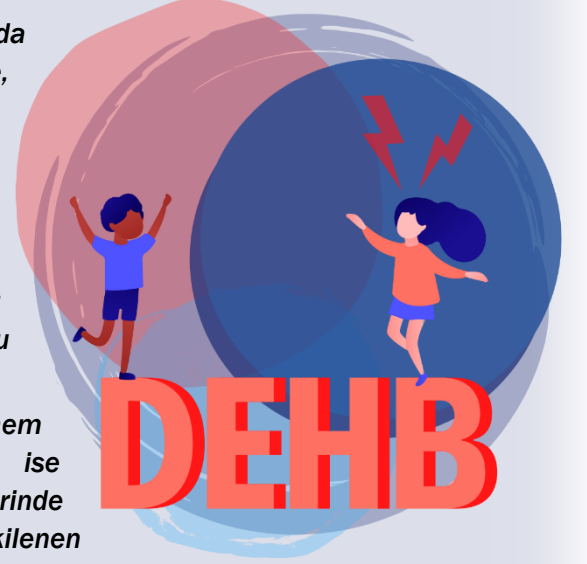


“DİKKAT EKSİKLİĞİ HİPERAKTİVİTE BOZUKLUĞU”

SADECE DİKKAT PROBLEMİ YAŞAMAK YA DA AŞIRI HAREKETLİ OLMAK MIDIR?

“Dikkat eksikliği hiperaktivite bozukluğu” genelde ilkökul çağında belirtilerin netleştiği, dikkati bir konu üzerinde uzun süre sürdürememe, ders gibi zihinsel çaba gerektiren etkinliklerden çabuk sıkılma, mümkün olduğunca böyle etkinlikleri geciktirme ve aşırı hareketlilikle giden bir tablodur. Bazı çocuklarda aşırı hareketlilik olmayıp sadece dikkat eksikliği belirtileri olurken, bazı çocuklarda sadece aşırı hareketlilik bazı çocuklarda da hem dikkat eksikliği hem aşırı hareketlilik bir aradadır. Sadece dikkat eksikliği olan çocuklar biraz daha geç fark edilebilir çünkü genelde daha sakin, uyumlu çocuklardır.

“Hiperaktivite” dediğimiz kavramla ise hem aşırı hareketlilik hem dürtüsel davranışları kastediyoruz. Aşırı hareketlilik dediğimiz ise yaşlarına göre çok daha hareketli olan, sürekli kıpır kıpır, kıpırtılı, yerinde oturmakta zorlanan ve hareketliliğinden dolayı hayatı bir şekilde etkilenen çocukları kastediyoruz. Bazı aileler çocuklarının öyle aşırı hareketli olmadığını söylemektedir ancak sürekli bir kıpırtı hali, eli ayağının bir şekilde oynaması da aslında bizim için bir belirti. Burada önemli nokta çocuğun sadece biraz daha aktif, biraz daha enerjik, hayatı gayet yolunda giden derslerde veya evde problem yaşamayan, arkadaşlarıyla gayet uyumlu bir çocuk mu yoksa hareketliliğinden ötürü hayatta kayıpları olan, hayatı etkilenen bir çocuk mu olduğuna karar vermek. Peki, bu çocukların hayatları nasıl etkileniyor? Bazen kazalar geçiriyorlar, bazen istemeden olsa da arkadaşlarının yaralanmasına sebep olabiliyorlar, bazen oyunlarda sıralarını bekleyemedikleri için sosyal alanda, ilişkilerinde zorluklar yaşıyorlar ve derslerde sabit oturamadıkları için bazen dersin düzenini bozabildiklerinden sık sık öğretmenlerinden uyarılar alabiliyorlar ya da evde ebeveynlerinden. Tabi bunun dışında okulda dikkatlerini uzun süre derse veremediklerinden, evde ekstra bir çalışma yapmadıklarından ve kitap okuma gibi faaliyetlerden sıkıldıklarından akademik başarıları giderek düşmeye başlar, hatta bir süre sonra okula gitmeye isteksizlik başlayabilir. Yaş ilerleyip ders notları düştükçe, öğretmenler ve ebeveynlerden uyarılar arttıkça bu çocuklar özgüvenlerini yitirmeye başlar ve bazen ardından bir depresyon gelir. Bazen bu çocuklar aileleri, öğretmenleri tarafından umudun kesildiği çocuklar olduğundan, yaşitları tarafından dışlandıklarından ve sınıfta günah keçisi olduklarından davranım problemleri geliştirmeye başlarlar ve davranım problemleri olan başka çocuk/genç gruplarıyla birlikte takılmaya başlarlar. Tabi bunların ardından da sigaraya başlama, madde kullanımı ve riskli davranışlar gelebilir. Dolayısıyla dikkat eksikliği hiperaktivite bozukluğu dediğimiz durum sadece basit bir tablo değildir, devamında başka sorunları getirir, ebeveynlerle çocuğun arasında çatışmalı ilişkiye yol açar ve çocuk ve ergenin kimliğinde olumsuz etkiler bırakmaya başlar.



Doç. Dr. Canan TANIDIR

Psikoloji Bölüm

Tedavide ise bilimsel çalışmalarda en etkin yöntem ilaç tedavileri olmakla beraber davranışçı yöntemler de yer almaktadır. Buradan ebeveynlere ve öğretmenlere sesleniyorum “lütfen problemler artıp, ilişkiler bozulup, akademik başarı dibe vurmadan, çocukta özgüven düşüklüğü, depresyon veya davranım problemleri yerleşmeden bir uzmandan destek alın”.

Z TÜRKİYE'DE HAVALİMANLARININ MÜLKİYET VE İŞLETİM YAPISI



Türkiye'de havalimanları sivil hava taşımacılığı faaliyetlerinin başladığı ilk yıllardan itibaren 1990'lı yıllara değin bugünkü adıyla Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) tarafından kurulmuş ve işletilmiştir.

DHMİ, 20 Mayıs 1933 tarihinde Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak Hava Yolları Devlet İşletmesi İdaresi (HYDİ) adı altında 180.000 TL sermaye ve 24 personel ile kurulmuştur. Hava yolu kurma ve yollar üzerinde taşıma yapma görevleri HYDİ'nin sorumluluğuna verilmiştir.

Havaalanı yapımının önemi doğrultusunda 3 Haziran 1938 tarihinde 3424 sayılı Kanunla HYDİ, Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü (DHY) adını alarak Bayındırlık Bakanlığına, daha sonra da 21 Temmuz 1943 tarihinde 4467 sayılı Kanunla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bağlanmıştır. 21 Mayıs 1955 tarihinde 6623 Sayılı Kanun ile DHY ikiye bölünerek, DHMİ Genel Müdürlüğü ve THY Anonim Ortaklığı kurulmuştur. Hava meydan işletmeciliği, yer hizmetleri, hava seyrüsefer ve hava muhabere hizmetleri DHMİ'ne ve uçak işletmeciliği görevi de THY A.O.'na devredilmiştir.

DHMİ halen 08.6.1984 tarih ve 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname çerçevesinde tüzel kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk, sorumluluğu sermayesi ile sınırlı bir Kamu İktisadi Kuruluşu (KİK) olarak faaliyetlerini sürdürmektedir.

1987 yılında İngiltere'de yapılan ilk havalimanı özelleştirmesinin ardından Dünya genelinde havalimanı özelleştirmeleri hızla yaygınlaşmış ve ülkemizde de 1990'lı yıllarda bu yönde bazı adımlar atılmıştır. Ancak Türkiye'de havalimanı özelleştirmeleri mevcut havalimanlarının blok halinde özel sektöre satışı şeklinde değil de, yeni havalimanlarının özel sektör tarafından inşa edilip belirli bir süre işletildikten sonra kamuya devrini içeren Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli çerçevesinde gerçekleştirilmiştir. Burada amaç hem Devlet Hazinesini yüksek bir finansman yükünden kurtarmak hem de özel sektör dinamizminden yararlanarak havalimanlarında verimliliği arttırmaktır. Türkiye'de YİD modeli çerçevesinde inşa edilmiş havalimanı tesisleri şunlardır (Parantez içindeki ilk tarihler ihale, ikinciler ise ilgili tesisin hizmete giriş yılını göstermektedir):



Dr. Yalçın PAMUK
Havacılık Yönetimi
Öğretim Üyesi

TÜRKİYE'DE HAVALİMANLARININ MÜLKİYET VE İŞLETİM YAPISI



Dr. Yalçın PAMUK
Havacılık Yönetimi
Öğretim Üyesi

- Antalya Havalimanı I. Dış Hatlar Terminali (1993-1998)
- Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminali (1997-2000)
- Antalya Havalimanı II. Dış Hatlar Terminali (2003-2005)
- Dalaman Havalimanı Dış Hatlar Terminali (2003-2006)
- Adnan Menderes Havalimanı Dış Hatlar Terminali (2004-2006)
- Esenboğa Havalimanı İç ve Dış Hatlar Terminali (2004-2006)
- Milas-Bodrum Havalimanı Dış Hatlar Terminali (2006-2012)
- Zafer Havalimanı (2010-2012)
- İstanbul Havalimanı (2013-2018)
- Çukurova Havalimanı (2020-?)

Ayrıca DHMİ'nin, 27.4.2005 tarihli 5335 Sayılı Kanun çerçevesinde hem kendi işletmesinde bulunan hem de YİD modeliyle yapıлып işletilmiş ve işletme süreleri dolduktan sonra kendisine devredilmiş havalimanlarını Kirala/İşlet Devret (KİD) modeline göre 49 yılı geçmemek üzere özel sektöre kiralama yetkisi de bulunmaktadır. KİD yöntemiyle özel sektöre kiralanmış tesisler şunlardır (Parantez içindeki ilk tarihler ihale, ikinciler ise işletim süresinin bitiş yılını göstermektedir):

- İstanbul Atatürk Havalimanı Yolcu Terminalleri (2005-2019)
- Zonguldak Çaycuma Havalimanı (2006-2032)
- Antalya Havalimanı Yolcu Terminalleri (2007-2024)
- Gazipaşa Alanya Havalimanı (2007-2034)
- İzmir Adnan Menderes Havalimanı Yolcu Terminalleri (2011-2032)
- Aydın Çıldır Havalimanı (2012-2032)
- Milas-Bodrum Havalimanı Yolcu Terminalleri (2014-2035)
- Dalaman Havalimanı Yolcu Terminalleri (2014-2040)

Kaynak: DHMİ 2020 Yılı Faaliyet Raporu'ndan derlenmiştir.

Uluslararası taşımacılık dendiğinde akla ilk gelen taşımacılık türü denizyolu taşımacılığıdır. Özellikle uzun mesafeler için çok uygun bir alternatif olan denizyolu taşımacılığı hacim olarak dünya ticaretinin yaklaşık %83'ünü kapsamaktadır. 2019 verilerine göre dünya filosunun 1,9 milyar DWT olduğu görülmektedir.¹ Denizyolunun en düşük maliyetli taşıma modeli olması, çıkış-varış limanları arasında herhangi bir transit geçiş ve gümrük işleminin olmaması denizyolu ile taşımacılığın revaçta olma sebebidir.

Deniz yolu taşımacılığı söz konusu olduğunda da ilk akla gelen taşımacılık şekli konteyner taşımacılığıdır. Özellikle 2016-2019 yılları arası incelendiğinde taşınan konteyner miktarının 139 milyon TEU'dan 160 milyon TEU'ya yükseldiği görülmektedir.¹ Bununla birlikte küresel konteyner hacimleri 2020'nin ilk 11 ayında %1,7 düşmüştür.¹ Bunun da en büyük sebebi tabii ki de COVID-19 pandemisidir.

Pandeminin konteyner taşımacılığına etkisi sadece taşınan konteyner adedi ile sınırlı kalmamıştır. Ulaşılabilir konteyner sayısını da etkilemiştir. Özellikle pandemiden ilk çıkan ülke olan Çin'in çok hızlı bir şekilde ihracata başlaması ile dünyadaki bütün limanlardan boş konteyner toplamaya başlamıştır. Bu toplama işlemi konteyner piyasasına bir "konteyner kıtlığı" olarak yansımıştır. Bu yansıma da kasım ayında 2 bin dolar olan bir konteynerin fiyatının 6.000 dolara kadar çıkmasına sebep olmuştur. Özellikle Asya-Avrupa hattında olan bu yükseliş öyle boyutlara ulaşmıştır ki 40'lık bir konteyner için 10.000 dolara kadar fiyat verilmektedir.¹ Konteyner kıtlığının 2021 yılının ikinci çeyreğine kadar devam etmesi beklenmektedir. Bu kıtlığın önüne geçmek için ülkeler çeşitli tedbirler almışlardır. Örneğin ABD limanlarından boş konteyner çekilmesine izin vermemektedir. İsrail ve Yunanistan ise 50 konteyner ile sınırlandırmıştır.¹ Türkiye de tıpkı diğer ülkeler gibi bu kıtlıktan etkilenmektedir. Mısır ve Yunanistan'dan konteyner çekmeye çalışan ülkemizin limanlarında boş konteyner sorunu devam etmektedir. Peki bu sorun nasıl çözülebilir?

RO-RO Taşımacılığı

Avrupa ile ticaretimiz göz önünde tutulduğunda ihracatımızın yaklaşık dörtte birinin RO-RO servisleri ile taşındığı sonucunu çıkarmak mümkündür. Bu durum RO-RO hatlarının stratejik önemini açıkça ortaya koymaktadır.¹ Bu stratejik önemden ilham alarak yüklerin konteyner yerine treylerler yardımı ile taşınması ve treylerlerin Ro-Ro gemileri ile bir limandan başka bir limana aktarılması, Avrupa'ya yapılan taşımalarda yaşanacak konteyner kıtlığına bir çözüm getirebilir. Benzer şekilde Kuzey Afrika'ya düzenlenecek RO-RO seferleri ile Afrika ve Avrupa'ya gönderilecek konteynerlerin, okyanus ötesi taşımalarda kullanılabilmesi sağlanabilir.

RO-LA Taşımacılığı

Bu taşımacılık türü karayolu-demiryolu entegrasyonunun en güzel örneği olup genel olarak Avrupa ülkelerinin çok ağırlık vermediği bir taşımacılık türüdür. RO-LA taşımacılığı ile konteyner kıtlığına bir çözüm getirilebilir. Bu sayede hem araçların yıpranma payı düşecektir hem de araç sürücülerinin dinlenme şansları olacaktır.

Sonuç olarak kombine taşımacılık faaliyetlerinin artması hem çevresel etkiler açısından (örneğin emisyonların azalması vb.) hem de maliyetlerin düşmesi açısından faydalı olacaktır. Bu maliyetlerin düşmesi- özellikle konteyner kıtlığı yaşadığımız bu dönemlerde- çok önemli bir katkı olacaktır.

Konteyner Kıtlığı Problemi



Dr. Öğr. Üyesi Kadir MERSİN

Lojistik Yönetimi

Bölüm Başkanı

¹ <https://www.dha.com.tr/son-dakika/dunya-ticaretinin-yuzde-83u-deniz-tasimaciligi-ile-yapiliyor/haber-1675770>

² https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_en.pdf

³ <https://www.hellenicshippingnews.com/global-container-volumes-down-1-7-in-first-11-months-of-2020/>

⁴ <https://www.lojistikcilerinsesi.biz/2020/12/12/40lik-konteyner-navlunu-2-binden-6-bin-dolara-firladi/>

⁵ <https://sunlog.com.tr/lojistik/pandemide-cinin-konteyner-hamlesi-lojistik-sektorunu-zora-soktu/>

⁶ <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/2990/ro-ro-tasimaciligi>

Afet ve krizleri en bol ve en uça yaşayan ülkelerden biriyiz. Her ne kadar işletme ve kurumlar, kriz kırbacını yiye yiye kısmen bağımsızlık kazansalar da, yine de krizlere karşı bilinçli bir şekilde hazır olmak, krizlerle en etkin biçimde baş etmek ve krizleri olabildiğince az hasarla atlama durumunda olmalıdırlar. Dünyayı en uzun süre etkileyen Covid-19 küresel salgını, hemen hemen tüm kamu kuruluşlarını, işletmeleri ve hane halklarını hazırlıksız olarak yakalamış, büyük kayıp ve acılara yol açarak bu gerçeği bir kez daha yüzümüze vurmuştur.

Bu koşullar altında, krizle baş etme konusunda özel veya kamu tüm organizasyonların yöneticilerine ve öğrencilere temel bir başvuru kitabı ve kılavuzu sunma amacıyla, daha önce ilk iki baskısı çıkan “İşletme ve Örgütlerde Toplam Kriz Yönetimi” isimli kitabımı, “**Toplam Kriz Yönetimi - İşletme ve Bölüm Strateji ve Politikalarıyla Bütünsel Yaklaşım**” ismiyle genişletilmiş, güncellenmiş ve 5 bölüm eklenmiş 3. Baskısıyla kamuya, iş dünyasına ve üniversitelere sunmak bir görev olmuştur. Kitap NOBEL Yayınevinde basım sürecinde olup 1 ay içinde raflardaki yerini alacaktır.

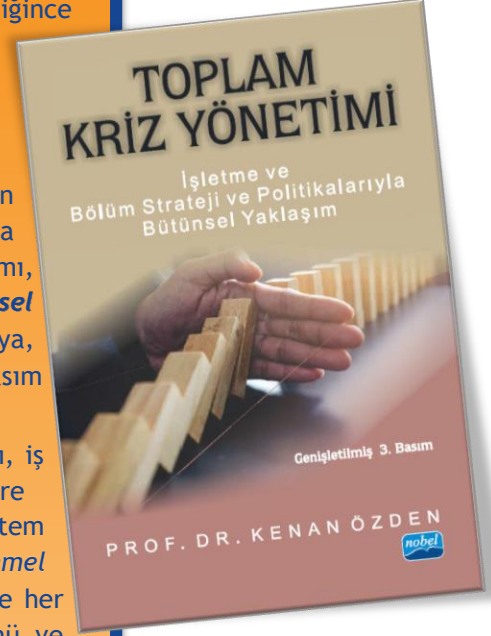
Önceki baskısına eklediğim yeni 5 bölümle 14 Bölüm ve 2 ekten oluşan bu kitabı, iş yaşamımda geçirdiğim Körfez Krizi dahil 4 büyük ekonomik veya ekonomik etkili krizlere ek olarak, işletme içi krizler ve bu krizlerin üstesinden gelme konusunda yaptığımız sistem çalışmaları yanında akademik yaşamımdaki birikim ve araştırmalarım çerçevesinde 2 temel amaca yönelik olarak hazırladım. **İlk amaç**, devlet, kamu kuruluşları, belediyeler ve her türlü işletme ve örgütlerin yöneticilerine krize yönelik olarak organizasyon bütünü ve bölümleri bakımından yararlanacakları ve uygulayacakları model, stratejiler, politikalar ve önlemler konusunda bir **başvuru kılavuzu ve elkitabı** sağlamaktır. **İkinci amaç** ise üniversitelerin iktisadi ve idari bilimler, iletişim, siyasal bilimler ve başta Endüstri Mühendisliği bölümleri olmak üzere mühendislik bilimleri fakülteleri öğrencilerine; yine bu bölüm ve programlarla ilgili Lisansüstü öğrencilerine çalışma yaşamlarında küresel, ülkesel ya da örgütsel etkenlerle birçok kez karşılaşacakları ve örgütsel ya da bireysel anlamda etkilenecekleri krizlerin, kriz öncesinde, kriz sürecinde ve sonrasında etkin ve verimli bir biçimde yönetilmesiyle ilgili bilgileri, model ve yaklaşımları akademik anlamda öğrenebilecekleri **ders kitabı veya yardımcı ders kitabı** olanağını sunmaktır.

Kitapta, işletme bütün ve işletmelerin krizde büyük önem taşıyan 5 başat bölüm ve birimi olan “finansman” (mali işler), “pazarlama-satış”, “halkla ilişkiler”, “üretim-işlemler yönetimi” ve “insan kaynakları” bölümleri açısından uygulanacak kriz strateji ve politikaları, önlem ve araçları, örgütsel model ve çalışma düzenleri, bir bütünlük içinde “Toplam Kriz Yönetimi” model ve yaklaşımı içinde ele alınmıştır.

Ayrıca, tarafımdan önerilen Toplam Kriz Yönetimi (TKY) yaklaşımı ile örgütsel ve süreçsel modellerin de yer aldığı kitapta, işletmelerin bu önemli işlevsel bölümleriyle ilgili olarak TKY model ve yaklaşımı içinde **örnek kriz yönetimi yönergeleri, toplantı düzenleri ve toplantı gündem maddeleri** de tüm başat departmanlar bakımından ayrı ayrı verilerek işletme açısından kitaba bir **elkitabı ve kılavuz olma özelliği** kazandırılmıştır.

Öte yandan, işletmenin TKY açısından en önemli beş departmanının, kriz öncesinde ve kriz sırasında uyguladıkları strateji ve politikalar ile aldıkları önlemlerin, **yapılan anket ve alan çalışmalarıyla ilgili istatistiksel bulguları ve değerlendirmeleri, anket sorularıyla birlikte departmanlara göre ayrı bölümler** olarak kitapta yer almıştır. Böylece kitapta, işletme departmanlarıyla ilgili teorik kriz yönetimi bölümleri, alan çalışmalarıyla desteklenerek, işletmelerin departmanlar olarak neler yaptıkları ortaya koyulmuştur.

Kitabın bilimsel, örgütlü ve sistemli bir bakış açısıyla getirdiği yeni bütüncü ve özgün yaklaşımın krizlerle baş etme konusunda yöneticilere çok yararlı olacağını, geleceğin yöneticileri olan öğrencilerimizin kitabı okuyarak özümsemeleri durumunda krizlere karşı birer kale olarak ekonomi ve kurumlarda yerlerini alacaklarını umarak yararlı olmasını diliyorum.



Prof. Dr.

Kenan ÖZDEN

Endüstri Mühendisliği
Öğretim Üyesi

<http://kenanozden.com>

Çocuklarda Sünnet Uygulamaları ile ilgili Genel Bilgiler

İstanbul Gelişim Üniversitesi Sağlık Bilimleri Fakültesi Çocuk Gelişimi (Tr) Bölümü Öğretim Üyesi Çocuk Cerrahi Uzmanı Prof. Dr. İbrahim Ötügen sünnet ile ilgili "Sünnet genellikle inançsal (Musevilik'te zorunlu, İslamiyet'te ise önerilen) bir uygulama olmakla birlikte geleneksel ve sağlık gerekçesi ile de yapılmaktadır" dedi.



Ötügen, "Sünnet erkeklik organı olan penisin uç kısmını açıkta bırakacak şekilde deri çıkartılma işlemi olup tarih boyunca yapılan cerrahi bir işlemdir. Dünyadaki erkeklerin yaklaşık % 38'i sünnetli iken ülkemizde bu oran %95'in üzerindedir. Sünnet genellikle inançsal (Musevilik'te zorunlu, İslamiyet'te ise önerilen) bir uygulama olmakla birlikte geleneksel ve sağlık gerekçesi ile de yapılmaktadır.

Sünnet her yaşta yapılabilmekle birlikte çoğunlukla ilk iki yaşta yapılmaktadır. İnançsal olarak yenidoğan döneminde önerilmektedir. Tıbbi açıdan da yara iyileşmesinin hızlı olduğu bebeklik döneminde yapılması daha uygundur. Çoğunlukla yenidoğan ve ilk üç ayda lokal anestezi ile yapılmaktadır. Fakat uygun koşullarda ve genel anestezi yapıldığı sürece her yaşta yapılabilir." dedi.

Ötügen, Sünnetin sağlık açısından gösterilmiş birçok yararı olmakla birlikte işleme bağlı riskler dışında uzun dönem olumsuzlukları yoktur. Sünnetli bebek ve çocuklarda idrar yolu enfeksiyonu yaklaşık %90 daha az görülmektedir. Sünnetli bireylerde penis kanseri 20 kat daha az, eşlerinde rahim ağzı kanseri daha az, cinsel yolla bulaşan hastalıklar daha az ve penis enfeksiyonları görülmektedir." dedi.

Sünnet işlemi yapılan erkeklerde erken boşalmanın daha sık görüldüğü gibi bir bilimsel veri yoktur. Sünnet için değişik yöntemler kullanılmakla birlikte uygun koşullarda uzman kişilerce yapıldığında en güvenilir ve sonuçları en iyi olan klasik yöntem olup hala en sık kullanılanıdır. Klasik cerrahi yöntem sünnet derisinin cerrahi yoldan kesilerek uçların birbirine eriyen (emilebilen) dikişlerle dikilmesi şeklinde yapılır. Bunun yanı sıra klips ve çan yöntemleri de kullanılmaktadır. Lazer (koter) yöntemi sünnet derisinin elektrikli yüksek ısılı aletler ile kesilmesidir; riskleri nedeniyle fazla önerilmemektedir.

Sünnet sırasında derinin fazla ya da az bırakılması, kötü nedbe dokusu kalması, kanama, şekil bozuklukları, idrar yolunun zarar görmesi gibi kalıcı sakatlıklar ve enfeksiyon karşılaşılabilecek problemlerdir. Sünnet konusunda deneyimli kişilere yaptırılması ile bu tür komplikasyonlar en aza indirilebilmektedir.

Ötügen, "Sünnet sonrası penisin tam olarak iyileşmesi genellikle beş ila yedi gün sürer. Sünnet sonrası erken dönem uygun tedavi ağrısız olarak geçirilebilir. Cerrahi yöntemden bağımsız olarak kızarıklık, morluk ve şişlik görünebilir. Günümüzde deneyimli cerrahlar tarafından yapılan sünnet sonrası sargı uygulaması yapılmadığı için işeme güçlüğü ve özel pansuman gereksinimi olmamaktadır" dedi.



Prof. Dr. İbrahim ÖTÜĞÜN
Çocuk Gelişimi
Öğretim Üyesi

ODYOLOJİ BİLİMİNDE KARIYER SEÇENEKLERİ

İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Odyoloji Anabilim Dalı 2019-2020 eğitim yılında ilk yüksek lisans öğrencilerini almıştır. Öğrencilerimiz, başarılı tez savunmaları sonrasında 2021 yılında yüksek lisanslarını tamamlayarak Anabilim Dalımıza gurur ve mutluluk yaşatmışlardır. Kendilerini ve emek veren tez danışmanlarını kutluyorum.

Kariyer planında öğretim üyesi olma hedefi bulunan odyologlar için ilk basamak tezli yüksek lisans programıdır. İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Odyoloji Anabilim Dalı olarak Odyoloji doktora programı açılması amacı ile çalışmalarımız da devam etmektedir.

İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü bünyesinde yer alan Odyoloji Tezli Yüksek Lisans Programı; her yaşta bireyde görülebilecek işitme kayıpları ve denge bozukluklarını objektif ve subjektif değerlendirme araçlarını kullanarak tanılabilen, sonuçları yorumlama ve rehabilitasyon aşamalarında görev alabilen, danışmanlık verebilen, bilimsel düşüncüyü içselleştirmiş, yaşam boyu öğrenmeye açık uzman odyologlar yetiştirmeyi amaçlamaktadır.

Odyoloji tanım olarak işitme bilimini ifade etmektedir. Odyoloji; her yaş grubu için işitme ve denge bozukluklarının tanılanmasına ve önlenmesine yönelik çalışmaları, uygun cihaz seçimi ve uygulaması da dahil olmak üzere habilitatif / rehabilitatif tedavi yaklaşımlarını içeren bir bilim dalıdır.

İstanbul Gelişim Üniversitesi Sağlık Bilimleri Fakültesi Odyoloji bölümünün amacı, işitme ve denge bozukluklarının tanısı ve rehabilitasyonu ile ilgili çalışan ve "Odyolog" unvanı verilen sağlık mensupları yetiştirmektir. Lisans eğitimini tamamladıktan sonra, Odyoloji Tezli Yüksek Lisans Programı ile bilimsel araştırmalar ve projeleri hayata geçirebilecek, ileri düzeyde teorik bilgiye ve pratik tecrübeye sahip, Kulak Burun Boğaz hastalıkları, nöroloji, pediatri, dil ve konuşma terapisi, fizyoterapi ve

rehabilitasyon, psikiyatri bölümleri ile interdisiplinler çalışmaları yapabilecek, teknolojiyi etkin bir biçimde kullanabilecek, etik değerlere sahip uzmanları sağlık sektörüne kazandırmak hedeflenmektedir.

İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Odyoloji Tezli Yüksek Lisans

Programı'nı başarıyla tamamlayan öğrenciler "Uzman Odyolog" unvanı ile mezun olurlar. Uzman odyologlar, işitme ve denge problemleri ile ilgili klinik ve akademik çalışmalarda uzmanlık düzeyinde katkı verebilir, geliştirdikleri yeterlilikleri kullanabilir ve ileri düzeyde mesleki uygulama ve araştırma yapabilir hale gelmektedirler.

Akademik kariyer yapmayı hedefleyen mezunlarımız gerekli koşulları yerine getirerek doktora programlarına devam edebilir, üniversitelerde öğretim üyesi olarak görev alabilirler. Uzman Odyologlar, özel klinik ve rehabilitasyon merkezlerinde, araştırma enstitüleri veya üniversitelerde, işitme cihazı satış ve uygulama merkezlerinde, koklear implant firmalarında, endüstriyel kurumlarda ve işitme engelliler okullarında çalışabilirler.

Göreceli olarak yeni bir bilim dalı olan Odyoloji, sağlık alanındaki teknolojik gelişmeler ile paralel bir hızla ilerlemektedir. Odyologlar, işitme sağlığının korunması ve işitme ve denge ile ilgili sorunlarda etkin çözümler üretilmesi noktasında toplum sağlığına anlamlı katkı sağlamaktadır



Dr. Öğr. Üyesi Selva ZEREN
Odyoloji Ana Bilim Dalı Başkanı



Kariyerinde seni bir üst seviyeye çıkaracak yüksek lisans ve doktora eğitimlerini İstanbul Gelişim Üniversitesi ayrıcalığıyla almaya ne dersin? Üstelik programlara kayıt olan öğrencilerin ilk %30'una %100 tam burs imkanı var. Bunun dışında da çeşitli oranlarda mütevelli heyeti bursları seni bekliyor. Sınırlı kontenjana sahip programlara kaydolmak için seni enstitümüze bekliyoruz. Bu fırsatı kaçıрма!

Sana uygun lisansüstü programını bulmak için

[Tıkla](#)

Program ücretlerine ulaşmak için

[Tıkla](#)

Programlara özel mütevelli heyeti burs miktarlarına ulaşmak için

[Tıkla](#)

Online başvuru için

[Tıkla](#)



Lisansüstü Programları

SOSYAL BİLİMLER ALANI TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMLARI

- Bağımlılık Psikolojisi
- Ekonomi ve Finans
- Ekonomi ve Finans **ING**
- Gastronomi
- Görsel İletişim ve Tasarım
- Güvenlik Çalışmaları
- Havacılık Yönetimi
- İşletme
- İşletme **ING**
- Klinik Psikolojisi
- Psikolojisi
- Sağlık Yönetimi
- Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi
- Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi- **ING**
- Siyaset Bilimi Ve Uluslararası İlişkiler
- Sosyoloji
- Uluslararası Ticaret ve Lojistik
- Yeni Medya, İletişim Ve Habercilik

SOSYAL BİLİMLER ALANI TEZSİZ YÜKSEK LİSANS PROGRAMLARI

- Ekonomi ve Finans
- Ekonomi ve Finans **ING**
- Gastronomi
- Görsel İletişim ve Tasarım
- Halkla İlişkiler ve Tanıtım
- Havacılık Yönetimi
- İşletme
- İşletme **ING**
- İşletme Uzaktan
- İşletme Uzaktan **ING**
- Klinik Psikolojisi
- Psikolojisi
- Sağlık Yönetimi
- Siyaset Bilimi Ve Uluslararası İlişkiler
- Sosyoloji
- Turizm Rehberliği
- Uluslararası Lojistik Ve Taşımacılık
- Uluslararası Ticaret ve Lojistik





FEN BİLİMLER ALANI
YÜKSEK LİSANS
PROGRAMLARI

TEZLİ

- Elektrik-elektronik Mühendisliği
- Elektrik-elektronik Mühendisliği-ING
- İnşaat Mühendisliği
- İş Sağlığı Ve Güvenliği
- Mekatronik Mühendisliği
- Mimarlık
- Mühendislik Yönetimi
- Uçak Mühendisliği

TEZLİ

- Elektrik-elektronik Mühendisliği
- İnşaat Mühendisliği
- İş Sağlığı Ve Güvenliği
- Mimarlık
- Mühendislik Yönetimi
- Uçak Mühendisliği

SAĞLIK BİLİMLER ALANI
YÜKSEK LİSANS
PROGRAMLARI

TEZLİ

- Çocuk Gelişimi
- Fizyoterapi ve Rehabilitasyon
- Hareket Ve Antrenman Bilimleri
- Odyoloji
- Spor Yönetimi
- Sporda Psikososyal Alanlar

TEZLİ

- Beslenme ve Diyetetik
- Çocuk Gelişimi
- Fizyoterapi ve Rehabilitasyon
- Hareket Ve Antrenman Bilimleri
- Spor Yönetimi
- Sporda Psikososyal Alanlar

DOKTORA PROGRAMLARI

- Ekonomi ve Finans
- Gastronomi
- Hareket Ve Antrenman Bilimleri
- İnşaat Mühendisliği
- İşletme
- Siyaset Bilimi Ve Uluslararası İlişkiler



Lisansüstü Programların Süreleri ve Koşulları

Yüksek Lisans (Tezsiz)

2 Dönem

10 Ders + Proje

Yüksek Lisans (Tezli)

4 Dönem

8 Ders + TEZ

ALES – 55

Doktora


8 Dönem


8 Ders + TEZ

ALES - 55

YDS / YÖKDİL - 55




 iguliansustu

 iguliansustu

 iguliansustu

 İGÜ Lisansüstü Eğitim Enstitüsü - YouTube

 <https://lisansustu.gelisim.edu.tr>



İGÜ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

Adres : Cihangir Mh. Duygu Sk. No:2 F Blok Avcılar/ İstanbul

Telefon: 0212 422 70 00 / 7803

Faks : 0212 422 74 01

E-posta : lisansustu@gelisim.edu.tr