29, 1915. On the morning of Friday, April

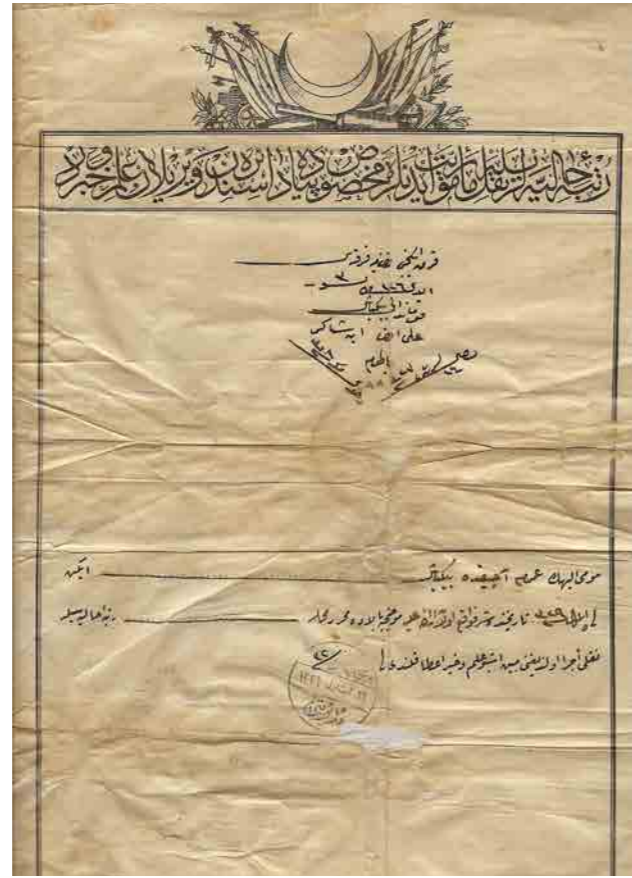
30, around 10.00 he died a martyr with a bullet to his forehead at Kabatepe while he was observing the enemy lines. He was 43 years old. He was buried at Çamburnu in Gallipoli.

His son Ahmet Naci also became a soldier. **Colonel Ahmet Naci Kabatepe** graduated from Bursa Military High School and from Istanbul War Academy on August 30, 1934 as Third Lieutenant, he was promoted to First Lieutenant on February 28, 1935. After May 27, 1960 he served as the Commander of the 34th Infantry Regiment and the the Governor of Bitlis. On September 2, 1960, he requested his own retirement. When the Surname Law was enacted in 1934, Ahmet Naci Kabatepe who passed away in 1994 adopted "KABATEPE" as the family name, in reference to Kabatepe where his Father died a martyr in the Gallipoli War. He was a very democratic officer.

The only son of the only son of Major Ali Faik Bey is Erdal Kabatepe, the author of this life story.

KABATEPE Family is the only family which lost two officer brothers in the Gallipoli Wars as martyrs.

Savaş sırasında böyle kurallar koyan ve uygulayan kaç tane ordu vardır acaba?
How many armies are there in the world laying down such rules during the war and applying them?



18 Eylül 1913 tarihinde onurlandıran yüce emir uyarınca yukarıda yazılı yere rütbesi ile atandığını açıklayan bu bildirim yapıldı. This notification has been made stating that has been appointed to the above stated place under his rank pursuant to the supreme order honored on September 18, 1913.

Teşebbüsü yapan kişi gece yürüyüşü ile düşmanın hareket hattına sokularak savaşın kazanılmasına sebep olmuş cesur bir subay olduğundan terfi ettirilerek ödüllendirilmesi. Reward and promote the attempter, who is a brave officer that lead the battle to victory, drawing near the enemy by night stroll.

Babası Kolağası (Kıdemli Yüzbaşı) Şakir Efendi 1897 Türk-Yunan Savaşı'na katıldı. Osmanlının kazandığı son savaş olan Dömeke Meydan Muharebesi'nde yer aldı, Padişah'tan takdirname aldı. 1911 yılında Balıkesir Kepsüt Askerlik Şubesi Başkanı iken vefat etti.

Ali Faik Bey 27 Kasım 1911 tarihinde binbaşılığa terfi etti, 11 Aralık 1911 tarihinde Vardar Ordusu 6. Manastır Kolordusu 17. Tümen 51. Alay 2. Tabur Komutanlığı'na atandı. 29 Ekim 1912 tarihinde 51. Alay Komutanı oldu.

Teğmen Mehmet Fevzi Efendi 5 Eylül 1912 tarihinde Vardar Ordusu 5. Selanik Kolordusu 13. Tümen 38. Alay 1. Tabur 2. Bölüğe tayin oldu. Her iki kardeş de 1. Balkan Savaşı'na katıldılar. Binbaşı Ali Faik Bey, eşi ayrı kalmak istemediği için, O'nu ve küçük kızını yanında götürdü. Onlar Makedonya, Arnavutluk ve Sırbistan'da kaldılar, kendisinden daha sonra yabancı bir gemiyle dönebildiler.

Balkan Savaşları çok çetin geçti. Osmanlı Ordusu'nun mevcudu çok eksikti. Takviye yapılmasında zorlanılıyordu. Hem düşman askeri kuvvetleri hem de eşkıya ile savaşıyordu. Zaman zaman yiyecek sıkıntısı da çekildi. Tüm subaylar bu savaşta sadece savaşmıyor bölgede düzenin de sağlanmasına çalışıyordu. Seferler sırasında köyler, tarlalar geçiliyor, yöre halkı ile temas kuruluyordu. Aralarına sızmış düşman askerleri, casuslar da vardı. Ayırt etmek çok zordu. Bir taraftan da

Military and War

Ali Faik often asked his father about being a soldier. He wanted to become one just like him. Beginning of military life was in Bursa. He enrolled at Bursa Military High School. Then Istanbul War Academy. In 1895, he graduated at the rank of Lieutenant and was assigned to the 2nd Army. He wished for his brother to become a soldier too. Mehmet Fevzi did end up following him. He attended the same schools, graduated from Istanbul War Academy in 1912 as ranking second. He was appointed as Second Lieutenant to the 5th Army Corps.

His father Kolağası (Senior Captain) Şakir Efendi joined the 1897 Turkish-Greek War. He served in the Dömeke Pitched Battle which was the last victory of the Ottomans, he received a citation from the Padishah. He died in 1911, while serving as the Head of the Kepsut Military Office.

Ali Faik Bey was promoted to the rank of Major on November 27, 1911, appointed as the Commander of the 2nd Battalion, 51st Regiment, 17th Division, 6th Manastır Army Corps of the Vardar Army on December 11, 1911. He became the Commander of the 51st Regiment on October 29, 1912.

Lieutenant Mehmet Fevzi Efendi was appointed to the 2nd Company of the 1st Battalion of the 38th Regiment, 13th Division, 5th Selanik (Thessaloniki) Army Corps of the Vardar Army on September 5, 1912. Both brothers joined the 1st Balkan War. As his

Yüzbaşı Ali

Efendi'ye

Binbaşılık rütbesi verilmesi yüce emri.

Önemli 4166

The supreme order for Captain

Ali Efendi's

promotion

to the rank as

Major.

Important 4166

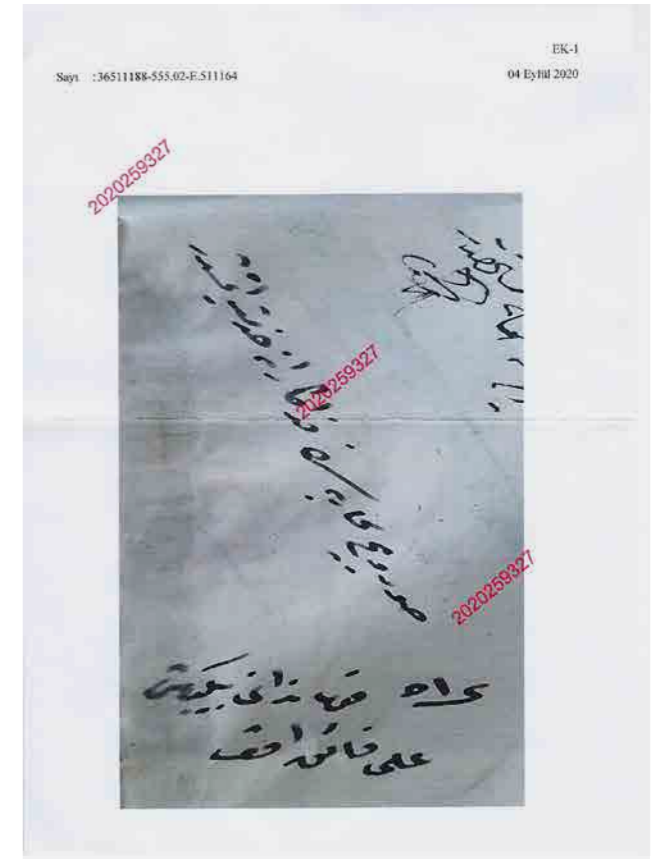
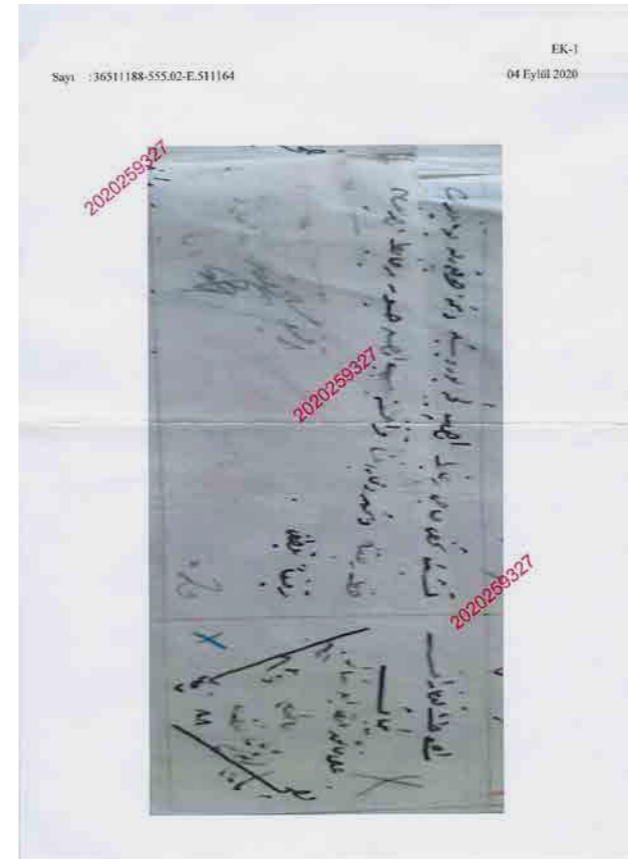
O'na yardım eder, dinlenirken çüçün kuşlarını dinler, resimlerini yapardı. Çüçün kuşları çok güzel ve şakrak kuşlardı. Aileye de "ÇÜÇÜNOĞULLARI" denirdi. Çok mutlu idi çüçün kuşlarından geldikleri için. 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nı (93 Harbi) Osmanlı Devleti kaybedince annesi ve amcası ile Bursa'ya göç etti. Altı yaşındaydı. Asker babası ve kız kardeşi arkada kaldı. Çok yorucu bir yolculuk oldu. Çoruh nehrini geçmek çok zordu. Annesinin sırtında geçebildi. Yüksek ve dik dağlar üzerlerine düşecek gibi korkunçtular. Batum'a varınca binecekleri gemiyi görünce de endişelendi, deniz uçsuz bucaksızdı. Resim defterini yanından hiç ayırmadı; onda çüçün kuşları vardı. Bursa'da ise çüçün kuşları bulamadı. Üzgündü.

Askerlik ve Savaş

Ali Faik babasına sık sık askerliği soruyordu. O'nun gibi asker olmak istiyordu. Askeri hayatın başlangıcı Bursa idi. Kaydoldu Bursa Askerî Rüştîye'sine. Sonra İstanbul Harp Okulu. 1895 yılında teğmen rütbesi ile mezun oldu ve 2. Ordu'ya tayin edildi. Kardeşinin de asker olmasını çok istiyordu. Mehmet Fevzi O'nun izini takip etti. Aynı okullarda okudu, 1912 tarihinde İstanbul Harp Okulu'nu ikincilikle bitirdi. Teğmen rütbesiyle 5. Kolordu'ya tayin oldu.

Emigration

The setting for Ali Faik's childhood was the town of Sirya in Artvin, which was drowned in the waters of Deriner Dam in an area known today as Zeytinlik. His family were landowners dealing with cultivation. He always accompanied his father to the field, helping him, listening to the çüçün birds, and drawing them when it was time to take a rest. Çüçün birds were beautiful and melodious birds. The family was called "ÇÜÇÜNOĞULLARI" as well. He was very happy that they descended from çüçün birds. When the Ottoman Empire was defeated at the Ottoman-Russian War of 1877-1878 (War of '93, named for the year 1293 in the Islamic calendar) he emigrated to Bursa in the company of his mother and uncle. He was six years old. His father, who was a soldier, and his sister stayed behind. It was a very exhausting journey. The River Çoruh proved very difficult to cross. He could only do it with the help of his mother who carried him on her back. The mountain slopes looming above them were steep and scary as if they were going to fall upon them. When they arrived in Batum, the sight of the ship which they were to embark filled him with worry, the vast sea seemed to stretch endlessly before him. He held on to his drawing pad the whole time, because on its pages were the çüçün birds. But in Bursa, he couldn't find any çüçün birds. He felt sad about that.



Soroviç Savaşı'nda fedakârca hizmet etmiştir. 51. Alay Kumandanı Binbaşı Ali Faik Efendi. Kaynak: 62 No.lu Birlik Defteri Served nobly during the Battle of Sorovich. Major Ali Faik Efendi, Commander of the 51st Regiment. Source: Unit Notebook No.62



Teğmen Mehmet Fevzi Efendi.
Lieutenant Mehmet Fevzi Efendi.



Muvazzaf Otuz Üçüncü Alay Birinci
Tabur Komutanlığı 233.
First Battalion Commandery Thirty-third
Regiment 233.



Künyesi.
4. Kolordu 11. Tümen, 33. Alay 1. Tabur
Komutanı Şakir oğlu Binbaşı Ali Faik
Batum Doğumu 1872 Orduya katılışı 27
Kasım 1911mektepi 308
His military tag.
Commander of the 1st Battalion, 33rd
Regiment, 11th Division, 4th Army Corps
Major Ali Faik Bey, son of Şakir Born in
Batum 1872 Army join date November 27,
1911school 308

subaylar asayışı sıkı tutuyorlardı. Alınan emirlerde yağmalamaya izin verilmeyeceği, yağmalamaya kalkanın cezalandırılacağı, aksi halde bağlı oldukları bölük ve tabur komutanlarının da cezalandırılacağı açıkça bildiriliyordu. Osmanlı Ordusu çok titizdi bu konularda. Savaş sırasında böyle kurallar koyan ve uygulayan kaç tane ordu vardır acaba? Ordumuzun asıl büyüklüğü burada.

3 Kasım 1912 tarihinde bölgede hiçbir Osmanlı askerinin kalmadığını düşünüp Manastır'a doğru ilerleyen Yunan 5. Piyade Tümeni, geri çekilmekte olan Vardar Ordusu 6. Kolordu 16-17-18. Nizamiye Tümenleri tarafından saldırıya uğradı ve Soroviç'e kadar çekildi. Osmanlı Kolordusu Yunan tümenini takip ederek Soroviç'te bir kez daha saldırdı. Binbaşı Ali Faik Bey 5 Kasım gecesi, kahraman askerleriyle, sürünerek düşman ateş hatlarına sızdı. Yunanlıları gafil avladı. Hepsini uyurken, sabah erkenden, altı otuzda tümünü perişan etti. Soroviç Muharebesi'ni zaferle sonuçlandırdı. Bu zafer, 1. Balkan Savaşı'ndaki az sayıda Osmanlı zaferlerinden biridir. Bu başarısı nedeniyle Binbaşı Ali Faik Bey'in terfi ettirilerek ödüllendirilmesi talep edilmiştir.

Teğmen Mehmet Fevzi Efendi Yanya'ya, Selanik'e gitti. Yunanlılara esir düştü. Korfu Adası'na götürüldü. Savaş bitince mübadelede memlekete döndü. Vaktini Piyer Loti'den çeviri yapmakla geçirmişti. Kitaplarını yastık yapıyordu Korfu'da. Savaş bitince mübadelede ağabeyinden sonra memlekete döndü.

Bir savaş bitti yeni bir savaş başladı. İki kardeş Çanakkale Savaşı'na da katıldılar. Binbaşı Ali Faik Bey 5. Ordu 4. Kolordu 11. Tümen 33. Alay 1. Tabur Komutanlığı'na, Teğmen Mehmet Fevzi Efendi 5. Ordu 3.

wife did not wish to be apart, Major Ali Faik Bey took her and their little daughter along. They ended up staying in Macedonia, Albania and Serbia and managed to return home after him on a foreign ship.

The Balkan Wars were extremely arduous. The Ottoman Army had manpower shortage. Supply of reinforcements proved difficult. The battle was against not only the enemy military forces but also bandits. There were times of food shortages as well. In this war all the officers were engaged not only in combat but also the maintenance of the order in the area. During campaigns, villages, fields were passed through, coming into contact with the locals. There were enemy soldiers, spies leaked among them. It was very difficult to distinguish them. In the meantime, the officers were firm on controlling the public order. The orders clearly stated that there would be no tolerance for looting, those who attempt to loot would be punished, otherwise the commanders of their companies and battalions would be punished too. The Ottoman Army was extremely rigorous about these matters. How many armies are there in the world laying down such rules during the war and applying them? Here is the real greatness of our army.

On November 3, 1912, assuming there had been no Ottoman soldier left in the region, the 5th Greek Division which had been advancing through Manastır, was caught at unawares by an attack of the Ottoman 16-17-18th Nizamiye Divisions of the 6th Corps of the Vardar Army which was retreating and fell back towards Soroviç. The Ottoman Corp, following the Greek Division, launched another attack at Soroviç. On the night of November 5, Major Faik Bey together with his heroic soldiers crawled into the enemy lines. He caught the Greeks off guard. At 6:30 in the morning, while they were all sleeping, he broght to ruin them all. He thus led the Battle of Sorovic to victory. This one of the few Ottoman victories won during the 1st Balkan War. On account of this brilliant feat, it was demanded that Major Ali Faik Bey be rewarded by promotion.

Lieutenant Mehmet Fevzi Efendi went to Yanya (Ioannina), Selanik. He was captured by the Greeks as prisoner, taken to the Corfu Island. At the end of the war, he returned to homeland during the population exchange. He had spent his time doing translations from Pierre Loti. He had been making his books his pillow in Corfu. He returned homeland at the end of the war after his brother.

A war ended and another war began. Two brothers joined the Gallipoli War. Major Ali Faik Bey was appointed as the Commander of the 1st Battalion, 33rd Regiment, 11th Division, 4th Army Corps of the 5th Army, Lieutenant Mehmet Fevzi Efendi was assigned to the 2nd Company, 1st Battalion, 77th Regiment, 19th Division, 3rd Army Corps of the 5th Army. Lieutenant Mehmet Fevzi Efendi was a hard-working, valiant officer serving in Mustafa Kemal's

Kolordu 19. Tümen 77. Alay 1. Tabur 2. Bölüğe atandı. Teğmen Mehmet Fevzi Efendi Mustafa Kemal'in alayında görevli çalışkan, yiğit bir subaydı. Mustafa Kemal Atatürk el yazısı ile "NOT DEFTERİ" ne ismini kaydetmişti. Çıkartmanın ilk günü, en kanlı günde, 25 Nisan 1915'te 12 kurşun yarası alarak şehit oldu. 25 yaşındaydı. Haberi alan ağabeyi gidip na'şına kapandı. "Ne mutlu sana şehadet mertebesine erdin, Allah bana da nasip etsin!" dedi ve cepheye döndü.

29 Nisan 1915 sabahı Binbaşı Ali Faik Bey'in yakın arkadaşı 33. Alay Komutanı Yarbay Ahmet Şevki Bey şehit oldu. Yerine saat 8.15'te Binbaşı Ali Faik Bey vekâleten atandı. 30 Nisan'a zafer kazanmak için hazırlandılar. Sabah 6.30 sularında Binbaşı Ali Faik Bey askerlerine moral vermek için siperleri dolaştı. Düşman hattında beklenen hareketlilik olmayınca uzanıp kontrol etmek istedi. Alnına isabet eden bir piyade mermisi ile orada şehit düştü.

Savaşta Özlem ve Dostluk

Binbaşı Ali Faik Bey, 1905 yılında Bulgaristan Eski Zağra (Stara Zagora) kökenli ailenin Hayrabolu doğumlu kızları Fatma Hamdiye Hanım ile evlendi. Biga'da görevli iken 1908 yılında bir kız çocukları oldu. Ailesi ile pek bir arada kalamıyor, özlem çekiyordu. Ailesi Bursa'da yaptıkları evde kalıyordu. Kendisi yakında, İstanbul'da, Bakırköy ile Yeşilköy arasındaki Makrı Köy Çırpıcı Çayırı'nda idi ama karargâhtan ayrılamıyordu. Eşi ev tutarsa yanına gelmek istiyordu ancak savaşın eli kulağındaydı. Mektuplaşıp avunmaya çalışıyorlardı.

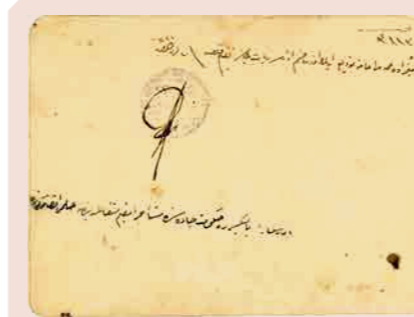
2 Eylül 1914 tarihinde yine Biga'da iken bir erkek

regiment. Mustafa Kemal Atatürk recorded Mehmet Fevzi Efendi's name in handwriting in his "NOTEBOOK". On April 25, 1915, the first day of the landing, the bloodiest day, he died a martyr having 12 bullet wounds. He was 25 years old. Upon getting the news, his brother went and bent down on his corpse. "How happy that you reached the martyr rank, God grant me the same too!" he said and returned to the front.

On the morning of April 29, 1915, Commander of the 33rd Regiment Lieutenant Colonel Ahmet Şevki Bey, who was a close friend of Major Ali Bey, died a martyr. At 8.15 am, Major Ali Bey was appointed as the Acting Commander of the Regiment in his place. They prepared themselves to win a victory on April 30. Around 6.30 am, Major Ali Faik Bey walked around the trenches to boost his soldiers morale. Seeing that the enemy lines were not becoming active as expected, he wanted to reach out and check. Receiving an infantry bullet to his forehead, he fell a martyr there.

Longing and Friendship at War

In 1905, Major Ali Faik Bey married Fatma Hamdiye Hanım, the Hayrabolu-born daughter of a family originally from Eski Zağra (Stara Zagora) in Bulgaria. While he was serving in Biga, they had a daughter in 1908. He couldn't stay much together with his family, he was filled with longing. His family stayed in the house they had built in Bursa. Even though he was nearby, in Istanbul, in "Makrı Köy" Çırpıcı Çayırı between Bakırköy and Yeşilköy, he couldn't leave the headquarters. If he were



Padışah Ordusu 33. Alay 1. Tabur Komutanı zevciniz Şakir oğlu Binbaşı Ali Faik Bey, 30 Nisan 1915 tarihinde Gelibolu'da meydan savaşında, bir Osmanlı askerine yakışan kahramanlık ve fedakârlıkla şehit oldu. Yüce İslâm Dininin ve mukaddes vatanın savunması uğrunda hayatını feda edenlerin arkalarında bıraktıklarına düşen görev keder ve zayıflık değil, iftihar ve mutluluktur. Bütün arkadaşları gibi, merhumun da kıymetli hatırası yalnız sizin değil daha büyük ailesi olan ordunun kalbinde sonuna kadar saklı kalacağına ve öcünün düşmanlarımızdan alınacağına emin olunuz ve bununla avununuz. Saygıdeğer Şehidin bütün yakınları ve sevenleri için Allah'tan ödül ve sabır dileyerek saygılarımı sunarım.

Başkumandan Vekili Enver

During a pitched battle in Gallipoli on 30 April, 1915, zevciniz (your husband) Major Ali Faik Bey, son of Şakir, Commander of the 1st Battalion of the 33rd Regiment of the Ottoman Padishah Army has died a martyr in glory and sacrifice as befits an Ottoman Officer. The duty for the ones who have been left behind by those who have sacrificed their lives for the sake of the Mighty İslam Religion and defending the holy motherland is not grief and weakness but pride and happiness. Be sure and comfort that, like all his friends have, the decedent's precious memories will not only live within your heart but also within the heart of his greater family 'the Army', and his revenge will be taken from our enemy. As I wish blessing and patience from Allah to the Esteemed Martyr's whole family and his beloved ones, I present you my respects.

Acting Commander-in-Chief Enver

والله وعالمه
جانك صفتك نيه بيورم تقطع مايل حاره بودن
عالمه اشرفه ودفتره ناله غير بله برضاهه دكله طش بله
ادردن بودل بيورم خانه ارمنه دفتر اولور ايسره بوراره قل
دعا جانك صفتك نيه بوراره كل جمع افرا وار نجم الله
بيورم برضاهه طوشنه شطه كره دله اجوره اولور ليله
اولره ده ساق اولور مع مانه اراد اولورم دتسه
اولور ادره بيورم ليله آلدريم مراهه اشكره خرسه
انتا ۹۱ ايستيمه بودور شنه مراهه خيدركه بودور
ايديع نايه بيدانه نايه دلره كره صومر صومر
صومر به الي خيكر ماتي ضياهه عايشاكي مزارك بودور
ادردن ايسر كره بوراره كوندر بيورم خاد حاقره اولور
خلك ايسر كره بوراره ايله ايله ايله
موني كوي جريسي
سكاه
سكاه

Valide ve Aileye

Canınızın sıkıldığını ben de biliyorum fakat ne yapalım çare yok,

biz dinlenme halinde ve ne kadar kalacağımız belli bir halde

değiliz, dışarıya da uzun boylu çıkamıyorum. Hane aramaya

vaktim olmuyor, olsa da burada yalnız daha canunuz sıkılır

zannediyorum. Orada gene hısım akraba var. Necmettin Efendi

büyük bir ev tutmuş Beşiktaş'ta. Gezmek için olursa beş on

gün oraya da misafir olunur. Gerçi ben de ev arıyorum, zaman

uygun olur, ev de bulunursa hemen aldırırım merak etmeyiniz.

Yakında inşallah işler netice bulur, başka çare yoktur. Hepinize

çok selâm ederim. Kayınpeder Efendi'ye kayınvalideye de.

Sık sık mektup gönderiniz. Münciye'ye iyi bakınız. Ötümsüz

Yüce Allah iyiliklerini arttırsın. Bir şey arzu ederseniz buradan

gönderilebilir. Hala hanımlara tek tek saygılar sunarım. Kız

kardeşe de.

2 Ekim 1913, Makrı Köy Çırpıcı, Binbaşı Ali Faik

To valide (mother) and Family

I am also aware that you are bored but there is nothing to do

about it, we are not in the position of resting and knowing how

long we will be staying, I can't go out for a long time either. I do

not have time to look for a house, even if there is, I suppose you

would be bored more here alone. At least there are kith and kin

there. Necmettin Efendi has rented a big house in Beşiktaş. In

case you wish to take a trip, you may be their guest there for five

or ten days too. Though, I am also looking for a house, if time is

convenient, a suitable house is found I will have you fetched, do

not worry. İnşallah, everything will be settled soon, there is no

other choice. I greet you all. Father-in-law Efendi and mother-in-

law too. Send me a letter often. Take good care of Münciye. May

the immortal Allah Almighty raise his blessings. If you desire

anything, it can be sent from here. I present my respects to my

aunts one by one. To my sister, too.

October 2, 1913, Makrı Köy Çırpıcı, Major Ali Faik



Soldan sağa: Binbaşı Ali Faik Bey, 33. Alay 1. Tabur Komutanı Yarbay Ahmet Şevki Bey, 33.

Alay Komutanı (Bilinmiyor).

[Left to right: Major Ali Faik Bey, Commander of the 1st Battalion of the 33rd Regiment](#)

[Lieutenant Colonel Ahmet Şevki Bey, Commander of the 33rd Regiment \(Unknown\).](#)

çocukları oldu. Daha önce doğan üç erkek çocuklarını küçük yaşta kızamıktan kaybetmişlerdi. Çok mutlu oldular, adını Ahmet Naci koydular. O’nu yeterince koklayamadan, sırtına bile alamadan eşiyile Bursa’ya gönderdi. Yine yalnızdı. Binbaşı Ali Faik Bey yaklaşan savaş hazırlıkları için Ezine’ye gitti.

Orada, yakın dostu Yarbay Ahmet Şevki Bey’le cepheye gitmeden bir fotoğraf çektirmek istediler. Öyle ya savaş bu. Kim öle kim kala... Merasim üniformalarını çektiler, kılıçlarını kuşandılar. “İyi bir yadigâr kalır sonrakilere”

to rent a house, his wife was willing to join him, but the war was imminent. They wrote letters to each other trying to draw consolation.

On September 2, 1914, while in Biga again, they had a son. They had already lost three sons while still very young due to measles. They were very happy, and they named him Ahmet Naci. Before he could get enough of his baby son's scent, even carry him around on his shoulders, he had to send him away to Bursa with his wife. He was alone again. Major Faik Bey then made his way to Ezine to join the preparations

۹۰
حضره
انتم حققتن نيه بيورم تقطع مايل حاره بودن
عالمه اشرفه ودفتره ناله غير بله برضاهه دكله طش بله
ادردن بودل بيورم خانه ارمنه دفتر اولور ايسره بوراره قل
دعا جانك صفتك نيه بوراره كل جمع افرا وار نجم الله
بيورم برضاهه طوشنه شطه كره دله اجوره اولور ليله
اولره ده ساق اولور مع مانه اراد اولورم دتسه
اولور ادره بيورم ليله آلدريم مراهه اشكره خرسه
انتا ۹۱ ايستيمه بودور شنه مراهه خيدركه بودور
ايديع نايه بيدانه نايه دلره كره صومر صومر
صومر به الي خيكر ماتي ضياهه عايشاكي مزارك بودور
ادردن ايسر كره بوراره كوندر بيورم خاد حاقره اولور
خلك ايسر كره بوراره ايله ايله ايله
موني كوي جريسي
سكاه
سكاه

Yüksek Makama

Saygıdeğer Efendim

Geçen hafta, yani 25 Eylül tarihinde, posta ile yirmi iki lira ve

emanetçi ile de Mustafa Efendi'nin bavulu ve bir bohça gönderilmişti.

Akçenin ulaştığını bir kartla bildirdiniz fakat diğerlerinin teslim

edildiğini henüz bildirmediniz. Eşya Ahmet Bey'le gönderilmişti.

Alınca bildirin. Ailenin buraya gelmek meselesine gelince, canlar

sıkıldığını ve rahatsız olduğunu ben de biliyorum ne fayda ki çare

bulunamıyor. Gerçi yerim İstanbul civarındadır fakat bir ay zarfında

ancak iki defa İstanbul'a çıktım. Kıta başından ayrılamıyoruz. Her

gün harekete hazır bir haldeyiz. Onun için aile büsbütün rahatsız

olur diye düşünüyorum. Gerçi ev aramaya da zamanımız uygun

değildir. Hemen Yüce Allah yakında şu işlere son versin. Ölümsüz

ellerinizi öperim. Sık sık mektup yazınız. Akraba ve yakınlara çok

selâm efendim.

2 Ekim 1913, Binbaşı Ali Faik

To the Supreme Authority

My Honourable Efendi

Last week, in other words on September 25th, twenty-two liras by

mail and Mustafa Efendi's suitcase and a pack by a caretaker had

been sent. You informed me by a postcard that you had received

the akçe but did not inform me whether you received the others.

The belongings had been sent with Ahmet Bey. Inform me when

you receive them. As for the matter concerning the family to come

here, I am also aware that they are bored and uncomfortable but

unfortunately there is nothing to do about it. Though, my location is

around Istanbul, I had been to Istanbul only twice within a month. We

can't leave the corps. Every day, we are ready for action. This is why

I guess that the family will feel completely uncomfortable. Though,

we do not have convenient time to look for a hose either. May Allah

Almighty end all this at once. I kiss your eternal hands. Often write to

me. Many greetings to relatives and kith and kin, my efendi.

October 2, 1913, Major Ali Faik

dediler. Ayrıca “bu baki dostluğumuzu hatırlatan bir yadigâr da olur” diye düşündüler. “Omuz omuza savaşacağız. Allah’ım koru bizleri, ailelerimizi, milletimizi, vatanımızı... Koru ordumuzu... Biz şehadete ersek de muzaffer kıl ordumuzu... Dualarımızı kabul et Allah’ım!” diyerek bir arkadaşları ile beraber fotoğraf çektiler. Çanakkale Savaşı’nın kazanılmasında bu dostlukların payı çok büyüktür. Çoğunlukla Balkan Savaşı’na katılmış tecrübeli, birbirini tanıyan subaylardan oluşan bir komuta kademesi vardı.

Cerideleri

Binbaşı Ali Faik Bey ceride

(*günlük*) tutardı. Balkan

Savaşı’nda 11 Aralık 1911

tarihinde 51. Alay 2. Tabur

Komutanı olarak atandıktan

sonra, Taburun Tiran’da

derlenen alaya katılması için

Tümen Komutanı’ndan aldığı

emirle birlikte, ceridesini

tutmaya başladı. 1. Balkan

Savaşı Ceridesi 9 Eylül 1912-

25 Mart 1913 dönemini kapsar.

Savaşın başından sonuna kadar

aldığı ve gönderdiği savaş

emirlerini, çekilen sıkıntıları,

kayıpları, savaş hareketlerini,

51. Alay’ın günlük yoklama

mevcutlarını gün be gün not

düşer.

1931 yılında Avustralyalı

önemli bir hafif müzik ve

popüler müzik kompozitörü

Bayan May Summerbelle

çalıştığı müzede gördüğü bir

Türk askerine ait günlükten

alıntıları Evening News,

Sydney Gazetesi’nde “*Ölü Türk*

Subayının (Komutan Binbaşı, 1.

Tabur, 33. Alay) 27.04-30.04.1915

dönemine ait Günlükten Alıntılar”

başlığı ile yayınıyor. Beş sayfa,

daktilo edilmiş, İngilizce çeviri.

Günlüğün kime ait olduğunu

for the approaching war.

While there, he and his close

friend Lieutenant Colonel Ahmet

Şevki Bey wanted to get their

photograph taken before going

to the battlefield. Well, this is

war. God knows who will die who

will survive... They put on their

ceremonial uniforms, wielded

swords. “It will make a good

memento for posterity” they

said. “It will also be a memento

of our abiding friendship” they

thought. Saying “we will fight

shoulder to shoulder. May God

save us, our families, our nation,

our country... Save our army...
Even if we fall a martyr, may you

bestow victory upon our army...
Make our prayers come true,

Allahım!”, they got a photograph

taken with another friend of

theirs. These ties of friendship

contributed greatly towards the

victory at Gallipoli War. The chain

of command comprised mostly

experienced officers who had

previously fought in the Balkan

War, knowing each other.

His Diaries

Major Ali Faik Bey used to keep

a ceride (*diary*). Following his

appointment on December

11, 1911 as the Commander of

the 2nd Battalion of the 51st

Regiment during the Balkan

War, he received an order from

the Division Commander for the

battalion to join the Regiment

getting organized in Tiran, he

started to keep his diary. The

Diary of the 1st Balkan War covers

the period from September 9,

1912 to March 25, 1913. He noted

on a daily basis all the battle

orders he had received and sent

from the beginning to the end

of the war, all the adversities,

losses, all the war operations and

the daily registry numbers of the

51st Regiment.

In 1931, a well-known



1. Balkan Harbi Ceridesi.
Diary of the 1st Balkan War.

hatırlamıyor. Avustralya'nın Seferi Kuvvetleri'ne ithaf ettiği, Anzakların favori marşı "So-long" ile hazırladığı Günlükten Alıntılar'ı 1931 yılında Avustralya Savaş Anıtı "War Memorial" Müzesi'ne bağışlıyor. Bugün bu alıntılar Avustralya Hafif Süvari Çalışmaları Merkezi'nin (Australian Light Horse Studies Centre) ÇÖL SÜTUNU (DESERT COLUMN) sitesinde yayınlanmaktadır. Girişimler sonucu Avustralya Savaş Anıtı Müzesi Araştırma Merkezi de günlük alıntılarını dijital ortama aktardı ve sitesi üzerinden genel erişime açtı.

Söz konusu "Ceride" nin Binbaşı Ali Faik Bey'e ait olduğu kesindir. Günlük Alıntılarının ilk sayfası 27 Nisan 1915 tarihini taşıyor. Bu, Binbaşı Ali Faik Bey'in savaşa katıldığı gündür. Balkan Savaşı Ceridesi'nde olduğu gibi, 33. Alay'a katılma emri almasıyla günlük tutmaya başlar. Günlük şehit olduğu tarih 30 Nisan 1915 tarihinde sona eriyor. Günlüğü tutan Binbaşı Ali Faik Bey'den başkası olsaydı tutmaya devam ederdi. Diğer taraftan, günlük tuttuğu bugüne kadar ortaya çıkan başka bir 33. Alay 1. Tabur Komutanı olmamıştır. Ayrıca, Günlük Alıntılarının 2. Bölümünde "Kaymakam Şevki Bey'in ölümü nedeniyle grubun kumandası şimdi bana verildi." notu da 19'uncu Tümen Cerideleri'nde yer alan 29 Nisan 1915 saat 8.15 emri ile çakışmaktadır.

Binbaşı Ali Faik Bey şehit düştükten sonra üzerinde bulunan günlüğü Anzaklar tarafından alınmıştır. İngilizlerin, Çanakkale Savaşı sonrası, ele geçirdikleri askeri dokümanları Mısır'a götürdükleri, orada tümünü İngilizceye çevirtirip orijinalini yaktıkları bilgisini edindim. Binbaşı Ali Faik Bey'in Ceridesinin tam olarak İngilizceye çevrildiği anlaşılıyor. Her nasılsa, Bayan May Summerbelle'in eline bu tüm çeviri geçmiş ki ondan alıntı yapıp yayınlıyor. Bu da ceridenin orijinalinin olmasa bile tam çevirisinin Avustralya'da bulunduğu olasılığını güçlendiriyor. Araştırmalarım sürüyor. ●

"Ceride" nin Binbaşı Ali Faik Bey'e ait olduğu kesindir.
It is certain that the "Ceride" belongs to Major Ali Faik Bey.

Australian composer of light and popular music Miss May Summerbelle published extracts from a Turkish soldier's diary, which she had come across in the museum where she worked, in the newspaper Evening News, Sydney under the heading of "Extracts from a Dead Turkish Officer's (Commanding Major, 1st Battalion, 33rd Regiment) Diary covering the 27-30.04.1915 period". Five pages typewritten, English translation. She didn't remember to whom the diary belong.

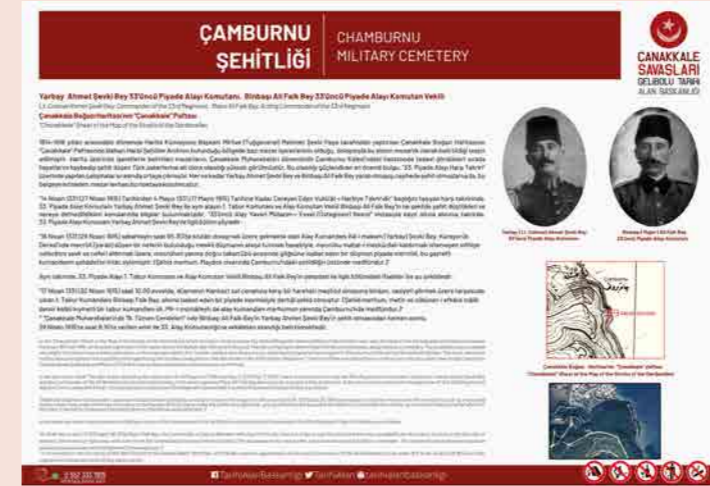
In 1931, she donated the Extracts from the Diary together with the favourite Anzac march-song "So Long", that she dedicated to Australia's Expeditionary Forces to the Australian "War Memorial" Museum. Today these extracts are published digitally on the Australian Light Horse Studies Centre website DESERT COLUMN. After a series of initiatives the Australian War Memorial Museum digitized the diary extracts and provided access in its website.

It is certain that the aforementioned "Ceride" belongs to Major Ali Faik Bey. The first page of the Diary Extracts has the date of April 27, 1915. This is in fact the day Major Ali Faik Bey joined the war. Just as it is with the Diary of the Balkan War, he began to keep a diary as he received the order to join the 33rd Regiment. The diary ends on April 30, 1915, the day he died a martyr. If it had been anyone other than Major Ali Faik Bey keeping the diary, he would continue keeping. Besides, to date, no other Commander of the 1st Battalion of the 33rd Regiment has come out as having kept a diary. Also, the note that is to be found in the second section of the Diary Extracts, which reads: "Owing to the death of Kaymakam Şevki Bey, the command of the section is now given to me" is consistent with the order dated April 29, 1915 timed 8.15 in the Chronicles of the 19th Division.

The diary found on the body of Major Ali Faik Bey after he died a martyr was taken by the Anzacs. I have been informed that after the Gallipoli War, the British had taken the military documents which they seized to Egypt, there translated into English and then burned. It is understood that Ali Faik Bey's Diary was translated to English in its entirety. Miss May Summerbelle must have somehow gotten hold of this fully translated text so that she makes abstracts and publish. This strengthens the possibility that the translation of the entire text, albeit not the original, is in Australia. My research efforts continue. ●

ANISINA IN MEMORIAM

Çamburnu Şehitliği Chamburnu Martyrdom



Balkan Harbi Şehitler Anıtı'nın bulunduğu bölgede Alay Komutanı Yarbay Ahmet Şevki Bey ile beraber yer alan Binbaşı Ali Faik Bey'in Mezar Levhası. The Tomb Plate dedicated to Major Ali Faik Bey together with the Regiment Commander Lieutenant Colonel Ahmet Şevki Bey at the location of the Balkan War Martyr's Monument.

Takvim Yaprağı Calendar Sheet



Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı 2020-2021 Takvimleri. 2020-2021 Calendars of the Directorate of Çanakkale Wars Gallipoli Historic Site.

"Ben Binbaşı Ali Faik Bey" Belgeseli "I, Major Ali Faik Bey" Documentary



Yönetmen: Gökhan Tarkan
Karaman, Editör: Cem Fakir
Director: Gökhan Tarkan
Karaman, Editor: Cem Fakir

"Ben Binbaşı Ali Faik Bey" Kitabı The Book "I, Major Ali Faik Bey"



Türkçe iki baskı 11.500 adet, İngilizce baskı 1500 adettir. Para ile satılmıyor. Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı Çanakkale Destanı Tanıtım Merkezi "Binbaşı Ali Faik Bey Sergisi" girişinde dağıtım yapılmaktadır. 11,500 copies of the two Turkish editions, and 1500 copies of the English edition. Not to be sold with money. They are being distributed at the entrance of the "Major Ali Faik Bey" exhibition held at the Çanakkale Epic Promotion Center in the Directorate of Çanakkale Wars Gallipoli Historic Site.

"Binbaşı Ali Faik Bey" Sergisi "Major Ali Faik Bey" Exhibition



"Binbaşı Ali Faik Bey" sergisinin açılışı Anafartalar Zaferi ve TBMM'nin 100. Kuruluş Yıldönümü kutlamaları programı çerçevesinde 10 Ağustos 2020'de yapıldı. Çanakkale Destanı Tanıtım Merkezi Giriş Kat Sergi Alanında 1 Ocak 2030 tarihine kadar açıktır. The opening of the "Major Ali Faik Bey" exhibition took place on August 10, 2020, as part of the commemorative program for the Anafartalar Victory and the Centenary of the Establishment of the GNAT (Grand National Assembly of Turkey). It is open until January 1, 2030 in the Çanakkale Epic Promotion Centre Ground Floor Exhibition.

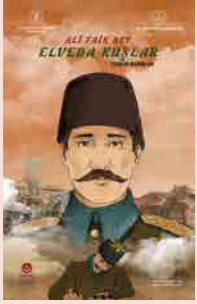
ANISINA IN MEMORIAM

Binbaşı Ali Faik Bey Adına Özel İlk Gün Zarfı ve Dörtlü Pul Serisi Special Day Cover and a Series of Four Stamps in the Name of Major Ali Faik Bey



Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi
Alan Başkanlığı. PTT, Posta ve Telgraf
Teşkilatı A.Ş.
The Directorate of Çanakkale Wars
Gallipoli Historic Site. PTT, Turkish
PTT Corporation.

“Elveda Kuşlar” Öyküsü “Farewell to Birds” Story



T.C. Kültür ve
Turizm Bakanlığı
ve T.C. Milli
Eğitim Bakanlığı
ortak projesi
çerçevesinde
Binbaşı Ali Faik
Bey'in hayatından

kesitleri içeren “Elveda Kuşlar” öyküsü
Yusuf Dursun tarafından yazılmıştır.
Mustafa Kemal Atatürk ve dokuz diğer
kahraman ile ilgili öykülerin de yer aldığı,
ilkokul ve ortaokul öğrencilerine hitap
eden, 10 kitabın Türkiye'deki ilgili tüm
öğrencilere ulaştırılması planlanmıştır.
The story “Farewell to Birds” encapsulating
segments of Major Ali Faik Bey's life was
written by Yusuf Dursun as part of a
collaborative project run by the Ministry
of Culture and Tourism and the Ministry
of Education. It is planned that 10 books
which includes the stories about Mustafa
Kemal Atatürk and nine other heroes
appeal to primary and secondary school
students to be reached to all related
students in Turkey.



Erdal Kabatepe 1 Şubat 1945 tarihinde Çanakkale'nin Bayramiç ilçesinde doğdu. Babasının görevi nedeni ile çok sık yer değişikliği sonucu eğitimini hemen her yıl başka bir okulda yaptı (Simav, Banaz, Lüleburgaz, Manisa, Kurtalan, Siirt, Bitlis, Bursa). Bursa Erkek Lisesi mezunudur.

1967 yılında İstanbul'da Robert Kolej (bugünkü Boğaziçi Üniversitesi) İnşaat Mühendisliği'nden lisans diploması aldı. 1965-67 döneminde aynı bölümde asistanlık yaptı. Ankara'da Orta Doğu Teknik Üniversitesi Şehir Planlama'dan Yüksek Lisans diploması, PPC, Bradford Üniversitesi'nden (İngiltere) Endüstri Projeleri sertifikası aldı.

1968-83 yılları arasında Başbakanlık, Devlet Planlama Teşkilatı'nda uzman ve Enerji Grubu Başkanı, 1980 yılında Cenevre'de, Birleşmiş Milletler'de ve 1983 yılında Washington'da, Dünya Bankası Enerji Bölümü'nde müşavir olarak çalıştı.

ERKA GRUP'un kurucusu ve 1984 yılından bugüne Yönetim Kurulu Başkanı'dır. İstanbul Amerikan Kolejleri Mezunlar Derneği (Ankara); TABA, Türk-Amerikan İş Adamları Derneği (Amerikan Ticaret Odası Türkiye); ECACC, Avrupa Amerikan Ticaret Odaları Konseyi; WEEA, Dünya Enerji Verimliliği Derneği; TURCEV, Türk Çevre Eğitim Vakfı; ELSIAD, Elektrik Sanayicileri ve İş Adamları Derneği; TURKAB, AB-Türkiye İş Birliği Derneği kurucu başkanı/başkanı/yönetim kurulu üyesi/kurucu mütevelli kurulu üyesi/onur başkanı ve LIBERAL HAREKET'in öncüsü olarak hizmet verdi. 1982 yılında Philadelphia, ABD merkezli Eisenhower Fellowship Vakfı tarafından “Eisenhower Fellow” seçildi. Aynı yıl Tayvan Eisenhower Fellows tarafından da “Eisenhower Fellow” seçilerek Tayvan'a davet edildi. Eisenhower Fellowship Vakfı'na Uluslararası Danışma Konseyi Eş Başkanı ve Türkiye'deki “fellow”lara başkan olarak yıllarca gönüllü hizmet etti.

Gerek kamu gerekse özel sektördeki hizmetleri sırasında pek çok uluslararası toplantıda ülkeyi temsil etti, konferanslara konuşmacı/yönetici olarak katıldı. Yunanistan ve Orta Asya ülkelerine 1992 yılında başlayan iş seyahatlerini oluşturan, yerli ve yabancı iş insanlarına bu bölgelerde öncülük eden ilk iş insanıdır.

28 Ekim 1972 tarihinde Hatice Nazan Akkan ile evlendi. İki oğlu, iki kız torunu vardır.

Erdal Kabatepe was born on February 1, 1945 in Bayramiç, town of Çanakkale. Due to frequent change of locations because of his father's military service, he received his education in a different school almost every year (Simav, Banaz, Lüleburgaz, Manisa, Kurtalan, Siirt, Bitlis, Bursa). He graduated from Bursa High School for Boys.

In 1967, he received his BS in Civil Engineering in Robert College (today's Bosphorus University) in Istanbul. In 1965-67, he was an assistant in the same department. He received his master's degree in City Planning at the Middle East Technical University in Ankara and his Certificate in Industrial Projects, at PPC, the University of Bradford (UK).

He worked as an expert and as the Head of Energy Group in the State Planning Organization of the Prime Ministry between 1968-83; as an advisor at the United Nations in Genève in 1980 and in the Energy Department of the World Bank in Washington DC in 1983.

He is the founder of ERKA Group and the Chairman of the Board as of 1984.

He has served in; Alumni Association for the Istanbul American Colleges (Ankara); TABA, Turkish-American Businessmen's Association (the US Chamber of Commerce in Turkey); ECACC, European Council of American Chambers of Commerce; WEEA, World Energy Efficiency Association; TURCEV, Turkish Environmental Education Foundation; ELSIAD, Association of Electrical Industrialists and Businessmen; TURKAB, EU-Turkey Cooperation Association as a founding chairman/chairman/member of the board of directors/ founding member of the board of trustees/ honorary chairman and as the Leader of the LIBERAL MOVEMENT. In 1982, he was elected as “Eisenhower Fellow” by the Eisenhower Exchange Fellowships, Philadelphia, U.S.A. The same year he was elected as Eisenhower Fellow by the Eisenhower Fellows of Taiwan as well and was invited to Taiwan. For years he volunteered as Co-Chairman to the International Advisory Council of the Eisenhower Fellowship Foundation as well as chairman to the “fellows” in Turkey.

Throughout his service in public and private sectors he represented his country in various international meetings and attended conferences as speaker/moderator. He is the first businessperson to initiate business trips in 1992 to Greece and Central Asia, and to lead Turkish and international businesspeople in these regions.

He married Hatice Nazan Akkan on October 28, 1972. He has two sons and two granddaughters.

“3” GERİ SAYIM GÜNCEŚİ COUNTDOWN CHRONICLE

Eylül 2021 September

YAYIN TÜRÜ Süreli, yerel
TYPE OF PUBLICATION Periodical, local

YAYINCI
PUBLISHER
ÇOK A.Ş.

SAHİBİ
OWNER
ÇOK A.Ş. adına
on behalf of ÇOK A.Ş.
Mustafa Tanrıverdi

YAYIN KONSEPTİ
PUBLICATION CONCEPT
Bülent Erkmen

YAYIN KİMLİK TASARIMI
PUBLICATION IDENTITY DESIGN
Kerem Yaman, BEK

TASARIM & BASKI ÖNCESİ HAZIRLIK
DESIGN & PRE-PRESS
Çağan Karaağaç, BEK

KOORDİNASYON
COORDINATION
Burcu Ak
Diyez Beksaç Cin
Çim Güleriyüz

YAPIM
PRODUCTION
BEK Tasarım ve Danışmanlık
BEK Design and Consultancy

BASKI
PRINTING
MAS Matbaacılık San. ve Tic. A.Ş.
Hamidiye Mahallesi, Soğuksu Caddesi, 3
34408, Kağıthane, İstanbul
+90 212 294 1000
kitap@masmat.com.tr
Sertifika No: 44686

ÇOK A.Ş.
Yapı Kredi Plaza, B Blok, Kat: 12, Daire 30
Büyükdere Caddesi
34330, Levent, İstanbul
+90 212 270 4766
+90 212 278 2309
info@1915canakkale.com

KAPAK FOTOĞRAFI
COVER PHOTO
Cemal Emden

SORUMLU YAZI İŞLERİ
MÜDÜRÜ VE EDITÖR
RESPONSIBLE EDITORIAL
DIRECTOR AND EDITOR
Yavuz Harani

YAYIN KURULU
EDITORIAL BOARD
Diyez Beksaç Cin
Bülent Erkmen
Çim Güleriyüz
Mustafa Tanrıverdi
Necmi Zekâ

METİN EDITÖRÜ
COPY EDITOR
Zeyno Erkman Beşikçi

DÜZELTİ
PROOFREADING
Zeyno Erkman Beşikçi

ÇEVİRİ
TRANSLATION
Aslı Mertan

33. ALAY KOMUTANI
BİNBAŞI ALİ FAİK BEY
ÇEVİRMEN/EDITÖR
COMMANDER OF THE 33rd
REGIMENT MAJOR ALİ FAİK BEY
TRANSLATOR/EDITOR
Şefik Turan/Erdal Kabatepe

KATKIDA BULUNANLAR
CONTRIBUTORS
Beynur Akdeniz
Ahmet Bayrı
Efe Çutur
Gözde Doğan Ayan
Nadir Ekmekçi
Cemal Emden
Evrım Ergin
Batuhan Ergüneş
Gizem Ertürk
Mehmet Kerem Eteş
Kağan Gözen
Cenk Kalava
Melih Mumcu
Melih Özsöz
Zafer Sinoplu
Göksen Yılmaz

Geri Sayım Güncesi, ÇOK A.Ş. tarafından 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi iletişim çalışmaları kapsamında yayımlanmaktadır.

Countdown Chronicle is published by ÇOK A.Ş. within the scope of 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project communication practices.

Para ile satılmaz.
Not for sale.

İmzalı yazıların tüm sorumluluğu yazarlarına aittir.
All responsibility of signed articles lies with the author.

© Yazı ve fotoğrafların tüm hakları, aksi belirtilmedikçe, ÇOK A.Ş.'ye aittir. Kaynak gösterilerek kullanılabilir.
© All rights of writings and photographs are reserved by ÇOK A.Ş. unless otherwise stated. They can be used with proper citation of references.



1915canakkale.com



Ağustos 2021.

August 2021.

CEMAL EMDEN

