

asomedyya

ANKARA SANAYİ ODASI YAYIN ORGANIDIR • MAYIS-HAZİRAN 2019



TÜRKİYE

RAYLI SİSTEMLERDE

katma değere odaklandı



Estetik Kıvrımlar



VITRUM Serisi

“ T: (0212) 224 20 20
F: (0212) 224 20 40
W: cuhadaroglu.com
E: interax@cuhadaroglu.com ”

INTERWALL

Ofis Bölme Sistemleri

...bir ÇUHADAROĞLU markasıdır.

**Aç Ferahla,
iç Rahatla!**



www.beypazarimadensuyu.com.tr | 444 3 223

* Reklamlar, reklam veren şirketin sorumluluğundadır.

* Dergimizde yayımlanan yazı ve fotoğraflar Ankara Sanayi Odası'nın izni alınarak, kaynak belirtilerek, tam veya özet alıntı yapılarak kullanılabilir.

* asomedyay dergisi, Ankara Sanayi Odası'nın ücretsiz, süreli yayınıdır.

6



Türkiye RAYLI SİSTEMLERDE katma değere odaklandı



26



94

76



98



21.YÜZYILIN VAZGEÇİLMEZ MALZEMESİ PLASTİK

48



82



102

KAPAK KONUSU

Dünya çapında her yıl 70 milyar dolarlık yatırım yapılan raylı sistemler pazarı, önümüzdeki 10 yıl boyunca yüzde 2,6 büyüyecek. 2019-21 yılları arasında 185 milyar euro büyüklüğe ulaşacağı tahmin edilen pazarda Türkiye, 2023 hedefleri doğrultusunda yaptığı yatırımlarla, son 15 yılda başarılı bir grafik çizerek dünyada yükselen yıldız konumunda.

HABERTURU

- Nükleer enerjide ASO ve TAEK işbirliği protokolü imzalandı
- ASO heyeti, Başkan Mansur Yavaş'ı ziyaret etti
- Siteler için komite kuruluyor
- ASO ile Somali arasında işbirliği protokolü imzalandı
- ASO'ya En Verimli Sanayi Odası ödülü
- Adıgöz Cumhurbaşkanı Kumpilov'dan Ankaralı sanayicilere yatırım çağrısı

MECLİS

ASO, nisan ve mayıs aylarındaki olağan meclis toplantılarında gündemdeki konuları değerlendirdi.

OSB'LERDEN

- ASO 1. OSB üyelerine Kobigel Desteği anlatıldı
- Türkçe konuşan girişimciler buluştu
- ASO 2. OSB'ye Atatürk anıtı
- Çevre analiz laboratuvarı akreditasyonunu tamamlıyor
- Anadolu OSB Sürekli Mesleki Eğitim Merkezi faaliyete geçti
- Avrupa Kümelenme Konferansı'nda Türkiye'yi OSTİM temsil etti

88

İNOVASYON

Pil maliyetlerinin düşmesi, sıfır emisyonlu araçlara uygulanan teşviklerle birlikte içten yanmalı motorlu taşıtların at ve vagonun yerini almasından sonraki en büyük değişim başladı. Elektrikli kamyonlar taşımacılığın geleceğini temsil etmeye hazırlanıyor.

62

CEO

Prof. Dr. Haluk Görgün, alanında dünyanın yükselen yıldızı, Türkiye'nin gururu ASELSAN'ın Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdürü. Prof. Dr. Haluk Görgün savunma sanayi alanında yerli ve milli ürünlerle dikkat çeken ASELSAN'ın başarı hikayesini, geliştirdiği ürünleri ve firmalara sağladığı olanakları anlattı.

68

YUVARLAK MASA

ASO'nun bu ayki Yuvarlak Masa toplantısının konukları; 13 Numaralı Yapı Elemanları İmalat Sanayi Komitesi oldu. Sektör temsilcileri, 2016 ve 2017 yıllarında milli gelir içerisindeki payı yüzde 8,6'ya kadar tırmanan inşaat sektörünün, 2018'de ciddi bir darboğaz ile karşı karşıya kaldığını belirtiyor.

90

ENERJİ

Lityum iyon piller, dizüstü bilgisayarlardan yapay kılplere, cep telefonlarından elektrikli otomobillere kadar tüketim elektroniğinde pek çok cihaza güç sağlıyor. 2018'de dünya çapında yaklaşık 220 Gigawatt saat (GWh) olması beklenen toplam lityum iyon pil üretiminin, yapılacak yatırımlarla 2028'de ise bin GWh'nin üzerine çıkması bekleniyor.

92

NOSTALJİ

Kasetlerin günlük hayatımıza girmesiyle kaybolan plaklar geri döndü. Hem nostaljik keyif hem de ses kalitesi nedeniyle plaklara ilgi giderek artarken, pikaplar da evlerin vazgeçilmezleri arasında yerini alıyor.



Kuzey Ren-Vestfalya'da Yeni Yatırım Fırsatları Avrupa'daki Yatırım Merkeziniz

Bir bölgeyi güçlü bir yatırım merkezi yapan en önemli şey; ekonomik güç, altyapı ve kültürel yaşam gibi faktörlerin mükemmel etkileşimidir. Bu bakımdan Kuzey Ren-Vestfalya birçok açıdan eşsizdir. Almanya'nın bu en kalabalık nüfusa sahip olan eyaletinin size sunduğu sayısız imkân ve koşullardan faydalanın. Hangi sektör veya proje için olursa olsun, yeni fırsatlar için ideal yatırım ortamını burada bulacaksınız. Halihazırda 19.000'den fazla yabancı şirket tercihini metropol bölge Kuzey Ren-Vestfalya lehine kullandı. Bizimle iletişime geçin ve sizi de memnuniyetle bilgilendirelim. Bir One-Stop-Acentesi olarak yatırım projelerinizde size destek veriyoruz: www.nrwinvest.com





Nurettin ÖZDEBİR
Ankara Sanayi Odası
Yönetim Kurulu Başkanı

Yüksek katma değer sektörü- raylı sistem

1800'lü yılların başında ilk olarak İngiltere'de hem yük hem de yolcu taşımacılığında kullanılmaya başladığı günden bu yana raylı sistemler medeniyetlerin gelişmişlik ve modernleşme göstergesi olmuştur. Demiryollarının ticari anlamda kullanımı ticaretin küreselleşmesine de bir anlamda katkı sağlamıştır.

Ülkemizde de Cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte başlayan demiryolu seferberliği ile önemli bir ilerleme kaydedilmiş ancak maalesef 1950'li yıllarda karayollarının öne çıkmasıyla birlikte demiryolları yıllar içerisinde önemini kaybetmiştir. Dünya genelinde raylı sistemlerin tekrar popüler olması ile birlikte 2003 yılında devletin politikası kapsamına tekrar gündeme alınan raylı sistemlerde zaman içerisinde hem yük taşımacılığında hem de kent içi yolcu taşımacılığında önemli bir aşama kaydedilmiştir.

Ticaretin küreselleşmesi nedeniyle önemi daha da artan raylı sistemler pazarına her yıl ortalama 70 milyar dolar yatırım yapılmakta ve bu pazar her yıl ortalama %2,9 büyüme göstermektedir. 2020 yılında raylı sistem pazarına yapılan yatırım tutarının 1 trilyon dolara ulaşması beklenmektedir. %30'u hızlı trenlerden, %28'i yük vagonlarından, %26'sı lokomotiflerden ve %16'sı metro ve hafif raylı sistemlerden oluşan raylı sistem pazarında başta Japonya olmak üzere Ar-Ge çalışmalarında başarılı olan ülkeler, pazarın büyük bir bölümünü ellerinde bulundurmaktadırlar.

İstikrarlı bir şekilde büyüme gösteren bu pazarın aktörlerinden biri de ülkemiz olmuştur. Her açıdan rakiplerimize göre geride olsak da, son yıllarda raylı sistemlerin geliştirilmesi konusunda atılan adımlar neticesinde bu sektörün küresel aktörlerinden biri olma yolundayız. Geçmiş yıllarda raylı sistemlerin ithalatçısı konumunda olan ülkemiz 2018 yılında hizmet, araç ve yedek parça olarak toplam 600 milyon Euro'luk ihracat ger-

çekleştirmiştir. Ayrıca firmalarımız yurtdışında önemli projelere de imza atmaktadırlar. Ülkemizde 2017 yılında raylı sistemlerde en az %51 yerli üretim kullanılması zorunluluğu getiren yönetmelikle birlikte raylı sistem pazarında faaliyet gösteren firmalar uluslararası anlamda daha rekabetçi bir konuma ulaşmışlardır. Bu şekilde yerli yatırımcının bu alanda yatırım yapması ve yapmış olduğu yatırımın karşılığını alması sağlanmıştır. Bu gelişme aynı zamanda yabancı yatırımcıların ülkemizde yerli ortak arayışına girmelerine de sebep olmuştur.

Ülkemizde hali hazırda 12 ilimizde kent içi raylı sistemler kullanılmakta ve 8 ilimize daha raylı sistem kurulması planlanmaktadır. Hedeflenen bu gelişmelerle birlikte 2035 yılına kadar 7.000 adedi kent içi olmak üzere yaklaşık 9.200 adet yeni trene ihtiyaç duyulmaktadır ve bu da yaklaşık 100 milyar Euro'luk yatırım anlamına gelmektedir. İpek yolunun raylı sistem kullanılacak şekilde yeniden faaliyete geçmesi, şehirlerimizin hızlı trenle birbirine bağlanması ve yine toplu ulaşım aracı olarak raylı sistemlerin kullanımının öncelikli olarak tercih edilmesinin sonucu olarak Türkiye, raylı sistem pazarında yer alan yabancı firmaların dikkatlerini üzerine çekmiştir.

Tüm bu gelişmelere rağmen başta AR-GE olmak üzere sektörde almamız gereken çok yol olduğu aşikârdır. Küresel ekonominin korumacılık politikası uyguladığı bu dönemlerde ve ileriki dönemlerde, ekonomik olarak dışa olan bağlılığımızı minimum düzeye indirecek çalışmalarda bulunmamız gerekmektedir. Bu nedenle raylı sistem sektöründe faaliyet gösteren hem mevcut firmalarımızın hem de sektöre yeni girecek olan firmaların, gerek hammadde gerekse teknoloji olarak tamamen yerli ve milli olmaları sağlanmalıdır. Ayrıca sektörün önde gelen rakipleri ile rekabet edecek düzeye gelmeleri açısından da teşvik edici çalışmaların artırılması gerekmektedir.



TÜRKİYE

RAYLI SİSTEMLERDE

katma değere odaklandı



Dünya çapında her yıl 70 milyar dolarlık yatırım yapılan raylı sistemler pazarı, önümüzdeki 10 yıl boyunca yüzde 2,6 büyüyecek. 2019-21 yılları arasında 185 milyar euro büyüklüğe ulaşacağı tahmin edilen pazarda Türkiye, 2023 hedefleri doğrultusunda yaptığı yatırımlarla, son 15 yılda başarılı bir grafik çizerek dünyada yükselen yıldız konumunda.

2017 yılında hükümet, raylı sistemlerde en az yüzde 51 yerli ürün kullanılmasına yönelik genelge yayınladı. Buna göre raylı sistemlerde yerli katkı zorunlu hale getirildi ve yerli firmalar da büyük bir başarıya imza attı. Türk firmalarının 2018 yılı araç ve yedek parça ile hizmet ihracatı 600 milyon euro'ya ulaştı. Bu rakamın 2019 yılında 700 milyon euro olması bekleniyor.

Raylı sistemler; demiryolu yönetimi, araç üstü ekipmanlar, demiryolu hattı, tren istasyonu, sistem ve yönetim merkezi gibi bileşenlerden oluşan yük ve yolcu taşımacılığı için kullanılan bir yapı olarak ilk defa 1825 yılında ortaya çıktı. Doğuşundan itibaren, ekonomik, yenilikçi ve teknolojik özellikleriyle sanayi devriminin simgesi oldu. Sanayi devriminin başlamasıyla birlikte köylerden kentlere doğru oluşan yoğun göçün kontrol edilmesinde, ticarete başrol oynayan taşıma sistemi olarak öne çıkarken, aynı zamanda mesafeleri kısaltarak dünyanın küçük bir köy olmasında etkili oldu. Kullanılmaya başladığı dönemden bugüne kadar geçen yaklaşık 200 yılda, dünya uluslarının endüstriyel, ekonomik ve sosyal gelişmelerde başrol oynayan raylı sistemler, gelecekte de önemini kaybetmeden işlevini sürdürmeye devam edecek. Raylı sistemlerin etkisi o kadar büyük ki, bugün de ulaşım ve taşımacılıkta karşılaşılan sorunların en etkili çözümü olarak gösteriliyor. Bu etki sektöre olan ilgiyi artırırken, raylı sistemler pazarında sürdürülebilir büyümeyi de sağlıyor.

TOPLAM YATIRIM 1 TRİLYON DOLAR

Günümüzde demiryollarına yapılan yatırım dikkate alındığında raylı sistemler, küresel çapta büyümeye devam eden bir sektör. İlhami Pektaş tarafından Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri Kümelenmesi için hazırlanan Raylı Ulaşım Sistemleri Sektör Analizi 2017 raporunda açıklanan rakamlar, raylı sistemlerin stratejik öneminin en önemli kanıtlarından birini oluşturuyor. Rapora göre raylı sistemlere her yıl dünya çapında yaklaşık 70 milyar dolarlık yatırım yapılırken, 2020'de toplam yatırım miktarının 1 trilyon dolara ulaşacağı tahmin edilmekte.

ULAŞIMIN VAZGEÇİLMEZ ENSTRÜMANI

Yapılan araştırmalar İlhami Pektaş'ı doğruluyor. Mevcut teknoloji, yatırım maliyetleri ve coğrafi koşullar dikkate alındığında en önemli modların karayolu ve demiryolu olmaya devam edeceğini gösteriyor. OECD ve Uluslararası Enerji Ajansı (IEA)'nın ortak çalışması olan 'Küresel Kara



Taşımacılığı Altyapı İhtiyacı' raporu göre 2010-2050 yılları arasında karayolu ve demiryolu taşımacılığına yönelik yeni altyapılar için 45 trilyon dolar düzeyinde yatırım yapılacak. Bu yatırımlar, küresel karayolu ve demiryolu altyapısının 2010-2050 yılları arasında yüzde 60 oranında büyümesi anlamına geliyor.

SİSTEMLER BÜTÜNÜ

Raylı sistem denildiğinde hemen herkesin aklına tren gelir. Oysa tren-

ler, bir veya birkaç çeken araç ile birden fazla çekilen araçlardan oluşan, personeli tarafından teslim alındıktan sonra, ray üzerinde kılavuzlanarak, hareketleri sağlanan araçlar. Raylı sistem araçlarıysa sadece trenle sınırlı değil. Çelik ray ve tekerlek teknolojisine dayalı yüksek hızlı trenler, manyetik levitasyon (Maglev) teknolojisine dayalı yüksek hızlı trenler, konvansiyonel trenler, kent içi raylı sistemler, yük ve yolcu trenleri olmak üzere raylı sistemler 5 ana başlık altında toplanıyor.



Çelik ray ve tekerlek teknolojisine dayalı yüksek hızlı trenler, günümüzde üstüne yoğunlaşmış ve halen çalışmaları devam eden ana teknoloji. Yüksek hızı, yüksek yolcu kapasiteleri ve konforlu seyahat imkanı yüksek hızlı trenlerin yolcu taşımacılığında en önemli avantajları.

Manyetik levitasyon (maglev) teknolojisine dayalı yüksek hızlı trenlerse, minimum saatte 300 km hıza ulaşacak yapılarıyla özel tasarım ve çalışma şekline sahip sistemler. Çalı-

şma prensipleri, mıknatısların kutuplarından yararlanarak, manyetiksel olarak kaldırma mekanizmasına dayanıyor. Sessiz çalışmaları, konforlu olmaları ve yüksek yolcu kapasiteli olmaları onların geleceğin teknolojisi olarak tanımlanmalarına yol açıyor.

Üçüncü alt başlık olan konvansiyonel trenler, merkez ile çevre bölgeler arasında çalışarak yük ve yolcu taşımacılığı gerçekleştiren, geleneksel tren sistemleri.

Kent içi raylı sistemler ise kent

Uluslararası Enerji Ajansı (IEA) tarafından yapılan araştırmalarda 2050 yılına kadar karayolu ve demiryolunu kullanan toplam yolcu ve yük taşımacılığının da iki kat artacağı tahmin ediliyor.

İçerisinde yolcu taşımacılığında kullanılan, ve işletim sıklığı ile öne çıkan raylı sistem araçları. Kendi içinde Metro, Tramvay, Hafif Metro, Banliyö, Monorail, Agt (Otomatik sürücüsüz sistemler) olarak altıya ayrılıyor.

YERALTINDA İLERLEYEN SİSTEM: METRO

Metrolar, kendine ait özel bir yolu ve raylı sistem araçları bulunan, hiçbir şekilde diğer sistemler ile yolları kesişmeyen kapalı bir sistem. Metroların asıl amacı kalabalık şehirlerde, yerin altına inşa edilen yollar, tüneller yardımı ile yolcu taşımacılığı yapmak. Metrolar yeraltından ilerleyen sistemler olarak tanımlansa da bazen zemin etüdü veya başka nedenlerden dolayı, yer üstüne çıkabiliyor. Büyük kentler için tasarlanan metroların duraklar arası mesafeleri genelde 700 ile 1200 metre olacak şekilde inşa edilir. Genelde bir saat boyunca tek yönde 30.000 – 70.000 yolcu taşıma kapasitesine sahiptir.

METRO TRAMVAY

Genellikle üstünde bulunan havai hattan pantograf yardımıyla aktarımı sağlanan 750 Volt DC gerilimleri ile çalışan raylı sistem araçlarıdır. Tramvayların durak bölgeleri genellikle 300 ile 700 metredir. Bir saatte, tek bir yönde taşımacılığı, metroya göre daha az olup, 5.000 – 15.000 yolcudur.

Raylı sistemler pazarının 2019-2021 yılları arasında 185 milyar euro olacağı tahmin ediliyor. Önümüzdeki 10 yıl içindeyse raylı sistemler pazarının her yıl ortalama yüzde 2,6 oranında yıllık büyüme gösterecek.

HAFİF METRO

Hafif metro tramvaylarla aynı özelliklere sahiptir. Ancak bu sistemlerin temel amacı, şehir dışından aldığı yolcuların şehir merkezine ulaşımını sağlamaktır. Bir saatte, tek yönde 10.000 – 30.000 yolcu taşıyabilir. Yerleşim dışı durak aralıkları 1 ile 2 km, yerleşim içindeki durak aralıkları ise 300 ila 700 metredir.

BANLİYÖ

Genelde banliyö trenleri metrolara benzetilir. Aralarında en büyük fark banliyö trenlerin, konvansiyonel hatlarda da çalışmasıdır. Banliyö trenleri yoğun kent dışı bölgelerde hizmet verirler. İstasyon aralıkları 3.2 ile 8 km arasında değişkenlik gösterdiği için ivmelenmeleri düşüktür. Kent içi raylı sistem araçlarında en fazla yolcu taşıma kapasitesi banliyö trenleridir. Bir saatte, tek yönde 110.000 yolcu taşıyabilirler. Paris'teki PER A banliyö treni günde yaklaşık 1 milyon yolcu taşınmasıyla dikkate değer bir şöhrete sahiptir.

MONORAİL

Kendine ait özel olarak dizayn edilmiş, yüksek seviyeli çelik veya beton kolonlara asılı şekilde inşa edilmiş üst yollardan giden sistemlerdir. Ray yolu, kapalı bir kutu şeklinde (alttan asılı) veya aracın kapattığı, ata biner gibi üzerinde oturduğu, (üstten giden) olmak üzere iki türlü inşa edilir.



YÜK VE YOLCU TRENLERİ

Sadece yolcu veya yük taşımak için dizayn edilmiş, bir veya daha fazla lokomotif tarafından çekilen vagonların oluşturduğu sistemdir. Şehirlerarası yolcu ulaşımını sağlamakla yükümlüdürler. Taşıdığı yolcu sayısına göre değişkendir. Bazı tipleri, hem yolcu taşıyıp hem de lokomotif özelliği gösterir. Bu tip raylı sistem araçlarına Otomotris veya Tren Seti veya Ünite adı verilir. Tüm otomotrisler en baştaki bulunan Markiz'den (makine odası) kumanda edilir. Yük trenleri ise taşıdığı yüke göre dizayn edilmiş çekilen araçlardan oluşur. Yolcu ve yük taşımacılığının çok yoğun olduğu bazı bölgelerde, yolcu ve yük taşımacılığı

için dizayn edilmiş çekilen vagonlar birbirlerine bağlanarak, karma taşımacılık yapılır.

PAZARIN YÜZDE 30'UNU HIZLI TRENLER OLUŞTURUYOR

Küresel demiryolu pazarında, büyüklük bakımından sırasıyla hizmet, altyapı, yük vagonları, sinyalizasyon, bölgesel tren, kent içi ve ana hat raylı ulaşım sistemleri yer alıyor. Ürün bazında raylı ulaşım sistemleri pazarının yaklaşık yüzde 30'unu hızlı trenler oluştururken, yüzde 28'ini yük vagonları, yüzde 26'sını lokomotifler ve yüzde 16'sını metro ve hafif raylı sistem araçları oluşturuyor.

Dünyada en büyük raylı ulaşım araç üreticileri, CRRC, Bombardier, Alstom, GE, Rotem, Siemens, Stadler,



TMH, Hitachi firmaları. Çin firması olan CRRC'nin yıllık geliri 32 milyar eurodan fazla. Diğer büyük şirketler, Bombardier 9, Alstom 6,5, Siemens Mobility ve Rotem ise 2,5 milyar euro yıllık gelire sahip sektörün dev firmaları.

Pazar artışının yeni yükselen bölgeleri Latin Amerika, Orta Doğu ve Afrika olarak öne çıkarken, yolcu vagonları pazarında AB ve Asya en büyük pazar payına sahip. Hafif raylı sistemlerdeyse AB ülkeleri ilk sırada. Pazar araştırmalarında, Çin, İspanya, Fransa, Japonya, Türkiye, Almanya, İtalya, Polonya, Portekiz, ABD, İsveç, Rusya, Suudi Arabistan, Brezilya, Hindistan, Güney Kore gibi ülkelerin gelecekteki ihtiyaçlarına yönelik talepler dikkate alındığında hızlı tren

araç seti sayısında da önemli artışlar olacağına dikkat çekiliyor.

SEKTÖRÜN PAZARI BÜYÜYOR

2019-2021 yılları arasında yıllık demiryolu pazarının yaklaşık 185 milyar euro olacağı tahmin edilmekte. Küresel raylı sistemler pazarı, 2009-2011 yılları arasında 146 milyar euro iken, 2013-2015 yılları arasında 160 milyar euroya ulaştı. Pazarın 2019-2021 yıllarında ise 185 milyar euro olması öngörülüyor. Bu, gelecek 10 yıl içinde raylı sistemler pazarının her yıl ortalama yüzde 2.6 oranında yıllık büyümesi demek...

Sürekli büyüme grafiği çizen pazarda, Çin, son yıllarda yaptığı 11 milyar dolarlık ihracat ile ilk sırada. Çin'i sırasıyla Almanya ve ABD izliyor. Dünya toplam raylı sistemler ithalatında ise Almanya, Rusya ve Avustralya 2013 yılında en çok ithalat gerçekleştiren ülkeler.

Genel olarak ithalat ve ihracat değerleri incelendiğinde, hem ihracat hem de ithalat yapan ülkelerin sıralaması değişse de ilk 10 içinde yer aldıkları ve küresel çapta rekabet edebilen markalara sahip şirketlerin de dış ticaret fazlası veren ülkelerden olduğu görülüyor.

YÜK TAŞIMACILIĞI

Raylı sistemler sektöründe yük taşımada Amerika Birleşik Devletleri, 293 bin 564 km ile en uzun demiryoluna sahip olan ülke. ABD'yi sırasıyla Çin, Rusya ve Hindistan izliyor. 12 bin 008 km'lik ana hat uzunluğu ile Türkiye en uzun demiryolu ağına sahip olan ülke sıralamasında 20'inci basamakta. 2008-2012 yıllarını kapsayan 5 yıllık dönem incelendiğinde Çin ve Hindistan demiryolu ağı önemli miktarda artan ülkeler. Aynı dönemde Türkiye'nin demiryolu uzunluğundaki değişim oranı yüzde 10,8.

Ortalama yük taşıma mesafeleri göz önünde bulundurulduğunda, 1924 km ile Rusya, 1515 km ile Amerika Birleşik Devletleri en uzun ortalama yük taşıma mesafesine sahip ülkeler. Bu iki ülkeyi 757 km ile Çin ve 676 km ile Japonya izliyor.

Demiryolu ile ortalama yük taşıma mesafeleri AB ülkelerinde 246 km ve

YERLİLİK PAYI ARTIYOR

2012 yılından bu yana 1293 adet raylı ulaşım aracı satın alındı. Bu araçlardan 200 adedi yüzde 50-60 arasında yerli katkı sağlanarak üretilen Panorama, İstanbul, Talas, İpekböceği ve Green City marka milli marka araçlar. Bozankaya, Durmazlar, Aselsan, Tülomsaş, Tüvasaş ve Tüdemtaş kurduğu AR-GE merkezleri ile yerlilik oranı yüzde 60'ın üzerinde milli marka araç üretimine başlandı.

Türkiye'de ise 461 kilometre. Avrupa Birliği sınırları içindeki ülkelerin sahip olduğu demiryolu ağı uzunluğu diğer ülkelere göre daha uzun olmasına karşın AB ülkelerinde yük taşımacılığında karayolu ve denizyolu ağırlıklı olarak kullanılıyor. ABD, Çin ve Rusya gibi geniş coğrafyaya sahip ülkelerse yük taşımacılığının önemli bir kısmını demiryollarıyla gerçekleştiriyor.

TÜRKİYE'NİN YÜK VAGONU SAYISI DÜŞÜK

Ülkelerin yük vagonu sayıları üzerinden yapılan değerlendirmede Amerika, Rusya ve Çin dünyada en fazla yük vagonuna sahip ülkeler. Türkiye'deki toplam yük vagonu sayısı diğer ülkeler ile karşılaştırıldığında oldukça düşük.

Toplam demiryolu uzunlukları Türkiye ile karşılaştırıldığında Almanya, Türkiye'nin 3.5 katı, Fransa ve Brezilya 3.1 katı, Ukrayna 2.2 katı demiryolu uzunluğuna sahip. Toplam yük vagonu sayılarında ise Almanya Türkiye'nin 11.8 katı, Fransa 10.8 katı, Ukrayna 11.3 katı ve Brezilya ise 4.5 katı yük vagonu sayısı ile Türkiye'den önde.

Avrupa'da 500.000'nin üzerinde yük vagonu bulunuyor. Almanya 150.000 civarında, Fransa ve Polonya ise 90.000'nin üzerinde yük vagonuna sahip. Avrupa'da toplam 17.000 civarında lokomotif bulunuyor. Elektrikli ve dizel tren setlerinin sayısı ise 35.000 civarında olup bunun 20.000 tanesi elektrikli tren seti. Lokomotif sayısı Almanya'da 4000, Fransa'da 2500, İtalya'da 2000, İsviçre ve Avusturya'da 1000 civarında. Elektrikli



veya dizel tren setleri, Almanya'da 12.000, İngiltere'de 10.000, Fransa'da 3.000, Hollanda'da 2.500 civarında.

YOLCU TAŞIMACILIĞI

Sanayi devrimiyle birlikte büyüyen demiryolları, yolcu taşımacılığında da önemli bir işlev üstlendi. Teknolojik gelişmelerle daha hızlı kara ve hava-yolu araçlarının seferlere başlamasına raylı sistemler hızlı trenlerle cevap verdi. Yolculuk süresini önemli oranda azaltması, ekonomik, konforlu ve güvenli olması nedeniyle şehirlerarası yolcu taşımacılığında hızlı trenler öne çıkarken, şehirlerde de raylı sistemler avantajları nedeniyle tercih ediliyor. Büyük kentlerde sürekli artan, trafik tıkanıklığı, gürültü, zaman kayıpları gibi nedenlerle, metro, tramvay, monoray ve funiküler gibi raylı sistemler tercih ediliyor.

JAPONYA'DA YILLIK YOLCU SAYISI 23 MİLYAR KİŞİ

Dünya genelinde demiryolları ile

TÜLOMSAŞ'TAN DİJİTAL LOKOMOTİFLER

Eskişehir'de kurulu Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii AŞ (TÜLOMSAŞ) bünyesinde 1,5 yıl önce oluşturulan "Dijital Dönüşüm Ofisi", lokomotif sistemlerini dijitalleştiriyor. Türkiye'nin ilk yerli ve milli dizel elektrikli lokomotifi DE10000'de yer alan tüm elektrik-elektronik kumanda sistemlerinin tasarımları ve çalışma algoritmalarının geliştirilmesi TÜLOMSAŞ Ar-Ge Merkezi tarafından gerçekleştirildi.

seyahat eden yolcu sayıları incelendiğinde, Japonya yıllık 23 milyar yolcu sayısı ile lider durumda. Japonya'yı sırasıyla Hindistan, Almanya, İngiltere, Çin, Fransa ve Rusya takip ediyor. Avrupa Birliği'nde yıllık demiryolu ile yolculuk eden kişi sayısı 9 milyar, Türkiye'de ise 2016 verilerine göre 89 milyon yolcu.

Nüfusun demiryolu ile seyahat

etme sıklığı en yüksek olan ülke, dünyada yüksek hızlı treni uygulamaya ilk defa geçiren ve metro kullanımının en yaygın olduğu raylı sistemler konusunda öncü ülkelerden Japonya... Japonya'da nüfusun demiryolu ile seyahat sıklığı 181,4 iken, bu oran Amerika'da 0,1, Çin'de 1,1, Rusya'da 7,6, AB'de 18 ve Türkiye'de ise 0,6'dır.

Yolculuklar için demiryolu ile yapılan seyahat uzunluğunu gösteren yolcu-kilometre verileri göz önünde bulundurulduğundaysa Hindistan, Çin, Japonya, Rusya, Fransa ve Almanya dünyada önde gelen ülkeler arasında.

Japonya'daki yolcu sayısı Çin ve Hindistan'dan daha fazla iken toplam yolcu-km karşılaştırmasında, Hindistan ve Çin, Japonya'yı geçiyor. Bunun nedeni Hindistan ve Çin'de uzun şehirlerarası tren yolculuğunun tercih edilmesi. Kent içi raylı sistemlerde, metro ve benzeri araçların kullanım yoğunluğunda ise Japonya yeniden öne geçiyor.



KENT İÇİ ULAŞIMIN VAZGEÇİLMESİ

Kent içi raylı sistem kullanımında İngiltere'nin başkenti Londra başı çekiyor. Londra'da ilk metro hattı 1864 yılında, son metro hattı ise 1979'da inşa edildi. 40 yaşın üstünde 760 adet, toplamda ise 4000'nin üzerinde metro aracı bulunuyor. Ortalama 40 yıllık kullanım ömrü bulunan raylı sistem araçlarının sadece ilk alım maliyetlerinin değil kullanım ömürleri süresince gerekli bakımlarının da planlanması gerekiyor. Türkiye'de bulunan tramvay, HRS ve metro aracı olmak üzere yaklaşık olarak 1600 adet araca karşılık dünyanın diğer önemli şehirleri olan Paris'te 3450 adet, Londra'da 4910, Berlin'de 1980, Moskova'da 4910, New York'ta ise 6400 adet araç bulunuyor.

Araçların bakım maliyetleri, kullanım ömürleri boyunca, ilk alım maliyetlerinin 2-3 kat oranında. Bu özellik, sektörün sürdürülebilir olmasını kolaylaştıran önemli bir etken.

Moskova'da tüm metro araçları-

nı üreten Metrowagonmash firması, 2020'ye kadar 3000 metro aracının üretimini yapacak. Moskova ve Berlin'de yaşları 40'ın üzerinde 5000'den fazla metro aracı hala kullanılıyor. Uzmanlar 40 yaşın üzerindeki araçların yenilenmesinin sektörün daha da hareketlenmesine sebep olacağı konusunda hemfikir.

Küresel demiryolu pazarında büyüklük bakımından sırasıyla hizmet, altyapı, yük vagonları, sinyalizasyon, bölgesel, kentiçi ve anahat raylı ulaşım sistemleri yer alıyor.

TÜRKİYE'DE RAYLI SİSTEMLERİN TARİHİ

Anadolu'nun raylı sistemlerle ilk tanışması 1856 yılında oldu. Aradan geçen yaklaşık 70 yılın ardından, 1923 yılında kurulan Türkiye Cumhuriyeti'ne Osmanlı Dönemi'nden 4.136 kilometrelik demiryolu miras kalmıştı. Cumhuriyet döneminde demiryolu yatırımlarına hız verilerek yaklaşık 3.000 km demiryolu inşa edildi ve 1950 yılına kadar da toplam 3.764 kilometre demiryolu ağına ulaşıldı.

Bu dönemde yolcu taşımacılığının yüzde 42'si, yük taşımacılığı yüzde 68'i demiryollarıyla yapıyordu. 1940 yılından sonra hız kesen demir ağlarının ilerleyişi, 1950'li yıllardan itibaren yarım asrı aşan uzun bir süre duraklama dönemine girdi.

2023 HEDEFLERİYLE YATIRIMLAR BAŞLADI

1950'den sonra atıl kalan demiryolları, uzun yıllar boyunca gündemden çıksa da 2003 yılı sektör için bir milattı. O yıl, 2023 hedefleri

belirlendi ve ilk olarak TCDD'nin ödeneği artırıldı. Hemen ardından başlayan çalışmalarla son 15 yılda, Türkiye'yi geleceğe taşıyacak dev raylı sistem projeleri hayata geçirildi. 2003 yılından bugüne kadar raylı sistemlere yapılan yatırım miktarı 60 milyar lira...

Türkiye raylı sistemlerle ilgili atagında 2009 yılında önemli bir aşama kaydetti. O yıl Ankara-Eskişehir hattının hizmete açılmasıyla Türkiye, Yüksek Hızlı Tren (YHT) ile tanıştı. Böylece dünyada sekizinci, Avrupa'da ise altıncı YHT teknolojisi kullanan ülke konumuna yükseldi.

TÜRKİYE'NİN BÜYÜK HAMLESİ

Dünyadaki gelişmeleri yakından izleyen Türkiye, 2017 yılında yayımlanan raylı araç sistemlerinde en az yüzde 51 yerli ürün kullanılmasına yönelik genelge ile raylı sistemlerde yerli katkıyı zorunlu hale getirdi.

Bugün kamu ve belediye ihalelerinde, yerli katkı şartı zorunlu olarak uygulanıyor. Çabalar bununla sınırlı değil elbet, raylı sistemlerde yerliliğe odaklanan Türkiye, katma değeri artırmak için teknolojiyi geliştirmeye yönelik adımları hızla atıyor.

Hızlı tren ve belediyelerin metro/tramvay araç ihtiyaçlarını karşılayacak raylı sistemler için 2023'e kadar yaklaşık 50 milyar dolarlık yatırım planlanıyor. Bu kapsamda özellikle yerli firmalar hem teknolojisini geliştiriyor hem de ihracatını artırıyor.

SEKTÖRDE DEVLET POLİTİKASI UYGULANIYOR

Raylı sistemler sektörü için yapılan çalışmalar, teşviklerle desteklenirken, ulusal ölçekteki yatırımlarla birlikte, belediyelerin de metro ve tramvay projeleri de kent içi ulaşımında raylı sistemlerin daha fazla kullanılmasında önemli bir fırsat oluşturuyor.

Devlet politikası haline gelen sektörde, yerli firmalar yurtiçindeki altyapıyı geliştirmek, pazardan pay almak ve potansiyeli değerlendirmek için global pazarda öne çıkan firmalar ile iş birliğine gidiyor.

Yabancı firmaların Türkiye'yi bir montaj ülkesi şeklinde değerlendirme riskine karşı, sektör temsilcileri, yüzde 51 yerlilik şartının yanı sıra ortaklıkta hisse çoğunluğunun Türkiye firmalarında olması halinde bu firmalara ihalelerde yüzde 5 ek puan verilmesini istiyor.

YABANCI İLGİSİ GİDEREK ARTIYOR

Uzun yıllar yolcu ve yük taşımada karayoluna ağırlık veren Türkiye, son dönemde raylı sistemlerdeki potansiyeliyle global raylı sistem üreticilerinin de ilgisini üzerinde topladı. Türkiye'nin hem araç üreten ana sanayiler hem de bu işle uğraşan altyapı müteahhitleri için verimli bir pazar olduğuna işaret eden Raylı Ulaştırma Sistemleri ve Sanayicileri Derneği'ne (RAYDER) göre, yurt genelinde birçok kentte raylı sistem yatırım planlamaları başlatıldı. Artık kendi tramvayını ve metrosunu üreten, milli trenini, hızlı trenini üretme çabasına giren Türkiye'de yan sanayinin de gelişmeye başlaması sektörün ekonomiye katkısını artıran önemli bir faktör.

RAYLI SİSTEMLER GENİŞLİYOR

Türkiye'nin toplam 12 bin 466 kilometre demiryolu ağı bulunuyor. 2023 yılı hedefleri doğrultusunda, 10 bin kilometrelik yüksek hızlı tren, 4 bin kilometre yeni konvansiyonel tren hattı ile elektrifikasyon ve sinyalizasyon çalışmaları büyük bir hızla sürüyor. 2023 yılında hızlı tren hatları ile birlikte toplam 25 bin kilometre, 2035 yılında ise 30 bin kilometre demiryolu hattı hedeflerine ulaşılması amaçlanıyor.

12 bin kilometrelik hızlı tren hattı projesi, yolcu ve yük taşımacılığı açısından önem taşıyan ulusal demiryolu ağı projesi, 350 bin ve üzeri nüfusa sahip şehirler için planlanan tramvay,



metro sistemleri, hat otomasyonu ve sinyalizasyon çalışmaları pazarın büyümesini sağlayacak önemli projeler. Şehir içi raylı sistem işletmeciliği Türkiye'de henüz 11 kentte yapılırken, 17 il için de raylı sistem yatırımları onaylandı. Bu doğrultuda başlayan proje çalışmaları devam ediyor.

HEDEF 2023

Tamamlanması hedeflenen şehir içi raylı sistemler toplam hat uzunluğunun 2023 yılına kadar bin 200 kilometreye ulaşması hedefleniyor. Türkiye'de 2023'te demiryolu taşımacılık payının; yolcуда yüzde 10'a, yükte ise yüzde 15'e çıkarılması hedefleniyor.

2035'te ise bu oranların yolcu taşımacılığında yüzde 15, yük taşımacı-

lığında ise yüzde 20'ye yükseltilmesi demiryollarındaki büyümenin ikinci aşamasını oluşturacak.

2035'E KADAR 7000 ARACA İHTİYAÇ VAR

Türkiye'de raylı sistem yatırımlarında büyükşehirler öne çıkıyor. Büyükşehirlerde toplu taşıma için raylı sistem araçları öncelikli tercih. Kent içi raylı sistemlere sahip 12 işletmemiz ve raylı sistem planlanan 8 ilimizde 2035 yılına kadar ihtiyaç duyulan metro, LRT, tramvay ve banliyö tren ihtiyacı yaklaşık 7000 adet. Hızlı tren, YHT, EMU, DMU tren ihtiyacıysa 2200 adet olarak tahmin ediliyor. 2035 yılına kadar ihtiyaç duyulan araçlar alt yapısı ile birlikte yaklaşık 100 milyar euro'luk yatırım demek.



BÜYÜKŞEHİRLERİN YATIRIMLARI

İstanbul Büyükşehir Belediyesi 2019 yılına kadar raylı sistem ağını 450 kilometreye çıkarmayı hedefliyor. Söz konusu hedef için belirlenen yatırım tutarı 35 milyar lira. Kentte uzun vadede raylı sistem hattının bin kilometreye ulaştırılması için çalışmalar yoğunlaşırken, bir diğer büyükşehir İzmir'de toplu ulaşımın yüzde 35'i raylı sistem ile yapılıyor. İzmir'de bugün yılda ortalama 200 milyon kişi raylı sistemleri kullanırken, hedef 500 milyon kişinin raylı sistemler ile taşınması.

Bursa Büyükşehir Belediyesi ise yerli üretim tramvay ve LRV yatırımları ile kentte raylı sistemler ile taşımacılığı artırmak istiyor. Diğer büyükşehir

*Avrupa Birliği
ülkelerinde
ortalama olarak bin
kilometrekareye 50 km
demiryolu düşerken,
Türkiye'de bu oran
bin kilometrekareye 12
kilometre.*

belediyelerinde de yatırımlar ivme kazanmış durumda. Türkiye'de bugün itibarıyla 11 ilde kent içi raylı ulaşım

işletmesi bulunuyor. Bu iller İstanbul, Ankara, Bursa, İzmir, Konya, Kayseri, Eskişehir, Adana, Gaziantep, Antalya, Samsun ve Kocaeli. Bu işletmelerde bugüne kadar 3 bin 461 adet metro, LRT, tramvay ve banliyo araçları ithalati yapıldı.

Ayrıca yakın gelecekte raylı sistem kullanması planlanan diğer iller olan Diyarbakır, Mersin, Erzurum, Erzincan, Urfa, Denizli, Sakarya ve Trabzon için de araç alımı yapılacak.

TÜRKİYE, İHRACATÇI KONUMA YÜKSELDİ

Türkiye'nin raylı araç sistemlerinde en az yüzde 51 yerli ürün kullanılmasını uygulamaya koyması yerli üreticinin rekabet gücünü artırdı. Türkiye'de raylı sistemlerde 2009-2016 yılları arasında ihracat/ithalat oranı ortalama 1/5 iken, bu oran 2017 ve 2018 yıllarında yerli ve milli markaların üretilmesiyle tersine ivme kazandı.

Yerli firmalar, 2016 yılı sonu itibarıyla Suudi Arabistan, Senegal, Etiyopya, Cezayir, Fas, Hindistan ve Ukrayna'da 2 bin 600 kilometre demiryolu ve 41 raylı sistem projesini başarıyla tamamladı. Sektörde Türkiye'nin en çok ithalat yaptığı ülkeler Güney Kore, Çin, Çekya ve Almanya olurken, en çok ihracat yaptığı ülkeler ise Tayland, Polonya ve Almanya.

2019 İHRACAT HEDEFİ 700 MİLYON EURO

Sektördeki olumlu gelişmeler bunlarla sınırlı değil, Güney Kore firması H.Rotem ve Çin firması CRRC, Türk ortaklarıyla Sakarya ve Ankara'da yatırım yaparken, Siemens, Gebze'de Tramvay üretimi için yatırım yapmayı planlıyor. Katarla ortak olan BMC'ye Sakarya'da yatırım yapmak üzere 572 milyon lira teşvik verildi. Yatırımın faaliyete geçmesiyle BMC'nin 5 yıl içinde 250 adet lokomotif üretmesi hedefleniyor.

2017 yılında Türk firmaları 25 ülkeye 85 milyon euro değerinde vagon ve yedek parça ihracatı gerçekleştirenken hizmet ihracatı ortalaması da son yıllarda 500 milyon euro seviyesine yükseldi. 2018 yılında araç ve yedek parça ihracatı, hizmet ihracatı ile birlikte 600 milyon Euro olurken,



bu rakamın 2019 yılında 700 milyon euro'ya yükselmesi bekleniyor.

ÜRETİCİLER MONTAJ ÜLKESİ OLMAK İSTEMİYOR

Öte yandan, yerli üretimi teşvik etmek amacıyla kamu ihalelerinde getirilen en az yüzde 51 yerlilik şartı, global pazarda büyük ölçekli şirketlerin kısa sürede dikkatini çekti. Bu noktada Türkiye'de kendine yatırım yeri ya da yerli bir ortak arayan bazı yabancı firmaların, ortaklıklarda 'know-how'u ellerinde tutarak, Türkiye'yi bir montaj ülkesi şeklinde değerlendirmek istediği belirtiliyor.

Bu durumun önüne geçilmesini isteyen sektör temsilcileri, yüzde 51 yerlilik şartının yanı sıra ortaklıkta hisse çoğunluğunun Türkiye firmalarında olması halinde bu firmalara ihalelerde yüzde 5 ek puan verilmesi gerektiğinin altını çiziyor. Uzmanlar, bu adımın yerli sermayeyi koruyup

geliştireceğini, Türkiye'nin teknolojiye adaptasyonunu, sisteme hakimiyetini ve finansman gücünü artıracığını söylüyor.

PROJELER TAMAMLANIYOR

Türkiye'nin başlattığı demiryolu hamlesinde projeler bir bir tamamlanıyor. Ankara yüksek hızlı trenle Eskişehir, Konya, Karaman, İstanbul, Sivas, Bursa, İzmir, Erzincan kentlerine bağlanırken, Marmaray ile Asya kıtası da Avrupa'ya bağlandı. Tüm bu projelerle Yeni İpek Yolu projesinde önemli kazanımlar sağlanırken, Marmaray, Pekin'den Londra'ya kadar kesintisiz demiryolu ulaşımı yapılan hatta stratejik bir alternatif olarak öne çıkıyor.

Toplam kamu harcamaları içinde Ulaştırma Bakanlığı'nın yatırım payı 2003'te yüzde 17 iken 2013'te yüzde 45'e çıkarken, TCDD tarafından son 11 yılda 20 milyar liralık yatı-

rım gerçekleştirildi. 2023'e kadar 100 milyar liralık yatırım hedefleniyor. Ankara-Eskişehir, Ankara-Konya, Konya-Karaman-Eskişehir ve Ankara-İstanbul yüksek hızlı tren hatlarından sonra; Ankara – İzmir, Ankara – Sivas, Ankara – Bursa YHT hatları tamamlanarak ülke nüfusunun yüzde 46'sına karşılık gelen 15 kent hızlı trenle birbirine bağlanacak.

Yüksek Hızlı Tren hatlarının yanı sıra hızlı yolcu ve yük işletmeciliğine uygun Bursa-Bilecik, Konya-Karaman, Karaman – Ulukışla – Yenice- Adana – Osmaniye – Gaziantep, Adana-Mersin, Sivas-Erzincan, Eskişehir-Antalya, Halkalı-Kapıkule arasında hızlı demiryolu projeleri de devam ediyor.

Kent içi ulaşımında İstanbul'da Marmaray, İzmir'de Egeray, Ankara'da Başkentray, Balıkesir'de Balray ve Gaziantep'te ise Gaziray projeleri hayata geçirildi. Türkiye-Azerbaycan-Gürcis-

tan işbirliğiyle 'Demir İpek Yolu' olarak da nitelendirilen Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu Projesi tamamlanarak ilk aşama yük taşınmasına başlandı.

2035'TE 30 BİN KM DEMİRYOLU HATTI

Halen Türkiye'nin toplam 12 bin 466 kilometre demiryolu ağı bulunuyor. 2023 yılı hedefleri doğrultusunda, 10 bin km'lik yüksek hızlı tren, 4.000 km yeni konvansiyonel tren hattı, elektrifikasyon ve sinyalizasyon çalışmaları da devam ediyor. 2023 yılında hızlı tren hatları ile birlikte toplam 25.000 km, 2035 yılında ise 30.000 km. Demiryolu hattı hedeflerine ulaşılması amaçlanıyor.

Bu planlar doğrultusunda 2023 yılında demiryolu taşımacılık payının; yolcuda yüzde 10 ve yükte ise yüzde 15'e çıkarılmasının hedeflendiği Türkiye'de, 2035 yılında bu oranların yolcu taşımacılığında yüzde 15, yük taşımacılığında ise yüzde 20'ye çıkarılması planlanıyor.

Ayrıca demiryolu ağının diğer toplu ulaşım sistemleri, lojistik merkezleri ile entegrasyonunu sağlayacak şekilde akıllı ulaşım sistemlerine dönüşümü hedefleniyor.

*Tülomsaş ve Tüvasaş'ın
hızlı tren üretme
çalışmaları devam
ediyor. Tüdemsaş ise
ilk yerli ve milli vagonu
tasarlayarak 150 adet
üretim gerçekleştirdi.
Bugün raylı sistemlerin
stratejik tüm bileşenleri
AR-GE kapsamında
Türkiye'de geliştirilme
aşamasında.*

TARİHİ TİCARET YOLU YENİDEN CANLANIYOR: DEMİR İPEK YOLU

Çin'in yeni küresel üretim merkezi olmasıyla yeniden canlanmaya başlayan tarihi İpek Yolu'nda deve kervanlarının yerini trenler alıyor. Bu

hat üzerindeki en önemli rotalardan biri de Türkiye. Bakü-Tiflis-Kars üzerinden Türkiye'ye giren Yeni İpek Yolu hattı Marmaray üzerinden Avrupa'ya açılıyor.

İnşaata 2008'de başlayan, 829 kilometrelik Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu hattı, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın yanı sıra 4 ülke liderinin katıldığı törenle 2017 yılında açılmıştı. Başlangıçta, yıllık 1 milyon yolcu ve 6.5 milyon ton yük taşıma kapasitesine sahip olan hattın, 2034 sonunda 3 milyon yolcu ve 17 milyon ton yük taşınması planlanıyor.

TİCARET YOLU 7 BİN KİLOMETRE KISALACAK

BTK demiryolu hattının küresel boyutta önemli hale getirense Çin'den Avrupa'ya deniz, hava ve Rusya'dan geçen kuzey hattı olarak bilinen demiryolu kanalıyla yılda 240 milyon ton yük taşınan hatta alternatif olması. Deniz ve havayoluna göre çok daha düşük maliyetli taşıma imkânı sağlayan, BTK'nın da içinde bulunduğu yeni koridor, Rusya'dan geçen kuzey hattına göre 7 bin kilometre daha kısa.



PEKİNİ LONDRA'YA BAĞLAYACAK

Güney koridorda ve kuzey koridorda, deniz de dahil edildiğinde Çin'den Avrupa Birliği (AB) ülkelerine (İngiltere, Almanya, Fransa vb) yük taşıma süresi yaklaşık 45-62 gün sürüyor. Aynı yük Türkiye'den geçen orta koridordan gönderilirse 12-15 gün içerisinde AB ülkelerine ulaşıyor. Diğer bir deyişle ticari yükler, en az 33 ile 47 gün daha erken Avrupa'ya varmış olacak. Bu durum rekabet anlamında büyük bir avantaj sağlarken lojistik maliyetleri de düşürüyor. Demiryolu Asya'dan Avrupa'nın en uç noktasına kadar kesintisiz ulaşım sağlarken, İngiltere, Fransa, Belçika, Almanya, Avusturya, Macaristan, Sırbistan, Bulgaristan, Türkiye, Gürcistan, Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan ve Çin'i raylarla birbirine bağlıyor.

RAYLI SİSTEMLER ÜSSÜ İÇİN DÜĞMEYE BASILDI

Türkiye'nin raylı sistemler üzerine yaptığı çalışmalar bunlarla sınırlı değil. Yatırım ve altyapıyla birlikte raylı sistemlerde teknoloji üretmek içinde çalışmalar sürüyor. Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın duyurduğu Ulusal Raylı Sistemler Test ve Araştırma Merkezi (URAYSİM), hızlı tren, konvansiyonel tren ile metro vagonlarının testlerinin yapılması ve sertifikasyonunda Türkiye'yi yurt dışına bağımlılıktan kurtaracak. Projeye, Türkiye'nin dışa bağımlılığını azaltmanın yanı sıra, daha verimli ve teknolojik bakımdan üstün araçların üretilmesi planlanıyor. Üç test hattının olacağı merkezde, hızlı trenlerin, konvansiyonel trenlerin ve hafif raylı metro sistemlerinin testleri yapılacak.

Tülomsaş, 1000 Beygir gücündeki Yerli ve Milli TLM6 dizel motoru üretmeyi başardı. Ayrıca demir yolu hatlarında kullanılmak üzere yerli ve milli sinyalizasyon projesi de kurulum aşamasına geldi.

Merkezde bulunan üç garaj sayesinde ayrıca demiryolu komponentlerinin testleri de yapılacak. Merkezin ekonomiyeye 1,5 milyar lira



dolayında katkı sağlaması öngörü-
yor. 2020'den önce faaliyetlere baş-
laması için hazırlık yapılan merkezde
atölyelerin yanı sıra ileri teknoloji
ürünlerinin üretilmesine zemin hazırlayacak Ar-Ge birimi de olacak.

SAATTE 400 KM HIZDA TEST YAPILACAK

URAYSİM, saatte 400 kilometre hıza ulaşan yeni nesil trenler içinde test merkezi olacak. Bu amaçla merkeze, 50 kilometre ray döşenmesi planlanıyor. Sektör için çok değerli know-how oluşturacak URAYSİM dünyada tek örnek... Merkezin faaliyete geçmesiyle Türkiye, Fransa, Almanya, İspanya, Rusya, İngiltere gibi raylı sistemler konusunda öncü ülkeler arasına girme şansı bulacak.



KÜMELENME ÇALIŞMALARI

Kamu yatırımlarının yanında raylı sistemler sektöründe kümelenme çalışmalarını da devam ediyor.

Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri Kümelenmesi (ARUS)

"Raylı sistemler milli davamızdır" ilkesiyle yola çıkan Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri (ARUS) Kümelenmesi, Türkiye'nin ilk bölgesel olmayan ve tüm Anadolu'yu kapsayan kümelenmesi olarak, raylı ulaşım sistemlerine yönelik üretim yapan sanayiciler, destekleyici kurum ve kuruluşlarla birlikte "İş Birliği, Güç Birliği ve Milli Marka" inancıyla kuruldu. 2012'de faaliyete geçen ARUS kümelenmesi Türkiye'de tasarımdan nihai ürüne, yerli ve milli raylı ulaşım sistemlerini üretmeyi hedefliyor. Türkiye'nin en büyük Raylı sistemler kümelenmesi olan ARUS'un, 19 ilde toplam 175 sanayici üyesi bulunuyor.

Eskişehir Raylı Sistemler Kümelenmesi (RSK)

Eskişehir Raylı Sistemler Kümelenmesi 2011 yılında kuruldu ve 31 üyesi bulunuyor. Şehrin gelişmiş sanayi altyapısı, üniversiteleri, deneyimli ve yetişmiş iş gücü ve teknoloji kullanabilme kabiliyetleri de Eskişehir'i önemli kılıyor.

Bursa Raylı Sistemler Kümelenmesi (BURAY)

Bursa Ticaret ve Sanayi Odası (BTSO) bünyesinde faaliyet gösteren kuruluşun Bursa'da üretim yapan 14 üyesi bulunuyor.

RAYLI SİSTEMLER ENDÜSTRİ 4.0'A HAZIRLANIYOR

Endüstri 4.0, raylı sistem sektörü ile teknoloji sağlayıcılarına yeni ufuklar açıyor. Raylı sistemler, yakın gelecekte, M2M öğrenme yazılımlarını, Big Data mantıksal analizlerini, bulut bilişim ve diğer teknolojileri kullanabilecek. Bu uygulamalarla farklı kaynak ve veri akışlarından gelen bilgileri toplamak ve analiz etmek hedefleniyor. Yapılan analizlerin sonuçları sayesinde sürüş etkinliğini arttırmak, daha iyi çalışma yönetimi sağlamak, yolcu deneyimini iyileştirmek, güven-

liği arttırmak ve yeni olası hizmetlerin devreye girmesi planlanıyor.

AKILLI TRENLER GELİYOR

Birbiriyle bağlı, iletişim halindeki uçakları uçuruyoruz ve sürücüsüz arabalar üretiyoruz; peki ya akıllı trenler? Berlin'de düzenlenen InnoTrans 2016'da GE, lokomotifleri, mobil veri merkezine dönüştürerek trenleri daha hızlı ve akıllı hale getirecek "süper beyin" platformunu açıkladı. GE Ulaşım Dijital Yöneticisi Seth Bodnar süreci; "10 yıl sonra dijital araçlar demiryolu üretkenliğini ve verimliliğini beklenmedik seviyelere taşıyacak" diye özetliyor. Yapılan çalışmalarla, demiryolu şirketleri trenlerin beygir gücünü artırarak operasyonlarını kolaylaştırırken, daha az yakıt tüketmesini sağlayacak.

Amerikan Demiryolu Şirketine göre demir yolları, kamyonlara kıyasla yakıt açısından 4 kat daha verimli. Ayrıca yük trenleri otobanlardaki trafiği ve kirliliği de azaltıyor. GE şirketi bu konuda çarpıcı bir örnek veriyor, 12 silindirli GE Evolution Serisi bir lokomotif 170 tane Boeing 747'ye eşit yükü taşıyor. Yeni sistem şimdiden 6.000 trende mevcut.

DAHA VERİMLİ SÜREÇ

Endüstriyel internetin akıllı trenlerde kullanılmasıyla makinistler, sensörlerden ve kameralardan gelen bilgileri toplayarak demiryolu trafiğini ve yol durumunu daha iyi anlıyor. Sistem sayesinde dağlardan veya çöden geçerken, gelen verileri kullanarak stratejik kararlar daha doğru şekilde alınacak. Bugün ABD demiryolu endüstrisi yılda 500.000 gecikme ile karşılaşılıyor ve 4 trenden biri beklenmedik bir sebepten dolayı servis dışı kalıyor.

Endüstriyel internet, trenleri daha akıllı hale getirip, internete bağlayarak arıza sürelerini azaltacak. Ayrıca firmalar, verimli çalışan hatları tespit edip, nerede rota yenilemeleri gerektiğini görebilecek. Bu durumun ekonomik yansımaları ise devasa rakamlara ulaşıyor. İstasyonlarda bekleme süresini yüzde 1 azaltmak, 2,2 milyar dolar tasarruf sağlıyor. Hızı saatte sadece 1 mil artırmaksa 2,5 milyar dolar tasarruf anlamına geliyor.

“Raylı sistemlerde 50 milyar dolarlık yatırım planlanıyor”

Türkiye’de demiryolları ve raylı ulaşım sistemlerinin geliştirilmesine öncelik verildiğini ifade eden Raylı Ulaştırma Sistemleri ve Sanayicileri Derneği (RAYDER) Yönetim Kurulu Başkanı Emel Sarıkaya, bu alandaki çalışmaların bir devlet politikası olarak kabul edildiğini belirtti.

Raylı sistemlerde teşvik yasalarının desteğiyle altyapı ve sektörel yatırımların artarak devam ettiğine işaret eden RAYDER Yönetim Kurulu Başkanı Emel Sarıkaya, “Bu politikalar doğrultusunda, Türkiye’de demiryolları ile yük ve yolcu taşımacılığı, hızlı tren ve belediyelerin metro/tramvay araç ihtiyaçlarını karşılayacak raylı sistemler için 2023 yılına kadar yaklaşık 50 milyar dolarlık yatırım yapılması planlanıyor. Raylı sistemlerde son zamanlarda görülen hareketlenme, önemli gelişmeler olacağını ve sektörel ivmelenmenin yukarı doğ-

ru yöneldiğinin göstergesi. Artık kendi tramvayını, metrosunu üretmiş, milli trenini ve hatta hızlı trenini üretme çabasına girmiş bir Türkiye’den söz ediyoruz. Tüm bu çabalar yan sanayiye de geliştiriyor ve ekonomiye katkı sağlıyor” dedi.

“PAZARDAKİ BÜYÜME DEVAM EDECEK”

12 bin kilometrelik hızlı tren hattı projesi, yolcu ve yük taşımacılığı için ulusal demiryolu ağı projesi, 350 bin ve üzeri nüfusa sahip şehirler için planlanan tramvay, LRV ve metro sistemleri, hat otomasyonu

ve sinyalizasyon çalışmalarıyla pazarın büyüyeceğine işaret eden Sarıkaya, şöyle devam etti: “Şehir içi raylı sistem işletmeciliğinde 2023’e kadar toplam 50 milyar dolarlık bir yatırım öngörülmüyor.”

Sarıkaya, İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin 9 yıllık bütçesi olan 60 milyar liranın 35 milyar lirasını ulaşım giderlerine ayırdığına dikkat çekerek: “İstanbul Büyükşehir Belediyesi, raylı sistemlerde yerli araç ve ekipman kullanılması çalışmalarına hız veriyor. İzmir Büyükşehir Belediyesi, raylı sistem ağını genişletiyor, yılda ortalama 200 milyon



Emel Sarıkaya

kişi taşıyor. Bursa Büyükşehir Belediyesi, yerli üretim tramvay ve LRV alımları ile raylı sistemlerle taşımacılığı artırmayı hedefliyor. Diğer büyükşehir belediyelerinde de yatırımlar hızla devam ediyor” diye konuştu.

Sektörün geleceğini yerli üretim belirleyecek

Raylı sistemler sektöründe Türk firmalarının gerçekleştirdikleri yüksek katma değerli ürünlerle ithalatı azaltarak ihracata yön vermeye başladığını söyleyen ARUS Koordinatörü İlhami Pektaş, böylece cari açık ve işsizliğin azaltılabileceğini ifade ediyor.



İlhami Pektaş

Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri Kümelenmesi (ARUS) Koordinatörü İlhami Pektaş, küresel raylı sistemler pazarının, 2009-2011 yılları arasında 146

milyar euro iken 2011-2013 yılları arasında 150 milyar, 2013-2015 yılları arasında 160 milyar, 2017-2019 yılları arasında 176 milyar euro olarak gerçekleştiğini bildirdi.

Raylı sistemler pazarının gelecek 10 yılda her yıl ortalama yüzde 2.6 oranında büyümesinin beklendiğini söyleyen ARUS Koordinatörü İlhami Pektaş, demiryolu pazarında büyüklük bakımından sırasıyla hizmet, altyapı, yük vagonları, sinyalizasyon, bölgesel tren, kent içi ve ana hat raylı ulaşım sistemlerinin yer aldığını söylüyor.

YERLİ VE MİLLİ MARKALAR İTHALATI AZALTI

Sektörde en fazla yatırım ve ihracat yapan ülkelerin Çin, Almanya ve ABD olduğuna işaret eden Pektaş, “Yapılan araştırmalarda 2015-2017 yılları arasında pazar artışının yeni yükselen bölgeleri de Latin Amerika, Ortadoğu ve Afrika oldu.

Yolcu vagonları pazarında AB ve Asya en büyük pazar paylarına sahipken hafif raylı sistemlerde AB ülkeleri ilk sırada yer alıyor. Türkiye’de 2009-2016 yılları arasında ihracat/ithalat oranı ortalama 1/5 iken, bu

oran 2017 ve 2018 yıllarında yerli ve milli markalarımızın üretilmesiyle tersine ivme kazandı.

Türkiye’nin en çok ihracat yaptığı ülkeler Tayland, Polonya ve Almanya. H. Rotem/G. Kore ve CRRC/Çin firmaları ülkemizde Türk ortaklarıyla Sakarya ve Ankara’da yatırım yaptı. Siemens ise Gebze’de tramvay üretimi için yatırım yapmayı planlıyor. Katarla ortak olan BMC’ye Sakarya’da yatırım yapılmak üzere 572 milyon lira teşvik verildi. BMC’nin beş yıl içinde 250 adet lokomotif üretmesi hedefleniyor” dedi.

Bozankaya, ilk yerli metroyu 2020'de test edecek

Şehir içi toplu taşıma çözümleri kapsamında enerji tasarruflu gürültüsüz araçlar üreten Bozankaya, Ankara'daki yeni üretim merkezinde raylı ve elektrikli araçlar üretmeye başladı.

Almanya'da Ar-Ge şirketi olarak kurulan Bozankaya, Türkiye'nin ilk yerli yüzde 100 elektrikli otobüsünü üretmesinin ardından yine ilk yerli metro trenlerinin tasarımı ve geliştirilmesi çalışmalarını sürdürüyor.

Türkiye'ye 2003 yılında adım attıklarını belirten Bozankaya Yönetim Kurulu Başkanı Aytunç Günay, yıllar içinde edindikleri birikimlerin üzerine gerçekleştirdikleri yatırımlarla güçlü bir marka haline geldiklerini söyledi.

Bozankaya olarak 100'ü Ar-Ge mühendisi olmak üzere bin civarında çalışan-

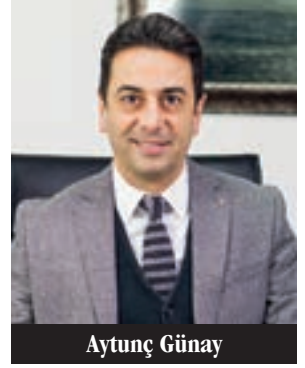
la faaliyetlerini sürdürdüklerini bildiren Aytunç Günay, "Sincan 1. OSB'de 100 bin metrekare alana kurulu yeni üretim merkezimiz faaliyete geçti. Bu tesislerde üretilen yerli tasarım araçlar halen ülkemizde, Avrupa'da ve Asya'da yolcularına sorunsuz bir şekilde hizmet veriyor" dedi.

SEKTÖRDE OYUNCU SAYISI AZ

Raylı sistemler sektörünün gelişimine önemli katkılar sağladıklarını kaydeden Günay, 2018 Haziran ayından itibaren Siemens ortaklığıyla Ankara'da ürettikleri metro trenlerini Tayland'ın başkenti Bangkok'a

göndermeye başlayarak, Türkiye'nin ilk raylı sistem ihracatını da gerçekleştirdiklerini aktardı.

Raylı sistemler sektörüne yönelik değerlendirmelerde de bulunan Aytunç Günay; sektöre girişin zor, oyuncu sayısının oldukça az olduğunu, ancak sektörün katma değerinin oldukça yüksek olduğunu anlattı. Yüksek teknolojiye muhtaç olan raylı sistemlerin, son derece sıkı bir sektör olduğunu dile getiren Günay, "Geçmişte başardığımız işler gösteriyor ki bizim bu konularda yabancı rakiplerimizden geri kalır yanımız yok. İnanıyoruz ki bu bahsettiğimiz



Aytunç Günay

bölgelere raylı sistemler sektöründe başarılı olarak Türk malı algısını iyi bir şekilde iletebilirsek, gelecek dönemde Türkiye ve bölge arasındaki ticaret hacmi önemli ölçüde büyüyecek" ifadelerini kullandı.

Kardemir, demiryolu tekerinde yerli üretime başlıyor

Türkiye'nin ilk ve tek ray üretim tesisini kurduğu 2007 yılından bu yana demiryollarının atılımına önemli katkılar sunan Kardemir, demiryolu tekerinde yerli üretime hazırlanıyor.



Hüseyin Soykan

Artan üretim kapasitesini katma değeri yüksek ürünlere yönlendiren Kardemir, bu yılın ikinci yarısından itibaren seri olarak demiryolu tekeri üretimine başlayacak. Kurulan tesisin yıllık 200

bin adet kapasiteyle Türkiye'nin ihtiyacından daha fazla üretim yapabileceğini söyleyen Kardemir Genel Müdürü Hüseyin Soykan, "Böylece Kardemir, cevherden mamule kadar entegre tesislerinde demiryolu tekeri üreterek, global ölçekte sayılı üreticiler arasında yer alacak" dedi.

Türkiye'nin ve bölge ülkelerinin farklı ebatlarda tüm ray taleplerini karşılayan Kardemir, demiryolu tekeri üretim tesisinde; yük ve yolcu trenleri, yüksek hızlı trenler, hafif raylı sistemler ve lokomotifler için üretim yapacak. Tamamen robotik bir tesis olarak kurulan fabrika için bugüne

kadar yaklaşık 700 milyon liraharcama yapıldı.

YILLIK KAPASİTESİ 200 BİN

Yıllık 200 bin adet kapasiteli olarak kurulan demiryolu tekeri üretim tesislerinin bu yılın ikinci yarısından itibaren seri üretime başlayacağını ve kurulan tesiste yük ve yolcu trenleri, hafif raylı sistemler ve lokomotifler için teker üretiminin yapılacağını ifade eden Hüseyin Soykan, "Böylece Kardemir, cevherden mamule kadar entegre tesislerinde demiryolu tekeri üreterek, sadece Türkiye'nin değil, dünyanın sayılı üreticileri arasında yer alacak. Rayda

olduğu gibi Türkiye'deki demiryolu seferberliğinde TCDD ile olan stratejik iş birliğini daha da pekiştirirken, ihracatımızdaki ileri teknolojik ürünlerin artırılmasına da ayrıca hizmet edecek. Üretimin bir bölümü sektör kuruluşlarının kullanımına sunulurken, önemli bir bölümü katma değerli ürünlerin üretiminde kullanılacak" diye konuştu. Kardemir'in raylı sistemlere yönelik yeni yatırımının ise aks ve montaj tesisi olacağını açıklayan Hüseyin Soykan, demiryolu tekerini son kullanıcılara aks ile birlikte bir set olarak sunmak istediklerini vurguladı.

ABB, demiryolunda performans ve güvenilirliğini artırıyor

Demiryolu endüstrisi alanında global ölçekte faaliyet sürdüren ABB; trafo merkezi, ana hat trenleri ve istasyon çözümlerinin yanı sıra metro, tramvay, toplu taşıma araçları için araç ve hatlara güç sağlıyor.

ABB olarak optimize edilmiş demiryolu elektrifikasyon çözümleriyle hizmet sunduklarını belirten ABB Türkiye Raylı Sistemler Segment Sorumlusu Kenan Alkılıç, bu çözümlerle AC ve DC demiryolu hatlarının performans ve güvenilirliğini artırmak için çeşitli teknolojiler sunduklarını söyledi.

Bu sistemle hem uzun mesafe raylı sistem hem de toplu taşıma uygulamaları için komple CER gücü sistemlerinin tasarımı, yapımı, test edilmesi ve devreye alınmasını sağladıklarını kaydeden Alkılıç, ayrıca araçlar içinde bulunan ve raylı sistemler sertifikas-

yonuna ait birçok cihazın tedarikini yaptıklarını vurguladı.

AR-GE'YE YILDA 1,4 MİLYAR DOLAR AYIRIYOR

Ar-Ge ve inovasyona odaklanarak, sanayide dijitalleşmenin geleceğine yatırım yaptıklarını altını çizen Alkılıç, "Geçtiğimiz birkaç yıl boyunca, ABB'nin stratejisinin uygulanmasıyla birlikte işletmelerimizin hızla değişen dijital endüstrilerde rekabet edebilmeleri ve kârlı bir büyüme sağlamaları için temel hazırladık. 2018'de sipariş ve gelir artışı sağladık; toplam siparişler tüm bölümlerde ve bölgelerde yüzde 8 arttı ve

tüm yıl için gelirlerde yüzde 4 artış kaydedildi" dedi.

Şirketlerinin her yıl gelirlerinin yüzde 4'üne denk gelen yaklaşık 1,4 milyar doları Ar-Ge yatırımlarına ayırdığını dile getiren Kenan Alkılıç, "2018 yılında, inovasyona odaklandık. ABB Ability dijital portföyümüzü güçlendiren ve müşterilerimizin operasyonlarının verimliliğini, performansını ve güvenliğini daha da artıran yeni çözümler ve teknolojiler geliştiriyoruz" diye konuştu.

Alkılıç, "Her zaman müşteri odaklı olarak, kalite ve güvenden ödün vermeden ürün ve sistemlerimizle enerjilendirilen raylı sistem-



Kenan Alkılıç

lerde insanların ve yüklerin güvenli bir şekilde varacakları yere ulaştırmayı amaçlıyoruz. ABB 100'den fazla ülkede, 147 bin çalışanı ile hizmet sağlıyor. Türkiye'de ise yaklaşık bin 700 kişiyi istihdam ediyoruz" şeklinde konuştu.

TÜDEMSAŞ'tan yeni nesil milli vagon

Beş tip vagon ve üç çeşit bojinin sertifikasyonunu tamamlayarak seri üretime başlayan TÜDEMSAŞ, Genel Müdür Vekili Mehmet Başoğlu, yeni nesil milli yük vagonundan 2019-2020 yıllarında 250 adet üretmeyi planladıklarını söyledi.



Mehmet Başoğlu

Son altı yılda yaptığı teknolojik yatırımlar ve benimsediği montaja dayalı üretim yöntemi sayesinde Avrupa'daki firmalarla rekabet eden Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii A.Ş.

(TÜDEMSAŞ), Avrupa'da kabul gören yeni nesil ürünler geliştiriyor. Firmanın ürettiği yeni nesil yük vagonları batıda Macaristan, Avusturya ve Almanya'da, doğuda Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu hattında hizmet veriyor. Bu vagonlar; daralarının düşüklüğüne bağlı olarak yük taşıma kapasitesinin daha yüksek olması, ekonomik ömürlerinin uzunluğu, platform yüksekliklerinin düşüklüğü ve yükleme platformlarında taşınabilen yük çeşitliliği açısından sundukları avantajlar nedeniyle sektöre yenilik getirdi. Yeni nesil yük

vagonları diğer vagonlara göre daha çevreci ürünler olmasının yanı sıra darasının, yaşam döngü maliyetinin ve gürültü seviyesinin düşük olmasıyla da işletmeye fayda sağlıyor.

250 ADET YENİ NESİL MİLLİ YÜK VAGONU ÜRETİLECEK

Yeni nesil yük vagonlarının Ar-Ge ve üretimini gerçekleştiren TÜDEMSAŞ'ın, seri üretim yaptığı cevher taşıma vagonu (Talns), ısıtmalı sarnıç vagon (Zacens), 45'lik konteyner taşıma vagonu (Sgmmns), (Sgns) ve (Rgns) gibi platform vagonlarla sektörün

ihtiyaçlarına cevap verdiğini söyleyen Mehmet Başoğlu, TSI sertifikasına sahip bu vagonların uluslararası firmalar tarafından tercih edilmesinin TÜDEMSAŞ'ın ve Türkiye'nin adının uluslararası arenada bilinirliğini artırdığına dikkat çekti.

Bugün itibarıyla sekiz farklı tip yük vagonunun Ar-Ge çalışmalarına yoğunlaştıklarını aktaran Başoğlu, bu vagonları kısa vadede sektöre kazandıracaklarını söyledi. 'Milli Tren Projesi' kapsamında üzerlerine düşen sorumluluğu yerine getirme gayretinde olduklarını dile getirdi.

İlk yerli tramvayı Durmazlar ihraç edecek

Milli bir marka yaratmak amacıyla raylı sistemler üretiminde Türkiye'nin ilk yerli tramvayını ihraç etmeye hazırlanan Durmazlar, Polonya Olsztyn Belediyesi için üreteceği 24 adet tramvayın teslimatına 2019 Aralık ayında başlayacak.

Raylı sistemler sektöründe yaptıkları yatırımlarla ihracat yapabilecek noktaya geldiklerini söyleyen Durmazlar Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Fatma Durmaz Yılbirlik, 2020 yılında faaliyete girecek yeni tesis ile birlikte metro, şehirlerarası yüksek hızlı yolcu trenleri gibi araçları da üretebilecek kapasiteye ulaşacaklarını kaydetti.

Durmazlar olarak, 2018 yılında alınan yatırım ve büyüme kararıyla raylı sistemler üzerine yeni ve daha modern bir tesis kurulumu için harekete geçtiklerini belirten Fatma Durmaz Yıl-

birlik, 2018 yılı ortasında Polonya'da Olsztyn Belediyesi'nin açtığı 24 adet tramvay aracı alım ihalesini kazandıklarını ifade etti.

İÇ PAZARA 105 ARAÇ

Fatma Durmaz Yılbirlik, "2018 Temmuz ayında sözleşmesini imzaladık. Bu sözleşme ile bu yılın aralık ayında teslimi gerçekleştirilmeye başlanacak. Bu zamana kadar iç pazara teslim edilen araç sayımız 105. İstanbul'a teslim edilecek 30 ve Polonya'ya teslim edilecek 24 araçla beraber 2020 yılının sonunda toplam araç sayımız 158 olacak" dedi.

Fatma Durmaz Yılbirlik, Firma olarak, 2018 Ocak ayında İstanbul Eminönü-Alibeyköy hattına 30 adet tramvay aracı temini için Doğuş İnşaat ile imzalanan sözleşme sonrasında bu yılın mart ayında ilk aracın teslim edildiğini söyledi.

Durmaz Yılbirlik, bugüne kadar yapılan teslimatları da şöyle özetledi: "Bursa için yüzde 100 alçak tabanlı altı adet tek yönlü tramvay İpekböceği'ni 2012'de, 12 adet çift yönlü İpekböceği'ni 2015'te ve yine Bursa için 60 adet hafif raylı sistem aracını (GreenCity) ürettik. 2016'da Samsun için sekiz



Fatma Durmaz Yılbirlik

adet yüzde 100 alçak tabanlı çift yönlü PANORAMA tramvayını, yine 2016'da 12 ve 2018-2019 yıllarında altı adet olmak üzere Kocaeli için yüzde 100 alçak tabanlı çift yönlü PANORAMA tramvayını ürettik."

Esray, yerli projelere destek veriyor

İthal edilen raylı sistemlerin ikamesine yönelik üretimleriyle ithalatın azalmasına katkı sunan Esray, bu kapsamda millileştirme projelerine destek sağlıyor.



Ramazan Yanar

Lokomotif ve vagon bileşenlerinin yanı sıra özel vagon tasarımı ve üretimi gerçekleştiren Esray, ihracat odaklı çalışmalarını sürdürüyor. İthal edilen raylı sistemlerin ikamesine yönelik üretimleri-

ye ithalatın azalmasına katkı sunan firma, bu kapsamda millileştirme projelerine destek sağlıyor.

Demiryolu araç gereçleri üst yapı ekipmanları sektöründe inovatif bir yaklaşımla faaliyet gösterdiklerini belirten Esray Yönetim Kurulu Başkanı Ramazan Yanar, "Firma olarak uzun zamandır araç üstü ekipmanları üretimi gerçekleştirirken, 2008'den itibaren demiryolu araç bileşenleri üretimi yapmaya başladık. Yıllık 5 bin pozisyon bileşen üretimi gerçekleştiriyoruz" dedi.

Ürünlerinin Eskişehir'deki sanayi kuruluşları arasında önemli bir yer

tutan TÜLOMSAŞ'ta kullanıldığını ifade eden Ramazan Yanar, ayrıca TCDD'ye bağlı iki ayrı fabrikaya da bileşen ürettiklerini söyledi.

AB ÜLKELERİNE VAGON PARÇALARI ÜRETİYOR

İç pazar kadar dış pazara yönelik üretimler de gerçekleştirdiklerinin altını çizen Yanar, Almanya ve Polonya gibi AB ülkelerindeki benzer demiryolu üreticilerine özel tip bileşen vagon parçaları ürettiklerini açıkladı. Son olarak demiryolu sektörünün önde gelen firmalarının Harsco ile çalışmaya başladıklarını aktaran Ya-

nar, bu firmanın imalatını yapacağı 11 adet vagonun şase üretimini gerçekleştirecekleri bilgisini paylaştı.

Ankara'daki metro projesinde de yer aldıklarına dikkat çeken Yanar, şöyle devam etti: "Çayyolu metro projesinde, metro araç yollarının bakım işlerini üstlenecek kepeçli bir vagonun tasarımı ve üretimini yaparak teslim ettik. Bu özel tip vagonların üretimini gerçekleştirmeseydik, bu ürünler Avrupa ya da Çin'deki çeşitli üreticilerden ithal edilecekti. İnovatif odaklı çalışmalarımızla ithalatın önüne geçerek millileştirme projelerine destek sağlıyoruz."

Türkiye, küresel oyuncu olarak öne çıkıyor

Türkiye’de cumhuriyetin ilk yıllarında başlayan demiryolu hamlesi 1950’lerde karayollarının öne çıkmasıyla giderek gündemden düştü. 2003’te raylı sistemler için oluşturulan devlet politikasıyla yeniden önem kazanan sektörde Türk firmalarının başarısı göz doldürürken, Türkiye de küresel pazarda önemli bir oyuncu olarak dikkat çekiyor..



Türkiye'nin 2019 yılında araç, yedek parça ve hizmet ihracatı tahmini

700

milyon euro



● Bozankaya, Tayland'a 88 adet metro aracı, Durmazlar Polonya'ya 20 adet Tramvay ihracatı yaptı.

● 2022 Dünya Kupası'na hazırlanan Katar'da 4.4 milyar dolarlık en büyük metro ihalesini, STFA ve Yapı Merkezi'nin aralarında bulunduğu konsorsiyum kazandı.

● Türk firmaları, 3 kıtada, Suudi Arabistan, Senegal, Etiyopya, Cezayir, Fas, Hindistan ve Ukrayna'da 2 bin 600 kilometre demiryolu ve 41 raylı sistem projesini başarıyla tamamladı.

● Yapı merkezi, Tanzanya'da 1 milyar 924 milyon dolarlık raylı sistem altyapı ihalesini kazandı.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin 2022 yılındaki raylı sistem ağı uzunluğu hedefi.

455,7 km

İzmirde raylı sistemleri kullanan kişi sayısı ortalama

200 milyon kişi

8 Yakın gelecekte raylı sistem kullanması planlanan kent sayısı

12 Türkiye'de kentiçi raylı ulaşım işletmesi bulunan kent sayısı

Türkiye'de kent içi raylı sistemler için 2035 yılına kadar ihtiyaç duyulan metro, LRT, tramvay ve banliyo tren ihtiyacı sayısı yaklaşık

7000



ASO Başkanı Özdebir, nükleer santral inşaatlarında kullanılan birçok malzemenin yerli sanayiciler tarafından rahatlıkla üretilebileceğini kaydetti.

Nükleer enerjide ASO ve TAEK işbirliği protokolü imzalandı

Ankara Sanayi Odası, Türk sanayicilerin nükleer üretim kabiliyetlerinin geliştirilmesi için çalışmalarına devam ediyor. Ankara Sanayi Odası (ASO) ile Türkiye Atom Enerjisi Kurumu (TAEK) arasında işbirliği protokolü imzalandı.

Nükleer enerjide Türk sanayicilerin üretim kabiliyetlerini geliştirmek ve yerli üretim kapasitesini artırmak için çalışmalarını aralıksız sürdüren Ankara Sanayi Odası, Türkiye Atom Enerjisi Kurumu (TAEK) ile işbirliği protokolü imzaladı. ASO Başkanı Nurettin Özdebir ve TAEK Başkan Vekili Suat Ünal tarafından imzalanan işbirliği protokolü kapsamında, TAEK Türkiye'de kurulacak radyoaktif atık tesisi, radyasyon tesisi ve nükleer tesislere tedarikçi olmak isteyen yerli firmalara teknik destek sağlayacak.

ASO'da düzenlenen imza töreninde konuşan Özdebir, Türkiye'de yapılmı devam eden Akkuyu ve planlanan diğer iki santrale 20'şer milyar dolarlık yatırım yapılacağına dikkat çekerek,

yerli sanayicilerin burada yer alması gerektiğini söyledi. Özdebir, Türkiye'de yeni olan nükleer enerji sektörünün standart ve özelliklerine göre yerli sanayicinin kapasitesini artırmayı hedeflediklerini aktardı.

HEDEF, YERLİ PAYINI ARTIRMAK

Nükleer enerji sektöründe yer alabilmek için eğitim ve akreditasyonun önemine değinen Özdebir, "Oda ve sanayiciler olarak kapasitemizi geliştirmek için çaba sarf ediyoruz. Bizim hedefimiz bu santrallerde yerli sanayicinin payını artırmak. Türkiye'deki varlığın minimum yüzde 50'si yerli olmalı. Türk sanayicisi olarak bunu yapabilecek kapasitedeyiz. Dünyada yapımı devam eden 50 santral inşaatı daha var, geliştirdiğimiz üretim kabiliyetleriyle

buralarda üretim yapabiliriz. Bunun için de bu iş birlikleri çok önemli" diye konuştu.

TAEK'DEN SANAYİCİYE DANIŞMANLIK DESTEĞİ

Protokolün imza töreninde konuşan TAEK Başkan Vekili Suat Ünal da kurum olarak Türk sanayicilerin nükleer sektörde yapacakları imalatlarda, eğitim ve danışmanlık gibi konularda destek sağlayacaklarını söyledi. Yeni yapılanmada bir Ar-Ge ve eğitim kurumu olarak çalışmalarına devam edeceklerini belirten Ünal, şunları söyledi; "Önümüzdeki dönemde ASO Nükleer Sanayi Kümelenmesi (NÜKSAK) üyeleri ve Türk sanayicilerine yapacakları imalatlarda, danışmanlık ve akreditasyon gibi konularda eğitim vereceğiz."

ASO Yönetimi, Başkan Mansur Yavaş'ı ziyaret etti



Ankara Sanayi Odası Başkanı Nurettin Özdebir ve yönetim kurulu üyeleri, Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı seçilen Mansur Yavaş'ı ziyaret etti. Uluslararası Akyurt Fuar Alanı başta olmak üzere tarım, ekonomi ve altyapıya kadar birçok konunun ele alındığı ziyarette ASO Başkanı Nurettin Özdebir, Ankara sanayisi ve sanayicilerin sorunları hakkında bilgi verdi. Özdebir, yerli üretime dikkat çekerek, "Belediye gelirlerini emlak vergileri ve Ankara'daki kazanç vergileri üzerinden pay alarak oluşturuyor. Belediye olarak Ankara'da üretilen mallar alınırsa hem sanayicimiz kazanır hem de Ankara kazanır" önerisinde bulundu.

Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı Mansur Yavaş ise ASO heyeti ile Başkent ise iş dünyasının taleplerini ve önerilerini dikkate alacaklarını söyledi. Belediye ve sanayinin işbirliğine önem verdiklerini belirten Başkan Yavaş da, "Niyetimiz o. Ankara'nın kazanması için hep birlikte üzerimize düşen ne varsa yapacağız" dedi.

Asım Balcı'ya hayırlı olsun ziyareti



Ankara Sanayi Odası Başkanı Nurettin Özdebir ve yönetim kurulu üyeleri, Altındağ Belediye Başkanı seçilen Doç. Dr. Asım Balcı'yı ziyaret ederek yeni görevinde başarılar diledi.

Başkan Özdebir, Serhat Oğuz'la buluştu



ASO Başkanı Nurettin Özdebir ve yönetim kurulu üyeleri, Kahramankazan Belediyesi Başkanı Serhat Oğuz'u ziyaret ederek belediye başkanı seçilmesinden dolayı tebrik etti.

Belediye Başkanı Taşdelen'e kutlama



ASO Başkanı Nurettin Özdebir ve yönetim kurulu üyeleri, Çankaya Belediye Başkanı Alper Taşdelen'i makamında ziyaret ederek belediye başkanlığına yeniden seçilmesinden dolayı kutladı.

Sanayinin sorunlarını anlattılar



ASO Başkanı Nurettin Özdebir ve yönetim kurulu üyeleri, Yenimahalle Belediye Başkanı Fethi Yaşar'ı makamında ziyaret ederek belediye başkanlığına yeniden seçilmesinden dolayı kutladı. Sanayinin sorunlarının konuşulduğu ziyarette, karşılıklı işbirliği imkânları da ele alındı.



Siteler için komite kuruluyor

ASO ve ATO'nun Mobilya Komitelerinin Müşterek Toplantısı Ankara Sanayi Odası'nda yapıldı. Toplantıya Ankara Milletvekili Emrullah İşler, ASO Başkanı Nurettin Özdebir, ATO Başkanı Gürsel Baran, ATO Meclis Başkanı Mustafa Deryal, ASO ve ATO'nun Yönetim Kurulu Üyeleri ile sektörle ilgili meslek komitesi üyeleri katıldı. Toplantıda Başkent'in mobilyacılık sektörünün kalbi Siteler'i yeniden aktif hale getirmek için çözüm önerisi Ankara Milletvekili Emrullah İşler'den geldi. İşler'in önerisi üzerine Siteler için çalışma yapmak üzere ASO ve ATO'nun birlikte bir komite kurmasına karar verildi.

Toplantının moderatörlüğünü yapan TOBB Türkiye Mobilya Ürünleri Meclisi Başkanı ve ASO Yönetim Kurulu Üyesi Ercan Ata, Siteler'i yeniden canlandırmak amacıyla iki odanın komitelerini bir araya getirdiklerini belirterek, Siteler konusunda hazırlanan çalışmalar hakkında ön bilgi verdi.

ATO'nun 27 No'lu Halı, Mobilya, İmalat, Dekorasyon ve Satıcıları Meslek Komitesi Başkanı Murat Kopan da yaptığı konuşmada, Ankara'nın mobilya sektörünün de Başkenti olduğunu belirterek, "En güzel ürünleri üretiyoruz ama sunum yapamıyoruz. Ürün kataloğu, reklam gibi eksiklerimiz çok" dedi.

MAMAK MUHAREBE OKULU ARAZİSİ ÖNERİSİ

Ankara Sanayi Odası Başkanı Nu-

rettin Özdebir toplantıda yaptığı konuşmada, Siteler'in çağın gerektirdiği değişim dönüşümü yaşayamadığı için Ankara'nın bu alanda kan kaybettiğini söyledi. Özdebir yaptığı konuşmada şunları söyledi; "Pazar burada, dolayısıyla çözümü bu bölgede aramak lazım. Mamak Muharebe Okulu boşaltılıyor. Bu bölgenin bir kısmı verilirse ve yeni Siteler'i hemen bitişinde kurarsak Ankara'ya iyi bir hizmet yapmış oluruz."

Özdebir, ASO'nu ortaklığında yapımı devam eden Elmadağ Mobilya İhtisas OSB tamamlandığında büyümek isteyen bazı şirketlerin orayı da değerlendirebileceğini de sözlerine ekledi.

"BU HALİYLE BIRAKILIRSA SİTELER CAN ÇEKİŞİR"

Ankara Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Gürsel Baran da konuşmasında, Siteler'in dünyanın birçok ülkesine mobilya ihraç ederken zamanla İstanbul, Bursa gibi illerin gerisinde kaldığını söyledi. Baran, Özdebir'in Mamak Muharebe Okulu alanına ilişkin önerisinin de değerlendirilebileceğini belirttiği konuşmasın-

Başkent'te mobilyacılık sektörünün kalbi Siteler'i yeniden cazip hale getirmek için komite kuruluyor.

da, uzlaşma sağlanması durumunda TOKİ ile birlikte de çalışılabileceğini ifade etti.

İŞLER'DEN KOMİTE KURMA ÖNERİSİ

Ankara Milletvekili Prof. Dr. Emrullah İşler de yaptığı konuşmada, "Siteler'le ilgili çalışma yapmak üzere bir komite kurmamız lazım. Ankara milletvekili olarak bu komiteyi ben de desteklerim. Komite olarak Siteler'i nasıl ihya edeceğimizi bütün alternatifleriyle düşünüp Sayın Cumhurbaşkanımıza da konuyu sunmamız lazım" diye konuştu.

İşler'in Siteler için çalışma yapmak üzere komite kurulması önerisi ATO ve ASO tarafından olumlu karşılandı ve komite kurmak üzere çalışma yapılması kararı alındı.



'İvme Finansman Paketi'ni değerlendiren Özdebir: Yöntem doğru, önemli olan uygulama



Ankara Sanayi Odası Başkanı Nurettin Özdebir, Hazine ve Maliye Bakanı Berat Albayrak tarafından açıklanan "İleri, Verimli, Milli Endüstri" (İVME) Finansman Paketi'ni değerlendirdi. Yeni finansman paketinin doğru sektörlerle yönlendirilmiş görüldüğünü kaydeden Özdebir; "Cari açığı azaltacak, teknolojik anlamda katma değer yaratabilecek sektörler ekonomimiz açısından kritik öneme sahiptir. Bu firmaların bir taraftan işletme sermayesi ihtiyacı varken aynı zamanda yeni yatırım düşünen firmaların yatırım sermayesine de ihtiyacı oluyor. Ancak şu aşamada işletme sermayesinin firmalarımız açısından daha elzem olduğunu düşünüyorum" dedi.

FİNANSMAN DOĞRU FİRMALARA SUNULMALI

Kamu bankalarının finansal yapılarını güç-

lendirmeye yönelik alınan tedbirlerden sonra bu bankalar tarafından özel sektör firmalarına yönelik açıklanan bu finansman paketinin, iç piyasada likidite darboğazının aşılmasında da etkili olacağını kaydeden Özdebir; "Paketin etkisini belirleyici olan unsurların başında, finansman imkanının doğru firmalara sunulması gelmektedir. Doğru firmalara kredi sağlanması, hem söz konusu firmaların ayakta kalmasına yardımcı olacak ve aynı zamanda ekonomi genelinde kaynak kullanımında verimliliği sağlayacaktır" diye konuştu. Özdebir, kaynak etkinliği açısından firmalar belirlenirken, yeni yatırım yapanlar, ithal ikamesi olanlar, stratejik ürünler, yüksek teknoloji ürünler üretenlerin mutlaka öncelikli olması gerektiğinin altını çizdi ve "Yüksek teknoloji üretim kriterleri belirlenirken, ürünün kg fiyatı belirleyici bir kriter olarak kullanılabilir" dedi.

"Yapısal Dönüşüm paketinde üretime yönelik vurgular memnuniyet verici"

Hazine ve Maliye Bakanı Berat Albayrak tarafından açıklanan "Yapısal Dönüşüm" paketini değerlendiren Ankara Sanayi Odası Başkanı Nurettin Özdebir, "Yoğun, kapsamlı ve bütünselliği olan bir paket olduğunu düşünüyorum. Özellikle reform alanlarının başında finansal sektörün ön plana çıkmasını önemsiyoruz. Ayrıca ekonomik hayatın her alanını ilgilendiren hukuk reformuna kuvvetle vurgu yapılması çok önemli. Üretime ve özellikle yerlileştirilmeye yönelik vurgular memnuniyet verici" dedi.

"DÜZENLEMELER MORAL VERİYOR"

Özdebir, Bakan Albayrak tarafından açıklanan; bankacılık sistemi ve özel sektör borçları konusundaki veriler ile bunların çevrilebilirliğini gösteren rasyoların moral verdiğini belirterek, "Kamu bankalarının sermayelerini güçlendirmek için 28 milyar lira hazine kâğıdı verilecek olması da önemli bir

adımdır. Kredi yapılandırma faizlerin ödenebilir bir orana gelmesi önemli. Ayrıca bu yapılandırmaların bankalara bırakılmaması hükümet tarafından yapılacak bir düzenleme ile hükümet bankalar arasında koordineli olarak yapılması daha önemli olacaktır" diye konuştu.

Özdebir, sanayicilerin en önemli gündeminin kredi faizlerinin yüksekliği olduğuna dikkat çekerek; "Kredi faiz oranlarının yüksek seviyede gerçekleşmesi krediye reel sektörün ulaşmasının önündeki en önemli engeldir. Ekonomi politika yapımcıların bu konu üzerinde yoğunlaşması yaşanan olumsuzlukların bertaraf edilmesi açısından oldukça önemlidir" dedi.

"KURUMLAR VERGİSİNİN AZALTILMASI AVANTAJ"

Özdebir, 2019 yılı içerisinde hayata geçirecek en önemli reformlardan birinin vergi dönüşümü olmasının önemini dile getirdiği açıklamasında



şunları söyledi; "Yeni vergi uygulamalarında istisna ve muafiyetlerin azaltılması ve kurumlar vergisinin kademeli olarak düşürülmesi; özellikle sanayici açısından vergi yükünün azaltılması noktasında önemli bir avantajdır. Kurumlar vergisinin kademeli olarak azaltılmasının yabancı yatırımları ülkeye kazandırmada önemli bir etkisi olacağı açıktır." Özdebir ayrıca, uygulamayla sağlanacak tasarruf artışlarının, yedi stratejik sektöre; enerji, maden, petrokimya, turizm, bilişim, otomotiv ve ilaç sanayilerine yönlendirilmesinin çok önemli bir gelişme olduğu bilgisini verdi.

ASO ile Somali arasında işbirliği protokolü imzalandı

Somali Federal Cumhuriyeti Hirshabelle Eyaleti Ticaret ve Sanayi Bakanı Yahye Ismail Mohamed ile ASO Başkanı Nurettin Özdebir, karşılıklı ticari ilişkilerin geliştirilmesi için işbirliği protokolü imzaladı.

Somali Federal Cumhuriyeti Hirshabelle Eyaleti Ticaret ve Sanayi Bakanı Yahye Ismail Mohamed kalabalık bir işadamları heyetiyle Ankara Sanayi Odası'na ziyaret ederek sanayicilerle bir araya geldi. Ziyarette, ASO ile Somali Hirshabelle Eyaleti Ticaret ve Sanayi Bakanlığı arasında bir de işbirliği protokolü imzalandı. ASO Başkanı Nurettin Özdebir ile Bakan Yahye Ismail Mohamed arasında imzalanan protokol ile karşılıklı ticari ilişkilerin teşvik edilerek geliştirilmesi, her iki ülke işadamlarının bir araya gelmesini sağlayarak işbirliğini artırmaya yönelik çalışmaların gerçekleştirilmesi amaçlanıyor.

“SOMALİ STRATEJİK BİR ÜLKE”

İmzalan işbirliği protokolünden duyduğu memnuniyeti dile getiren ASO Başkanı Nurettin Özdebir, Somali'nin

stratejik olarak önemli bir bölge olduğuna dikkat çekti. Somali'ye Afrika'nın boynuzunda olan bir ülke olarak bakmamak gerektiğini belirten Özdebir, “Somali, Mekke ve Medine'nin bekçisidir. Burada yer tutarsanız Sahraaltı Afrika ile ticaretinizi geliştirebilme imkanı doğacaktır. Stratejik olarak önemli bir bölge ve Somali'deki kardeşlerimize ihtiyacımız var. Onların da Türkiye'nin teknolojisine, bilgisine ve ürünlerine ihtiyacı olduğuna inanıyorum. Bu işbirliği anlaşması iki ülke arasındaki ticari ilişkilerin güçlendirilmesine katkı sağlayacaktır” dedi.

“TÜRK ŞİRKETLERİ SOMALİDE ROL ALMALI”

Somali Federal Cumhuriyeti Hirshabelle Eyaleti Ticaret ve Sanayi Bakanı Yahye Ismail Mohamed ise ASO ve Tür-



kiye'ye desteklerinden ötürü teşekkürlerini ilettiler. Bakan Mohamed, “Ülke olarak artık daha iş odaklı bir yaklaşımla sosyal girişimcilik ve özel sektörün büyümesi üzerine odaklanıyoruz. Bu bağlamda Somali'nin Hirshabelle eyaletinin önemli olduğunu belirtmek istiyorum. Türk şirketlerinin Hirshabelle bölgesinde siyasi ve ekonomik rol almasını istiyorum. Bölgemiz bir fırsatlar bölgesi. Sizi tüm sektörlerde yatırım yapmaya davet ediyorum” diye konuştu. Konuşmaların ardından Somalili işadamları Ankaralı sanayicilerle ikili görüşmeleri de gerçekleştirdiler.

ASO'ya En Verimli Sanayi Odası ödülü

Ankara Sanayi Odası, TÜSİAV Verimlilik Platformu tarafından yılın en başarılı sanayi odası seçildi.

TÜSİAV Verimlilik Platformu tarafından düzenlenen Verimlilik Ödül Töreni'nde yılın en verimli kişi ve kuruluşlarına ödülleri verildi. Ankara Sanayi Odası'nda gerçekleştirilen törene Ankara Sanayi Odası Başkanı Nurettin Özdebir, İyi Parti Ekonomiden Sorumlu Genel Başkan Yardımcısı Durmuş Yılmaz, Türkiye Barolar Birliği Başkanı Metin Feyzioğlu, Yenimahalle Belediye Başkanı Fethi Yaşar, Ankara Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Erkan İbiş, TÜSİAV Başkanı Veli Sarıtoprak, sivil toplum örgütleri başkanları ve çok sayıda davetli katıldı.

“ASO, VERİMLİLİĞİ TÜRKİYE'NİN GÜNDEMİNDE TUTUYOR”

Verimlilik Platformu Başkanı Kutlu

Tamam ASO'ya verilen ödülle ilgili olarak yaptığı açıklamada; “Başkenti sanayi ve teknolojiye lider yapmayı hedefleyen Ankara Sanayi Odası, 'Başkentin sanayinden, sanayinin başkentine' sloganıyla bu hedefine adım adım yaklaşmaktadır. Kuruluşundan bu yana çok sayıda proje gerçekleştiren ASO'nun önceliklerinden biri de her alanda verimliliği artırmaktır. Türkiye'nin ilk model fabrikasını Ankara'ya kazandıran ve verimlilik konusunu sürekli Türkiye'nin gündeminde tutarak farkındalık yaratan Ankara Sanayi Odası, bu başarılı çalışmalarından dolayı yılın verimlilik ödülünü almaya hak kazanmıştır” dedi.

ASO Başkanı Nurettin Özdebir, Yılın En Verimli Sanayi Odası ödülünü Türkiye



Barolar Birliği Başkanı Metin Feyzioğlu, Yenimahalle Belediye Başkanı Fethi Yaşar, Ankara Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Erkan İbiş ve TÜSİAV Başkanı Veli Sarıtoprak'ın elinden aldı.

Özdebir: Gelecek Afrika kıtasında



Ankara Sanayi Odası, MÜSİAD Ankara Şubesi ve Güney Afrika Büyükelçiliği işbirliğiyle düzenlenen “Güney Afrika İş Forumu”nda konuşan ASO Başkanı Nurettin Özdebir; “Afrika, ticari ilişkilerin geliştirilmesi gereken önemli bir kıta” dedi.

Ankara Sanayi Odası, MÜSİAD Ankara Şubesi ve Güney Afrika Büyükelçiliği işbirliğiyle düzenlenen “Güney Afrika İş Forumu” ASO ‘da gerçekleştirildi. Toplantıya ASO Başkanı Nurettin Özdebir, Güney Afrika Cumhuriyeti Büyükelçisi Pule Malafane, MÜSİAD Ankara Şubesi Başkanı Hasan Basri Acar, Güney Afrikalı işadamları ve çok sayıda ASO üyesi sanayici katıldı.

“TİCARİ İLİŞKİLERİMİZİ GELİŞTİRMEK ZORUNDAYIZ”

Toplantının açılışında konuşan ASO Başkanı Nurettin Özdebir, 2000’li yılların başından itibaren Türkiye’nin dikkatini ağırlıklı olarak Afrika’ya yönelttiğini ve bu bağlamda Afrika ile ticaretimizi ve ikili ilişkilerimizi geliştirmek için bir dizi faaliyetler yapıldığını belirtti. Afrika’nın Genç ve dinamik bir kıta olduğuna dikkat çeken Özdebir, “Gelecekte par-

layacak önemli bir pazar. Ticari ilişkilerin geliştirilmesi gereken önemli bir kıta. Gelecek Afrika’da” dedi. Güney Afrika Cumhuriyeti ve Türkiye’nin ticari ilişkiler açısından büyük potansiyele sahip iki ülke olduğunu belirten Büyükelçi Malafane ise “Güney Afrika’ya yapılacak ihracatta hiçbir kota engeli yok. Bu yüzden Türk işadamlarına çağırıda bulunuyoruz. Gelin birlikte çalışalım” diye konuştu.



MÜSİAD Ankara Şubesi Başkanı Hasan Basri Acar da “İki ülke arasındaki ticaret hacminin 5 milyar dolar seviyelerine

ulaşmasını beklemekteyiz” dedi. Free State eyaleti Siyahi İş Adamları Odası Başkanı Reginald Mutsi ise protokolün iki ülke arasında karşılıklı fayda oluşturma- çığına inandığını belirtti.

ASO VE GÜNEY AFRIKA FREE STATE SİYAHİ İŞ ADAMLARI ODASI İŞBİRLİĞİ PROTOKOLÜ

İki ülke işadamlarının karşılıklı görüşmelerinin ardından ASO Başkanı Nurettin Özdebir ile Free State eyaleti Siyahi İş Adamları Odası Başkanı Reginald Mutsi arasında işbirliği protokolü imzalandı.

İşbirliği protokolünün önemine dikkat çeken Özdebir, “Her iki ülkenin birlikte yapabilecekleri birçok iş var” dedi. Free State eyaleti Siyahi İş Adamları Odası Başkanı Reginald Mutsi ise protokolün karşılıklı fayda oluşturma- çığına inandığını belirterek, “ASO üyesi işadamlarını Güney Afrika’ya davet ediyorum” dedi.

Adıgey Cumhurbaşkanı Kumpilov’dan Ankaralı sanayicilere yatırım çağırısı

Ankara Sanayi Odası ile Rusya Büyükelçiliği işbirliğinde düzenlenen Adıgey Cumhuriyeti tanıtım toplantısında Cumhurbaşkanı Murat Kumpilov, Ankaralı sanayicileri Adıgey’e yatırım yapmaya davet etti.

Rusya Federasyonu’na bağlı Adıgey Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Murat Kumpilov, çok sayıda bakan ve işadami heyetiyle birlikte Ankara’ya çıkarma yaparak ASO üyesi sanayicilerle bir araya geldi. Toplantıya, Adıgey Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Murat Kumpilov, Başbakan Yardımcısı Petr Garnaga, Ekono-

mik Kalkınma ve Ticaret Bakanı Anzaur Kuanov, Tarım Bakanı Vladimir Svecnets, Kültür Bakanı Yuriy Autlev ile Cumhurbaşkanı Başdanışmanları Prof. Dr. Seyit Sertçelik ile İhsan Şener, Ankara Sanayi Odası Başkanı Nurettin Özdebir, Kafkas İşadamları Derneği Başkanı Yusuf Taymaz, Adıgeyli işadamları ve çok sayı-

da ASO üyesi sanayici katıldı. Toplantının açılışında konuşan Adıgey Cumhurbaşkanı Murat Kumpilov, Ankaralı sanayicileri Adıgey’e yatırım yapmaya davet etti. ASO Başkanı Nurettin Özdebir ise bu toplantının iki devlet arasındaki ticari ilişkilerin gelişmesine büyük katkı sağlayacağına inandığını dile getirdi.



ASO Başkanı Özdebir, üniversite öğrencilerine seslendi: En büyük gücümüz sizsiniz



Hacı Bayram Veli Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Ekonomi Bilimi Araştırma Topluluğu tarafından Ekonomi Zirvesi paneli düzenlendi. Hacı Bayram Veli Üniversitesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Murat Çetinkaya'nın moderatörlüğünü yaptığı panele ASO Başkanı Nurettin Özdebir, Cambridge Üniversitesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Turalay Kenç katıldı.

Ankara Sanayi Odası Başkanı Nurettin Özdebir, Hacı Bayram Veli Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Ekonomi Bilimi Araştırma Topluluğu tarafından düzenlenen "Ekonomi Zirvesi" panelinde öğrencilere seslendi.

DÜNYADA REKABET YENİDEN ŞEKİLLENİYOR

Ankara Sanayi Odası Başkanı Nurettin Özdebir panelde yaptığı konuşmada sanayicilerin öğrencilerden neler belediklerini anlattı. Gençlerin geleceğe iyi hazırlanması gerektiğini dile getiren Özdebir, "Sizler doğru yönlendirilerseniz gelecek daha güzel şekillenir. Bu ülkenin en büyük zenginliği siz gençlersiniz. Sizler toplumun neye ihtiyacı olduğunu çok iyi bilmesiniz. Bunun içinde iyi bir bilgi gerekiyor. Artık çeşitli iletişim teknikleriyle bilgiye ulaşmak çok kolay. İnternette bir şey aradığınızda her şey önünüze

geliyor. Nasıl ki ülkeler arasında rekabet varsa, sizlerin de dünyadaki diğer akranlarınızla aranızda çok ciddi bir rekabet var. Onun içindir ki, ne bildiğiniz değil, bildiğinizle ne yaptığınız önemli. Artık insanları değerlendirirken ne bildiğine değil, bildikleri ile neler yapabildiklerine bakılıyor. Dünyadaki rekabet artık buna göre şekilleniyor" diye konuştu.

Günümüzde yüksek katma değerli ürünlerin bilgi ve teknoloji yoğun mal üretilen sektörlerde gerçekleştiğini dile getiren Özdebir, "Yüksek katma değerli üretim için en büyük gücümüz sizsiniz" ifadesini kullandı.

ASO Başkanı Özdebir: Gerçek gündeminiz girişimcilik ve yenilikçilik olmalı

Ankara Sanayi Odası Başkanı Nurettin Özdebir, Ufuk Üniversitesi tarafından düzenlenen 5. Kariyer Zirvesi'nde öğrencilerle bir araya geldi. Zirvede konuşan Özdebir, Türkiye gibi hareketli bir ülkede, bütünüyle güncel takılıp kalmanın gerçek gündemi kaçırılmasına neden olabileceğini söyleyerek, Türkiye'nin gerçek gündemi olan yenilikçilik, girişimcilik konularının ilk muhatabının öğrenciler olduğunu söyledi. Özdebir konuşmasında; "Bu kavramlar Türkiye'nin geleceğini belirleyecek, yön verecek stratejik kavramlardır. Türkiye'de bu kavramların konuşulmadığı, tartışılmadığı sürece sürdürülebilir anlamda refah seviyemizi artırmamız mümkün görünmemektedir. Teknolojiyi takip eden, gelişmelere hakim genç dimağlar olarak ekonomik yaşamda yerinizi

aldıkça yalnızca firmalarımız rekabetçi olmakla kalmayacak aynı zamanda ekonomimizin genelindeki rekabetçilik düzeyi de yükselecektir" dedi.

TÜRKİYE'NİN GİRİŞİMCİLİK RUHU YÜKSEK

Türk gençliğinin girişimci bir ruha sahip olduğuna da dikkat çeken Özdebir, "Uluslararası araştırmalar da bunu bize söylemektedir. 24 ülkeyi kapsayan Amway Küresel Girişimcilik Araştırmasına göre Türkiye'de her 5 katılımcıdan 3'ünün kendi işine sahip olmaya yönelik tavrı olumludur. Türkiye, bu oranla araştırmaya katılan 24 ülke arasında 5. sırada yer almaktadır. Ayrıca üniversite mezunu katılımcıların, olmayanlara göre girişimciliğe karşı daha olumlu yaklaşımları görülmektedir. Özellikle 30 yaşın altındaki



genç katılımcılar (yüzde 53) ve öğrenciler (yüzde 56) ciddi bir girişimcilik ruhu sergilemektedir. Ayrıca, Global Entrepreneurship Monitor (GEM) araştırmasına göre Türkiye'de potansiyel girişimcilerin oranı yaklaşık yüzde 32'dir. Yani her 100 kişiden 32 tanesi önümüzdeki üç yıl içerisinde girişimcilik faaliyetinde bulunma niyetinde olduğunu ifade etmektedir. Gelişmiş ülkelerde bu oran yüzde 14'dür" diye konuştu.



Ankara Sanayi Odası ile Ankara Genç İş Adamları Derneği işbirliğinde düzenlenen, moderatörlüğünü ANGIAD Başkanı Serhan Yıldız'ın yaptığı, ANGIAD Ekonomi Buluşmaları paneline ASO Başkanı Nurettin Özdebir, NTV Ekonomi Müdürü Gökay Otyam, Piri Reis Üniversitesi Rektör Yardımcısı Prof Dr. Erhan Aslanoğlu konuşmacı olarak katıldı.

“ÜRETİM YOKSA İŞ YOK”

ASO Başkanı Özdebir panelde yaptığı konuşmada, Türkiye'deki ekonomik sıkıntılarının 2008'de ABD'de yaşanan sürece benzediğini belirtti. Özdebir, “Unutmayalım ki üretim yoksa iş yok, ülkenin geleceği de yok. Üreten firmalarımızı destekleyerek zor durumdan kurtarmalıyız. Ekonomide en önemli gerçekliğin güven

olduğu unutulmamalıdır” dedi.

Şirketlerin borçlarından dolayı sorunlar yaşadıklarına dikkati çeken Özdebir, “Şirket battıktan sonra bankaya yardım etmek yerine, verilecek kaynağı batmadan şirketlere aktarmak daha doğru olacaktır. Kaynak, katma değeri ve milli menfaatleri yüksek şirketlerin üretime devam edebilmesi açısından çok daha önemlidir” diye konuştu.

“BEN DEMEKTEN VAZGEÇİP ÜLKEM DEMELİYİZ”

Yurt içi yerleşiklerin gelecek kaygısı ve Türk lirasına güven sorunundan dolayı tasarruflarını dövize endeksli olarak saklamalarının önemli bir risk unsuru olduğunu belirten Özdebir, “Ben demekten vazgeçip, ülkem demeyi ön plana

Özdebir: Üreten firmalarımızı desteklemeliyiz

Ankara Sanayi Odası ile Ankara Genç İş Adamları Derneği işbirliğinde düzenlenen “Angiad Ekonomi Buluşmaları” ASO'nun ev sahipliğinde yapıldı.

çıkarmamız gerekiyor. Hane halkının dolardan çıkması ekonomi ve Merkez Bankası açısından olumlu bir durum olacaktır. Seçim süreci artık geride kalmıştır, ekonomi üzerine odaklanılması zaruret haline gelmiştir. Ülkemiz daha önce yaşamış olduğu krizlerden güçlenerek çıkmıştır. Ülke ekonomisine güvenimiz tamdır. En kısa zamanda bu olumsuzluklar bertaraf edilerek ekonomimiz yeniden istikrara kavuşacaktır” diye konuştu.

“Kadınlarımızın pozitif ayrımcılığa ihtiyacı yok”

TOBB Ankara Kadın Girişimciler Kurulu İcra Komitesi toplantısına, Ankara Sanayi Odası Başkanı Nurettin Özdebir ve eşi Oya Özdebir, Polatlı Ticaret Odası Başkanı Ulvi Sakarya, ASO Yönetim Kurulu Üyesi Aytaç Dinçer, Ankara Ticaret Borsası Yönetim Kurulu Üyesi Murat Başar, TOBB Ankara İl Kadın Girişimciler Kurulu Başkanı Belma Yılmazyığıt ve kadın girişimciler kurulu üyeleri katıldı.

“EĞİTİM DÜZEYİ YÜKSELDİKÇE İŞ GÜCÜNE KATILIM ARTIYOR”

ASO Başkanı Nurettin Özdebir toplantının açılışında yaptığı konuşmada, toplum olarak kadına gereken saygıyı, özeni ve hürmeti göstermekte sıkıntılar olduğunu kaydetti. Pozitif ayrımcılığa karşı olduğunu dile getiren Özdebir, “Kadınlarımızın buna ihtiyacı varmış gibi pozitif ayrımcılık yapılmasına karşıyım. Önünde engel olunmayan kadınların ne kadar başarılı olduklarına şahit oldum” diye konuştu.



tu. Kadınların iş gücüne katılım oranının artması gerektiğini ifade eden Özdebir, eğitim düzeyi yükseldikçe kadınların iş gücüne katılım düzeyinin arttığını ifade etti. ASO Başkanı Nurettin Özdebir'in eşi Oya Özdebir de ülkemizde kadınların iş gücüne katılım oranının yeterli seviyede olmadığını belirterek, “Bizler hemcinslerimize destek olacağız, yardımcı olmaya çalışacağız ve kendi fırsatımızı kendimiz yaratmaya çalışacağız. Bunun içinde çok iyi organize olmamız gerekir” dedi.

TOBB Ankara İl Kadın Girişimciler Kurulu Başkanı Belma Yılmazyığıt ise kadınların hayatın her alanında söz sahibi olmaları gerektiğini belirtti. Ekonomik olarak ülkemizin zor bir süreçten geçtiğini dile getiren Yılmazyığıt, “Milli hedeflerimize ulaşmak için bu çatı altında sanayi ve ticaretin içinden aktif olarak biraraya gelen biz gönüllü iş kadınları, farklı sektörlerdeki deneyimlerimizi paylaşarak birçok işbirliği projesini hayata geçirmek için var gücümüzle çalışacağız” diye konuştu.



ASO meslek komitesi üyeleri arama konferansında buluştu

Ankara Sanayi Odası Bilgisayar Yazılımları, Ev ve Ofis Aletleri ile Dayanıklı Tüketim Malları, Elektronik, Elektrik ve Genel Amaçlı Makina ve Yedek Parça Sa-

naşii Meslek Komitesi üyeleri arama konferansında biraraya geldi. Prof. Dr. Bahar Işın'ın moderatörlüğünde gerçekleştirilen arama konferansı ile 5 komitenin üyeleri;

aralarındaki farkındalığı arttırmak, stratejik işbirliği imkanlarının ortaya çıkarılmasına yardımcı olmak amacıyla bir yol haritası belirlemeye çalıştılar.

Özdebir: 4. sanayi devriminin en önemli unsuru 5G olacak



ASO'nun ev sahipliğinde yapılan '5G ve Ötesi... Nedir, Ne Değildir, Ne Beklemeliyiz' konferansında ASO Başkanı Nurettin Özdebir, Ankara Üniversitesi Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Ayşen Apaydın, TÜSİAV Başkanı Veli Sarıtoprak, TÜSİAV Kadın Platformu Başkanı Füsun Şener, iş dünyası temsilcileri ve çok sayıda üniversite öğrencisi katıldı.

Toplantının açılışında konuşan ASO Başkanı Nurettin Özdebir, dünyanın çok hızlı geliştiğini, bilgisayarlarda bugüne kadar yazılmış bütün kitaplardan daha fazla dijital veri üretildiğini ifade etti. Özdebir, dijitalleşmenin bir sonucu olarak ortaya çıkan dördüncü sanayi devriminin nesnelerin interneti olarak da ifade edildiğini belirterek, "dördüncü sanayi

Ankara Sanayi Odası, TÜSİAV Kadın Platformu ve Ankara Üniversitesi Kadın Platformu işbirliği ile düzenlenen "5G ve Ötesi... Nedir, Ne Değildir, Ne Beklemeliyiz" konferansı ASO'nun ev sahipliğinde gerçekleştirildi.

devrimi sadece üretim değil bana göre bir eko sistem. Yani karar-destek mekanizmalarını içine alan, sizin en uzaktaki müşterinizle en uzaktaki tedarikçinizi bile size entegre eden ve bunlar arasında muazzam bir haberleşme ihtiyacını doğuran eko sistem" dedi.

"HAYATIMIZ KOLAYLAŞACAK"

5G'nin bu eko sistemde çok önemli bir rolü olduğuna dikkat çeken Özdebir, "5G bizim hayatımızı kolaylaştıracak, işlerimizi hızlandıracak, şimdikininki belki binlerce katı aleti, nesneyi insanı birbirine bağlayacak ve bu yeni sistemi yönetmek için şimdikininki 100 katı daha hızlı olacak bir internet alt yapısı sağlayacak" diye konuştu. Bu alanda Türk bilim adamı Prof. Dr. Erdal Arıkan'ın çalışmalarına dikkat çeken Özdebir, "Sayın Arıkan Polar kodlama diye bir algoritma geliştirdi. Bu algoritma sayesinde veri-

nin daha hızlı, daha doğru ve kesintisiz akması açısından bir imkan doğurdu. Maalesef Sayın Erdal Arıkan şehrimizde olmasına rağmen bir Çin markasının onu ödüllendirmesiyle tanıştık. Oysa yabancılardan önce bizim tanımamız gerekirdi. Ondan öğrenmemiz gereken çok şey olduğunu düşünüyorum. Umarım çalışmalarını hakettiği değeri görür" dedi.



ASO ve 2. OSB Yönetimi Engelli Bireylerle Buluştu

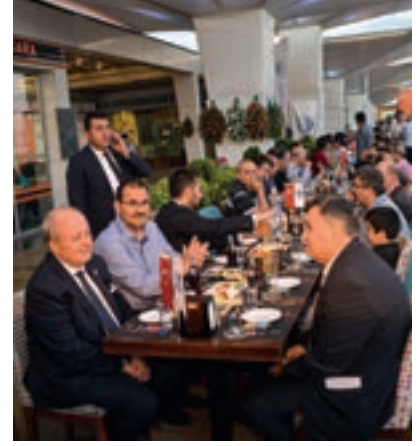
Ankara Sanayi Odası ve ASO 2. OSB Yönetim Kurulları ile çalışanları Saray Engelsiz Yaşam, Bakım ve Rehabilitasyon Merkezi'nde yaşamlarını sürdüren engelli bireylerle iftar yemeğinde buluştu.

Sosyal sorumluluk projeleri çerçevesinde Ramazan ayında engelli vatandaşlara yönelik etkinlikler gerçekleştiren Ankara Sanayi Odası, ASO 2. OSB ile birlikte Saray Engelsiz Yaşam, Bakım ve Rehabilitasyon Merkezi'nde yaşamlarını sürdüren 8-50 yaş arası 200'e yakın engelli bireyle Gimart AVM'de bulunan Baş Aşçı Restaurant'ta düzenlenen iftar yemeğinde bir araya geldi. Yemeğe ASO Başkanı Nurettin Özdebir, ASO ve 2. OSB Başkan Yardımcısı Mete Çağlayan, ASO Yönetim Kurulu Üyeleri, çok sayıda ASO ve 2. OSB çalışanı ile Merkez Müdürü Bekir Demiryılmaz katıldı.

Uzun bir süredir Ramazan ayında üyelerine iftar yemeği vermek yerine, çeşitli sosyal sorumluluk projelerine destek olmaya çalışan Ankara Sanayi Odası ve

ASO 2. OSB bu çerçevede Kızılay Aşevleri başta olmak üzere, dar gelirli bölgelerdeki iftar çadırlarına destek verip ayrıca başta gıda olmak üzere çeşitli yardımlarda bulunuyor.

ASO Başkanı Nurettin Özdebir, engelli bireylerle bir kez daha buluşmaktan büyük bir mutluluk duyduğunu belirtti. Devletin bakıma muhtaç bu insanlara çok güzel imkanlar sunduğuna dikkat çeken Özdebir, "Çoğu zihinsel engelli olan bu bireylerle gerçekleştirdiğimiz buluşmalarla onların ihtiyacı olan ilgi ve sevgiyi de göstermeye çalışıyoruz. Burada amacımız sadece onlara bir yemek vermek değil, hem yönetim kurullarımızla, hem de çalışanlarımızla sıcak bir ortamda onlarla bir arada olabilmek" dedi.



Yemeğin ardından Merkez Müdürü Bekir Demiryılmaz, kendi atölyelerinde engelli bireyler tarafından yapılmış bir seramik çalışmasını da ASO Başkanı Özdebir'e hediye etti. İftar yemeği çok sıcak görüntülere de sahne oldu. Yemeğin ardından canlı müzik eşliğinde güzel saatler geçiren engelli bireyler mutlu bir şekilde ayrıldılar.

"Türkiye'nin geleceğinden son derece ümitliyim"

Ankara Sanayi Odası 8. Meslek Komitesi Kağıt Ürünleri ve Baskı İşleri Sanayii tarafından düzenlenen iftar yemeğinde konuşan ASO Başkanı Nurettin Özdebir, "Türkiye'nin geleceğinden son derece ümitli olduğumu" ifade ederek, "Dışimizi sıkacağız ve elimizden gelenin en iyisini yapmaya çalışacağız" dedi.

ANKARA Sanayi Odası 8. Meslek Komitesi Kağıt Ürünleri ve Baskı İşleri Sanayii tarafından düzenlenen iftar yemeği Ankara'nın sanayi ve iş dünyasını buluşturdu, Çayyolu'nda bulunan Fezvi Hoca Balık Köfte Restoranda düzenlenen iftar yemeğine Ankara Sanayi Odası Başkanı Nurettin Özdebir ve yönetim kurulu üyelerinin yanı sıra komite üyeleri ile çok sayıda davetli katıldı.

GÖRÜŞ VE ÖNERİLERİNİZ BİZİM İÇİN ÇOK ÖNEMLİ

İftar yemeğinde bir konuşma Ankara Sanayi Odası 8. Meslek Komitesi Kağıt Ürünleri ve Baskı İşleri Sanayii Başkanı



Mehmet Osmanbeyoğlu şu ifadelerle yer verdi, "Ankara Sanayi Odası'nın çok değerli Başkanı Sayın Nurettin Özdebir, başkan yardımcıları, yönetim kurulu üyeleri ve değerli meslektaşlarımız, Ankara Sanayi Odası Kağıt Ürünleri ve Baskı İşleri Sanayii Meslek Komitesi olarak gerçekleştirdiğimiz iftar yemeğimize hoşgeldiniz. Bilindiği gibi odamızın geçen yıl gerçekleşen meslek komiteleri

ve meclis üyeleri seçimi sonucunda, sizlerin destekleri ile bu görevi üstlendik. Görev süremiz boyunca siz meslektaşlarımızı odamızda temsil etmeye, sektörümüzün sorunlarını ve beklentilerini Ankara Sanayi Odası Meclisine taşımaya gayret ediyoruz. Bu süreçte sektörümüz ile ilgili görüş ve önerilerinizi tarafımıza aktarmanızdan memnuniyet duyacağız" dedi.

Özdebir, Özel Harekat Şubesi'nde



Ankara Sanayi Odası Başkanı Nurettin Özdebir, Ankara Özel Harekat Şubesi Müdürü Eril Eril'i ziyaret etti.

Galatasaray yönetimi ASO'da



Galatasaray Spor Kulübü Başkanı Mustafa Cengiz, Galatasaray S.K. Başkan Yardımcısı Yusuf Günay ve Galatasaray S.K. Yönetim Kurulu Üyesi Özgür Savaş Özudoğru ile birlikte ASO Başkanı Nurettin Özdebir'i ziyaret etti.

ANGİKAD kadınların iş dünyasında daha fazla yer almasını istiyor



ANGİKAD Girişimci İş Kadınları Derneği Başkanı Aysu Yavuz ve yönetim kurulu üyeleri ASO Başkanı Nurettin Özdebir'i ziyaret etti. ASO Başkan Yar-

dımcısı Seyit Ardıç'ın da bulunduğu ziyarette kadınların iş dünyasında daha fazla yer alabilmesi için fikir alışverişinde bulunuldu.



Sivaslı işadamlarıyla işbirliği imkanları görüşüldü

Sivas Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Üyesi Babür Şardaş'ın başkanlığındaki Sivaslı işadamları, Ankara Sanayi Odası'na ziyaret etti. ASO Başkan Yardımcısı Seyit Ardıç'ın evsahipliğinde gerçekleşen ziyarette karşılıklı işbirliği imkanları görüşüldü.



Bakan Yardımcısı Çam'a ziyaret

ASO Başkanı Nurettin Özdebir, ASO Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Taner Özdemir ile birlikte Kültür ve Turizm Bakanlığı Bakan Yardımcısı Dr. Serdar Çam'ı ziyaret ederek yeni görevinde başarılar diledi.



Özdebir, Başkan Sakarya ile görüş alışverişinde bulundu

Polatlı Ticaret Odası Başkanı Ulvi Sakarya, ASO Başkanı Nurettin Özdebir'i ziyaret etti.



2018-2019 Eğitim-Öğretim yılını tamamlayan ASO Teknik Koleji öğrencileri mezuniyet heyecanı ve mutluluğunu birlikte yaşadı. ASO Teknik Koleji konferans salonunda gerçekleşen törene ASO Başkanı Nurettin Özdebir, ASO 1.OSB Yönetim Kurulu Üyesi Serdar Tütek, ASO Eğitim Kurulu Üyeleri, sanayiciler, veliler ve öğrenciler katıldı.

ASO Başkanı Nurettin Özdebir ve beraberindeki heyet, ASO Teknik Koleji öğrencileri mezuniyet törenine katıldı. Törende konuşan ASO Başkanı Nurettin Özdebir, mezun olan öğrencilerin hayatlarında yeni bir dönüm noktasına geldiklerini belirterek, üniversite sınavlarında başarılı olacaklarına inandığını söyledi. ASO Teknik Koleji'nin kurulması aşamasında "Asıl Olan Eğitim" sloganını benimsediklerini ifade eden Özdebir, "Bugün hayatınızdaki çok önemli dönüm noktalarından birisindesiniz. İlkokulu bitirdiniz, ortaokulu bitirdiniz, liseyi bitirdiniz hafta sonu üniversite sınavlarına girdiniz. İnşallah şimdi layık olduğunuz en iyi sonuçları alırsınız, bundan da eminim. Bundan sonra da sizi hayata hazırlamaya devam edecek olan üniversite eğitiminize başlayacaksınız. Unutmayın pazar günü sizinle beraber

yaklaşık 2,5 milyon kişi imtihana girdi. Hepsi en iyi okullara, hepsi en iyi eğitimleri almak için talipler. Onların arasından sıyrılıp iyi bir yerlere yerleşebilmek son derece önemli. Ülkemizin geleceği siz gençlerimizin başarısı, ASO Teknik Koleji adına bizlere gurur kaynağı olacaktır" diye konuştu.

"BÜTÜN DÜNYADAKİ REKABETİ DÜŞÜNMEK ZORUNDASINIZ"

Dünyada bilim ve teknoloji alanında baş döndürücü gelişmelerin yaşandığını ve dünya ile rekabet edebilmek için değişime ayak uydurabilmenin önemini vurgulayan Özdebir, "Bu değişimin içerisinde var olabilmek, yarışabilmek çok önemli. Artık ülkelerin rekabetinin dışında, kişilerin dünya rekabetinden bahsetmek mecburiyetindeyiz. Sizinle aynı tarihlerde dünya-

nın pek çok yerinde üniversite öğrencileri mezun oldular. Onlar da hem kendi ülkelerinde hem de başka ülkelerde sizin de talip olduğunuz pozisyonları kapmak için yarışacaklar. Sadece ülkemizdeki değil artık bütün dünyadaki rekabeti düşünmek zorundasınız. Ne bildiğiniz değil, önemli olan o bildiklerinizle ne yapabildiğiniz. O bilgiyi nasıl faydaya çevirebildiğiniz. Bu projeler sizin bilginizin eseri. Eminim ki gelecek dönemde bildiklerinizi pişirdikçe çok daha güzel işler yapacaksınız" dedi.

Diploma heyecanını aileleriyle ve ASO Teknik Koleji'nin öğretim kadrosuyla paylaşan gençler "ASO Teknik Koleji'nde 4 yıllık eğitim sürecinde yüksek kabiliyet, çağdaş eğitim ve sosyal imkanlar çerçevesinde bir süreci geride bıraktık. Buradan aldığımız eğitimle ülkemize, milletimize hayırlı bir nesil olmak istiyoruz" dediler.

ASO 1. OSB Anaokulu'nun minik öğrencilerinden yıl sonu gösterisi

Ankara Sanayi Odası'nın okul öncesi eğitim alanındaki önemli projelerinden biri olan ASO 1. OSB Anaokulu, 2018-2019 eğitim ve öğretim yılını düzenlenen yılsonu gösterisi ve mezuniyet töreniyle tamamladı.





“İstanbul ve Anadolu Yaklaşımı Yeniden Değerlendirilebilir”

ASO Nisan ayı olağan meclis toplantısında konuşan ASO Başkanı Nurettin Özdebir; “Kriz nedeniyle kaynak kaybına uğrayan ve ağır borç yükü altına giren üretici sektörler, bankalar aracılığıyla kaynak aktarımı yapılabilir. Bunun için de 2001 yılında gündeme gelen İstanbul Yaklaşımı ve sonrasında ASO olarak önerdiğimiz Anadolu Yaklaşımı yeniden değerlendirilebilir” dedi.

ASO Nisan ayı meclis toplantısı yapıldı. Toplantıda gündemdeki ekonomik gelişmeleri değerlendiren ASO Başkanı Nurettin Özdebir, ağustos ayında başlayan kur sarmalının, ekonominin dinamiğini bozduğuna dikkat çekerek; “Kur sarmalı, az ithalat, az üretim, az cari açık verip yüksek işsizlik oranı olan bir ekonomiyle karşı karşıya kalmamıza neden oldu. İçinde bulunduğumuz ekonomik durumun temelini, aş-

rı dış borçlanmaya bağlı olduğunu unutmamız gerekir” diye konuştu.

YATIRIM ORTAMI İYİLEŞTİRİLMELİ

Döviz cinsi dış borcumuz 448 milyar dolar; net dış borç stoğunun ise yaklaşık 282 milyar dolar olduğunu kaydeden Özdebir; “Bu borcun büyük bir kısmı özel sektöre ait. Son altı ayda özel sektör kar edebilme kabiliyetini yitirmiş durumda; yani kazanarak borcunu geri ödeyemiyor. Dış borcun

alacaklıları herhangi bir devlet değil; büyük bankalar ve fonlar yani uluslararası yatırımcılar. Bu borcun döndürebilmesi için yatırım ortamının iyileştirilmesi gerekiyor” dedi. Ekonomilerde ortaya çıkan daralmanın en önemli sonucunun, ülkede güven kaybı ve iç talepte ciddi daralma olduğunu belirten Özdebir, şu anda ekonomi politikalarının hane halkının ve özel sektörün harcamalarını canlandırmaya odaklanması gerektiğini söyledi.

Özdeber konuşmasında, “Bunun sağlanamaması durumunda, ekonomi, daralma ve sürekli devam eden bir kısır döngüyle karşı karşıya kalacak. Uygulanması gereken temel politika tercihi Keynesyen politika olmalı. Yani talep yetersizliğinin maliye politikaları yoluyla aşılması. İç talebi kısımaya yönelik politika tercihleri, ekonominin dinamiklerinin bozulmasına neden olmakta” diye konuştu. Açıklanan 2019 programını dikkatle takip ettiklerini dile getiren Özdeber, “Yogun, kapsamlı ve bütünselliği olan bir paket olduğunu düşünüyorum. Özellikle reform alanlarının başında finansal sektörün ön plana çıkmasını önemsiyoruz” dedi.

FİRMA BORÇLARININ MİLLİ GELİRE ORANI YÜZDE 70

Şirketlerin borçlarını ödeyemediklerinden dolayı zor durumda olduğuna dikkat çeken Özdeber, birçok şirketin battığını söyledi. Firmaların yurt içi ve yurtdışı toplam borcunun 2,5 trilyon lira olduğunu kaydeden ASO Başkanı Özdeber, “Firma borçlarının milli gelire oranı yüzde 70 seviyelerine ulaşmıştır. Firmaların mali borç/özkaynak oranı ise yüzde 148 seviyesinde. Bu minvalde, şirketler borçluluk rasyosu yüksek olduğundan kapanırken, bankalarda vermiş olduğu borçlardan dolayı zarar yazmakta. Şirket battıktan sonra bankaya yardım etmek yerine; verilecek kaynağı batmadan şirketlere aktarmak daha doğru olacaktır” diye konuştu. Bahsi geçen kaynağın, katma değeri ve milli menfaatleri yüksek olan şirketlerin kurtarılması üretimin devam edebilmesi açısından çok daha önemli olduğuna dikkat çeken Özdeber, “Özel sektör yüksek borçluluk rasyosu göz önüne alındığında, özel sektörün borçlarının yapılandırılması için atılacak adımların çok önemli olacağını düşünüyorum. Kredi yapılandırma faizlerin ödenebilir bir faiz oranına gelmesi önemli olduğunu; bu yapılandırmaların bankalara bırakılma-

ması hükümet tarafından yapılacak bir düzenleme ile hükümet-bankalar arasında koordineli olarak yapılması daha önemli olacaktır” dedi.

“ANADOLU YAKLAŞIMI YENİDEN DEĞERLENDİRİLMELİ”

2001 yılında gündeme gelen İstanbul Yaklaşımı ve ASO olarak önerdikleri Anadolu Yaklaşımı'nın yeniden değerlendirilebileceğini söyleyen Başkan Özdeber, “Kriz nedeniyle kaynak kaybına uğrayan ve ağır borç yükü altına giren üretici sektörlerle, bankalar aracılığıyla kaynak aktarımı yapılabilir. Sistem, finansal bünyesi zayıflayan ve mali yükümlülüklerini yerine getirmede sıkıntılarla karşılaşan reel sektöre ait borçların, kredi alacaklısı bankalar tarafından belirli bir çerçevede yeniden yapılandırılarak, söz konusu şirketlerinin varlığını sürdürmesi esasına dayanmakta” dedi.

1990 yılında Bank of England tarafından geliştirilmiş olan bu yaklaşımın, daha sonra Kore ve Tayland'da, Bangkok Yaklaşımı; Endonezya'da ise Jakarta İnisiyatifi isimleriyle uygulandığını dile getiren Özdeber, “Unutmayalım ki üretim yoksa iş yok, ülkenin geleceği de yok. Üreten firmalarımızı destekleyerek zor durumdan kurtarmalıyız. Ekonomide en önemli gerçekliğin güven olduğu unutulmamalıdır. Güvenin olmadığı bir ortamda hane halkı tüketmez, üretici üretmez, yatırımcı ise ülkeye yatırım yapmaz. Güvenin temel dayanağı hukuktur. Yeni ekonomi programından hukuk ve ekonominin birbirinden ayrılamayacağı tespiti çok önemlidir. Yargı konusunun programda yer alması oldukça önemsiyoruz” diye konuştu.

“VERGİ DÖNÜŞÜMÜ REFORMU ÖNEMLİ AVANTAJLAR SAĞLAYACAK”

2019 yılı içerisinde hayata geçirecek en önemli reformlardan birinin vergi dönüşümü olmasının önem arz ettiğini kaydeden Başkan Özdeber, yeni vergi uygulama-

malarında istisna ve muafiyetlerinin azaltılması ve Kurumlar Vergisi'nin kademeli olarak düşürülmesinin özellikle sanayici açısından vergi yükünün azaltılmasının önemli avantajlar sağlayacağına dikkat çekti. Başkan Özdeber, “Kurumlar vergisi rakamlarının kademeli olarak azaltılması, yabancı yatırımları ülkeye kazandırmada önemli bir etkisi olacağı açıktır” dedi.

Konuşmasında Kıdem tazminatı konusuna da değinen Özdeber, kıdem tazminatı reformu ile işçi ve işveren açısından uygulamaya konulan düzenlemelerin sürdürülebilir bir büyüme ve istihdam performansı açısından önemli bir adım olacağını belirterek, “Önümüzdeki süreçte, ekonomimize bahsettiğim faydaları sağlayacak güçlü bir tamamlayıcı emeklilik sistemini hızla hayata geçirme ve çalışmaya teşvik etme açısından, çalıştıkça gelirlerin artması uygulamasının çalışma şevki üzerinde olumlu katkıları olacaktır” diye konuştu.

Kıdem Tazminatı konusu maaşle 10 yıldan fazla zamandır tartışılan fakat çözülemeyen bir sorun olduğunu söyleyen Özdeber, “Hükümetimiz tarafından zaman zaman gündeme getiriliyor ama ne yazık ki bir türlü sonuçlandırılmıyor. Bu konunun artık popülizmden uzak, işletmelerimize ek yük getirmeyecek ve ülke gerçeklerine uygun bir şekilde sonuçlandırılması gerekir. Görüyoruz ki, tartışmalar bizim Ankara Sanayi Odası olarak 2009 yılında önerdiğimiz Avusturya Modeli çerçevesinde yürüyor. Konunun taraflarının ve bizim de geçmişte söylediklerimiz ilgili bakanlıkların kayıtlarında var. Biz Ankara Sanayi Odası olarak 10 yıldır bu konuya ilişkin yaptığımız tespitler ve önerilerimizin arkasındayız. İlgili bakanlıklarımızın bu görüşler ışığında ortaya koydukları modeli bizlerle paylaşmasını bekliyoruz. Ama tekrar söylüyorum, bu konunun popülizmden uzak, işletmelerimiz ve ülkenin gerçeklerine uygun olarak ele alınması tek temennimiz” dedi.



“Etkin yapısal dönüşüm politikaları devreye girmeli”

ASO mayıs ayı meclis toplantısında ekonomik gündemi değerlendiren Başkan Nurettin Özdebir, enflasyon, işsizlik, döviz kurlarında oynaklık ve yüksek faiz algısının Türkiye ekonomisinde yapısal bir soruna dönüştüğüne dikkat çekti. Özdebir, “İleri, Verimli, Milli Endüstri (İVME) Finansman Paketi bir an evvel uygulamaya geçmeli. Açıklanan bu finansman paketi, iç piyasada likidite dar boğazının aşılmasında da etkili olacak” dedi.

Ankara Sanayi Odası (ASO) mayıs ayı meclis toplantısı yapıldı. ASO Başkanı Nurettin Özdebir toplantıda yaptığı konuşmada ekonomik durumun genel bir değerlendirmesi yaptı. Özdebir, enflasyon, işsizlik, döviz kurlarında oynaklık ve yüksek faiz algısının Türkiye ekonomisinde yapısal bir soruna dönüştüğüne dikkat çekerek, “Ekonomi, yapısal sorunların çözümü noktasında yetersiz kalmış, yapısal dönüşüme ve

üretim odaklanılması zaruri hale gelmiştir. Türkiye ekonomisi üretim odaklı bir yaklaşımla, yüksek katma değer yaratması ve ithalata bağımlı olmayan bir üretim modeli ortaya koyması gerekir. Ulu önder Mustafa Kemal Atatürk’ün de ifade ettiği gibi, “üretmeden tüketen milletler, önce haysiyetlerini, sonra da hürriyetlerini kaybedeceklerdir”. Bu bağlamda etkin yapısal dönüşüm politikalarının devreye girmesi gerekir” dedi.

“YAPISAL DÖNÜŞÜMÜN ÇARESİ IMF DEĞİL”

Konuşmasında yapısal dönüşümün çaresinin IMF olmadığını dile getiren Özdebir, “Türkiye’de IMF’in klasik araçlarının şu anda geçerli olacağını zannetmiyorum. Yapısal dönüşümden kasıt üretimi harekete geçirecek bir yapısal uyumdur. Bizim kastettiğimiz üretime dönük bir eğitim politikası, demokrasinin güçlendirilmesidir” diye konuştu.

Meclis konuşmasında şirketlerin ülkelerin varlıkları olduğunu söyleyen Özdebir, özel sektörün üretim ve yatırımının milyonlarca insanı etkilediğini kaydeden ASO Başkanı Özdebir, “Büyüme ve istihdam yaratan özel sektördür, kamu değil. Özel sektör motive olursa, üretim kapasitesi artacaktır. Arkadan faiz dışı fazla, mali disiplin ve vergi gelirleri artacak; hükümetin bir defalık gelir yaratma gibi af uygulamaları yapma gereksinimi ortadan kalkacaktır. Yaşamış olduğumuz sıkıntıların ana nedeni reel sektördeki yüksek borçluluk rasyosudur. Özel sektörün arz cephesinden, onun üretim tıkanıklığını aşan bir model ortaya koymamız gerekir. Reel sektör-bankacılık sektörü arasındaki sorun borç sorunu idi. Bu sorun bir an önce çözümlenmelidir. Bunun gerçekleşebilmesi için piyasa dinamiklerini harekete geçirecek bir para politikası ile bankacılık reel sektör arasında kanalların açılması yani borç yapılandırılması gerekir” diye konuştu.

“PARA POLİTİKASI YENİLENMELİ”

Bu tür sorunlar yaşandığında çözüm için her zaman maliye politikasına yöneldiğini kaydeden Özdebir, bu politika tercihinin beklentileri bozduğuna dikkat çekti.

Özdebir, “Maliye politikası uygulamalarının etkinliği uzun vadede ortaya çıkıyor örneğin vergi afları gibi palyatif uygulamalar ekonomide bir rahatlama sağlamıyor. Çünkü bunlar talebi arttırmıyor. Benim görüşüm ülkemizde bir para politikası fakirliği var, ekonomide bir daralma ortaya çıktığında hep maliye politikasına yöneliyoruz. Beklentileri yöneteceksek para politikasına yenilenmesi gerekiyor. Şu da unutulmamalı ki güvensizlik beklentileri yönlendirmedi ciddi bir engeldir. Krizden çıkış yolu MB’nın genişletici para politikası; gerekiyorsa emisyon hacmini arttırması olacaktır. Para

arzu endojenleşebilir. Kısa vadede olumsuz etkiler çıkabilir lakin, uzun dönemde para arzının içselleşmesi kapasite kullanımına ve büyümeye önemli katkı sağlayacaktır” dedi.

“KUR ŞOKU YÜZÜNDEN REEL SEKTÖR ZARAR GÖRDÜ”

Kur şoku ile birlikte reel sektörün önemli ölçüde zarar gördüğünü dile getiren Özdebir, “Ülkemizin kısa bir zamanda reel sektörün sorunlu kredilerinin bilançodan temizlenmesi lazım. Piyasa faizi ödenebilir bir faiz değil. Reel sektörün üretime devam edebilmesi için sektörün bankalara olan borçlarının yapılandırılması gerekir. Bu minvalde, ASO olarak reel sektörü üretime devam edebilmesi için sektörün bankalara olan borçlarının Merkez Bankası tarafından satın alınması ya da diğer bir alternatif, Asya krizinden sonra Malezya ve Tayland’da olduğu gibi, aktif yönetim şirketleri vasıtasıyla borç yapılandırılması ve sistemin yürütülebilmesi için “Kurumsal Borç Yeniden Yapılandırma Komitesi” devreye sokulabilir.

Amaç, şirketlere sermaye niteliğinde aktarım yapılmasıdır. Bu uygulamalarla sektörün finansal açıdan rahatlama sağlanarak, üretimin devamlılığının sağlanacağını düşünüyoruz. Sektörde, borçları Merkez Bankası tarafından satın alınacak firmalar belirlenirken, yüksek teknoloji, ithal ikameci ve ihracat mal ve hizmet üreten firmalar ile stratejik açıdan üretimin devam edebilmesi önemi haiz olan firmaların seçilmesi ilke olarak benimsemelidir” diye konuştu.

“İVME FİNANSMAN PAKETİ HIZLA UYGULAMAYA GEÇMELİ”

Ekonomi politika yapımcılarının bir an önce ortaya güçlü bir ekonomi programı koymasına gerektiğine işaret eden ASO Başkanı Özdebir, “Ekonomi kendiliğinden kontrolsüz ve dipte bir dengelen-

“CARI AÇIKTA DÜŞÜŞ DEVAM ETTİ”

Konuşmasında, cari açığı düşüşe de yer veren Başkan Nurettin Özdebir, “Cari açık rakamlarında düşüşler bu ayda da devam etti. Düşüşün nedeni ithalatta daralma. Şunu da unutmamak gerekir ki ülkemizde ithalatın sadece yüzde 12’si tüketim malları, geri kalan kısmı ise ara malı ve hammadde ithalatından oluşuyor. Önümüzdeki aylarda göreceğimiz cari fazlanın anlamı, ekonomide küçülme ve istihdam oranlarının düşmesi, işsizliğin de artması anlamına gelir. Küresel dünyada, ekonomik yavaşlama, ambargo ve ticaret savaşları gibi gelişmeler ülkemizin aleyhine işlerken, ekonomi yapımcılarının koşulları daha da aleyhimize çevirecek uygulamalardan uzak durması gerekir”

me süreci ile karşı karşıya. Burada yapılması gereken, gerçekçi politikalar ortaya koymak, doğru sinyaller vermek uygulamaya konulan politikaları seçerken ekonominin gerekliliklerine göre politika tercihinde bulunmak gerekir. İleri, Verimli, Milli Endüstri (İVME) Finansman Paketi bir an evvel uygulamaya geçmeli” dedi.

Kamu bankalarının finansal yapılarını güçlendirmeye yönelik alınan tedbirlerden sonra bu bankalar tarafından özel sektör firmalarına yönelik açıklanan paketin, iç piyasada likidite darboğazının aşılmasında da etkili olacağını belirten Özdebir, “Bankalardan finansman sağlamakta zorlanıldığı bir dönemde bu tedbirlerin oldukça yerinde olduğunu düşünüyorum” dedi.



Bakan Kuanov'dan işbirliği çağırısı

Rusya Federasyonu'na bağlı Adige Cumhuriyeti Ekonomi, Kalkınma ve Ticaret Bakanı Anzaur Kuanov ASO 1.OSB'ye yaptığı ziyarette, ASO 1.OSB'de yer alan firmalar ile işbirliği yapmak istediklerini söyledi.

ASO 1. OSB üyelerine Kobigel Desteği anlatıldı



KOSGEB Ankara Sincan Müdürlüğü işbirliğinde iş süreçlerinde dijital teknolojilerden yararlanma düzeyinin artırılması için ASO 1. OSB üyelerine, KOSGEB Kobigel-KOBİ gelişim destek programı hakkında bilgi verildi.

Matematik şampiyonlarına ödülleri verildi



ASO Teknik Koleji'nin her yıl ortaokul 8. sınıf öğrencileri arasında düzenlediği matematik yarışmasının bu yılki şampiyonları olan öğrencilere ödülleri ASO 1.OSB Yönetim Kurulu Üyesi Serdar Tütek verdi.

Dr. Muammer Yıldız, eğitim merkezlerini ziyaret etti



MEB Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürü Dr. Muammer Yıldız, ASO 1. OSB'de faaliyet gösteren ASO Teknik Koleji, ASO Sürekli Eğitim Merkezi ve Model Fabrika'nın eğitim ve uygulama atölyelerini ziyaret ederek incelemelerde bulundu.

Türkçe konuşan girişimciler buluştu



Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) ile Dışişleri Bakanlığının işbirliğinde bu yıl 21'incisi düzenlenen "Türkçe Konuşan Girişimciler" Programı kapsamında ülkemizi ziyaret eden 20 ülkeden 50 iş adamı ASO 1.OSB'yi ziyaret etti.

Belarus ile işbirliği protokolü imzalandı



Belarus Cumhuriyeti Ticaret ve Endüstri Odası Başkanı Vladimir Ulakhovich ve beraberindeki heyet, Ankara sanayisini yakından incelemek amacıyla ASO 1.OSB'yi ziyaret etti. Ziyarette Türkiye ve Belarus Cumhuriyeti arasındaki ticari ilişkilerin gelişmesi ve olası işbirlikleri konuları ele alınarak iki bölgenin işbirliğini güçlendirmek amacıyla protokol imzalandı.

Endüstri İşletme Mühendisliği Ankara Yerel Kurultayı yapıldı



TMMOB Makina Mühendisleri Odası Ankara Şubesi ve ASO 1.OSB işbirliğinde düzenlenen Endüstri İşletme Mühendisliği Ankara Yerel Kurultayı "Akıllı İşletmeler ve Endüstri Mühendisliği'nin Geleceği" temasıyla 9 Mart 2019 tarihinde ASO 1.OSB'de yer alan ASO Sürekli Eğitim Merkezinde gerçekleştirildi.

Teknopark Bilgilendirme Toplantısı düzenlendi



ASO 1.Organize Sanayi Bölgesi ve Orta Doğu Teknik Üniversitesi işbirliğinde ASO 1.OSB'de kurulan "ASO Teknopark Teknoloji Geliştirme Bölgesi Bilgilendirme Toplantısı" ASO 1.OSB ev sahipliğinde gerçekleştirildi.



ASO 2. OSB'ye Atatürk anıtı



ASO 2. OSB Yönetim Kurulu kararıyla bölgeye bir Atatürk anıtı yapıldı. Bölge İdari Binası önündeki alanda yapımı gerçekleştirilen anıt, 4 m uzunluğunda ve 50 cm. yüksekliğinde bir kaide üzerine oturtuldu. Türkiye'de bir ilk olan ve 10 mm. kalınlığında 4 katmanlı cam üzerine özel yazıcı vasıtasıyla her iki yöne 3 boyutlu görüntü sağlayan Cam Anıt, 3 metre yüksekliğinde ve 2 metre eninde. Havanın kararmasıyla birlikte aydınlatması da gerçekleştirilen anıt ile Bölgede Gazi Mustafa Kemal Atatürk bir kez daha ölümsüzleştirildi.



Ankara Valisi Şahin ASO 2. OSB'yi ziyaret etti



Ankara Valisi Vasip Şahin 9 Mart 2019 tarihinde ASO 2. OSB'yi ziyaret etti. ASO 2. OSB Yönetim Kurulu Başkanı Seyit Ardicin'in ev sahipliği yaptığı ziyarette An-

kara Vali Yardımcısı Fatih Kaya ile Sincan Kaymakamı Abdullah Küçük de bulundu. ASO 2. OSB Başkan Yardımcısı Mete Çağlayan'ın da katıldığı ziyarette Vali Şahin'e

bölge hakkında sunum yapıldı ve bölge ile Sanayi Havzasının ihtiyaçları, sorunları gündeme getirilerek çözüm önerileri aktarıldı.

ASO 2. OSB'ye spor alanı

ASO 2. OSB'de yapılmı planlanan spor alanının projesi tamamlanarak yapım çalışması başlatıldı. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı onaylı imar planında yer alan 11 bin 671 metrekare alanda yapımı süren

spor alanında; yürüyüş yolları, dinlenme yerleri, çok amaçlı (Basketbol, Voleybol, Tenis) spor sahası yer alacak. Önümüzdeki ay inşaatının bitirilmesi planlanan spor alanı katılımcıların kullanımına sunulacak.



2. OSB'ye 2 bin kişilik cami



ASO 2. OSB'de 8 bin metrekare alan üzerine 650 kişilik kapalı alan üzerine, açık alanlarda bulunan revaklarla birlikte 2 bin kişiye hizmet vermesi planlanan caminin yapımına başlanıyor. Önümüzdeki günlerde inşaatına başlanması planlanan cami ile bölge katılımcılarının huzur ve refah içerisinde ibadetlerini gerçekleştirilmesi amaçlanıyor. Cami projesi

içinde tek şerefeli yaklaşık 20 metre minaresi, şadırvan, WC-abdesthane, açık alan revakları, 65 araçlık otopark ile din görevlisi için de bir adet lojman bulunuyor. Proje ile ayrıca, revaklar üzerine yerleştirilecek olan güneş enerji PV paneller yoluyla kendi elektriğini üretmesi de planlanıyor. Büyük oranda hayırseverlerin bağışlarıyla yapımının gerçekleştirilmesi planlanan cami için bir de hesap açıldı. Ankara Sanayi Odası 2. Ve 3. Organize Sanayi Bölgesi adına Vakıfbank Mustafa Kemal şubesinde açılan hesabın İban numarası şöyle: TR45 0001 5001 5800 7308 9980 20

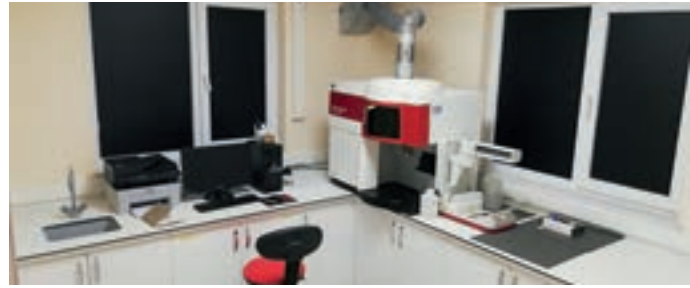


Su arıtma tesisinin kapasitesi artırılıyor



Bölge yönetimi, artan katılımcı sayısına bağlı olarak artan su ihtiyacı ve yeraltı suyunun sertlik derecesi dikkate alınarak, 2019 çalışma programında su arıtma tesisinin kapasitesinin artırılması ve ilave yumuşatma sistemi kurulumu yatırımı planladı. Bu amaçla öncelikle tesis binasının genişletilmesi işlemleri başlatıldı ve 8 nisan 2019 tarihinde Su Arıtma Tesisi Kapasite Artırımı, İlave Ünite Yapımı ve İşletilmesi İşi İhalesi gerçekleştirildi. Bölgeye ait yeraltı suyu kuyularından temin edilen kullanma suyu, Bölgede kurulu 2000 m³/gün kapasiteli Su arıtma tesisinde artırılarak dağıtılmakta idi.

Çevre analiz laboratuvarı akreditasyonunu tamamlıyor



ASO 2. OSB'de faaliyet gösteren tesislerden kaynaklanan atık suyun çevre mevzuatına uygun şekilde arıtılarak alıcı ortama deşarj edilmesi amacıyla merkezi Atık su Arıtma Tesisi yatırımı 2018 Çalışma Programına uygun şekilde tamamlandı.

Atık su Arıtma Tesisi ve Bölge Su Arıtma Tesisi girişi ve çıkışında günlük olarak su kalitesinin izlenmesi, atık su arıtma tesisine gelen atık suyun ise tesisin proses tasarımına uygunluğunun kontrol edilmesi, uygun olmayan atık suyun kaynağının belirlene-

rek yerinde çözüme gidilmesi amacıyla ihtiyaç duyulan tüm su ve atık su analizlerinin bölge bünyesinde yapılabilmesi için kurulan, ASO 2. OSB Çevre Analiz Laboratuvarı 2018 Aralık ayı itibariyle faaliyete geçti. Su ve atık suda toplamda 34 parametreden akreditasyon almak üzere, TS EN ISO 17025 Deney ve Kalibrasyon Laboratuvarlarının Yeterliliği İçin Genel Şartlar Standardına göre Türk Akreditasyon Kurumu'na (TÜRKAK) gerekli başvurular yapıldı ve süreç son aşamasına geldi.



Anadolu OSB Sürekli Mesleki Eğitim Merkezi faaliyete geçti

Anadolu Organize Sanayi Bölgesi (Anadolu OSB) Sürekli Mesleki Eğitim Merkezi'nde meslek geliştirme eğitimleri başladı.

Anadolu OSB, bölgedeki işgücü potansiyeline göre belirlenen programlarda meslek geliştirme eğitimleri veriyor. Anadolu OSB Katılımcısı Kredi Kayıt Bürosu'nun (KKB) katkılarıyla hazırlanan sınıfta ilk ders Teknik Resim Okuma olurken, ikinci program ise Kalite ve Kalite Yönetimi eğitimi

oldu. Bölge çalışanlarının yoğun katılım gösterdiği eğitimler yaz ayları boyunca devam edecek.

Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kutsi Tuncay konuyla ilgili yaptığı açıklamada, mesleki eğitimin önemine dikkat çekerek şunları söyledi; "Sürekli Mesleki Eğitim Mer-

kezimiz faaliyete başladı. Bölge çalışanlarının niteliklerine katkıda bulunmak amacıyla başlattığımız girişimimizde hem yatırımcılarımızın hem de çalışanlarımızın ilgisi memnuniyet verici. Sadece istihdam değil, rekabet edilebilir ve sürdürülebilir üretim modellerinin hayata ge-

çirilmesinde mesleki gelişim önemli bir yapı taşı görevi üstleniyor. Planlanan eğitim programlarımızın ardından yeni derslerle meslek geliştirme faaliyetlerimize devam edeceğiz"

Eğitim programlarına ve içeriklerine anadoluosb.org.tr adresinden ulaşılıyor.

Anadolu OSB'den geleceğe yatırım kararı

Anadolu Organize Sanayi Bölgesi (Anadolu OSB) 2. Olağan Genel Kurulu yapıldı.

Kurucu kooperatiflerini tasfiye etmesinin ardından katılımcı demokratik yönetim biçimine geçen Anadolu OSB, ilk Mali Genel Kurulu'nu yaptı. Anadolu OSB Katılımcıları Genel Kurul'da yenilenebilir enerji sistemine geçiş için yatırım kararı aldı. Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kutsi Tuncay yaptığı açıklamada, Anadolu OSB'nin istihdam sorununu meslek yüksek okulu ile çözeceğini belirterek, Başkent Üniversitesi Anadolu OSB Meslek Yüksekokulu ve Sürekli Mesleki Eğitim Merkezi'nin 2019-2020 eğitim yılında faaliyete başlayacağını duyurdu.

Tuncay, "Meslek Yüksekokulumuz ile sekiz yıl sonra Bölge'nin nitelikli eleman ihtiyacı önemli ölçüde karşılanıyor olacak. İşletmelerimizin istihdam sorunu kendi yarattığımız kaynakla büyük oranda giderilecek" dedi.

"YAPTIĞIMIZ HER ŞEY TÜRKİYE'YE MİRAS"

Yaptıkları işlerin, yapacaklarının belgesi olduğuna dikkat çeken Tuncay, "Bilimselliği, çağdaşlığı, tarihimize vefayı, eğitim sevdalı olmayı kural edindik. Bizim yaptığımız işlerin tamamı Türkiye Cumhuriyeti'ne, Ankara'ya mirastır. Biz mirasyedi değil,



miras bırakanlarız" diye konuştu. Konuşmaların ardından Anadolu OSB'nin güneş enerji santraline geçmesi için yatırım yapması yönünde verilen önerge oy birliğiyle

kabul edildi. Projeyi tamamlama hazırlığında olan Anadolu OSB, 2020 yılı itibarıyla elektrik enerjisini yenilenebilir enerji santrali ile tedarik etmeyi planlıyor.



“Sanayileşmenin anahtarı devlet ve özel sektörün elinde”



Son günlerin en çok gündeme gelen başlığı ‘Enerji’, tüm yönleriyle OSTİM’de masaya yatırıldı. OSTİM Teknik Üniversitesi, Hacettepe Üniversitesi, OSTİM Yenilenebilir Enerji ve Çevre Teknolojileri Kümelenmesi, Ostim Teknopark A.Ş. ve Center for Energy and Value Issues (CEVI) iş birliğiyle düzenlenen 7. Uluslararası Enerji ve Değer Konferansı’nda, yerli ve yabancı uzmanlar, sanayiciler ve akademisyenler; ‘Enerji

Projeleri ve Ekonomisi’, ‘Enerji Projelerinin Finansmanı’, ‘Enerji Verimliliği’ ve ‘Enerji Üretiminde KOBİ’lerin Rolü’ konuları tartışıldı. OSTİM Teknik Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Murat Yülek, sanayinin çok önemli olduğunu belirterek, “Sanayileşme için iki aktör var, birincisi devlet, ikincisi özel sektör. İkisi de kendi üzerine düşeni yaparsa geliştirmekte olan bir ülke sanayileşerek gelişebilir ve kişi başına geliri yükseltebilir.” dedi.

Somalili Bakan OSTİM’de bilgi aldı



Somalili Hirsahabelle Eyaleti Ticaret ve Sanayi Bakanı Yahya İsmail Mohamed, Somali Cumhurbaşkanı Başdanışmanı Bashir Aden Ali ve Sanayi Bakanı Danışmanı Khadija Aden, OSTİM’i ziyaret etti. Sanayileşme konusun-

da bilgi ve teknoloji transferi çalışmalarına başladıklarını belirten Somali Cumhurbaşkanı Başdanışmanı Bashir Aden Ali, OSTİM’i yakından tanımak ve iş birliği imkânlarını geliştirmek istediklerini söyledi.

Raylı Sistemler ARUS’la Yerleşiyor

ARUS 4. Olağan Genel Kurul Toplantısı OSTİM OSB Konferans Salonu’nda düzenlendi. Genel kurul; Ankara Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı Nurettin Özdebir, OSTİM Teknik Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Murat Yülek, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) Genel Müdür Yardımcısı İsmail Çağlar, OSTİM Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Aydın, Türkiye Raylı Sistem İşletmecileri Derneği (TÜRSİD) Başkanı Feyzullah Gündoğdu, Ankara Büyükşehir Belediyesi

EGO Genel Müdürlüğü Raylı Sistemler Dairesi Başkanı Sınan Yılmaz ve ARUS üyelerinin yoğun katılımıyla gerçekleşti. Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri Kümelenmesi (ARUS) 4. Olağan Genel Kurul Toplantısına katılan TCDD Genel Müdür Yardımcısı İsmail Çağlar, “Demiryollarımızın inşasında, araçların üretiminde yerlilik oranlarımızı artırıyoruz. Bağlı ortaklığımızı ve üniversitelerimizle birlikte yürüttüğümüz bu çalışmalarımız da ARUS önemli bir yer tutmaktadır” dedi.

Saha odaklı projeler öğrencilere deneyim kazandırıyor

Üniversite-sanayi iş birliği kapsamında İŞİM ve Çankaya Üniversitesi iş birliğinde yürütülen çalışma, öğrencilerin saha deneyimi elde etmesi ve mesleki tecrübe kazanmasını sağlarken OSTİM’li işletmelerin de üniversite ile olan iş birliklerini geliştiriyor. İş ve İnşaat Makineleri Kümelenmesi’nin (İŞİM), Çankaya Üniversitesi ile 12 yıldır sürdürdüğü öğ-



renci projeleri saha uygulaması, 2018-2019 eğitim ve öğretim döneminde de başarıyla tamamlandı.

Avrupa Kümelenme Konferansı’nda Türkiye’yi OSTİM temsil etti



Avrupa Kümelenme Konferansı Romanya’nın başkenti Bükreş’te gerçekleşti. Kümelerarası işbirliği ve eşleştirme görüşmeleri, kümelenme politikalarındaki gelişme-

ler konusunda bilgilendirmelerin yapıldığı etkinlik 3 gün sürdü.

Geniş bir katılımın olduğu konferansta Türkiye’yi OSTİM küme yöneticileri temsil etti.



Hidromek, iş makineleri sektörü ile Rusya'da buluştu

HİDROMEK, 4-7 Haziran 2019 tarihlerinde Rusya'nın başkenti Moskova'da düzenlenen Bauma CTT Russia 2019 Fuarı'nda ürünlerini sektörle buluşturdu. Dünyada 5 kıtada 100'ün üzerinde ülkede 45 binden fazla iş makinesi çalışan HİDROMEK, yurt dışı tanıtım faaliyetlerine tüm hızıyla devam ediyor. Nisan ayında sektörün en büyük fuarlarından olan Bauma

Munich 2019'a katılan ve yenilikçi makineleri ile büyük ilgi gören HİDROMEK, hız kesmeden Bauma CTT Russia 2019 Fuarı'nda yer aldı. HİDROMEK, fuarda kazıcı yükleyici ve mini kazıcı yükleyicilerinin yanı sıra tasarım ödüllü paletli ve lastikli ekskavatör, motor greyder ve lastik tekerlekli yükleyici ürün gruplarına ait makinelerini F-1/20 nolu standında sergiledi.



Türk Zırhlıları Yörük ve Ejder Yalçın, ilk kez Avrupa Birliği yolunda

Macaristan'ın envanterinde gözükken Türk zırhlıları Ejder Yalçın ve Yörük, ilk kez bir AB ülkesinde görev yapacak. Ejder Yalçın ve Yörük'ün de sergilendiği Ulusal Savunma Günü etkinliğinde Macaristan, Sovyetler döneminden kalma askeri araç ve teçhizatlarının modernizasyonunu sergiledi. Macaristan ile birlikte Yörük ikinci, Ejder Yalçın ise altıncı kullanıcıya ulaştı. Ayrıca zırhlı araçlar ilk kez bir AB ülkesine görev için gönderildi.

Farklı görevler için geliştirilmiş konfigürasyonları da bulunan Ejder Yalçın, meskun mahal ve kırsal alanlar da dahil olmak üzere her türlü arazi şartlarında görev yapabilecek şekilde geliştirildi. Nurol makine tarafından geliştirilen Ejder Yalçın'ın konfigürasyonları arasında Patlayıcı İmha Aracı, Hava Savunma Aracı, Komuta-Kontrol Aracı, Muharebe Aracı gibi araçlar bulunuyor.

Hiçbir zırh plakası eklenmemiş haliyle Seviye 1 balistik korumaya sahip olan Yörük ise farklı zırh plakalarıyla birlikte Seviye 4'e kadar ulaşabiliyor. Buna ek olarak farklı silah sistemleri de eklenebilen Yörük, azami 140 km/sa'ya ulaşan hızı, kısa dönüş yarıçapıyla keşif-gözetleme ve meskun mahal operasyonlarında fark yaratabiliyor.

Hiçbir zırh plakası eklenmemiş haliyle Seviye 1 balistik korumaya sahip olan Yörük ise farklı zırh plakalarıyla birlikte Seviye 4'e kadar ulaşabiliyor. Buna ek olarak farklı silah sistemleri de eklenebilen Yörük, azami 140 km/sa'ya ulaşan hızı, kısa dönüş yarıçapıyla keşif-gözetleme ve meskun mahal operasyonlarında fark yaratabiliyor.



Ersä yeni mağazasını Adana'da açtı

1958 yılından bu yana teknolojik, yenilikçi ve çevreci bir tasarım ve üretim anlayışıyla Türkiye'de mobilya sektörünün öncülerinden biri konumuna yükselen ve bugün dünyanın 41 ülkesinde kullanıcısıyla buluşan Ersä, İstanbul Altunizade ofis mağaza, Skyland HOM Design Center ev mağaza, Ankara Officium Beytepe ev ve ofis mağaza, İzmir, İzmit ve Bursa ofis mağazalarından sonra; en yeni mağazasını Adana'da açtı. Ersä, yeni mağazasıyla eğitimden sağlığa, finanstan telekomünikasyon ve ağırlama hizmetlerine çok sayıda farklı sektöre yönelik geliştirdiği ürünlerini Adana mağazasıyla Akdeniz bölgesine taşıyor. Ersä'nın Adana mağazası ofis kategorisinin yanı sıra "İyi Tasarımın 60 Yılı" konsepti çerçevesinde geliştirilen yeni yaşam serisine ait ürünlerini de ziyaretçilerinin beğenisine sunuyor.



Karel, İletişim ve Güvenlik Projelerinde Entegrasyon Çözümleri toplantısı düzenledi

Konya'da "İletişim ve Güvenlik Projelerinde Entegrasyon Çözümleri Toplantısı" düzenlendi. Toplantıda katılımcılara İletişim Teknolojilerinde ve Güvenlik Projelerinde Trendler ile Entegrasyon Çözümleri hakkında bilgiler aktarıldı. Türkiye'de gerçekleşmiş en büyük projelerden entegrasyon örnekleri ve çözümler anlatıldı. İlgi ve katılımın çok yoğun olduğu toplantıya 100'e yakın yönetici katılım sağladı. Etkinlikte Karel Santral, Terminal ve Yakınsama Ürün Direktörü Baki Şahin, Görüntülü İletişim ve Güvenlik Çözümleri Direktörü Kerem İrten ve Ankara Bölge Satış Yöneticisi Mustafa Hardıkanlı tarafından sunumlar gerçekleştirildi.

21.yüzyılın vazgeçilmez malzemesi:

PLASTİK

Telefon, ayakkabı, diş fırçası ve hayatın vazgeçilmez birçok ihtiyacı plastikten üretiliyor. Hızlı ve pratik yaşamın sembolü plastik, evlerin de adeta sessiz demirbaşı... Plastik sektörü, tarımdan savunma sanayine, inşaattan otomotive kadar çok farklı alana girdi sağlıyor. Bunca yaygın kullanılan plastikte Türkiye de sektörel anlamda dünyada yedinci, Avrupa'da ise ikinci 'büyük pazar' durumuna gelmeyi başardı.





Plastik sektörü, 20.yüzyılın ilk çeyreğinden sonra çok farklı alanlarda kullanım alanı bulmuş, pek çok alt sektöre girdi sağlayarak bugün insan hayatının vazgeçilmez bir parçası haline geldi. Sektör hem ülkelerin ekonomik büyümesine hem de istihdam yaratılmasına katkıda bulunmasıyla dikkat çekiyor. Dünyada 50 yıldır hızlı gelişimini sürdüren plastik sektörü, 1950 yılında 1,5 milyon ton olan plastik üretimi, bugün yıllık 400 milyon tona yaklaştı. Bu büyüklüğün parasal karşılığı ise 1,5 trilyon dolar... 1950'den bugüne kadar üretilen toplam miktar ise 7 milyar tonu geçiyor.

NEDEN PLASTİK?

Plastikler bugün hayatın her alanında kendine yer buluyor. Bunun

nedeni üretim ve tüketim sırasında sunduğu avantajlar. Plastik malzemeler eşdeğerlerine göre daha ucuz bir malzeme. Ayrıca, ömür boyu bakım açısından avantaj sağlıyor. Bakımı kolay ya da hiç bakım gerektirmiyor. Plastikler hafif, temini hızlı, depolanması, ulaştırılması ve uygulaması kolay ürünler olduğu için tercih nedeni... Sektör temsilcileri, plastik sektörü için küresel çapta devam eden olumsuz algının ardında yatan nedenlerin başında plastik sektörünün, geleneksel malzemeler olarak tabir edilen metal, cam, kağıt, ahşap sektörlerin her yıl artan oranda payını azaltması olduğunu ileri sürüyor. Örneğin, 10 yıl önce metalden üretilen ana taşıyıcı destek elemanlarından el freni gövdelerine, vites kutularından motor eksen manifoldlarına kadar birçok

kritik otomotiv parçaları bugün plastikten üretiliyor.

Sadece otomotiv değil, elektrikli ev aletlerinden, elektrik elektroniğe, savunma sanayisinden uzay ve havacılık sanayisine varan çok geniş bir alanda; enerji sarfiyatını azaltması, yoğun kullanıma karşı dayanıklılığı, düşük üretim, işletim ve bakım maliyeti, hijyen kolaylığı, ürün çeşitliliği gibi birçok nedenlerle plastik mamul kullanımı diğer alternatif malzemelere göre çok daha fazla tercih ediliyor.

GÜNLÜK YAŞAMDA KOLAYLIK SAĞLIYOR

Mühendislik plastiklerindeki gelişmeler ve bu önemli nedenlerden ötürü plastiğin kullanılmadığı alan neredeyse yok. Örneğin bebek arabalarının tüm taşıyıcı parçaları metal



yerine plastiklerden yapılıyor. Plastik kavuştuğu hafiflik sayesinde ailenin en yaşlı üyeleri dedeler ve nineler dahi bu arabalarla torunlarını rahatça gezdirebiliyor. Plastiklerin günlük yaşamda kullanım avantajı bunlarla sınırlı değil, tablet bilgisayarlardan gözlüğe, ayakkabıdan ambalaj ürünlerine kadar çok geniş bir yelpazede plastik kullanılıyor. Bazen metalin sağlamlığı, bazen camın şeffaflığı, bazen kağıdın esnekliği, bazen de organik malzemelerle ancak sağlanabilen nefes alma özelliği, artık plastiklerle rahatça ulaşılabilen özellikler.

Bunlara plastiklerin insan vücuduna temastan gıdaya ve hatta sağlık bulmak için kullanılan ilaçlara temas kadar geniş bir alanda güvenle ve

sağlıkla uygulanabilme rahatlıkları da eklenince, plastiğin yaygınlaşması her geçen gün hızla artıyor.

ÜRETİMDE DAHA AZ ENERJİ HARCANIYOR

Plastikler ortalama 200-300 santigrad işleme sıcaklıklarında işlenirken, metal ve cam için bu değer 1000 santigratın üzerinde olması, üretim sırasında plastiklerin çok daha az enerji harcamasını sağlıyor. Örneğin, kağıdın işlenmesinde kullanılan enerji, aynı özelliklerde ürün elde edilirken plastiğin işlenmesinde kullanılan enerjinin yaklaşık 2,5 katı.

Plastiklerin çevreye olan katkısı bununla sınırlı değil, otomotiv uygulamalarında fazladan kullanılan her 1 kilo plastiğin, dünya ekonomisine sağladığı katkı yıllık 100 milyon euro.

Yarattığı istihdam ve katma değer ile Türkiye ekonomisine önemli katkı sağlayan plastik sektörü, diğer imalat sanayi sektörleri gibi artan faiz, üretim ve finansman maliyetleri altında zorlanıyor.

Benzer hesaplamalar, elektrikli ev aletlerinde de mevcut. Ekonomik ve çevresel açıdan sürdürülebilirlik için soğutucu ve çamaşır – bulaşık makinelerinin en kritik parçaları artık plastikten imal ediliyor.

DEV BİR PAZAR

2017 yılında 348 milyon tona ulaştığı tahmin edilen dünya toplam plastik mamul üretiminin yüzde 27,7'si Çin, yüzde 17,2'si tüm Avrupa, yüzde 15'i ABD, yüzde 6'sı Almanya, yüzde 4'ü Hindistan ve yüzde 3'ü Tayland tarafından gerçekleştirildi. Bu ülkeler dünya plastik mamul

üretiminden yüzde 52 civarında pay alırken, toplam üretimde Orta Doğu ve Afrika ülkelerinin payı yüzde 8, Latin Amerika'nın payı ise yüzde 7 düzeyinde.

SEKTÖR 2018'DE DARALDI

Türkiye plastik sektörü 2017'de yüzde 8 büyüme göstermişti. Aradan geçen bir yılın ardından 2018 sonu itibarıyla miktar bazında yüzde 6 dolayında daralma ile yaklaşık 9,5 milyon ton işleme kapasitesi ve değer bazında ise yüzde 5 dolayında gerileme ile yaklaşık 36,5 milyar dolar ciro elde edildi. Daralmanın nedeni ise otomotiv, beyaz eşya, inşaat, elektrik-elektronik, mobilya gibi plastik sektörünün tedarikçi olduğu birçok sektörde yaşanan ekonomik aktivitenin yavaşlaması... Ayrıca, geçen yıldan bu yana artan petrol fiyatlarının üzerine 2018'de kurun yarattığı erozyon da sektörde yaşanan daralmanın nedenleri arasında görülüyor.

SEKTÖR ZOR BİR YILI GERİDE BIRAKTI

Yaşanan süreçle birlikte, hammadde maliyetlerindeki artış, faiz oranlarındaki yükseliş, satışlarda ve yatırımlardaki düşüş plastik sektöründeki daralmanın arka planını oluşturuyor. Sektör temsilcileri, döviz kurlarındaki yukarı yönlü hareketin en başta sektörün kullandığı hammaddeyi pahalılaştırdığını ve bununla birlikte finans piyasaları kadar esnek olmayan imalat sanayinde maliyetleri ayarlamının kolay olmadığına dikkat çekiyor. Tüm bunlara kredi kanallarında yaşanan daralma da eklenince, sektör oldukça zor bir yılı geride bırakıyor.

SIKINTIYA RAĞMEN İHRACAT ARTTI

Plastik sektörü yaşadığı sıkıntılı sürece rağmen geçen yıl ihracatını artırmayı da başardı. 2018 sonu itibarıyla plastik hammadde ihracatında yüzde 25, plastik mamulde yüzde 10 ve plastik işleme makinalarında yüzde 30 civarında artış yaşandı.

Sektördeki genel beklenti, daralmanın 2019 yılında da süreceği yönünde iken, bir başka beklentiye

1,5 trilyon dolarlık sektör

1950 yılında 1,5 milyon ton olan plastik üretimi, bugün yıllık 400 milyon ton civarında. Bu büyüklüğün parasal karşılığı ise 1,5 trilyon dolar. Dünya plastik ürünleri üretiminin önümüzdeki yıllarda dünya genelinde yüzde 4,2 oranında büyüyeceği tahmin ediliyor. Üretim artış hızının gelişmekte olan ülkelerde yüzde 5,4 olacağı, gelişmiş ülkelerde ise yüzde 3,5 civarında kalacağı öngörülüyor.



göre de dış pazarlardan alınan payın artırılarak olumlu bir ivme yakalanılması... Sektörün ihracat odaklı bir yıl geçireceği öngörülürken, buna göre de 7 milyar dolarlık dış satışın beklendiğinin altı çiziliyor.

DÜNYA PLASTİK SEKTÖRÜ HIZLI BÜYÜYOR

Dünya plastik hammadde ve mamulleri üretiminin miktar olarak, 1976 yılı ile 2002 yılı arasında yıllık ortalama büyüme oranı yüzde 5,48 düzeyinde. 2002 ile 2017 yılları arasında ise sektördeki üretim artışı yüzde 9,62 olurken, aynı dönemde plastik mamul üretimi 200 milyon tondan 345 milyon tona yükseldi. Plastik mamulleri üretiminde ikinci sırada yer alan ve özellikle plastik sektörünün karşılaştığı düzenlemeler açısından en fazla zorlayıcı kurallara sahip olan AB genelinde dahi plastik mamullerin üretimi artmaya devam ediyor. Dünya genelindeyse toplam üretim, 400 milyon tona koşuyor.

KÜRESEL DIŞ TİCARET

Plastik hammadde ve mamullerinin dünya ihracat rakamları incelendiğinde 2013 yılında 604,5 milyar dolar olan dünya ihracatının 594,6 milyar dolara gerilediği görülüyor. Özellikle 2015 yılında yaklaşık yüzde 12 oranında daralma olması toplam ihracatın 553 milyar dolara gerilemesine ve son beş yıllık ortalamasının da olumsuz etkilenmesine sebep oldu. Bunun yanında 2016 yılında 548 milyar dolar olarak gerçekleşen toplam ihracat 2017 yılına gelindiğinde toparlanmaya başlayarak, yüzde 7,7'lik artış ile 594,6 milyar dolara yükseldi.

Plastik hammadde ve mamulleri ihracatında ülkelerin pazar payları incelendiğinde Çin, yüzde 11,9 ile birinci sırada. Son beş yıl içerisinde ihracatını yaklaşık 9 milyar dolar arttıran Çin, toplam ihracat içerisindeki payını da yüzde 1,7 oranında yükseltti.

Toplam küresel ihracat içerisinde Çin'i, yüzde 11,7 pazar payı ile Almanya ve yüzde 10,3 ile de ABD

takip ediyor. Özellikle Almanya'nın ihracatı beş yıllık periyotta 4 milyar dolardan fazla daralırken, küresel ticaretteki daralmayla birlikte toplam ihracat içerisindeki payı yüzde 0,3 arttı. Türkiye ise dünya plastik hammadde ve mamulleri ihracatının yüzde 0,9'unu gerçekleştirerek küresel pazarda 20'inci sırada yer buldu.

İHRACATTA İLK 10 ÜLKENİN PAYI YÜZDE 62

Plastik ürünlerinde 2017 yılında en çok ihracat yapan ilk on ülkenin toplam satışları yüzde 62'ye ulaştı. Bu açıdan bakıldığında sektörün küresel ölçekte oligopol bir yapıya sahip olduğu görülüyor. Çin, Almanya ve ABD ihracatta ilk üç sırada yer alırken, rakamlar bölgesel olarak incelendiğinde; Asya pazarında Güney Kore, Japonya ve Tayvan, Çin'den sonra en fazla ihracat yapan ülkeler olarak öne çıktı. Avrupa'da ise Belçika, Hollanda, Fransa ve İtalya, Almanya'nın ardından sektörde en çok ihracat yapanlar olarak konumlanıyor.



Dünya ithalatındaki durum da ihracatla benzeşiyor. Plastik hammadde ve mamulleri sektörü için ithalat, 2013 yılında 600 milyar dolar olarak gerçekleşirken, son beş yıl içerisinde sınırlı bir artışla 608,6 milyar dolara yükselmiş durumda. 2014 yılında 623,9 milyar dolar ile zirve noktasına ulaşan ithalat tutarı, 2015 yılında yaşanan yüzde 11'lik düşüşle 561 milyar dolara gerilemişti. 2016 yılında da ithalat miktarında düşüş yaşanmış olsa da 2017'de yaşanan yaklaşık yüzde 9'luk yükseliş dünya genelinde plastik hammadde ve mamulleri ithalatının 608,6 milyar dolara ulaşmasını sağladı.

İthalatta ülkelerin pazar paylarına bakıldığında ise Çin'in sektör için önemli ticaret merkezlerinden biri olduğu da görülüyor. Çin, 2017 yılında 68,9 milyar dolara ulaşan ithalatıyla sektörde birinci pazar konumunda yer alırken Amerika Birleşik Devletleri 54,8 milyar dolarlık ithalatıyla ikinci, Almanya ise 44,4 milyar dolarlık hacmi ile üçüncü sırada yer aldı.

Çin sektör ithalatının yüzde 11,3'lük kısmını tek başına yaparken, ABD'nin son beş yıl içerisindeki ithalatı 46,3 milyar dolardan 54,8 milyar dolara yükselmesi dikkat çekti. Türkiye'nin dünya ithalatındaki payı ise yüzde 2,2...

Plastik ürünlerinde 2017 yılında en çok ihracat yapan ilk on ülkenin toplam satışları yüzde 62'ye ulaştı. Bu açıdan bakıldığında sektörün küresel ölçekte oligopol bir yapıya sahip olduğu görülüyor. Çin, Almanya ve ABD ihracatta ilk üç sırada yer alıyor.

AB ÖNEMLİ BİR PAZAR

Avrupa Birliği açısından Türkiye önemli bir pazar niteliği taşıyor. Türkiye sektörde Avrupa'nın ihrac pazarları bağlamında hem plastik hammadde hem de plastik mamullerinde en üst sıralarında yer alıyor. Ancak Türkiye'nin AB ithalatı içerisindeki payı hem imalat hem de işleme açısından aynı noktada değil. AB'nin plastik imalatı sektöründe en çok ithalat yaptığı ülkeler ABD, Güney Kore ve Suudi Arabistan iken, plastik işleme sektöründe Çin, ABD ve İsviçre öne çıkıyor.

TÜRKİYE'DE ÜRETİM ARTIYOR

Türkiye'nin plastik mamul üretimi, TÜİK istatistiklerine göre 2013 yılında yaklaşık 8,1 milyon tondan 2017 yılında 9,9 milyon tona çıkarırken, üretim miktarı da yüzde 22,2 artış gösterdi. Üretimin mali değerinde de üretim miktarındaki artışa benzer bir büyüme yaşanırken, 2013 yılında 34,6 milyar dolar olan plastik mamulleri değeri 2017 yılında 37,6 milyar dolara yükseldi. Bu rakamlar incelendiğinde üretim miktarında yakalanan artış, üretim değerine göre düşük kaldığı ortaya çıkıyor. Son beş yılda üretimin değeri ise yaklaşık yüzde 8,6 oranında yükselişi gösteriyor.

İSTANBUL LİDER

Türkiye'de TOBB verilerine göre yaklaşık 6 bin firmanın faaliyet gösterdiği sektörde, 293 bin 381 kişi istihdam ediliyor. Girişim başına çalışan kişi sayısının ortalama 48,68 olduğu dikkate alındığında firmaların genel itibarıyla küçük ve orta büyüklükte (KOBİ) işletmeler olduğu ortaya çıkıyor. Plastik mamulleri üreticilerinin Türkiye genelinde, iller bazında dağılımları incelendiğinde sektörün görece sanayisi gelişmiş illerde yoğunlaştığı görülmekte. Özellikle İstanbul toplam üretici sayısının yüzde 41'ine ev sahipliği yaparak sektörün sürükleyici şehri...

TÜRKİYE'NİN DIŞ TİCARETİ ESNEKLİK GÖSTERİYOR

Türkiye'nin 2013 yılında yaklaşık 1,5 milyon ton olan plastik mamul ihracatı, 2014'te 1,6 milyon ton civa-

Gıdaların ve tüketim maddelerinin ambalajlanmasında plastik malzemeler kullanılarak çok yönlü tasarruf sağlanıyor. Son 10 yılda plastik ambalajların ortalama birim ağırlığı teknolojik gelişmeler sayesinde yüzde 28 azaldı.

rına yükselmiş olsa da 2015 ve 2016 yıllarında düşüş göstererek 2013 seviyesine geri dönüyor. Sektör ihracatının 2017 yılında ise 1,6 milyon tonun üzerine yükselmesi gelecek dönemlerde artışların devam edeceği beklentisini oluşturuyor. Plastik mamul ihracatı rakamları incelendiğinde emtia ve petrol fiyatlarında yaşanan hareketlerin ihracat gelirlerini doğrudan etkilediği de gözlerden kaçmıyor.

Nitekim 2014 ve 2017 yıllarında ihracatı yapılan ürün miktarında artış olmasına rağmen sektörün ihracat gelirlerinin düşmesinde bu faktör sebep olmuştur. 2014 yılında 1,60 milyon tona ulaşan ihracatın döviz karşılığı 4,9 milyar dolarken, 2017 yılında 1,63 milyon tonu bulan ihracatın yarattığı gelir de 4,3 milyar dolara geriliyordu.

IRAK PAZARINDA DARALMA YAŞANIYOR

Son dört sene içerisinde ihracatta yaşanan daralmanın en temel noktası ise Irak pazarı... Türkiye'nin Irak'a yapmış olduğu plastik mamul ihracatı 140 milyon dolar azalarak 545 milyon dolardan 405 milyon dolara düşüyordu. Buna rağmen Türkiye'nin plastik mamulleri ihracatı ülkelere göre değerlendirildiğinde en yüksek hacim halen Irak pazarında. Sektör ihracatı içerisinde 2014-2017 döneminde en fazla artış sağlanan ülke ise Almanya. Almanya'ya yapılan plastik



mamulleri satışının toplam ihracat içerisindeki payı 2014 yılında yüzde 5,3 düzeyindeyken; 2017 yılında, 50 milyon dolarlık artış ile yüzde 7,1'e yükseliyordu.

BİRİM FİYAT DÜŞTÜ

İhracatın birim fiyatı açısından bakıldığında ise Almanya dışında tüm ülkelerde Türkiye'den satışı yapılan plastik mamullerinin fiyatlarının düştüğü görülüyor. Bu ülkeler arasında özellikle İsrail ve Irak'a yapılan ihracatta birim fiyat açısından görece sert düşüşler yaşanıyor.

Türkiye'nin plastik mamulleri ihracatı ürün gruplarına göre incelendiğinde; plastikten diğer levha, yaprak, pelikül ve lamlar ihracatı 975

milyon dolarlık hacim ile öne çıkıyor. Ürünlere bağlı ihracat dağılımında öne çıkan diğer bir alt başlıkta, eşya yapma taşıma ambalajı için plastik mamulleri, tıpa, kapak ve kapsül grubu... Bu grubun ihracat kalemi içerisinde yaratmış olduğu değer ise 2017 yılında 889 milyon dolar. Dört yıllık periyot içerisinde ihracatı en çok düşen ürün grubu ise plastik tüpler, borular, hortumlar, conta, dirsek, rako alt grubudur.

TÜRKİYE'NİN İTHALATI YUKARI YÖNLÜ

Türkiye'nin plastik mamul ithalatı, miktar olarak yukarı yönlü, ancak değer olarak dalgalı bir seyir izliyor. Miktar bazında 2013 yılında 535 bin ton olan plastik mamul ithalatı, 2017



yılında 621 bin ton seviyesine yükseldi. İthalatın değeri incelendiğinde ise 2013 yılında 2,9 milyar dolar seviyesinde olan toplam ithalat, 2014 yılında 100 milyon dolar artış ardından; 2015 yılında ise 200 milyon dolar düşerek 2,87 milyar dolar seviyesine geriledi. Devam eden yıllarda ise ithalat miktarına paralel olarak artış gözlenen ithalat, 2017 yılında 3,1 milyar doları gördü.

EN FAZLA İTHALAT ÇİN VE ALMANYA'DAN

Türkiye'nin plastik mamul ithal ettiği ülkeler incelendiğinde Çin ve Almanya'nın öne çıktığı görülüyor. Miktar ve değer bazında bakıldığında ise Almanya'dan ithal edilen ürünler

Çin'den ithal edilen ürünlerin neredeyse yarısı kadar olsa da katma değer yüksekliği nedeniyle ithalat değerleri birbirine yakın. 2014 yılında 666 milyon dolar ile Türkiye'nin toplam plastik mamulleri ithalatının yüzde 22'sini gerçekleştirdiği Çin ürünleri, 2017 yılına gelindiğinde 627 milyon dolar seviyesine geriledi. Almanya ise 2014 yılında 590 milyon dolar ile Türkiye plastik mamul ithalatının yüzde 19'unu gerçekleştirdi. 2017 yılına gelindiğinde ise Almanya'nın toplam plastik mamulleri ithalatı 570 milyon dolara gerileyerek yüzde 18 oranında gerçekleşti.

ÇİN'İN BİRİM FİYATI DÜŞÜK

Türkiye plastik mamul ithalatı birim fiyat üzerinden değerlendirildiğinde, miktar ve değer bakımından birinci sırada yer alan Çin'in; diğer ülkelere kıyasla, birim fiyatının düşük olduğu görülüyor. Son iki yıllık süreçte İtalya, Fransa ve Almanya'dan ithal edilen plastik mamul ürünlerinin fiyatlarında bir artış yaşanıyor. Bu dönemde liranın değer kaybı da dikkate alındığında üreticilerin kullandığı ithal plastik mamullerinin fiyatlarının lira cinsinden artış trendi içerisinde olduğu dikkat çekiyor.

Plastik mamul ithalatı ürün bazında değerlendirildiğinde Türkiye'nin özellikle plastikten levha, yaprak, pelikül ve lamlar ürün grubunda ithalat miktarının yüksek olduğu fark ediliyor. 2014 yılında 1 milyar dolar dolaylarında gerçekleşen plastikten levha, yaprak, pelikül ve lamlar ürün grubunun miktarı 2017 yılında 998 milyon dolara düştü. Türkiye'nin plastik mamul ithalatında öne çıkan diğer bir ürün grubu olan plastikten diğer eşyalar alt grubunda ise 2014 yılında ithalat rakamı 702 milyon dolarken, 2017 yılında 683 milyon dolara geriledi.

TÜRKİYE PLASTİK HAMMADDELERİ ÜRETİMİ ARTIYOR

Türkiye plastik hammadde üretimi son dört yıl içerisinde artış trendi yakaladı. 2014 yılında 3,06 milyon ton olan plastik hammadde üretimi, 2015 yılında yaklaşık 300 bin ton arttı ve takip eden yıllarda da bu artış de-

vam etti. 2017'de plastik hammadde üretimi 3,5 milyon ton olarak gerçekleşti.

2018 yılı Ağustos ayında derlenen verilere göre plastik mamulleri imalatında faaliyet gösteren 400 firma bulunuyor. Bu firmaların istihdamı 27.924 kişi olurken girişim başına çalışan kişi sayısı ortalama 69,81... Bu noktada plastik hammaddeleri imalatında yer alan firmaların çalışan sayısı itibarıyla küçük ve orta büyüklükte (KOBİ) işletmeler olduğu ortaya çıkıyor. Plastik hammadde üreticilerinin ülke genelinde dağılımları incelendiğinde yüzde 31'inin İstanbul merkezli olduğu görülüyor.

İşletmelerin yoğun olarak faaliyet gösterdiği diğer şehirlerde ise toplam şirket sayısı içerisinde yüzde 12 oranı ile Kocaeli, yüzde 11 ile İzmir, yüzde 5 ile Bursa ve Tekirdağ geliyor. Üretim başta İstanbul olmak üzere Marmara bölgesinde yoğunlaşmış durumda. Bu noktada İstanbul ve çevresi olarak nitelendirilebilen Kocaeli ile Tekirdağ illerinde üreticilerin yüzde 47'si faaliyet gösteriyor.

Alışverişlerin yüzde 80'inde plastik poşet kullanılıyor

İlk olarak 1965 yılında İsveçli bir şirket olan Celloplast tarafından patentlenen plastik alışveriş poşeti, 1970'li yıllarda tüm Avrupa'da hızla yaygınlaşmaya ve bez çantalar ile kese kağıtlarının yerini almaya başladı. Daha sonra 1980'lerde ABD'li iki büyük market zinciri tarafından bu ülkede kullanılmaya başlayan plastik poşetler, bir anda tüm dünyada alışverişlerin vazgeçilmezi haline geldi. Bugün, plastik alışveriş poşetleri, dünya perakende marketlerindeki alışverişlerin neredeyse yüzde 80'inde kullanılıyor.



TÜRKİYE'NİN HAMMADDE İHRACATI DALGALI SEYREDİYOR

Türkiye'nin plastik hammadde ihracatı son 5 yıllık süreçte dalgalı bir seyir izliyor. İhracatın miktar olarak tepe noktasına ulaştığı yıl olan 2017'de 738 bin tonluk ihracat gerçekleştirildi.

Türkiye'den plastik hammadde ihracatının en çok yapıldığı ülke Almanya. Plastik hammadde ihracatında yaklaşık yüzde 10'luk bir paya sahip olan Almanya, son üç yıl içerisinde aynı seviyede yer alıyor. Türkiye'nin son üç yılda plastik hammadde ihracatını arttırdığı diğer ülkeler ise İtalya ve İran. İtalya'ya 2014 yılında yapılan 89 milyon dolarlık ihracat 2017 yılında 96 milyon dolara yükselirken, İran'da 45 milyon dolardan 62 milyon dolara çıktı.

İHRACATTA BİRİM FİYAT YÜKSELİYOR

Plastik hammadde ihracatında kırılma noktasının yaşandığı yıl için 2016 yılı işaret edilebilir. O yıla kadar yapılan ihracatta değer bazında düşüş

gözlemlenirken, 2016'dan itibaren küresel eğilimlere paralel bir şekilde yukarı yönlü bir trendin yakalandığı görülüyor. Son bir yıl içerisinde en büyük sıçrama ise Almanya'ya yapılan ihracatta gerçekleşiyor. Türkiye'nin Almanya'ya yaptığı ihracat 2016 yılında 37,8 milyon dolarken, 2017 yılında neredeyse 3 kat artarak 96,2 milyon dolara ulaşıyor. 2015 yılından itibaren Almanya'ya yapılan ihracatın birim fiyatında artış başlamış ve 2017 yılında diğer ülkelere kıyasla en yüksek seviyeyi görüyordu. Ayrıca diğer ülkelere yapılan ihracatın birim fiyatları dikkate alındığında, 2016 yılından itibaren yukarı yönlü bir trendin olduğu dikkat çekiyordu.

Türkiye'nin plastik hammadde ihracatında öne çıkan ürün grupları akrilik polimerleri ve poliasetaller, diğer polieterler, epoksit-alkid reçinelerdir. İki ürün grubundan elde edilen toplam gelir 2014 yılında 639 milyon dolara ulaşırken, dört yıllık periyotta ise ihracat, miktar bazında sürekli artışla 2017'de bir milyon tonu aşıyordu.

HAMMADDE İTHALATI ESNEKLİK GÖSTERİYOR

Türkiye plastik hammadde ithalatında da ihracat ile benzer bir yapı ortaya çıkıyor. Miktar olarak son beş yıl içerisinde artış gözlenen plastik hammadde ithalatında, değer bazında ise azalma var. Buna göre 2013 yılında miktar olarak 6 milyon ton civarında olan ithalat miktarı; değer olarak 10,9 milyar dolar seviyesindeyken, 2017 yılında 7,1 milyon tona yükselirken değer olarak 10,1 milyar dolar seviyesine geriliyor.

Ülke özelinde incelendiğinde ise Türkiye'nin en fazla ithalat yaptığı ülke olan Suudi Arabistan ile yapılan ithalat düşüş gösteriyor. Bu noktada 2014 yılında 1 milyon ton civarı olan ithalat miktarı; 2017 yılında 1,133 milyona yükselirken, değeri 1,7 milyar dolardan 1,3 milyar dolara geriliyor. Diğer ülkelere bakıldığında da benzer bir değişim yaşanıyor.

Ürün bazında plastik hammadde ithalatı incelendiğinde Türkiye'nin

ağırlıklı olarak etilen polimerleri, propilen ve diğer olefinlerin polimerleri ürünlerinde yoğun olarak ithalatı gerçekleştirdiği dikkat çekiyor. Bu iki ürünün son dört yıl içerisindeki grafiğine bakıldığında doğrusal bir artış göze çarpıyor. Türkiye'nin ithal ettiği etilen polimerlerinin; 2014 yılında miktarı 1,5 milyon ton civarındayken, 2017 yılında bu miktar 1,8 milyon tona ulaşıyor. Değer olarak ise 3,3 milyar dolar olan ürün ithalatı 2,4 milyar dolara geriliyor. Türkiye'nin propilen ve diğer olefinlerin polimerleri ithalat miktarı ise 2014 yılında 1,8 milyon ton seviyesinden 2,1 milyon tona yükselse de değeri 3,3 milyar dolardan 2,7 milyar dolara düşüyor.

TÜRKİYE HAMMADEDE DİŞA BAĞIMLI

Plastik işleme kapasitesi olarak Avrupa'da ikinci sırada yer alan Türk plastik sektörünün hammadde açısından yüksek oranlarda dışa bağımlı olması önemli bir sorun olarak ortaya çıkıyor. Sektör temsilcileri bu sorunun çözümü için yapılması gerekenleri şu şekilde sıralıyor;

- Devlet destekleri ve teşvikler konusunda plastik hammadde ve mamul sektörünün politikası ve önerilerinin oluşturulması,
- Plastik hammadde dışa bağımlılığın azaltılması için orta ve uzun vadeli plan ve stratejilerin oluşturulması,
- Katma değerli ürün üretimine yönelik çalışmaların yapılması,
- İthalat ve ihracat politikası araçları konusunda bilgilendirmelerin yapılması,
- İlgili konularda Avrupa regülasyonlarının incelenmesi ve raporların oluşturulması,
- Yurt içi ve yurt dışı paydaşlar tarafından talep edilen çalışmalara yönelik, sektör görüşlerinin konsolide edilerek ilgili kurumlara iletilmesi,
- Ulusal ve uluslararası düzeyde rekabet gücünün artırılmasına yönelik çalışmaların yapılması,
- Sektör standartlarının, değerlerinin, yasal ve düzenleyici mekanizmalarının geliştirilmesine katkı sunulması,

- Geri dönüşüm konusunda çalışmaların yapılması,
- Haksız rekabeti önlemek için araştırmaların yapılması.

TÜRKİYE'NİN KÜRESEL TİCARETTE PAYI DÜŞÜK

Plastik mamulleri, hammaddeleri ve makineleri sektörü, diğer sektörlerle olan ilişkisi ve küresel ölçekte yakalanan toparlanma ile birlikte büyümeye devam ediyor. Rakamlar incelendiğinde Türkiye'nin de bu süreçte büyüme trendini takip ettiği görülüyor. Ancak Türkiye'nin küresel ticaretteki payı oldukça düşük. Son dönemde özellikle Türk Lirası'nda yaşanan değer kaybı hem ithal plastik hammadde ve mamuller yerine yerli üretimin artmasına neden oldu hem de ihracat açısından üreticilere fiyat avantajı sağladı. Ancak küresel finansal gelişmelerin dışında sektör hala net dış ticaret açığı veren bir sektör.

SEKTÖR İÇİN KAMU POLİTİKASI OLUŞTURULMALI

Sektörün, teknoloji ve AR-GE temelli bir üretim yapısının oluşturulması, orta ve uzun vadede Türkiye ekonomisine olan katkısını arttırabilir. Firma ölçeğinde nitelikli eleman is-

tihdamının bu bağlamda artırılması, firmaların yenilik ve AR-GE odaklı faaliyetlerini artırması, bu faaliyetlerin artışına yönelik olarak kamu politikalarının geliştirilmesi büyük önem arz ediyor. Sektörün dış ticaret ilişkisinin yoğun olduğu bölgeler olarak ithalatta AB ülkeleri, ihracatta ise yakın coğrafya dikkat çekiyor.

2018 yılı mevcut görünümü ve 2019 yılı beklentileri dikkate alındığında, 2018 yılı ikinci çeyreğinden itibaren başlayan genel ekonomik durgunluğun, 2019 yılında etkilerinin azaltılabilmesi için küresel gelişmeleri dikkate alan ve bu bağlamda sanayi üretiminin gelişimine odaklanan bir ekonomi plastik sektörü için son derece önemli...

PLASTİK POŞETLERİN PARAYLA SATILMASI ÇÖZÜM MÜ?

1 Ocak'tan itibaren uygulamaya konulan, belli boy ve kalınlıktaki plastik poşetler için tüketicilerden en az 25 kuruş alınması tartışmaları da beraberinde getiriyor. Bir çok farklı ülkede hayata geçen ve plastik kirliliğini azaltmayı amaçlayan uygulama ilk bakışta faydalı gibi görünse de orta ve uzun vadede plastik sektörüne ve ekonomiye zarar verme





ihtimali yüksek. Neredeyse 25 yıldır bu uygulamayı ve başka birçok uygulamayı yapan Avrupa ülkelerinde plastik kirliliği sorununun azaldığına dair herhangi bir işaret henüz ortaya çıkmış değil...

EN BÜYÜK KİRLİTİCİ POŞET DEĞİL

Konu plastiklerin kullanımının ücretlendirilmesi olduğu için diğer plastiklerden de bahsetmek gerekiyor. Çünkü 2018 yılında dünya genelinde gerçekleştirilen temizlik kampanyalarında en fazla rastlanılan plastik çöp türleri sigara izmaritleri, gıda ambalajları ve plastik şişeler. Hatta öyle ki plastik pipetler ile plastik poşetlerin sayısı neredeyse eşit düzeyde. Daha da ilginç köpük olarak niteledirilen türdeki çöplerin sayısı tüm plastik çöplerden bile daha fazla...

Yaygın olarak kullanıldığı için daha fazla göz önünde olan plastik, çöplerin içeriği incelendiğinde farklı sonuçlar ortaya çıkıyor. Örneğin, Mikroplastik Araştırma Grubu'nun İskenderun Körfezi sahillerinde yaptığı sahil plastik çöpleri araştırmasında en fazla bulunan plastik çöp, çeşidi sert plastiklerin kırılmış daha küçük parçalarıydı. Denizlerde de durum bundan farklı değil. Doğu Akdeniz kıyı sularında gerçekleştirilen araştırmalarda endişe edilmesi gereken esas problem kesinlikle poşetler de-

Plastikler doğada kısa sürede çözünür

Plastikler doğada ne 400 yılda ne de iddia edildiği gibi 1000 yılda yok oluyor. AB ülkelerindeki test laboratuvarlarında yapılan testlere göre içeriğinde katkı maddesi olmayan plastik poşetler doğada 8-10 yılda, biyo veya oxo-bozunur katkı maddeli plastik poşetler ise 1-2 yıl aralığında çözünüyor.

ğildi. 2017 yılında İskenderun Körfezi'ndeki araştırmada, yüzey sularında en çok rastlanan mikroplastik çeşidi, şeffaf ve ince film şeklindeki plastiklerdi. Bu plastik filmlerin asıl kaynağı ise alışveriş poşetleri değil daha ziyade tek kullanımlık sera örtü naylonları. Bunlara dair herhangi bir düzenleme ise söz konusu bile değil. 2018 yılında Mersin Körfezi'nde gerçekleştirilen çalışmada da benzer bir durum söz konusu. Bu araştırmalar plastik kirliliğinde ana kaynağın poşet olmadığını gösteriyor.

Uzmanlar bu yüzden çözümün, çok daha farklı olduğunu ileri sürüyor; üretim ve tüketim alışkanlıklarının doğa düşmanı olmayan hale dönüştürülmesi... Aksi takdirde bu poşetlerin toplanmasına dair gerçek-

leştirilecek herhangi bir düzenleme herhangi bir işe yaramayacak.

SEKTÖRÜN REKABET GÜCÜNÜ AZALTIYOR

Sektör temsilcileri uygulamadan plastik poşet üreticilerinin olumsuz etkileneceğini ve 2019 yılında plastik poşet üretiminin en az yüzde 50 düşmesini beklediklerini açıkladı. Üretimde yaşanacak bu daralma, toplam 20 bin kişiyi istihdam eden sektörde yaklaşık 10 bin kişinin işsiz kalmasına yol açabilir.

UYGULAMADAKİ EKSİKLİKLER GİDERİLMELİ

Plastik poşetlerin ücretli hale gelmesi Avrupa Birliği ile uyum süreci kapsamında gündeme gelen bir uygulama olduğuna dikkat çeken uzmanlar da bilinçsiz tüketimi önlemek noktasında önemli olan paralı poşet uygulamasında ucu açık bırakılan noktaların netleştirilmesi gerektiğine işaret ediyor. Nitekim, AB'deki benzer uygulamalarda 50 mikronun üzerindeki poşetler kapsam dışı tutuluyor. Bu ayırım Türkiye'deki mevzuatta yer almıyor.

Ayrıca biyobozunur biyoplastiklerle ilgili herhangi bir düzenleme yapılmamasını önemli bir eksiklik olduğuna dikkat çeken uzmanlar, Bu malzemelerle üretilen poşetlerin ücretsiz olması gerektiğini kaydediyor.

Tüketici çöp poşetine yönelecek, çöp poşeti satışları artacak

PAGEV Başkanı Yavuz Eroğlu, paralı poşet uygulamasından plastik poşet üreticilerinin olumsuz etkileneceğini ve 2019 yılında plastik poşet üretiminin en az yüzde 50 düşmesini beklediklerini söyledi. Eroğlu, üretimde yaşanacak bu daralmanın toplam 20 bin kişiyi istihdam eden sektörde yaklaşık 10 bin kişinin işsiz kalmasına yol açacağına dikkat çekti.

Yürürlüğe giren yasanın plastik poşet üreticilerini zora soktuğunu da dile getiren PAGEV Yönetim Kurulu Başkanı, TOBB Plastik, Kauçuk ve Kompozit Sanayi Meclisi Başkanı Yavuz Eroğlu; “Birleşmiş Milletler’in yayımladığı bir rapor, paralı poşet uygulamasına geçilen ülkelerde tüketimin yüzde 60'lara kadar düştüğünü gösteriyor. Türkiye’de de uygulamanın ilk yılında poşet tüketiminin yüzde 50 düşeceğini tahmin ediyoruz. Bu da yıllık 200 – 250 bin ton civarında olan plastik poşet üretiminin en az yüzde 50 azalması anlamına geliyor ki bu durum üretici firmalarımızı zora sokacak. Üstelik ciddi bir istihdam kaybı da gözlenecek. Bugün 20 bin kişiyi istihdam eden sektörde yaklaşık 10 bin kişi işsiz kalma riski ile karşı karşıya” diye konuştu.

Bu senaryonun gerçekleşmesi halinde poşet üreticilerinin hızlı bir dönüşüme ihtiyacı olduğunu dile getiren Eroğlu, “Diğer

yandan yeni uygulama ile birlikte çöp poşeti tüketiminin artmasını bekliyoruz. 25 kuruş küçük bir rakam gibi görünse de alışverişe göre değişmekle birlikte 3-4 poşet kullanıldığı göz önüne alındığında bu rakam 1.25 TL’ye denk geliyor. Tüketiciler her alışverişte bu rakamı ödemek zorunda kalmak istemiyor. Aldığımız duyular tüketicilerin önemli bir kesiminin alışveriş torbası olarak çöp poşetlerini kullanacaklarını sonra da evde çöp için aynı poşetleri kullanmaya devam edeceklerini gösteriyor. Zira insanlarımız market kasasında ihtiyacından çok daha fazla aldığı plastik poşetleri evinde çöp poşeti olarak kullanıyordu. Çöp poşetine talebin artması firmalarımız açısından farklı bir fırsatı da ortaya çıkaracak” dedi.

ELDE EDİLECEK GELİR ÇEVRE İÇİN HARCANMALI

Plastik poşetten elde edilecek gelirin atık yönetim sisteminin iyileştirilmesine ve geri dönüşüm



PAGEV Başkanı Yavuz Eroğlu

altyapılarına harcanması gerektiğini vurgulayan Eroğlu şunları söyledi; “En büyük sıkıntımız atık yönetim sisteminin yeterli olmaması. Yeni düzenlemeyle, atıkların geri dönüşümü için firmaların ödediği katkı payı çok artacak. Plastikler için bu pay 9 kat olacak. Alüminyum kutularda 12,5 kat, metal kutularda 6 kat, süt kutusu gibi kompozit kutularda 10 kat, kâğıtta 8,6 kat artacak. Önceki uygulamada bu artırımlar olmadığı halde firmalar ödeme yapmakta güçlük çekiyordu, şimdi sektör daha da zorlanacak.”

POŞET ÜRETİCİLERİNİN BORÇLARI YAPILANDIRILYOR

PAGEV Başkanı Eroğlu, yılbaşında uygulamaya konan ve usul ve esas bakımından pek çok eksiklikler barındıran ücretli plastik poşet uygulaması ile sektör firmalarının çok zor durumda kaldığına dikkat çekerek, “Üreticilerimiz poşetin ücretli olmasına hiçbir zaman karşı olmadılar sadece

adil bir uygulama istediler. Bugüne kadar ilgili sekiz bakanımız ile birebir görüşerek mevzuattaki eksikleri ve çözüm önerilerimizi kendilerine sunduk” diye konuştu.

Üretici firmaların çoğunun bankalara ciddi borçları olduğunun altını çizen Eroğlu, hükümet nezdinde ve Bankalar Birliği nezdinde vergi borçlarının ve bankalara olan kredi borçlarının yapılandırılmasını talep ettiklerini söyleyerek; “Bu çalışmalarımızın anlamlı sonuçlarından birini 10 Mayıs Cuma günü aldık. Eximbank’tan bize gelen yazıda plastik poşet üreticilerimizden kredi borçları olanların borçlarının yapılandırılması konusunun kabul edildiği müjdesi yer alıyordu. Dolayısıyla bu tarz borcu olan firmalarımız direkt Eximbank ile görüşerek yapılandırma talep edebilir. Sesimizi duyan ve sektörümüze destek olan herkese teşekkür ediyoruz. Mevzuat ile ilgili diğer haklı taleplerimiz için de mücadele etmeye devam edeceğiz” dedi.

“2019’da plastik sektörü olarak 7 milyar dolar ihracat bekliyoruz”

Sektördeki son gelişmeleri değerlendiren PAGDER Yönetim Kurulu Başkanı Selçuk Gülsün, 2019’da plastik sektörünün 7 milyar dolara yakın ihracat yapmasını beklediklerini açıkladı. Gülsün; “Yurtdışı pazarın, sektör satışlarına pozitif yönde katkı vermeye devam edeceğini tahmin ediyoruz” dedi.

PAGDER Başkanı Selçuk Gülsün, 2018’in kolay geçmediğini ifade ederek en önemli tessellilerinin ihracat olduğunu belirtti. 2019’da da çift haneli artışların devam etmesini beklediklerini açıklayan Gülsün, şu ana kadar hammadde, mamul ve makine tarafında yüksek ihracat artışları yakaladıklarını dile getirdi. Gülsün; “Yurtdışı pazarın sektör satışlarına pozitif yönde katkı vermeye devam ettiğini görmekteyiz. 2018 yılsonu ihracatında plastik hammadde yüzde 25’ler, plastik mamulde yüzde 10’lar ve plastik işleme makinalarında yüzde 30’lar mertebesinde artış bekliyoruz” dedi.

İÇ PAZARDA DARALMA

PAGDER Başkanı Gülsün, 2019 için özellikle iç pazarı etkileyebilecek meydan okumalara ilişkin beklenti ve öngörülerini ilgili olarak da şu açıklamayı yaptı; “Küresel ekonomi açısından korumacı ticaret politikalarının da etkisiyle sınırlı bir büyüme bekleniyor. Yakın coğrafyada

yaşanan gerilimler ihracat pazarlarımızda çeşitlilik yapmaya yönelik attığımız adımların devam edeceğini işaret ediyor.”

ENERJİ VERİMLİLİĞİ YATIRIMLARI TEŞVİK EDİLMELİ

2019 yılında sektörün önündeki meydan okumalardan birinin enerji maliyetlerindeki artış olduğunu dile getiren Gülsün; “Artan elektrik maliyetlerine bağlı olarak 2019’da işletmelerde enerji verimliliği ve tasarrufunun artırılması gündemde. Bununla ilgili yapılacak enerji verimliliği yatırımlarına teşvikler sunulmalıdır. Sürdürülebilir enerjiye yönelik işletme yatırımlarında fonlama ve teşvik uygulamaları devreye alınmalı” dedi.

MESLEKİ EĞİTİMDE STK’LARA DESTEK

Sektöre nitelikli teknik eleman yetiştirilmesi için gerekli tedbirlerin alınmasının çok önemli olduğuna dikkat çeken Selçuk Gülsün; “Maalesef meslek okulları veya üniversitelerin ilgili bölümlerini bitiren gençlerimiz yeterli mesleki bilgiden yoksun mezun oluyor. Bu nedenle söz konusu gençlerimizin yoğun teorik ve pratik mesleki eğitim programlarına tabi tutulması gerek. Diğer taraftan bu gençlerimizin eğitimcilerinin de eğitilmesi, devletin bu alanlarda STK’lar ile birlikte hareket ederek, mesleki eğitime destek vermesi gerek. Birden fazla sektörü temsil eden, karma yapılı örgütler yerine doğrudan o sektöre hizmet eden, alanında özelleşmiş STK’ların kaynakları artırılarak, mesleki eğitim alanında desteklenmeleri faydalı olacaktır” diye konuştu.



PAGDER Yönetim Kurulu Başkanı Selçuk Gülsün

çocuk muamelesi yaptırılmayız” dedi. Doğaya bırakmak yerine plastik poşetlerin geri dönüştürülmesi gerektiğini söyleyen PAGDER Başkanı Gülsün; “Yönetimler, atık yönetim ve geri dönüşüm sistemlerinin iyileştirilmesine, süpermarketler de depozitolu sistemleri uygulamaya başlasalar daha efektif olur kanaatindeyiz” diye konuştu. Gülsün, her süpermarketin, AB’de uygulandığı şekliyle depozitolu poşet geri dönüşüm kutuları yerleştirebileceğini kaydetti.

çocuk muamelesi yaptırılmayız” dedi.

Doğaya bırakmak yerine plastik poşetlerin geri dönüştürülmesi gerektiğini söyleyen PAGDER Başkanı Gülsün; “Yönetimler, atık yönetim ve geri dönüşüm sistemlerinin iyileştirilmesine, süpermarketler de depozitolu sistemleri uygulamaya başlasalar daha efektif olur kanaatindeyiz” diye konuştu. Gülsün, her süpermarketin, AB’de uygulandığı şekliyle depozitolu poşet geri dönüşüm kutuları yerleştirebileceğini kaydetti.

BİYOBOZUNUR’DAN KİMSENİN HABERİ YOK

1980’li yıllardan itibaren marketlerde kullanıma giren biyobozunur plastik poşetlerin varlığına dikkat çeken Gülsün; “Ancak böyle bir gerçek yokmuş gibi hareket ediliyor. Tabii ki ki arzu edilen plastik poşetlerin geri dönüştürülmesi ancak biyobozunur ürünlerin yasal düzenlemelerde aynı AB’de olduğu gibi ücretlendirilmemesi gerekir” dedi.

POŞETLER GERİ DÖNÜŞTÜRÜLMELİ

Plastik poşetlerin ücretlendirilmesine ilişkin düzenlemeyi bazı lobi çevrelerinin kendi algı oyunları için kullandığını belirten Plastik Sanayicileri Derneği (PAGDER) Yönetim Kurulu Başkanı Selçuk Gülsün; “36,5 milyar dolar cirosu olan ve 30’dan fazla sektörü besleyen bir sanayiye kötü

“Plastiklerle ilgili olumsuz yargıyı kırmak zorundayız”

ASO Plastik ve Plastik Ürünleri Sanayi Meslek Komitesi Meclis Üyesi Mehmet Yalçındere, sektörün teknolojik gelişmelere bağlı olarak her gün hızla geliştiğini belirterek, “Plastik sektörü uluslararası çıkar gruplarının hedefinde. Olumsuz kampanyalara karşı kamu kuruluşlarımız yanımızda daha fazla yer almalı” dedi.

ASO Plastik ve Plastik Ürünleri Sanayi Meslek Komitesi Meclis Üyesi Mehmet Yalçındere, hemen her sektöre katkı veren plastik sektörünün, teknolojik gelişmelere bağlı olarak hızla geliştiğini ve insanın sağlıklı ve mutlu yaşamasına katkıda bulunduğunu açıkladı. Plastiklerin, birçok ürünün yerine kullanılması sonucu yaşamı kolaylaştırdığı kadar eski alışkanlıkların değiştirilmesi için zorladığına dikkat çeken Yalçındere, “Plastik sektörü insana olduğu kadar doğa ve çevreye sağladığı yararlar sonucu bazı çıkar gruplarının da hedefinde. Bu nedenle, plastik ile ilgili olumsuz algı yönetimleri ile kampanyalar da çoğalmakta” diye konuştu.

HAKSIZ SALDIRILARI ENGELLEMELERİN KAMUNUN GÖREVIDİR

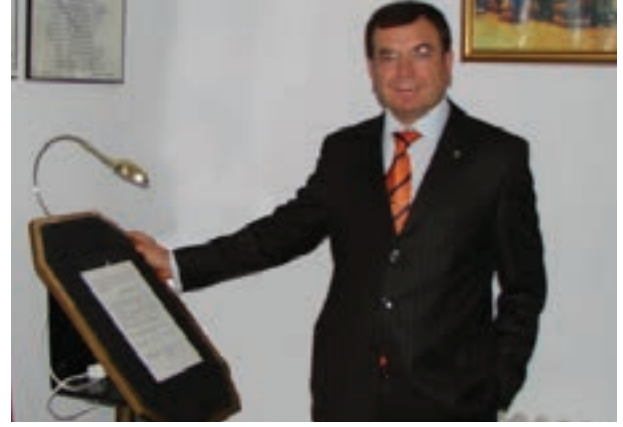
Türkiye’deki ekonomik kriz sonucu 2018 yılında ise plastik sektörünün tedarik sağladığı sektörlerin negatif seyri sektörü olumsuz etkilediğini ve üretimde yüzde 6,4 dolayında bir daralma yaşandığını söyleyen

Yalçındere, “Dışa bağımlı hammadde ile dövizle bağılı olması kadar, sanayicilerimizin çoğunluğunun KOBİ olması da örgütlenmelerini zorlaştırmakta” dedi. Sanayici KOBİ’lerin üretim, satış ve finans sorunlarını kendi olanakları ile çözdüğünü kaydeden Yalçındere, “Uluslararası çıkar gruplarının plastik ile ilgili sürekli olumsuz girişimleri ve kampanyalarına karşı meslek kuruluşlarımızla birlikte kamu kuruluşlarımızın da daha fazla yer alacağını biliyoruz” diye konuştu.

Geri dönüşüm için yasal düzenlemelerinin yeterli uygulanmaması sonucu yurtdışından hammadde ithalini artırdığını dile getiren Yalçındere, ithal edilen hammaddelerin, üretilen ürünlerin ihracatını artırdığını vurguladı.

POŞET UYGULAMASI ÜRETİMİ OLUMSUZ ETKİLEDİ

Türkiye’nin plastik sektörü işleme kapasitesi bakımından Avrupa’da Almanya’nın ardından ikinci, Dünya’da ise sırasıyla Çin, ABD, Hindistan, Japonya, Almanya ve Güney Ko-



ASO Plastik ve Plastik Ürünleri Sanayi Meslek Komitesi Meclis Üyesi Mehmet Yalçındere

re’nin ardından yedinci sırada olduğuna dikkat çeken Yalçındere; “Plastik mamul sektöründe 6.000 üzerinde işletme faaliyet gösterirken, plastik hammadde ve plastik işleme makineleri sektörleri göz önüne alındığında bu sayı 7.000’e yaklaşıyor. Sektörde istihdam edilen personel sayısı ise 300.000’in üzerinde. 2019 yılında uygulamaya giren paralı poşet uygulaması sonucu poşet üretimi olumsuz etkilendi. Plastik poşet yerine plastik (nonwoven) çanta satışının artması, plastik sektöründe yeni sıkıntıları gündemimize taşımıştır” dedi.

ANKARA’DA SEKTÖR HIZLA GELİŞİYOR

Dünyadaki gelişmelerin Türkiye’ye etkileri kadar Ankara’ya da yansımaları olduğuna dikkat çeken Yalçındere, “Sektörlerin çeşitli plastik ürünlerine talebi giderek artıyor. Sanayicilerimiz de yatırımlarında çeşitliliği artırıyor. İnşaat, otomotiv, makine, sağlık, güvenlik ve savunma sanayi sektöründe plastik ürünlerin kullanım isteklerine

yetişmeye çalışıyorlar” diye konuştu. Üretimdeki gelişmeler sonucu firmaların yurtiçi ve yurt dışı satışlarını geliştirmeyi sürdürdüğünü dile getiren Yalçındere, “Ankara Sanayi Odası tarafından, ihracatın artırılması amacıyla UR-GE projesine katılan firmalarımız çalışmalarını sürdürüyor” dedi.

Yalçındere ayrıca Türkiye’deki nitelikli eleman ihtiyacı için Millî Eğitim Bakanlığı ile birlikte 2006 yılında OSEP projesini başladığını, 2015 yılında ise SİMEP projesinin geliştirildiğini belirtti.

Yalçındere; “Plastikler, ucuzluğu kadar insan yaşamındaki vazgeçilmezliği ve çevreci ürünler geliştirilmesi yönüyle de stratejik öneme sahip. Ayrıca gelişim hızıyla, birçok ürünün yerine kullanılması sonucu yaşamı kolaylaştırdığı kadar eski alışkanlıkların değiştirilmesini de zorlamakta. Bu yüzden, insana olduğu kadar çevreye sağladığı yararlar sonucu plastik ürünler, bazı çıkar gruplarının da hedefinde. Bu nedenle, plastik ile ilgili olumsuz algı yönetimleri ile kampanyalarda çoğalmakta” diye konuştu.



Prof. Dr. Haluk Görgün:

Türkiye'nin yükselen gücü ASELSAN, yerli firmaların büyümesini sağlıyor

Prof. Dr. Haluk Görgün, alanında dünyanın yükselen yıldızı, Türkiye'nin gururu ASELSAN'ın Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdürü. Prof. Dr. Haluk Görgün savunma sanayi alanında yerli ve milli ürünlerle dikkat çeken ASELSAN'ın başarı hikayesini, geliştirdiği ürünleri ve firmalara sağladığı olanakları anlattı.

Türk Silahlı Kuvvetleri'nin haberleşme ihtiyaçlarının milli imkanlarla karşılanması amacıyla 1975 yılında kurulan ASELSAN, bugün özgün ve milli ürünleriyle dünya devi. Dünyanın ilk 100 savunma sanayi şirketi listesinde yer alan ASELSAN, yerel kuruluşlar ile işbirliği modelleri kurgulayarak uluslararası pazarlarda ortaklık kuran, yatırım yapan bir marka. Bu başarının mimarlarından biri de ASELSAN Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdürü Prof. Dr. Haluk Görgün.

İstanbul'da 1973 yılında doğan Prof. Dr. Görgün, lisans ve yüksek lisans eğitimlerini Yıldız Teknik Üniversitesi Elektrik Mühendisliği Bölümü'nde, doktora eğitimini ise ABD'de Rensselaer Polytechnic Institute'da 2003 yılında tamamladı. Doktora mezuniyetinin ardından University of Connecticut'ta 2004-2005 yılları arasında doktora sonrası bilimsel çalışmalarda bulunan Haluk Görgün, 2008 yılında doçent, 2013 yılında ise profesör oldu.

ASELSAN 'da 15 Mart 2017'de alınan Genel Kurul kararı ile Yönetim Kurulu üyeliğine seçilen Görgün, 2 Nisan 2018 tarihinde yapılan ASELSAN Olağan Genel Kurul Toplantısında Yönetim Kurulu Üyesi olarak ve aynı gün yapılan Yönetim Kurulu Toplantısında Yönetim Kurulu Başkanı olarak atandı. Prof. Dr. Haluk Görgün, Yönetim Kurulu Başkanlığı görevinin

yanında 27 Nisan 2018 tarihinden bu yana ASELSAN Genel Müdürü olarak da görev yapıyor. ASO Medya olarak Prof. Dr. Haluk Görgün'e Türkiye'nin gururu olan ASELSAN'ın ürünlerini ve faaliyetlerini sorduk...

"ASELSAN, EN ÇOK TERCİH EDİLEN ŞİRKET"

ASELSAN'ın Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdürü olarak göreve başladığınızda, aklınızda neler yapmak vardı? Aradan geçen sürede, bunları ne ölçüde başardınız?

Farklı boyutlarda, farklı önceliklerim vardı ve stratejimi bu doğrultuda oluşturmuştum. Örneğin insan boyutu, ilk önceliğimdi ve bu konuda yoğun bir program uygulayarak mevcut insan yeteneğinin geliştirilmesine ve çalışan memnuniyetinin artırılmasına yönelik çalışmalar yürüttük. Bu konuda ciddi mesafe aldığımızı; şirket içerisinde yaptığımız geniş katılımlı faaliyetlerde, anketlerde ve birebir iletişimimde (sohbet, e-posta gibi) müşahade ettik. Şu anda ASELSAN, gençlerin en çok tercih ettiği şirket olmakla kalmayıp, tecrübeli profesyonellerin de en çok tercih ettiği şirket konumunda.

Diğer bir boyut ise büyüme boyutuydu. İlk demecimde de ihracat konusuna vurgu yapmıştım. Geçen süre zarfında bu konuda gerek organizasyonel yapılanma gerekse de strateji geliştirme noktalarında ihracata yöne-

Prof. Dr. Haluk Görgün, tedarik zincirlerini güçlendirmek için ASELSAN'ın uzman kadrosunun, iş ortaklarının ihtiyaç duyduğu eğitimleri verdiğini söyledi. Görgün firmalara tedarik desteğinde de bulduklarını da belirterek, "Kullanımdan kalkmış makine ve ekipmanı, ihtiyacı olan firmalara aktarıyoruz. Böylece onların üretim yeteneklerini geliştirmeyi ekosistemdeki rolünü güçlendirmeyi amaçlıyoruz" dedi.

ANKARA SANAYİ ODASI VE ÇALIŞMALARINI NASIL DEĞERLENDİRİYORSUNUZ?

Ankara sanayisi özellikle savunma sektörü konusunda özelleşmiş ve uzmanlaşmış durumdadır. Bu açıdan bakıldığında, Ankara'da bir savunma sanayii ekosistemi oluşması konusunda ASO'nun da değerli katkılarının olduğunu değerlendiriyorum. Bu ekosistemde yer alan firmaların kendilerini geliştirmesi, ihracat potansiyellerinin ortaya çıkarılması, savunma sektörünün en önemli özelliklerinden olan teknolojik gelişime ayak uydurabilmelerinde ASO'ya da önemli işler düştüğüne inanıyorum.



lik ciddi adımlar attık, yeni iş ortaklıkları ve iş modelleri geliştirdik ve küresel pazarlarda daha rekabetçi olmaya başladık.

Büyümenin bir diğer alanı olan 'mühendislik gücümüzde büyüme' noktasında ise geçen sene aramızda katılan 950 çalışmamıza bu sene 1250 kişi ekleyerek büyüme ivmemizi artırmak istiyoruz. Bir diğer boyut da topluma katkı boyutuydu ve bu konuda devam eden çok sayıda başarılı faaliyetimiz oldu. ASELSAN Meslek Lisesi kurulumu ise bunlardan sadece biri...

ASELSAN bugün tüm dünyanın gıptayla baktığı Türkiye'nin gözbebeği bir kurum olma özelliği taşıyor. Yerli ve Milli teknoloji için yaptığınız çalışmalarını anlatır mısınız?

Kuruluşundan bu yana ASELSAN'ın temel hedefinde yüzde 100 milli ve yerli ürünlerin geliştirilmesi bulunuyor. Bugüne kadar pek çok ürünümüz özgün ve milli olarak geliştirildi. Yıllar içinde yerlilik oranı yüzde 65 seviyelerine ulaştı.

ASELSAN'da bu amaçla geçtiğimiz yıllarda çok önemli adımlar atıldı. Öncelikle şirket genelinde koordinasyon ve sinerjiyi Millileşme ve Yerleşme Stratejisi geliştirerek sağladık. 2018 yılında Milli Yerli Ürün Geliştirme (MYÜG) Kurulu kuruldu. Bu Kurul yurt dışından satın alımı yapılan tüm malzemeleri inceleyerek, geçmişe dönük analizler yapıyor ve geleceğe yönelik öngörüler hazırlıyor. Şu an öncelikli amacımız tedarik yapılan ülkelerin kısıtlamaları nedeniyle tedarik edilemeyen ve ASELSAN olarak geliştirdiğimiz tüm sistemlerde ihtiyaç duyulan malzemeleri milli olarak üretmek ve tek kaynak bağımlılığı olan ürünleri milli olarak geliştirmek.

Diğer amacımız ise malzeme maliyetlerini düşürmek ve teknolojik yetkinliklerimizi geliştirmek. MYÜG Kurulu, ASELSAN'ın geliştirmeyi planladığı ürünlerin dışında, üniversiteler, araştırma merkezleri, KOBİ ve diğer altyükleniciler ile birlikte geliştirilebilecek teknoloji, ürün ve malzemeleri belirliyor ve önceliklendirmeler yapıyor.

Bu yıl başlattığımız bu çalışmalarını daha da genişleterek, tüm Sektör Başkanlıklarımızın bünyesinde Milli ve Yerli Ürün Geliştirme Sektör Alt Kurulları oluşturduk. Böylece millileşme çalışmaları tüm ASELSAN geneline yayılarak, daha yakından ve detaylı takip edilmiş olacak. Bu yeni kurguda proje ekiplerinden tasarımcılara, kaliteden, lojistik ekiplerine kadar koordinasyon noktaları bulunacak.



TF2000 Hava Savunma Firkateyninin radarı ÇAFRAD sisteminin denemesi başarıyla sonuçlandı. Sistemin entegre edildiği TCG GÖKSU platformunda ESSM güdümlü mermi atışı ile hedef ilk denemede imha edildi.

Analizler sonucunda 7000 kadar ürünün yurt dışından satın alınması yerine ülkemizde tasarlanıp üretilebileceği öngörüldü. Bu amaçla yurt içindeki tüm kümelenmeler ile iletişim halindeyiz ve özellikle KOBİ'lere çeşitli organizasyonlarla ulaşmaya çalışıyoruz, toplantılar yaparak birlikte yol çiziyoruz. Yurtiçi imkânların en üst seviyede kullanılabilmesi için çalışıyoruz. Millileşmenin bir göstergesi de KOBİ'lerden yapılan tedarikler. Yurt içi KOBİ'lerden aldığımız ürün ve hizmetler her yıl yüzde 25-30 civarında artıyor.

“AR-GE ÇALIŞMALARINDA YENİ UYGULAMAYA GEÇTİK”

2016 yılından beri yaptığımız toplam tedarik 1.5 milyar doların üzerinde. Sadece 2019 Ocak-Şubat döneminde yaptığımız tedarikse yaklaşık 100 milyon dolar. Bu çok sevindirici bir durum. Ar-Ge çalışmalarında iş ekosistemimizden önemli oranda yararlanıyoruz. Özkaynaklı Ar-Ge çalışmalarımıza ayrı önem veriyoruz. Çalışmaların koordineli olarak yürütülmesi için geçtiğimiz yıl kurum içinden temsilcilerin bulunduğu bir değerlendirme komitesi oluşturduk. Yeni uyguladığımız bu süreçle yüze yakın Ar-Ge proje çalışması başlatmıştık. Bu yıl daha fazlasını hedefliyoruz. Temel amacımız projelerimizin sayısını, millileştirme ve yenilikçilik çalışmalarını ön plana alarak daha da arttırmak.

ASELSAN'ın kuşkusuz hepsi de kendi alanında kritik öneme sahip birçok projesi var. Size; bunların arasında, sizin daha yakından ilgilendiğiniz, gündemini meşgul eden birkaç projeyi ve bunların son durumunu sormak istiyoruz?

Geçenlerde bir konvoyunu MEBS Okul Komutanlığına uğurladığımız TASMUS-II sisteminden başlayabiliriz. TASMUS-II Sistemi, günümüzün gelişmiş teknolojilerine sahip yeni cihazlardan oluşan taktik saha muhabere sistemi. TASMUS-II, taktik alandaki tüm haberleşme gereksinimlerini entegre bir sistem çözümü ile karşılayan, Ağ Merkezli Muharebe konseptine uygun, taşınabilir, yüksek beka kabiliyetine sahip, esnek ve güvenilir bir taktik ağ oluşturmak üzere tasarlandı.

HAVA SAVUNMA PROJELERİNDE CİDDİ KAZANIMLAR ELDE EDİLDİ

HİSAR-A Projesi kapsamında; Kundağı Motorlu Otonom Alçak İrtifa Hava Savunma Füze Sistemi (KMOAİHSFS) ve Füze Fırlatma Sistemi (FFS) ile bu iki konfigürasyondan atılabilen Alçak İrtifa Hava Savunma Füzesi geliştirilmekte olup proje kapsamında ürün ve üretim hattı kalifikasyonu yapılacak. Hava savunma alanında temel teknolojilerin kazanıldığı, tamamen milli olarak geliştirilen HİSAR projelerinde ciddi kazanımlar elde edildi. Entegre sistem seviyesi, tüm taktik unsurların kullanılarak yapıldığı atışlar ile kri-

tik yetenekler test edilerek projede önemli aşama kaydettik.

ÇAFRAD'IN FABRİKA KABUL TESTLERİ TAMAMLANDI

Deniz Kuvvetleri Komutanlığımızın TF2000 Hava Savunma Firkateyninin hava ve su üstü harbine yönelik radar fonksiyonlarını yerine getirecek entegre radar suiti olan ÇAFRAD sisteminin teknoloji gösterim prototipi geliştirme faaliyetleri kapsamında; sistem seviyesi testleri ile fabrika kabul testlerinin başarıyla tamamlanmasını takiben, Faz-1 projesinin son adımı, sistemin entegre edildiği TCG GÖKSU platformunda ESSM güdümlü mermi atışı ile hedef ilk denemede imha edildi. Çok fonksiyonlu radar, hava ve su üstü hedeflerini tespit ve takip ederken, atış kontrol fonksiyonu sayesinde top ve füze sistemleri için angajman desteği verecek. Aydınlatma Radarı, füze sistemleri için aydınlatma ve güdüm fonksiyonu sağlayacak. IFF Sistemi ise dönmeyen tipte silindirik Aktif Faz Taramalı anten yapısına sahip olacak ve çok uzak menzile kadar sorgulama yapacak. Projenin geldiği aşama itibarıyla sınırlı sayıda ülkenin sahip olduğu DAR (Digital Array Radar-Sayısal Dizi Radar) geliştirme ve üretme yeteneğine kavuşuldu.

RAYLI SİSTEMLERDE İDDİALİ

ASELSAN, raylı araç ve sinyalinizasyon alanlarında, kritik bileşen

ÖZKAYNAKLARLA GELİŞTİRİLEN LAZERLER SAVAŞ HATTINDA

Taktik sahada kritik avantaj sağlayacağı değerlendirilen Lazer Savunma Sistemi- Mobil (LSS-M) ürünü ASELSAN öz kaynakları kullanarak dünya standartlarına öncülük edecek seviyede geliştirildi. ASELSAN LSS-M, şüpheli cisimlerin ve el yapımı patlayıcıların, meskun mahalde kullanılan branda, örtü benzeri geçici engellerin ve mini İHA'ların tespit ve imhasına yönelik üretildi. 2018 yılı içerisinde zırhlı bir araca entegre edilerek gerçekleştirilen LSS-M ürününün saha testleri başarıyla sonuçlandı. Bu testlerde LSS-M; altına patlayıcı madde bağlanmış, hem hareket halinde, hem de hareketsiz olan ticari İHA'yı güvenli bir mesafede saniyeler mertebesinde patlatmayı başardı. Ayrıca istihbarat toplama amaçlı kullanılan mini İHA'nın da elektro-optik birimi yakılarak etkisiz hale getirildi. Bu çalışmalar neticesinde ASELSAN, geleceğin lazer sistem çözümlerine şimdiden sahip olmuştur.



olarak nitelendirilen alt sistemlerin özgün olarak geliştirilmesine yönelik çalışmalarına hızla devam ediyor. Raylı sistem araçlarından; Milli Yüksek Hızlı Tren, Milli Elektrikli Tren Seti, Hibrit Manevra Lokomotif, Elektrikli Anahat Lokomotif, Modüler Metro ve Tramvaylar için Tren Kontrol ve Yönetim Sistemi (TKYS) ve Cer (Çekiş) sistemi, ASELSAN tarafından özgün olarak Milli imkânlarla geliştiriliyor. Ayrıca metro ve ana hat ERTMS ve CBTC tabanlı sinyalizasyon sistemleri için araç üstü otomatik tren koruma sistemine yönelik çalışmalar firma bünyesinde devam ediyor. Bu çalışmaların meyvelerinden biri olarak ASELSAN ve Metro İstanbul arasında 04 Şubat 2019 tarihinde imzalanan sözleşme ile ASELSAN teknolojisi Metro İstanbul'da kullanılmaya başlanacak. M1 olarak bilinen Yenikapı-Otogar-Havalimanı-Kirazlı-Halkalı Metrosu hattında kullanılacak yeni 68 metro araç setinde (tren), Otomatik

Tren Kontrol Sistemi Donanım ve Yazılımı ASELSAN tarafından geliştirilecek.

Ekosistem kavramı son dönemde öne çıkan bir kavram. ASELSAN, ekosistemi ile nasıl çalışıyor; ekosistemini geliştirmek için neler yapıyor?

Belirttiğiniz gibi ekosistem kavramı son yıllarda öne çıktı ve bizim için de ekosistem kavramının içerisindeki en temel öğeyi iş ortaklarımız olan tedarikçilerimiz oluşturuyor. ASELSAN olarak elde ettiğimiz başarılarla ve gelecek hedeflerimizle ulaşmada, ekosistemimizin çok önemli rol oynadığının bilincindeyiz. Bu nedenle ekosistemimize büyük önem veriyor sürekli geliştiriyor ve etkinliğini artırıyoruz. Verdiğimiz bu önemin bir neticesi olarak geçtiğimiz günlerde ASELSAN Güç Birliği Zirvesini gerçekleştirdik.

ASELSAN ekosistemi ile çalışması, temel olarak ASELSAN Tedarikçi Portalı üzerinden yürütüyor.

ASELSAN ile çalışmak için aday olan firmaların başvuruları portal üzerinden alınıyor. Başvurulan faaliyet alanları ve firmaların belirtmiş oldukları yetkinlikler Yan Sanayi Firma Değerlendirme Kurulumuz tarafından değerlendirilip, yeni firmaların ekosistemimize kazandırılması için gerekli çalışmalar tedarik birimlerimizce yürütülüyor.

Kurul değerlendirmesi neticesinde uygun bulunan firmalara; idari, kalite ve teknik kapsamda sorularımız paylaşılır. Sonrasındaysa alınan cevaplar ile birlikte sahada tetkikler gerçekleştirilir. Tetkik sürecimizde eşik değerinin üstünde puan alan firmalar ile gizlilik anlaşması imzalanarak sipariş süreci başlatılır.

35.000 SAATİN ÜZERİNDE EĞİTİM DESTEĞİ VERİLDİ

Bunun yanında, ekosistemimizi geliştirmek bir başka deyişle tedarik zincirimizi güçlendirmek için firmalarımıza sağladığımız çeşitli destek-



lerimiz bulunmaktadır. Bunların başında iş ortaklarımızın ihtiyacı olan eğitimleri ASELSAN içerisinde kendi uzman kadromuz ile vermeye çaba göstermemiz gelmektedir. Bugüne kadar tedarikçilerimize çeşitli uzmanlıklarda 35.000 saatin üzerinde eğitim sağlamış durumdayız. Ayrıca, ASELSAN bünyesinde kullanımdan kalkmış makine ve ekipmanları ihtiyacı olan firmalarımıza aktarmakta, böylece onların üretim yeteneklerini geliştirmeyi ekosistemdeki rolünü güçlendirmeyi amaçlıyoruz. Bugüne kadar 300'ün üzerinde ekipmanın bu şekilde aktarımını gerçekleştirdik.

Ekipman aktarımı yanında firmalarımız ile özel ekipmanlarımızı da paylaşıyoruz. Böylece tedarikçilerimizin ek yatırımlar yapmasına gerek kalmadan ASELSAN'ın sahip olduğu özellikle test alanında ihtiyaç duyulan özel ekipmanlarla süreçlerini yürütmelerine destek oluyoruz.

FİRMALARA KREDİ KOLAYLIĞI

Üzerinde özellikle durmak istediğim diğer bir husus da firmalarımıza finansal olarak destek olmak için oluşturduğumuz Tedarikçi Finansmanı Modeli. Bu modelde iş ortaklarımız ASELSAN siparişlerini anlaşmalı olduğumuz 8 bankaya sunarak, sipariş dışında ek bir teminat göstermeden kredi kullanabiliyor. Bu kapsamda bugüne kadar 67 tedarikçimize 270 milyon TL'den fazla kaynak kullandırmış durumdayız.

Hassasiyetle değerlendirmelere tabi tutup yürüttüğümüz Stratejik Ortaklık sürecimizi de bu kapsamda değerlendirebiliriz. Bugüne kadar Stratejik Ortak olarak belirlediğimiz 24 firmamız bulunuyor ve bu firmalar ekosistemimizde önemli yer teşkil ediyor.

ASELSAN, ekosistemi geliştirmek için firmalarımızın faydalanabileceği teşvik çalışmalarına da azami destek veriyor. KOSGEB ile Tekno Yatırım ve Stratejik Ürün protokollerini imzaladık ve bu alanda başvuran firmalarımıza fırsat oluşturmaya çalıştık. Özellikle, Stratejik Ürün Destegi programı kapsamında verilen uzlaşi belgeleri ile Millileştirme alanında savunma sanayinde öncü rolü üstlendik. ASELSAN, Uzlaşi Belgesi verdiği 16 firmanın 13'ünün kabul alması ile Stratejik Ürün konusunda ekosisteme 65 milyon TL'nin üzerinde millileştirme kaynağı oluşturulmasına önderlik etmiştir.

Ayrıca tedarikçilerimiz kalite, teslimat, tetkik, müşteri geri bildirim ve tedarikçi geri bildirim süreçleri kapsamında değerlendirilmekte ve başarılı yan sanayi firmalarımıza yılın başarılı tedarikçileri ödülü verilmektedir.

4.5G HİZMETİ İÇİN AKILLI KUTULAR

Haberleşme teknolojileri konularında da uzman olan ASELSAN deneyimlerinden hareketle başka alanlarda da yeni girişimlerde bulunabilir mi?

ASELSAN, askeri haberleşme alanındaki ihtiyaçlara yönelik çalışmalarından elde ettiği çözümleri ve tecrübeleri, özellikle günlük hayatımıza giren ve çok önemli bir bölümü yurt dışından temin edilmeleri

nedeniyle cari açıkta olumsuz etkiler yarattığı bilinen ofis ve konutlara yönelik akıllı kutularla fiber erişimi olmayan kullanıcılar için bir çözüm üzerinde çalışıyor. Bunun için internet hizmeti veren mobil operatörlerle birlikte projeler üretiyoruz. Akıllı kutular, içinde bulunan SIM kart sayesinde, bulunduğu yerdeki 4.5G baz istasyonuna bağlanıp, ev interneti hizmeti sunabilecek. Kablo üzerinden bağımsız olarak evlere havadan 4.5G hızında internet sağlayan bu akıllı kutular ile Türkiye'nin her yerinde 4.5G kalitesi ile evlerimizin ofislerimizin fiber hızında internete kavuşmasını hedefliyoruz. Benzer anlayışla, kriptolu sistemlerimizde kullandığımız teknolojilerdeki birikimi sivil amaçlı milli Wi-Fi, milli yönlendirici gibi sistem ve projelerde de hayata geçirmeyi ve günlük hayatımızı milli ve yerli çözümlerle kolaylaştırmayı hedefliyoruz.

64 FARKLI ÜLKEYE İHRACAT

Defence News dergisinin yaptığı Top100 sıralamasında son açıklanan listede, ASELSAN 55. sıraya yükseldi. Listeye ilk defa, 2006 yılında 97. sıradan giren şirket, her yıl listede yükselişini sürdürdü. Dünyadaki toplam savunma ihracatının yaklaşık üçte birini ABD tek başına yaptığı düşünüldüğünde, ASELSAN olarak küresel rekabetin acımasız koşullarında bugüne kadar 64 farklı ülkeye ihracat yapmayı başardı.

TEKNOLOJİ TRANSFER PROGRAMLARI

Doğrudan satışların dışında ASELSAN, dost ve kardeş ülke silahlı kuvvetlerinin ihtiyaçlarını gidermek üzere birçok ülkede teknoloji transfer programları, yerel üretim projeleri de yürütüyor. Türkiye için stratejik önem arz eden çeşitli ülkelerde şirketler kuruyor, iş ortaklıkları oluşturuyor, ofisler açıyor.



İnşaat sektöründen

Yiğit Hazır Beton Yönetim Kurulu Başkanı
Yavuz Işık

Ankara Alçı Mad.Kim.A.Ş Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Başkanı
Yusuf Söylemez

Aytaş Alçı Yönetim Kurulu Üyesi
Mehmet Ayrancıoğlu

Baştaş Genel Müdürü
H.Burak Akın

Betonel Prefabrik Yönetim Kurulu Üyesi
Servet Tekin

Kocalar Hazır Beton Genel Müdürü
Sedat Koca

Tuğsan Tuğla-DTS Bims Genel Müdürü
Sinan Derin

**13 Numaralı Yapı
Elemanları İmalat
Sanayi Komitesi
asomedy'a'da**



strateji belgesi talebi

ASO'nun bu ayki Yuvarlak Masa toplantısının konukları; 13 Numaralı Yapı Elemanları İmalat Sanayi Komitesi oldu. 2016 ve 2017 yıllarında millî gelir içerisindeki payı yüzde 8,6'ya kadar tırmanan inşaat sektörünün, 2018'de ciddi bir darboğaz ile karşı karşıya kaldığını kaydeden sektör temsilcileri, sektörün sağladığı 2 milyon istihdamın, son bir yılda 1.5 milyona düştüğüne dikkat çekti.

Yuvarlak Masa toplantısının konukları; 13 Numaralı Yapı Elemanları İmalat Sanayi Komitesi oldu. İnşaat sanayicilerinin üretim hatlarını kapatma noktasına geldiğine dikkat çeken sektör temsilcileri, turizm, makine, demir-çelik sektörleri için hazırlanan Strateji Belgesi'nin inşaat sektörü için de hazırlanmasını istedi.

2010 yılından sonra Türkiye'nin yüzde 56 büyüdüğü, bunun yüzde 10'unun inşaat sektörü sayesinde olduğunu belirten sektör temsilcileri, Sektörün sağladığı 2 milyon istihdamın, son bir yılda 1.5 milyona düştüğünü dile getirdi. Hükümetin 2,5 milyon istihdam

sağlamayı hedeflediğini kaydeden 13 Numaralı Yapı Elemanları İmalat Sanayi Komitesi üyeleri, bu hedefin inşaat sektörünü göz ardı ederek gerçekleşmesinin mümkün olmadığını söyledi. Yüksek faiz, dövizdeki aşırı ve ani değişimler, konkordato ve iflaslar sonucu piyasada güven kaybı yaşandığına dikkat çeken katılımcılar, bu sıkıntılı sürecin, mortgage sistemi, vergi ve prim teşviki gibi uzun vadeli uygulamalarla aşılabileceğini dile getirdi.

Sektör temsilcileri ASO ve Dünya Gazetesi tarafından düzenlenen yuvarlak masa toplantısında, Ankara Temsilcimiz Ferit Parlak'ın sorularını yanıtladı.



Yavuz IŞIK:

"İnşaat sektörü ile ilgili imalat sanayi ülkemizde üretip, ihraç etmektedir. Ciddi döviz getiren bu sektör şu anda desteğe muhtaçtır. Türkiye'de hala konut edilme oranı yüzde 59'dur. Yüzde 41'in hala konutu yok. İnşaat sektörünü kendi haline bırakamayız."

Yavuz Işık

"Ciddi döviz getiren sektör şu anda desteğe muhtaç"

İnşaat sektöründeki ekonomik gelişmeleri değerlendirerek inşaat sektörünün canlandırılması için önerilerde bulunan Yiğit Hazır Beton Yönetim Kurulu Başkanı Yavuz Işık, önceki yıllarda makine, yurt dışı müteahhlik, demir-çelik, tekstil-konfeksiyon, turizm gibi pek çok sektör için hazırlanmış olan strateji belgesinin bir benzerinin inşaat sektörü için de kapsamlı ve geniş katılımlı olarak hazırlanmasını talep ettiklerini söyledi.

2009'DAN SONRAKİ EN KÖTÜ PERFORMANS

İnşaat sektöründeki ekonomik gelişmeleri değerlendiren Yavuz Işık, "2016 ve 2017 yıllarında milli gelir içerisindeki payı yüzde 8,6'ya kadar tırmanan inşaat sektörü, 2018 yılında ciddi bir darboğaz ile karşı karşıya kalmıştır. Geride bıraktığımız yılın son çeyreğinde yüzde 8,7 gibi ciddi bir oranda daralan inşaat sektörü, 2009 küresel krizden sonraki en kötü performansını sergilemiştir. 2018 yılında üst üste iki

çeyrek daralan yegâne sektör inşaat sektörüdür. Hazır beton sektörü açısından da tablo iç açıcı değildir. 2017 yılında Türkiye 115 milyon metreküp beton üretirken bütün Avrupa ülkelerinde ise 230 milyon metreküp üretilmiştir. 2018 yılında hazır beton sektörü, yüzde 13'lük bir azalma göstermek suretiyle 100 milyon metreküp bir üretim rakamı ile yılı kapatmıştır. TÜİK tarafından açıklanan sanayi üretim endeksi değeri esas alındığında, 2018 ortalamasında hazır beton üretim endeksinin yüzde 17 azalma gösterdiği anlaşılmaktadır. Bugün imalat sanayi satışlarının yüzde 4'ü inşaat sektörüne yapılmaktadır. İnşaat sektörü, 70 milyar TL'ye ulaşan bir girdiyi imalat firmalarından satın almaktadır. Her yıl inşaat sektörü, 70 milyar TL'lik alım yaparak imalat sanayisini desteklemiştir. Son açıklanan rakamlara göre, 2018 yılının tamamında yapı ruhsatı sayıları bina sayısı, yüz ölçümü, değer ve daire sayısı olarak, 2017 yılına kıyasla yüzde 35 ile yüzde 50 arasında değişen oranlarda azalmıştır" dedi.

Türkiye'de sıkıntılı günlerin yaşadığını ifade eden Yavuz Işık, "2010 yılından sonra Türkiye yüzde 56 büyümüştür. Bunun yüzde 10'u inşaat sektörü sayesinde olmuştur. İnşaat sektöründe yaklaşık 2 mil-

yonaya yakın istihdam varken son bir yılda 500 bine yakın istihdam kaybolmuştur. Biliyorsunuz hükümetimiz 2,5 milyon istihdam sağlamayı planlamaktadır. İnşaat sektörünü göz ardı ederek veya inşaat sektörünü yok sayarak bunun gerçekleştirilmesi mümkün olmayacaktır. Kalifiye yetişmiş elemanlarımız var. Becerikli yetenekli bir kadroya sahibiz. Türk inşaat sektörü bu zor zamanda yurt dışında çok değerli projelere imza atmıştır, atmaya da devam edecektir. İnşaat sektörü ile ilgili imalat sanayi ülkemizde üretip, ihraç etmektedir. Ciddi döviz getiren bu sektör şu anda desteğe muhtaçtır. Türkiye'de hala konut edilme oranı yüzde 59'dur. Yüzde 41'in hala konutu yok. İnşaat sektörünü kendi haline bırakamayız. 2018 yılında yüzde 35 ile 50 arasında küçülme yaşandı. 2019 yılında bunun yarısına inecek. İnşaat firmaları yurtdışında havaalanı projeleri alıyor. Biliyorsunuz 2022'ye Katar'da hazırlıklar var. Orada üstlenici firmalar var. Buradaki inşaat malzemeleriyle ilgili teknolojik gelişmeler oraya yansıtılıyor." dedi.

İnşaat sektörünün canlandırılması için önerilerde de bulunan Yavuz Işık, "Bu strateji belgesini biraz açmak istiyorum. Hem kamu hem özel sektör tarafı kendi imkânlarını zor-

layarak bu strateji belgesini belirli bir plan ve programa bağlamalıdır. Kaynakların verimli kullanılması için neleri teşvik etmek gerekir, nelerde vergi indirimleri yapılabilir kararı verilmelidir. Burada tabii ki Türk bankalarında hem şirketlerin hem şahısların mevduatları bulunuyor. Türkiye'de paradan çok güven ortamıyla ilgili bir sıkıntı yaşanıyor. Güven ortamıyla ilgili sıkıntı iç kaynaklı veya dış kaynaklı olabilir. Yapay bir sıkıntı da olabilir. Bu zamana kadar yaşamız itibarıyla çok sayıda ekonomi ve finans krizi gördük. Bu krizlerin hiç biri kalıcı değildir. Önemli olan bu krizlerden en az etkilenerek çıkmaktır. Biz de gayet tabii Türkiye'nin katma değerli ihraç ürünleriyle ekonomiye can vermesini istiyoruz. Bunun bir anda olması elbette mümkün değil. AR-GE çalışmalarının yapılması, uzun vadeli finansmanların bulunması gerekiyor. Ama Türkiye'nin çok iyi bildiği ve yaptığı bir iş vardır, o da inşaatır. Ekonominin canlanması ancak inşaat sektörüyle mümkündür. Türkiye'deki birçok inşaat malzemesi yurt dışına ihraç da ediliyor" dedi.

Kıdem tazminatıyla ilgili gelişmelerin sanayiye etkilerini de değerlendiren Yavuz Işık, "İşverenin üzerinde ciddi bir SSK primi ve

stopaj yükü var. Bu Avrupa ülkelerinde ortalama 1,38-1,39-1,40 iken Türkiye'de çarpanı 1,68. Şimdi bunun üzerine bir de kıdem tazminatının 22 ile 26 gün arasında ek olarak tekrar işverenin üzerine yüklenmesi ile asgari ücrete yaklaşık olarak 300 lira daha yük gelecek. Bu peşin olarak yine bir fonda toplanacak. Daha sonra da işçi veya çalışan yasal olarak hak ettiği zaman o fondan o parayı alacak. İşveren zaten SSK primi ve stopaj ödüyor. Öteki taraftan bu toplu ödediğimiz kıdem tazminatları işverene büyük bir yük oluyor. Hepsini topladığınızda çıkan rakamlar altından kalkılabilecek rakamlar olmuyor. Özellikle hükümetin kıdem tazminatıyla ilgili görüşmelerine sanayi odaları da çağırılmalı" diye konuştu.

Yapılaşma ile ilgili değerlendirmelerde de bulunan Işık, "Bir ülkede şehir planlamasını iyi yapmalısınız. Şehrin neresinde OSB olacak, neresinde sanayi olacak, neresinde toplu konut olacak... Her hafta bir şehrin planlamasını değiştiremezsiniz. Bunu yaparken STK'larla bir dirsek temasının olması gerekiyor. Sonra her yer beton oldu deniliyor. Beton bir yapı malzemesidir ve yerine geçebilecek herhangi bir yapı malzemesi yoktur. Beton bir şeh-

rin gelişimi için kullanmıyorsanız burada betonun veya inşaatçıların bir suçu olamaz" dedi.

Yusuf Söylemez

"Yeni imarlarla ucuz arsa sağlanmalı"

İnşaat sektörüne nefes aldırarak tedbirler acilen alınmak zorunda. Konut edinme kredileri makul seviyelere indirilmeli. Devlet, şehirlerimizde yeni bölgeleri imara açarak ucuz arsa üretmeli. Orta halli gelire sahip olan ailelerin konut kredilerinin geri ödenmesi daha uzun vadelere yayılmalı. Ayrıca yatırım kredileri iyi denetlenerek faizleri düşürülmeli

Ankara Alçı Mad.Kim.A.Ş Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Söylemez, yaşanan süreçte, son yılların en yüksek kredi faizlerinin ödendiğini belirterek, mevduat faizlerinin de her geçen gün biraz daha yükseldiğini dile getirdi. Söylemez; "Piyasalara güven duyulmadığı için vatandaş birikimlerini faizde tutmayı tercih ediyor. Bu güvensizlik ihtiyaç harcamalarının ertelenmesine sebep olduğu gibi yatırımlarında önüne engel teşkil ediyor" dedi.



Yusuf SÖYLEMEZ:

"İnşaat sektörüne nefes aldırarak tedbirler acilen alınmak zorunda. Konut edinme kredileri makul seviyelere indirilmeli. Devlet, şehirlerimizde yeni bölgeleri imara açarak ucuz arsa üretmeli. Orta halli gelire sahip olan ailelerin konut sahibi olabilmeleri için konut kredilerinin geri ödenmesi daha uzun vadelere yayılmalı. Ayrıca yatırım kredileri iyi denetlenerek faizleri düşürülmeli"


Mehmet AYRANCIOĞLU:

"İç piyasadaki daralmadan sonra alıcı imalatçıları olarak biz de diğer sektörler gibi yurtdışında pazar arayışına girdik. Düzenli olarak ibracatımız vardı ama daha fazla hacimli daha düzenli satış ve sevkiyat çabalarımız oldu. Herkes bir şekilde ibracattaki payını artırarak iç piyasadaki daralmayı daha az sıkıntıyla aşmaya çalışıyor."

"YATIRIMCININ KREDİYE ULAŞMA KOLAYLIĞI SAĞLANMALI"

Diğer yandan bankaların, yatırımcının krediye ulaşmasını da zorlaştırdığını kaydeden Söylemez; "Yatırım projelerine hem krediye ulaşma kolaylığı sağlanmalı hem de özel düşük faiz politikası uygulanmalıdır. Böylelikle işsizliğin önüne geçilip istihdam yaygınlaştırılır. Şu anda pek çok sanayici üretim ünitesini kapatmış durumdadır. Bir kısmı da zar zor hayata tutunmaya, ekonomik krizlere karşı koymaya çalışıyor. Devletimiz zaman zaman KGF kredileri çıkararak sanayicinin nefes almasına yardımcı olsa da, denetim yetersizliğinden dolayı bu KGF kredilerinden istenilen rahatlatıcı sonuç alınmıyor. Birde krizi fırsata dönüştürerek işini büyüten işletmelerimizin, daha küçük ve eski üniteleri aparat ve malzemeleri bir köşede çürümeye terk ediliyor. Bu tip ikinci el aparat ve malzemeleri ile yeni üretim üniteleri kurulduğunda özel krediler sağlanmalıdır" diye konuştu.

"DÖVİZLE İLGİLİ DEDİKODULAR KRİZİ KÖRÜKLÜYOR"

Şirketinin inşaat sektörüne sıva alçılı ve yapı kimyasalları ile yapı malzemeleri üreterek hizmet

verdiğini ancak şu anda ekonominin lokomotifini olan inşaat sektörünün can çektiğini dile getiren Söylemez; "Bu yüzden inşaat işinde kullanılan 300 kalemde fazla malzeme üreten işletmelerin kapısına teker teker kilit vurulduğunu izliyoruz. Elbette yurt içindeki konut fazlalığının bunda rolü var. Piyasalara olan güven eksikliği ile dövizlerle ilgili kasıtlı spekülasyonlarda bu krizi körüklüyor. Belediyelerden takip ediyoruz 2019 yılında inşaat başlama ruhsatı alan müteahhit firma yok denecek kadar az. Bu ise inşaat sektöründeki krizin uzun süreceğine işaret eder.

Müteahhitlerimiz borç içinde zorluklarla çırpınırken bunlara malzeme üreten yada satan işletmeler birer birer kepenk kapatmaktadır" dedi. Alacağı paraya karşılık müteahhitten daire almak mecburiyetinde kalan tedarikçi esnafın bu daireleri yüzde 25-30 eksikliğine nakde dönüştürmek istese de alıcı bulamadığını belirten Söylemez; "İnşaat sektörüne nefes aldıracak tedbirler acilen alınmalıdır. Konut edinme kredileri makul seviyelere indirilmelidir. Devlet şehirlerimizde yeni bölgeleri imara açarak ucuz arsa üretmelidir. Orta halli gelire sahip olan ailelerin konut sahibi

olabilmeleri için konut kredilerinin geri ödenmesi daha uzun vadelere yayılmalıdır. (120-180 ay gibi) Yatırım kredileri iyi denetlenerek faizleri düşürülmelidir. Gerekliyse devlet yatırımcıya makine ve ekipman hibesi yoluna gitmelidir" diye konuştu.

"İŞLETMELERLE İŞÇİLER KARŞI KARŞIYA GETİRİLMEMELİ"

Kazanmadıkları paranın vergisini peşin alma uygulamasından vazgeçilmesi gerektiğini söyleyen Yusuf Söylemez, ihbar ve kıdem tazminatlarına adil çözüm getirilmesi gerektiğine dikkat çekti. Söylemez; "Bu husus işletmelerle işçileri karşı karşıya getirmiştir. Ekonomik krizlerle sıkışan işveren daha ağır darbeyi işçi tazminatından yemektir. Mahkemelerimiz bu hususta adalet değil merhamet dağıtmaktadır. Canı sıkılan işçi ceketini alıp gittiğinde işletmenin kayıpları, işverenin hakları hiç söz konusu edilmemektedir" dedi. Söylemez ayrıca, ithalatlarda devletin yüzde 6 kaynak kullanımını destekleme fonu aldığını belirterek şunları söyledi; "Yurt içinde üretilen malzeme ithal ediliyorsa yerli üretim desteklensin ancak yerlisi olmayan malzeme ve aparatlar için alınan des-

tekleme fonu adil değildir. Sanayi ürünleri uzun vadeli ödemelerle satışa sunuluyor parası 12 ay ve katlarından sonra tahsil edilebilen ürün yüzde 18 KDV'si fatura tarihinden sonraki ayın 25'inde peşin alınarak sanayiciden tahsil ediliyor. Bu bir adaletsizliktir. Enerji kullanımında devlet üreticiyi destekleyici tedbirler olmalıdır.”

Mehmet Ayrancıoğlu

“İç piyasadaki daralma nedeniyle yurtdışına yönlendik”

İç piyasadaki daraldan sonra alıcı imalatçıları olarak biz de diğer sektörler gibi yurtdışında pazar arayışına girdik. Düzenli olarak ihracatımız vardı ama daha fazla hacimli daha düzenli satış ve sevkiyat çabalarımız oldu. Herkes bir şekilde ihracattaki payını artırarak iç piyasadaki daralmayı daha az sıkıntıyla aşmaya çalışıyor.

İç piyasadaki daraldan sonra alıcı imalatçıları olarak diğer sektörler gibi yurtdışında pazar arayışına girdiklerini kaydeden Aytaş Alıcı Yönetim Kurulu Üyesi Mehmet Ayrancıoğlu, “Düzenli olarak ihracatımız vardı ama daha fazla hacimli daha düzenli satış ve sevkiyat çabalarımız oldu. Herkes bir şekilde ihracattaki payını artırarak iç piyasadaki daralmayı daha az sıkıntıyla aşmaya çalışıyor. Sonuçta inşaat malzemesi üretiyoruz, ürettiğimiz ürün teknolojik olmadığı için navlunu çok tutan ürünler. Nakliye teşviklerden faydalanıyorduk ancak teşviklerin geri ödemeleri çok uzun. Bir de 2019'da bu teşvikler çıkmayacak gibi gözüküyor” dedi.

YERİNDE İMALAT YAPILARAK FARKLI PROJELER YAPILABİLİR

Afrika pazarında sertifikasyon ve gözetim evrakları konusunda

sıkıntı yaşadıklarını belirten Ayrancıoğlu, “Uygulamalar sürekli olarak değişiyor. TSE'nin ciddi bir laboratuvarı ve organizasyonu var. Lobi faaliyetleri kapsamı bu Afrika ülkelerindeki standart sertifikasyonlarında kolaylık tanyarak en azından sıkıntılardan birini eksiltme anlamında Türk ürünlerine faydası olacağına inanıyorum. İç piyasadaki daraldan dolayı boşa ciddi kapasiteler var şu anda. Düşük kapasite kullanım oranlarıyla bunlar çalışıyor veya çalışmıyor. Navlunu, nakliyesi çok tutan ürünler yerinde imalat yapılarak çok farklı karlar, çok farklı projeler çıkabilir. Örnek olarak Ticaret Bakanlığı'nın uluslararası Türk Ticaret Merkezleri, lojistik merkezleri ya da yurtdışında Türk sanayi bölgeleri kurulması programlarında var mı? Örnek olarak söylüyorum. Tanzanya Doğu Afrika'nın lojistiği açısından kapısı. Tanzanya'da mesela Türk sanayi bölgesi kurulabilir. Cibuti Limanı, sahra altı Afrikasının en büyük pazarlarından biri olan Etiyopya'nın limanı. Bizim sektörde Avrupa'da rekabet edemiyoruz. Diğer sektörlerde yarım ürün ihraç ederek, orada tüm ürün haline getirerek bir vergi avantajı sağlanarak bu şekilde projeler üretilebilir. Teşvikten öte olarak güven istiyoruz. Yani devletin arkasında olduğu bir organizasyonun şemsiyesi altında sanayicilerin bu imkanları değerlendireceğine inanıyorum” diye konuştu.

“TÜRK ÜRÜNLERİ DAHA AVANTAJLI”

Yurtdışında son tüketici değil tüccar aradıklarını ifade eden Ayrancıoğlu, “Hedeflediğimiz pazarda ticaret ataşelerinin yardımları oluyor. Kısa sürelerde talep ettiğimiz bilgilere ticaret ataşelikleri üzerinden ulaşabiliyoruz. Bazı durumlarda yüklenicilerimiz de yardımcı oluyor. Afrika'da Türk ürünleri Çin ürünlerine göre daha kaliteli, Avrupa ülkelerine göre ka-

litesi yakın ama fiyatı daha makul. Bir de Türk insanının heyecanı her zaman var” dedi.

H.Burak Akın

“Mortgage sistemi ile sektör rahatlatılabilir”

Orta sınıfı ev sahibi yapabilecek bir döngü oluşturmak zorundayız. Bunu nasıl yapabiliriz? Bunun A.



H.Burak AKIN:

“Orta sınıfı ev sahibi yapabilecek bir döngü oluşturmak zorundayız. Bunu nasıl yapabiliriz? Bunun ABD'deki modeli devlet garantili mortgage kredileri. Kişinin işi var, belli kredi skoru var, bu kredi skoru ortalamasının üzerindeyse, belli bir ödeme takvimi oluşturabilirsen, sana devlet o ev alımında garantör oluyor.”



B.D.'deki modeli devlet garantili mortgage kredileri. Kişinin işi var, belli kredi skoru var, bu kredi skoru ortalamasının üzerindeyse, belli bir ödeme takvimi oluşturabilirsen, sana devlet o ev alımında garantör oluyor.

Ekonomide her şeyin güven esası üzerine inşa edildiğini söyleyen Baştaş Genel Müdürü H.Burak Akın, orta sınıfı ev sahibi yapacak bir döngü oluşturulması gerektiğini söyledi. Akın; "Ekonomi, her zaman hayaller ve beklentiler ile dönüyor. Güven ortamını inşaat ve konut sektörü için de oluşturabilmek çok önemli. Bunu nasıl yapabiliriz? Bunun A.B.D.'deki modeli devlet garantili mortgage kredileri. Kişinin işi var, belli kredi skoru var, bu kredi skoru ortalamasının üzerindeyse, belli bir ödeme takvimi oluşturabilirsen, sana devlet o ev alımında garantör oluyor. İlk ev alımında, orta sınıf ev alımında banka da daha rahat kredi verebilsin, satın alan da riskin altına daha rahat girebilsin. Kişi işinden olursa ne olacak? Burada işsizlik fonu var, işsizlik fonu nasıl ki işten ayrılınca size bir süre boyunca işsizlik faturası ödüyor, onun paralelinde bu kredilerin de taksitlerini ödeyebilir. Kimse işsiz kalmak istemez. Bunun suistimal edilemeyecek yöntemleri de geliştirilebilir" diye konuştu.

"EV SAHİBİ OLAMAYAN BÜYÜK KİTLEYE ULAŞMAK ZORUNDAYIZ"

Türkiye'de birikim mevduat olduğunu ama mevduat birikim sahiplerinin ev sahibi olduklarını hatta ikinci evlerinin de olduğunu dile getiren Akın; "Bunlara tekrar paranızı bozun ev alın demek çok mantıklı ve kolay değil. Ev sahibi olmayan büyük kitleye bir şekilde ulaşmamız lazım. Bunu TOKİ üzerinden yapmaya çalıştık. Ortaya çok değişik uydu kentler çıktı ekonominin geneline çok dokunmadı, dar alanlarda kümelenmiş döngü haline geldi. Bu krediler en



Servet TEKİN:

"Sektörde 2017 rakamlarına göre yüzde 70 daralma var. Sanayici ve yatırımcılar 2018 Eylül'den bu yana yeni bir fabrika yapımına girmiyorlar. İmar affı bizim işlerimizi pek etkilemedi. Fabrikalarımızın kapasiteleri yüzde 30'a düştü. Fabrika yapan fabrikayı ama kimsenin fabrika yatırımı yapmaya mecali kalmadığı için bu duruma geldik."

azından 10-15 senelik krediler olmalı. Tekrar tekeri döndürmemiz lazım, güveni oluşturmamız lazım" dedi.

Servet Tekin

"Kapasite kullanımı yüzde 30'lara düştü"

Fabrikalar inşa ediyoruz, fabrika yapan fabrikayı yani ama kimsenin fabrika yatırımı yapmaya mecali kalmadığı için bu duruma geldik.

Sektörde prefabrik yapı kısmında yatırımların tamamen durduğuna işaret eden Betonel Prefabrik Yönetim Kurulu Üyesi Servet Tekin, "Sanayici ve yatırımcılar 2018 Eylül'den bu yana yeni bir fabrika yapımına girmiyorlar. Olumsuzluğun ana sebeplerinden en önemlisi yüksek faiz, dövizdeki aşırı ve ani değişimler, konkordato ve iflaslar sonucu piyasa şartlarının nakde dönmesini gösterebilirim. Mevcut işini yapan firmaların iflası sonucunda boş fabrika ve fabrika alanları çoğalmasında, olumsuzluğu körükleyen bir başka unsur olarak önümüze çıktı" dedi.

"SEKTÖR YÜZDE 70 DARALDI"

İhracat yapan firmalar ile savunma sanayine çalışan firmaların, büyümek istediklerinde çok rahat ekonomik maliyetli yerler bulabildiğini kaydeden Tekin; "Boş, kiralık yerler tüm sanayi bölgelerinde çok fazlaca vardır. Bizim sektörde 2017 rakamlarına göre yüzde 70 bir daralma var. İmar affı bizim işlerimizi pek etkilemedi. Personel sayılarımızı yüzde 50 oranında azalttık. Fabrikalarımızın kapasiteleri yüzde 30'a düştü" diye konuştu.

Kendilerini fabrika yapan fabrika olarak tanımlayan Tekin; "Üretimimizin ham maddesi değerli. Fabrikalar inşa ediyoruz, fabrika yapan fabrikayı yani ama kimsenin fabrika yatırımı yapmaya mecali kalmadığı için bu duruma geldik. Ekonominin



Sedat KOCA:

"Sanayicide, esnafta, üretici de para kalmadı. Ama çalışan kısımda az da olsa bir birikim var. Onların da gelecekle ilgili kaygıları olduğu için harcamıyor. Firmalarımızı ayakta tutmamız gerekiyor. Kapasitemiz yaklaşık yüzde 40 kadar düştü. 2018 yılında satmış olduğumuz konutların ve ticari alanların yüzde 80'ini yurtdışından gelen insanlara sattık. Bu yıl nasıl olur kestiremiyoruz."

diğer sektörlerindeki durağanlığı da hesaba katıldığında en az 3-4 yıl düzelmeyeceğini düşünüyorum" dedi.

Sedat Koca

"Yurtdışı fuarlar için destekler arttırılmalı"

Sanayici de, esnafta, üretici de para kalmadı. Ama çalışan kısımda az da olsa bir birikim var. Onların da gelecekle ilgili kaygıları olduğu için harcamıyor. Firmalarımızı ayakta tutmamız gerekiyor. Kapasitemiz yaklaşık yüzde 40 kadar düştü. 2018 yılında satmış olduğumuz konutların ve ticari alanların yüzde 80'ini yurtdışından gelen insanlara sattık. Bu yıl nasıl olur kestiremiyoruz.

Türkiye'de Ankara dahil bir çok ilin nitelikli konutlara ihtiyacı olduğunu kaydeden Kocalar Hazır Beton Genel Müdürü Sedat Koca; herkesin ortak kanısının güven olduğunu söyledi. Koca; "Şu an nitelikli konut sayısı pek fazla yok. Oturulabilir, yaşanabilir konutlara ihtiyacı var

Ankara dahil birçok ilimizin. Mevcut konutlarda, sosyal donatılar, nitelikli bir oyun alanı vs. yok. Ben bu tür konutlara büyük ihtiyaç duyulduğunu biliyorum. İnsanlarda da parayla ilgili bir problem görmüyorum. Herkesin parası var. Sanayicide, esnafta, üreticide para kalmadı. Ama çalışan kısımda az da olsa bir birikim var. Onların da gelecekle ilgili kaygıları olduğu için harcamıyor" dedi.

"İNSANLAR EVLERİNİ SATIP FAİZE YATIRIYOR"

Türkiye'de evsahiplerinin oturduğu evlerini satın faize yattıklarına dikkat çeken Kocalar Hazır Beton Genel Müdürü Sedat Koca; "Şöyle bir şey var. İnsanlar oturduğu evi bedeli ne olursa olsun satıyor, gidiyor faize yatırıyor. Seçimin bittiği gün üç tane daire sattım, ondan sonra bir tanesinin tapusunu verdim, paramı aldım. Bir tanesinin tapusunu verdim bir kısmının parasını aldım. Bir tanesinin tapusu da kaldı. Böyle kısır döngüyle yürümemiz mümkün değil. Bu firmalar kolay kurulup, büyütülmedi. Hepimiz ticaret yapıyoruz. Benim iyi dediğim birçok

kişinin çeki yazıldı. Diyecek birşey yok, çünkü adamın günahı yok. Düzgünlerdi, hepsi battı. Bu ülkede güven duyulacak, ehliyet sahibi insanlara ekonomiyi teslim etmek gerekir" diye konuştu.

"FİRMALARIMIZI AYAKTA TUTMAMIZ GEREKİYOR"

Sektördeki firmaların ayakta kalması gerektiğini söyleyen Koca; "2017 Nisan ayına kadar yazları personel olarak 400 kişiye çıkıyorduk. Hazır betonda 125 kişiydik. 50'ye kadar düştük. 5 kişi daha çıkarmayı düşünüyorum. Firmalarımızı ayakta tutmamız gerekiyor. Kapasitemiz yaklaşık yüzde 40 kadar düştü. 2018 yılında satmış olduğumuz konutların ve ticari alanların yüzde 80'ini yurtdışından gelen insanlara sattık. Bu yıl nasıl olur kestiremiyoruz. Geçen sene bizim paramız çok değer kaybetti. Beklentilerinin çok altındaki rakamlara burada daire sahibi oldular. Bir şekilde o insanları burayı çekip, yatırım yapmaya ikna etmeliyiz. Yada yurtdışı fuarlara katılmamız için teşvik edilmiyoruz" dedi.

*Orta Avrupa'nın
yatırım başkenti:* **Çekya**



Çekya, AB ortalamasına göre gelişmiş, kişi başına düşen gelire göre de yüksek ekonomiye sahip bir ülke. Sanayiye dayalı ekonomisiyle kendi otomobillerini, tramvaylarını ve raylı sistem araçlarını üretiyor. Stratejik konumuyla Çekya, Orta Avrupa'da birçok farklı pazara açılmak isteyen yabancı yatırımcıların gözdesi.

Çekya batıdan doğuya doğru ayrılan Bohemya ve Moravya bölgelerinden oluşur ve daha büyük Silezya bölgesinin bir parçasıdır. 14 ili bulunan ülkede her ilin kendi meclisi vardır. Başkenti ve en büyük şehri Prag olan ülkenin en önemli şehirleri Brno, Ostrava, Pilsen, Olomuts ve Liberec'dir. Orta Avrupa'da bulunan Çekya'nın komşu ülkelerini kuzeyinde Polonya, batı ve kuzeybatısında Almanya, güneyinde Avusturya ve doğusunda Slovakya oluşturur. Avrupa'nın merkezinde yer alan ülkenin denize kıyısı yoktur.

Çekya'nın dünya çapında tanınan ürünleri kristal, cam işlemleri ve granattadır. Ayrıca bira, ülkenin en önemli sembolleri arasında... Avrupa'nın kişi başına

düşen bira tüketiminin en çok olduğu ülke Çekya'dır. Çek halkı, sanata olan düşkünlüğüyle bilinir. 6-15 yaş arasında eğitimin mecburi ve parasız olduğu ülkede okuma-yazma bilenlerin oranı yüzde 99... Çekya, yüzde 4,1 işsizlik oranıyla Avrupa Birliği'nde en düşük işsizlik oranına sahip.

Çekya'nın resmi dili Çekçe'dir. Nüfusunun yüzde 94,2'sini Çeklerin oluşturduğu ülkede kendi dillerini konuşan yüzde 1,9 oranında Slovak ve yüzde 0,4 oranında da Alman nüfus da bulunuyor. Ülke dünyada en az dindar halklardan birine sahip. Avrupa Birliği içinde Estonya'dan sonra yüzde 60 oranıyla en fazla ateist nüfusu barındıran Çekya'da az da olsa Katolik ve Protestan nüfus varlığını sürdürüyor.

TARİHİ 5. YÜZYILA DAYANIYOR

Tarihi 5. yüzyıla kadar dayanan Çekya geçmişi boyunca Roma Cermen İmparatorluğu, Hamburglar, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun himayesine girdi. Birinci Dünya Savaşı sonunda Avusturya-Macaristan imparatorluğu'nun yıkılmasının ardından Çek ve Slovak ulusları Çekoslovakya adı altında birleşerek bağımsızlıklarını ilan etse de bağımsızlık uzun sürmeyererek, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Çekoslovakya, Sovyet etkisi altına girdi.

Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin yıkılmasının ardından ise Çekoslovakya Parlamentosu'nun aldığı kararla ülke, 1 Ocak 1993'te Çek ve Slovak cumhuriyetleri olarak ikiye ayrıldı. Çek Cumhuriyeti 12 Mart 1999'da NATO'ya, 1 Mayıs 2004'te Avrupa Birliği'ne girdi. Çek Parlamentosu'nun Nisan 2016'da ülkenin isminin Çekya olarak değiştirilmesi üzerine bir karar aldı.

ÇEKYA'NIN GENEL EKONOMİK DURUMU

Çekya 2004 yılında AB'ye üye olan 10 ülke içinde en fazla yabancı sermaye alan ve sahip olduğu potansiyel itibariyle gelişme şansı en yüksek olan ülkelerin başında geliyor. Makroekonomik istikrarın yanı sıra, ülkenin dış ticaret yapısındaki köklü değişiklik ve AB coğrafyasındaki konumu, vasıflı işgücü ve uygun yatırım ortamı nedeniyle artmakta olan doğrudan yabancı sermaye girişi büyüme için gerekli şartları sağlamış durumda. Global krizle küçülen Çekya ekonomisi, 2014 yılında Euro bölgesinde yaşanan toparlanma ve iç talepteki artışla, 2016'da yüzde 2,6, 2017 yılında 4,29 büyüdü. 2018'de ise yüzde 3,5 oranında artan GSYH'nin, 2019 yılında yüzde 3 oranında yükselerek 277 milyar dolara ulaşması bekleniyor.

SANAYİYE DAYALI EKONOMİ

Çekya, AB ortalamasına göre gelişmiş, kişi başına düşen gelire göre yüksek bir ekonomiye sahip. Genel olarak sanayiye dayalı bir



ekonomisi olan ülke, kendi otomobillerini, tramvaylarını ve raylı sistem araçlarını üretiyor. Çekya, Avrupa'da en büyük 5'inci otomobil üreticisi olarak dikkat çekiyor. Tarım üretiminde kolektif tarıma geçilmesiyle verim düşmüş ve bu nedenle ülke, gıda ürünleri ithal

etmek zorunda kaldı. Yaygın olarak hayvancılık yapılan ülkede en çok kümes hayvancılığına yoğunlaşmış durumda. Küçük baş hayvancılığın yaygın olmadığı ülkede büyük baş hayvancılık oldukça yaygındır. Ülke ekonomisinde turizm de önemli gelir kaynağı.



Endüstri alanında, ülkenin yüzde 30'unu kaplayan ormanlardan elde edilen ürünler oldukça önemli. Bu ürünlerle ülkenin ihtiyacı karşılanırken, fazlası ihraç ediliyor.



YABANCI YATIRIMCI İLGİSİ YÜKSEK

Çekya, jeo-politik stratejik konumu sebebiyle Avrupa'da etkinliği olan, ekonomik olarak yabancı yatırımcıların dikkatini çekmiş bir Orta Avrupa ülkesi. Ülkede yabancı yatırım ve mal ve emlak alımında herhangi bir sınırlama yok.

Stratejik konumu sebebiyle Çekya, yabancı yatırımcılara Orta Avrupa'da birçok farklı pazara açılma imkânı tanıyor. Ülkenin yine en büyük avantajlarından biri "knowledge pipeline" adı verilen uzman bilgi akışının rahatlıkla sağlanabilmesi ve yabancı yatırımcıların bu bilgi akışından faydalanabilmesi. Çekya bu özelliğinin yanında donanımlı iş gücüyle, yabancı yatırımcıların çalışan ihtiyacını karşılamaya hazır bir ülke portresi çiziyor.

DEVLET YATIRIMCIYA REHBERLİK EDİYOR

Çekya'da yerli ve yabancı yatırımcılara teşvikler Czechinvest tarafından yönlendiriliyor. Devlet yardımlarından yararlanmak isteyen yatırımcı, projesini veya proje taslağını anılan kuruma

TURİZMDE ALTYAPI YETERSİZ

Ülke yüzölçümünün yüzde 16,2'si tarihi sit alanı uygulaması kapsamında koruma alanı. Prag kültürel mirası ile turistleri en çok çeken şehir. Şehir dışına turlar düzenleyerek ülkenin başka yerlerinde de turizm canlandırılmaya çalışılsa da turistik altyapı yetersiz. Fakat ünlü uluslararası otel zincirleri Çek pazarında yer alıyor.

sunuyor, bu kurum da yatırımcıya devlet yardımları ve proje detayları konusunda danışmanlık görevi yürütüyor. Yatırımcılar için kurum, özel finansal yardım ve profesyonel danışmanlık hizmetleri de sağlarken, yatırım süreci boyunca ücretsiz bir danışman da tahsis ediliyor.

Czechinvest, endüstriyel faaliyetlere uygun olan ulusal emlak portföyünü, özellikle hükümet tarafından belirlenen 103 özel alanı yatırımcı ile buluşturuyor. Başvuru koşullarını yerine getiren yatırımcılar, yatırım teşvikleri alabilir, vergi indiriminden, istihdam yaratma hibesinden ve daha farklı yardımlardan faydalanabilirler. Bunun yanında endüstriyel yatırımlar için AB Yapısal Fonları'ndan da yararlanılabilir.

SEKTÖREL BAKIŞ

Çekya'nın topraklarının yüzde 33'ü orman, yüzde 54'ü de tarım arazisi. Sovyetler Birliği dönemin-

de tarım konusunda kendi kendine yetebilen Çekya, o dönemde 1749 kooperatif ve 257 devlet çiftliği ile yaklaşık 650 bin kişinin istihdamını sağlıyordu. AB Tarım politikasına uyum kapsamında tarıma sağlanan devlet sübvansiyonlarının kesilmesi ve rekabetin artışı ile tarımın GSYİH'daki oranı bugün yüzde 10'lara düşmüş durumda. Diğer taraftan tarımda özel şirketler artmış, kooperatifler kurulmuştur. Ayrıca, organik tarım son yıllarda hızla gelişmekte olan bir sektör olup organik tarım alanları 27.000 ha büyüklüğüne ulaştı.

Çekya'da baklagiller ve köklü sebzelerin tarımdaki önemi azalırken ayçiçeği, kolza tohumu gibi sanayi bitkilerinin önemi giderek artıyor. Ülkenin tarım politikasının AB Ortak Tarım Politikası ile uyumlu hale getirilme çalışmalarıysa halen sürmekte. Ormancılık ise ağır sanayi nedeniyle ciddi derecede çevre sorunları ile karşı karşıya.



KÖMÜR İHRAÇ EDİYOR

Kömür ülkedeki enerji kaynaklarının başında geliyor. Kömür üretimi iç talebi karşıladığı gibi fazlası ihraç edilen bir ürün. Çekya'nın kömür ihraç ettiği ülkelere başında Slovakya, Almanya ve Avusturya geliyor. Çekya'da petrol ve doğal gaz rezervleri çok sınırlı olduğundan bu kaynaklarda dışa bağımlı. Uzun yıllar Rusya, ülkeye petrol ve doğal gaz sağlayan tek ülkedir. Ancak, Almanya ile yeni bir petrol boru hattı inşasının kararlaştırılması ve Norveç ile yapılan doğal gaz anlaşması, Çekya'nın, enerji tedarikçilerini artırıp Rusya'ya bağımlılığı azaltmak için yaptığı girişimlerden... Ülke, nükleer enerji ve doğal gaz kaynaklarını artırarak enerji kaynaklarını da çeşitlendirmeye çalışıyor.

ALMAN VE JAPON İLGİSİ

Sovyetler Birliği'nin çöküşü ile geleneksel pazarın kapanmasıyla, Çek ürünleri yabancı ürünlerle rekabet edemedi. 1999 ve sonrası yoğunlaşan doğrudan yabancı yatırımlar imalat sektörünün yeniden canlanmasını sağladı. Ülkede özellikle Alman ve Japon yatırımcıların elektrikli ekipmanlardaki yatırımları dikkat çekiyor. Ayrıca Amerikan tütün firması Philip Morris, Çek üreticisi Tabak firmasını satın alarak tesislerini yeniledi. Firma, eski Sovyet ülkelerine ihracatta Çek Cumhuriyeti'ni kendisine üs olarak seçti. Doğrudan yabancı yatırımlar sayesinde, gıda sektörü de diğerlerine göre daha iyi konumda. GSYİH'nın yaklaşık 1/3'ünü tek başına üreten Çek imalat sanayi, toplam işgücünün de yaklaşık yüzde 30'unu istihdam ediyor.

İmalat sanayinde en önemli sektörlerin arasında otomotiv yer alıyor. Avrupalı birçok otomotiv firmasının Çek Cumhuriyeti'nde yatırımı bulunmakta. Orta Avrupa'nın ilk otomobil üreticisi olan Çekya'da yılda ortalama 450.000 araba üretiliyor. Otomotiv sektörü, imalat sektörünün toplam üretimine ortalama yüzde 20 katkıda bulunurken, ülkenin toplam ihracatının



Çekya'nın önemli bir kenti olan Pilsen, Türkiye dahil olmak üzere pek çok ülkede yerel bira üreticilerinin isim hakkını almıştır.

da yüzde 17,2'sini gerçekleştiren sektör. 1992 yılında Çek Skoda Auto'nun yüzde 70 hissesini alarak pazara giren Volkswagen ülkedeki en başarılı yabancı yatırımcı. Skoda, Çek sektör ihracatının yüzde 10-12'sini yapıyor. Japon Toyota ve Fransız PSA Peugeot-Citroen de Çekya pazarında kendine yer buluyor. Toyota ve PSA'nın ortak projesi TPCA (Toyota Peugeot-Citroen Automobile Czech), toplam 1,5 milyar Avro değerinde yatırım sermayesi ile bölgedeki büyük yatırımlardan biri...

OTOMOTİVDE GÜÇLÜ YAN SANAYİ

Otomotiv üretiminin yanı sıra parça üretimi ve yan sanayi de gelişmekte ve pazardaki payı büyümektedir. Johnson Controls, Siemens, Faurecia, Visteon ve Peguform Global gibi global yan sanayi tedarikçileri Çekya'da merkez kurmuş durumda. Çek otomotiv sektörüne yatırım yapmış 120'ye yakın çok uluslu şirketlerden başlıcaları şunlardır: Autopal, Volkswagen (Skoda Auto a.s.), Denso, Continental AG, Ford (Visteon), Siemens, Johnson Controls, Cooper Tire & Rubber, Robert Bosch AG, Saint Gobain, Delphi, Dura, Federal





Mogul, Hella, Showa, Hayes-Lemmerz, Mannesmann, TRW, Valeo, Lucas Varsity, Peguform ve Toyoda Gosei.

ELEKTRONİKTE 400 BİN FİRMA FAALİYETTE

Ülkede yaklaşık 400 bin firma faaliyet gösterirken, bunların yaklaşık yüzde 60'ı yabancı yatırımcı kontrolünde. İnşaat sektöründeki büyümede ise doğrudan yabancı sermaye yatırımları başrol oynuyor. Yeni imalat sanayi yatırımları, iş merkezlerinin inşası, kamu finansmanlı altyapı projeleri sektörde büyümeyi ön plana çıkaran başlıca nedenler. Karayolları ağının genişletilmesi, demiryolu ve karayolunun mo-



Endüstri alanında, ülkenin yüzde 30'unu kaplayan ormanlardan elde edilen ürünler oldukça önemli. Bu ürünlerle ülkenin ihtiyacı karşılanırken, fazlası ihraç ediliyor.

demizasyonu, Prag Havalimanı'na yeni terminal eklenmesi başlıca altyapı projelerindedir. Söz konusu projelerde büyük şirketlerin yanında KOBİ'ler de yer almaktadır.

Çekya'da hızlı bir gelişme kaydeden bir diğer sektör de perakendecilik. Perakende satışın yüzde 55'i büyük alışveriş merkezlerinde yapılıyor. Belçikalı Delhaize, Alman Metro, Fransız Carrefour ve İngiliz Tesco, Çek pazarında etkin. Dünyanın en büyük 15 perakendecisinden 9'u Çek Cumhuriyeti'nde faaliyette. Ayrıca hipermarket ve alışveriş merkezi sayısı da hızla artıyor.

TÜRK FİRMALARININ İLGİSİ BÜYÜK

Çekya'da 80'den fazla Türk firması faaliyet gösteriyor. Genelde ticaret ve hizmet sektöründe faaliyet gösteren firmalardan sadece bir tanesi üst yapı firması olup minibüs üretimi yapıyor. Türk firmalarının Çekya'daki yatırımları 20 milyon euro civarında. Türk firmalarının çoğu tekstil ve hediyelik eşya sektörlerinde faaliyet gösterse de Eczacıbaşı Sağlık Ürünleri ve Eczacıbaşı Özgün Kimya, 2007 yılında yaklaşık 650 milyon Euro karşılığında Çek Zentiva NV tarafından satın alındı. Altınbaşlar Grubu'nun Çek Cumhuriyeti'nde 15 milyon ABD Dolarına yakın emlak yatırımı bulunuyor. Altınbaş Grubu'nun ayrıca, Aslanlı Grubu'ndan devraldığı, Prag'ın ilçelerinden Slany'de mali portresi 150 milyon ABD Doları tahmin edilen bir konut gelişim projesi var.

ÇEKYA

Başkent: PRAG

Yüzölçümü: 78.866 km²



Yönetim biçimi:
PARLAMENTER
CUMHURİYET



Resmi dili:
ÇEKÇE



Para birimi:
ÇEK KORUNASI
(CZK)

Temel ekonomik göstergeler



GSYİH (nominal, milyar dolar)	245
Reel GSYİH büyüme oranı (%)	2,9
Nüfus (milyon)	10,6
Nüfus artış hızı (%)	0,1
Kişi başına GSYİH (satın alma gücü paritesi, dolar)	38.040
Enflasyon oranı (%)	2,2
İşsizlik oranı (%)	2,2
İhracat (milyar dolar)	193
İthalat (milyar dolar)	177

İthalat-ihracat ve ürünler



Başlıca ihracat kalemleri:

Binek otomobiller, karayolu taşıtları için aksam, parça ve aksesuarlar, otomatik bilgi işlem makineleri, telefon cihazları.

Başlıca ithalat kalemleri:

Karayolu taşıtları için aksam, parça ve aksesuarlar, otomatik bilgi işlem makineleri, telefon cihazları, binek otomobilleri

Başlıca ihracat ortakları:

Almanya, Slovakya, Polonya, Fransa

Başlıca ithalat ortakları:

Almanya, Slovakya, Polonya, Çin

İhraç edilen başlıca ürünler Otomobil, yarış arabaları, kara taşıtları için aksam, parçaları, gıda müstahzarları, tekstil ürünleri

İthal edilen başlıca ürünler Otomobil, yarış arabaları, kara taşıtları için aksam, parçaları, santrifüjle çalışan kurutma, filtre, arıtma cihazları, otomatik bilgi işlem makineleri, canlı sığır



Senem Kılıç

HAYAT ÜRETTİKÇE VE PAYLAŞTIKÇA GÜZEL

Kadın Girişimcinin Yol Haritası, İşim İletişim, İşim Girişim kitaplarının yazarı Senem Kılıç, başarının şans olmadığına inanıyor. Endüstri 4.0 ve dijitalleşmenin hem üretim hem de toplumsal anlamda hayatımızdaki birçok olguyu kökten değiştireceğine dikkat çeken Kılıç, yaşam felsefesini; “İnsanın kendini bulması ve gerçekleştirebilmesi adına doğru hedefleri belirlemesi ve onların peşinden koşması çok önemli. Kendi mutluluğumuz ve başarımızın arkasından koşarken de sosyal bilincimizi oluşturmalı, tüm toplum adına üreterek başarıyı ve mutluluğu yaymalıyız. Hayat ürettikçe ve paylaştıkça güzel” diye özetliyor.

Vira Stratejik Ortaklık Genel Müdürü & OmegaBigData YK Üyesi, Türkiye Kalite Derneği İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Senem Kılıç, çok yönlü bir iş insanı olarak adından söz ettiriyor. Toplumsal sürdürülebilirliğe katkı sunmak için Ege Sanayici İş Adamları Derneği'nde yönetim ve komisyon üyeliği, Türkiye Kalite Deneği (KalDer) İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanlığı görevini yürüten Kılıç, Kadın Girişimcinin Yol Haritası, İşim İletişim ve İşim Girişim kitaplarının da yazarı. Uzmanlık alanı, kurumsal dönü-

şüm, stratejik yapılanma, dijitalizasyon, yetenek yönetimi, süreç yönetimi olan Senem Kılıç'la endüstri 4.0, dijitalleşme, iş dünyasında kadının yeri üzerine keyifli bir sohbet gerçekleştirdik.

Öncelikle sizi tanıyabilir miyiz?

1978 yılında Denizli'de doğdum. Lisans eğitimimi Ege Üniversitesi Bilgisayar Mühendisliği Bölümü'nü tamamladıktan sonra yüksek lisansımam Dokuz Eylül Üniversitesi Sayısal Yöntemler ve Yönetim Bilimi alanında devam ettim. Hâlâ, Dokuz Eylül

Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde insan kaynakları alanında genç girişimciler üzerine tez çalışmasıyla doktora devam ediyorum.

2013 yılından bu yana Omega Big-Data Yönetici Ortak ve Vira Kurucu ve Yönetim Danışmanı olarak çalışıyorum. Toplumsal sürdürülebilirliğe katkı sunmak amaçlı Ege Sanayici İş Adamları Derneği'nde yönetim ve komisyon üyeliği, Türkiye Kalite Deneği (KalDer) İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanlığı görevini yürütüyorum.

Yaşam felsefenizi özetler misiniz?

Ben başarının şans olmadığına inanandanım. Başarı için disiplinli bir şekilde çok çalışmak gerekiyor. İnsanın kendini bulması ve gerçekleştirebilmesi adına doğru hedefleri belirlemesi ve onların peşinden koşması çok önemli. Aksi takdirde mutsuz bireylerden oluşan kocaman bir toplumla karşı karşıya kalıyoruz. Üstelik insanın sadece kendisinin mutlu olması da yeterli değil. Çevresindekilerin ve yaşadığı toplumun da durumu önemli bir etken. Bu yüzden bireysel arzu ve isteklerin yanında sosyal bilinci oluşturabilmeliyiz. Kısaca, kendi mutluluğumuz ve başarımızın arkasından koşarken sosyal bilincimizi oluşturmalı, tüm toplum adına üretmek başarıyı ve mutluluğu yaymalıyız. Hayat ürettikçe ve paylaştıkça güzel.

TEKNOLOJİYİ YAKINDAN TAKİP EDİYOR Profesyonel iş yaşamına nasıl başladınız?

İlk olarak Netsis Yazılım'da iki yıl yazılım mühendisliği görevini yürüttüm. Ardından Arkas Holding'te 10 yıl çeşitli birimlerde yönetici ve tepe yönetici görevlerinde bulundum. Ekonomi ve Yaşar Üniversitesi'nde çeşitli programlarda eğitimlik yaptım. ISO 9001 Kalite Yönetim Sistemi ve ISO27001: Bilgi Sistemleri Güvenliği (Baş Denetçi) belgesine sahibim.

Kariyerinizin en başından itibaren dijital teknolojiye ağırlık verdiğinizi görüyorsunuz, sizi bu konuya yönlendiren sebepler neydi ve nasıl hazırlandınız?

Elbette bilgisayar mühendisi olmamın bunda çok büyük bir

faktörü var. Her zaman teknoloji ve dünyadaki yeniliklere meraklı oldum. Her fırsatta yurt dışına giderek yenilikleri yerinde takip etmeye çalışıyorum. İlk meslek hayatımdan bu yana şirketlerin üretim ve diğer süreçleriyle ilgili önemli görevler aldım. Bu süre zarfında ülkemizde uygulanan proseslerin mevcut durumunu analiz etme şansı yakaladım. Prosesleri güncellemek ve geliştirmek adına çalışmalar yapmamız gerektiğini fark ettim. Bunun yolu da teknolojiden, yani dijitalleşmekten geçiyor. Dijital gelişmelerin şirket süreçlerini nasıl iyileştirebileceği üzerine araştırmalar ve çalışmalar yürüttüm. Bu birikimi de insanlara aktarmak ve ülke ekonomimize katkı sağlamak için geliştirerek yayma çabası gösteriyorum.



Senem Kılıç, başarının başarının bir şans olmadığına inanıyor ve disiplinli çalışmak gerektiğini söylüyor. Yoksa, "Mutsuz bireylerden oluşan kocaman bir toplumla karşı karşıya kalıyoruz" diyor Kılıç, aslında bireyin toplumsal işlevine de dikkat çekiyor.



Önümüzdeki 20 yılda endüstri 4.0 ve dijitalleşme hayatımızı nasıl değiştireceğini düşünüyorsunuz?

Endüstri 4.0 ve dijitalleşme hem üretimsel anlamda hem de toplumsal anlamda hayatımızdaki birçok olguyu kökten değiştirecek. Tabii dijital dönüşümün artıları olacağı kadar eksileri de mevcut. Şirketler açısından en önemli artılarından birisi maliyeti düşürerek iş yükünü hafifletmesi. 10 yıl önce beş kişinin yaptığı işi artık bir yazılım yaparken karanlık fabrikalarda insansız üretim gerçekleştiriliyor. Bu olgu dünya dengelerini de değiştirmek için yeterli. Teknolojiyi ve bilgiyi elinde bulunduran ülkeler diğer ülkelerle arayı hızla açıyor. Artık ucuz iş gücünün bile robotlarla ve otomasyon sistemlerle baş edemeyeceği bir çağa girdik. Türkiye olarak ucuz iş gücü pazarlayan bir ülke olduğumuzu kabul edersek, ciddi bazı problemlerle karşı karşıya kalacağımızı söylemek yanlış olmasa gerek. Bunun başında işsizlik geliyor. İşsizliği yenmenin en etkin yolu ise çağın gerekliliklerine göre kendini geliştirmiş ve kişisel gelişimini tamamlamış bireyler yetiştirerek çalışabilecekleri ortamları sağlamak. Elbette dijitalleşme iş dünyasında da, özellikle girişimciler açısından ufuklar açıyor. Anlayacağınız, büyük bir dijital fırtınanın içindeyiz ve buna direnmek yerine rüzgara yön veren tarafa bir

“EN ÖNEMLİSİ ERDEMLİ VE DÜRÜST OLMAK”

Bugünün gençlerine tavsiyeleriniz?

Kendilerini geliştirsinler ve çok öğrensinler. Mesela hayal etmeyi ve büyük düşünmeyi öğrensinler. Başka ülkeler görmenin ve başka insanlar tanımanın, diğer kültürleri araştırmanın ve anlamaya çalışmanın kendileri için büyük bir artı olacağını kavrasınlar. Tabii bir de çalışkan olsunlar. Asla kolay yoldan gelecek diye beklemesinler ve ellerini taşın altına soksunlar. Elbette bir de erdemli ve dürüst olmanın hayatta en önemli ayrıntı olduğunu bilsinler. Daha sayacak çok şey var. Kısaca kendileri olsunlar ve kendilerine güvensinler.

an önce geçmeliyiz. Aksi takdirde ülkemizi ve milletimizi oldukça zor günler bekliyor.

“ONLINE ALIŞVERİŞ DÜNYASINDA KADINLAR DAHA FAZLA GÜÇLENECEK”

Kadın girişimciliği üzerine çalışmalarınız var mı? Bu konuda neler yapıyorsunuz? Dijital değişim iş yaşamında kadınlara ne gibi olanaklar sunuyor?

Türkiye’de kadın girişimcilik üstüne yazılan ilk kitabın yazarıyım. Kitabımın ismi Kadın Girişimcinin Yol Haritası. Bu kitapla girişimcilik dünyasına adım atmak isteyen kadınlara bir nebze olsun yol gösterilebilir ve oyunu kurallarına göre oynamalarını sağlamayı amaçladım. Bu noktada güzel dönüşler aldım. Kitabım Selçuk Üniversitesi tarafından sesli kitap haline getirilerek kadın girişimcilere yol haritası olarak gösterildi. Dijital değişim ve kadın konusuna gelince kadınlar için elbette büyük artıları içinde barındırıyor. Her geçen gün kas gücüne dayalı iş gücü önemini yitirirken beyin gücüne





yönelik alanlar açılıyor. Bu da kadınların iş dünyasında daha fazla yer edinebilmelerinin kapısını aralıyor. Ayrıca dijital dünyanın hayatımıza soktuğu online alışveriş platformlarında ve sosyal medya girişimciliklerinde kadınların çok başarılı olduklarını görüyoruz. Asıl tüketici kesimini oluşturan kadınlara hizmet verebilmek için sermayeye ulaşmak zorluğu kayboluyor. Herhangi bir sosyal medya hesabı üzerinden ürettiğini satan ve ciddi başarılar yakalayan binlerce hatta milyonlarca kadın var. Önümüzdeki süreçte de özellikle online alışveriş dünyasında kadınların çok daha güçlendiklerine tanık olacağız.

Şirketler, dijital dönüşümde nasıl bir yol haritası izlemeli? Dönüşüm yolculuğu tepeden mi başlamalı yoksa çalışanlardan mı?

İlk olarak şirketlerin dijital dönüşümü bir bütün olarak değerlendirmeleri ve ihtiyaçlarını doğru belirlemeleri gerekiyor. Kısa vadeli günü kurtaracak çözümler bir sonuç vermez. Amaç olmadan hedefin bir anlamı da yok. Bundan dolayı şirketlerin hangi süreçlerde dönüşüm aracılığıyla neyi hedeflediklerini de tespit etmeleri çok önemli.

Dönüşüm yolculuğunda ise tepe yöneticilere çok önemli görevler düşüyor. Dönüşümü anlamış ve özümsemiş liderlerin önemini her geçen gün arttığı bir dünyadayız. Bu liderlerin altlarında çalışan personellerini de sürüklediğine ve dönüşümlerini başarıyla tamamladıklarına şahit oluyoruz. Elbette dönüşüm yolculuğunda çalışanlara da önemli görevler düşüyor fakat burada asıl sorumluluk yöneticilerde.

Endüstri 4.0 ve dijitalleşme konusunda insan kaynakları nasıl bir dönüşüm yaşayacak ve nasıl bir rol oynayacak?

Düzenli işbirliğinin olmazsa olmazı şirketlerde yetki sınırlarının kesin hatlarla çizilmesi ve departmanlar arası fikir işbirliğinin sorunsuz işlemesi. Kısaca dijital anlamda da kurumsal dönüşümün doğru bir şekilde yapılması ve en alttaki birimlerde çalışanlardan en üst düzeydeki yöneticilere kadar özümsemişi. Burada da en önemli görev insan kaynaklarına düşüyor. Bir taraftan kendi dönüşümlerini tamamlarken diğer taraftan departmanlarında dönüşümü sağlayabilecek liderleri şirketlere kazandırmaları gerekiyor.

Ancak ülkemizde çalışanların ve

EN BÜYÜK TUTKUSU YELKEN

Özel yaşamınızda spor, hobi, gezi gibi kendinizle ilgili yaptığınız aktiviteler var mı?

Spor, hayatımın önemli bir parçası. Mümkün olduğunca aksatmadan günlük spor programıma sadık kalmaya çalışıyorum. Diğer taraftan ise ailemle çıktığım geziler hayatımda önemli bir yer tutuyor. Eşimin ve benim yelken tutkumuz ise hayatımızın olmazsa olmazları arasında. Hayat içinde gördüm ki; siz ne kadar kendinize yatırım yaparsanız o kadar çok karşılığını alıyorsunuz. Ben de hobilerimi ve sporu kendime yaptığım yatırım olarak görüyorum ve her zaman iş hayatıma da olumlu şekilde yansımamı hissediyorum.

yöneticilerin kurumsal dönüşüme gösterdikleri direnç, departmanlar arasındaki çekişme ciddi sorunlara yol açmıyor değil. Bu da topyekun işbirliği gerektiren dijital dönüşüm yolculuğunda şirketlerin sekteye uğramasına neden oluyor.

Ülkemizdeki KOBİ'lerin yaklaşık yüzde 90'ının aile şirketi olduğunu ve hâlâ birçoğunun aile anayasası bulunmadığını göz önüne aldığımızda kurumsallaşmayı ne denli başarabildiğimizi de anlarız.

Aile için sorunların doğrudan şirketlere yansımaları ve şirket yönetiminin güç mücadelesinde bir cepheye dönüşmesi çalışanları da birbir olumsuz etkileyen en önemli unsurlardan biri. Bir de bu denkleme profesyonel yöneticiler katıldığında dönüşüm adeta bir hayal oluyor. Önümüzdeki yıllarda da hep beraber şirketlerimizdeki dönüşüm maceralarını yakından izleyeceğiz. Bu konuyla ilgili son olarak diyebilirim ki; her ne kadar olumsuzluk çok görünse de ben olumlu düşünüyorum.

DİJİTAL DÖNÜŞÜM COĞRAYA VE KÜLTÜRDEN ETKİLENEBİLİR

Dünyadan Türkiye'ye doğru inceleme yaptığımızda firmaların dijital yol haritasında farklar var mı? Yoksa farklı coğrafyalar ve kültürlerdeki firmalar aynı yol haritasını izleyebilir mi?

Dijital dönüşümün bazı olmazsa olmazları var. Her şirketin dünyanın neresinde olursa olsun bu kıstasları tamamlamaları şart. Ancak coğrafyalardan ve kültürlerden dolayı yol haritalarında belli farklılıklar olabiliyor. Mesela Hindistan'da faaliyet gösteren bir şirketle Almanya'da faaliyet gösteren bir şirketin öncelikleri farklılaşabilir. Bu da yol haritalarının birbirinden ayrışmasına neden olabilir. Önceden de belirttiğim gibi şirketlerin amaçları ve varmak istedikleri hedef bu noktada çok önemli.

Türkiye'deki firmaların dijital dönüşümü ve Endüstri 4.0'a hazırlığında sizin yaptığınız çalışmalar var mı?

Genel müdürlüğü görevini üstlendiğim Vira Stratejik Ortaklık çatısı altında şirketlere dijital dönüşüm rehberliği hizmeti sunuyoruz. Şirketlere özel danışmanlık vererek yol haritalarını belirliyor ve bu yol haritalarına bağlı kalmaları için çalışmalar yürütüyoruz. Diğer yandan benim çok önem verdiğim VKOD (kodlama eğitimi) hizmetimiz bulunuyor.

VKOD, şirket yöneticilerinin ve insan kaynakları çalışanlarının temel kodlama becerileriyle dijital kültürlerini geliştirmek üzere hazırlanmış teknoloji tabanlı bir eğitim programı. Program, ayrıca çocukların temel kodlama becerilerini geliştirmek üzere hazırlanmış modüller de içeriyor. Algoritmik düşünceyi keşfetmek, algılamak ve uygulamak üzerine yükselen VKOD, yeni yüzyılın yeteneklerini, kodlamanın algoritmik düşünce tabanıyla kazandıran özel tasarlanmış ve deneyimlenmiş modüllerden oluşuyor. Bu program aracılığıyla hem çalışanlara hem de çocuklarımıza katkı koymayı hedefliyoruz.

ÇALIŞANLARIN POTANSİYELİ ÖLÇÜLÜYOR

İş yaşamınızda firmalara yönelik hangi çalışmaları yürütüyorsunuz, kısaca bilgi verir misiniz?

Bugüne kadar Vira Stratejik Ortaklık çatısı altında birçok yerli ve yabancı firmaya kurumsal yönetim danışmanlığının yanı sıra kurumsal akademiler kurarak hizmet verdik. Çalışanların gelişimi için hazırladığımız eğitim programlarımıza binlerce çalışan katıldı.

Ayrıca tepe yöneticilere koçluk hizmeti sunuyoruz. Son olarak TTI Insights Success Türkiye ile hayata geçirdiğimiz Vira Değerlendirme Mer-

kezi VASSET Programı ile çalışanların mevcut yetkinlik, yeterlilik ve potansiyeli ölçülüyor. Kişinin sahip olduğu yetkinliklerin mevcut pozisyona uygunluğunu tespit ediyoruz.

Bir başka çalışmamız da Bilgi Akademi işbirliğinde hayata geçirdiğimiz Micro MBA programı. Program işletme yönetimi alanındaki en yeni bilgi, uygulama ve gelişmeleri aktarıyor. Program kapsamında katılımcıların bilgilerini güncellemek, yenilemek ve bu alanda ilgi duyan kişilere deneyim transferi gerçekleştirmek hedefleniyor.

Diğer bir hizmetimiz ise süreç yapılandırma projeleri. Bu alanda fabrika verimliliği artırımından bütçe yönetim sistemlerine, bayi yönetim sistemlerinden insan kaynakları yönetim sistemlerine oldukça geniş bir yelpazemiz var. Yine kendi ürünümüz olan ve imalat sanayi için geliştirdiğimiz Blue Touch Formen Seçme Ve Değerlendirme Merkezi kapsamında mavi yaka ilk kademe yönetici adaylarını, belirlediğiniz kurumsal yetkinliklere göre çeşitli araçlarla seçiyor, değerlendiriyor ve yönetime hazır hale getiriyoruz.

Böylece üretim süreçlerinde iletişim, takımışıklık, geri bildirim ve liderlik-koçluk süreçlerinin doğru eller tarafından etkin biçimde yürütülmesini sağlıyoruz.



Yeni nesil kamyonlar yolda

Pil maliyetlerinin düşmesi, sıfır emisyonlu araçlara uygulanan teşviklerle birlikte içten yanmalı motorlu taşıtların at ve vagonun yerini almasından sonraki en büyük değişim başladı. Elektrikli kamyonlar taşımacılığın geleceğini temsil etmeye hazırlanıyor.

Geçtiğimiz yüzyılın başından itibaren modern dünyanın kurduğu sistemin omurgasını oluşturan petrole bağlı endüstri, dijitalleşmeyle birlikte kabuk değiştiriyor. Yaşamın her alanında görülen değişim, petrol enerjisinin oluşturduğu küresel ısınma, çevre kirliliği gibi sorunlar nedeniyle ulaşım sektörü için de kaçınılmaz.

Kamyon ve kamyonet pazarında büyük paylara sahip küresel firmalar elektrikli taşıt teknolojisinin ticari taşıtlar için uygun hale gelmesiyle birlikte ilk nesil elektrikli kamyonlarını yollara çıkarıyor.

Yeni nesil kamyonlar petrolle çalışan geleneksel kamyonlara göre çok daha fazla olan güç ve performansıyla dikkat çekiyor. Elektrikli kamyonlarda klasik motor yerine, elektrik motorlu vites sistemi, fişe takılan akü, kinetik enerjiyi elektrik enerjisine dönüştürebilen fren mekanizması ve bir turbo jeneratör kullanılıyor. Birkaç elektrik motoru park halindeyken prize takılıp şarj ediliyor. Sistem ayrıca çöp kamyonları ve kargo araçları gibi çok fazla durup kalkan araçların, fren sistemleri sayesinde yüksek miktarda elektrik üretmesine olanak sağlıyor.

EMİSYONSUZ SÜRÜŞE HAZIR OLUN

Büyük kamyon üreticilerinin pazara girmesi, ticari kamyonlar için emisjonsuz sürüş çağının da başlangıcı olarak kabul ediliyor. Amerika'da düzenlenen bir konfe-



ransta Daimler Trucks CEO'su Roger Nielsen, yakın gelecekte emisyon-suz, elektrikli araçların yollarda yerini alacağını duyurdu. Doğalgazdan, yenilenebilir enerjiye kadar sayısız teknolojinin petrole alternatif olmak için uğraştığı bir dönemde bu oldukça cesur bir beyan olsa da Nielsen, 2019'da Amerika Birleşik Devletleri'ndeki yollarda 50'den fazla elektrikli kamyonu test edecek müşterilere sahip olduklarını söyleyerek; "Elektrikli kamyonlar bizim geleceğimiz" diye konuşuyor.

KÜRESEL MARKALAR ÜRETİME GEÇİYOR

Ticari taşıt üreticileri için küresel pazar kıyasıya rekabetin yaşandığı bir yer. Rekabette önde olmak en önemli kural. Bu yüzden Daimler firmasının, büyük nakliye filoları için 8 farklı modelde piyasaya sunacağı elektrikli kamyonlar tek örnek değil. MAN, DAF, Renault, Mitsubishi,

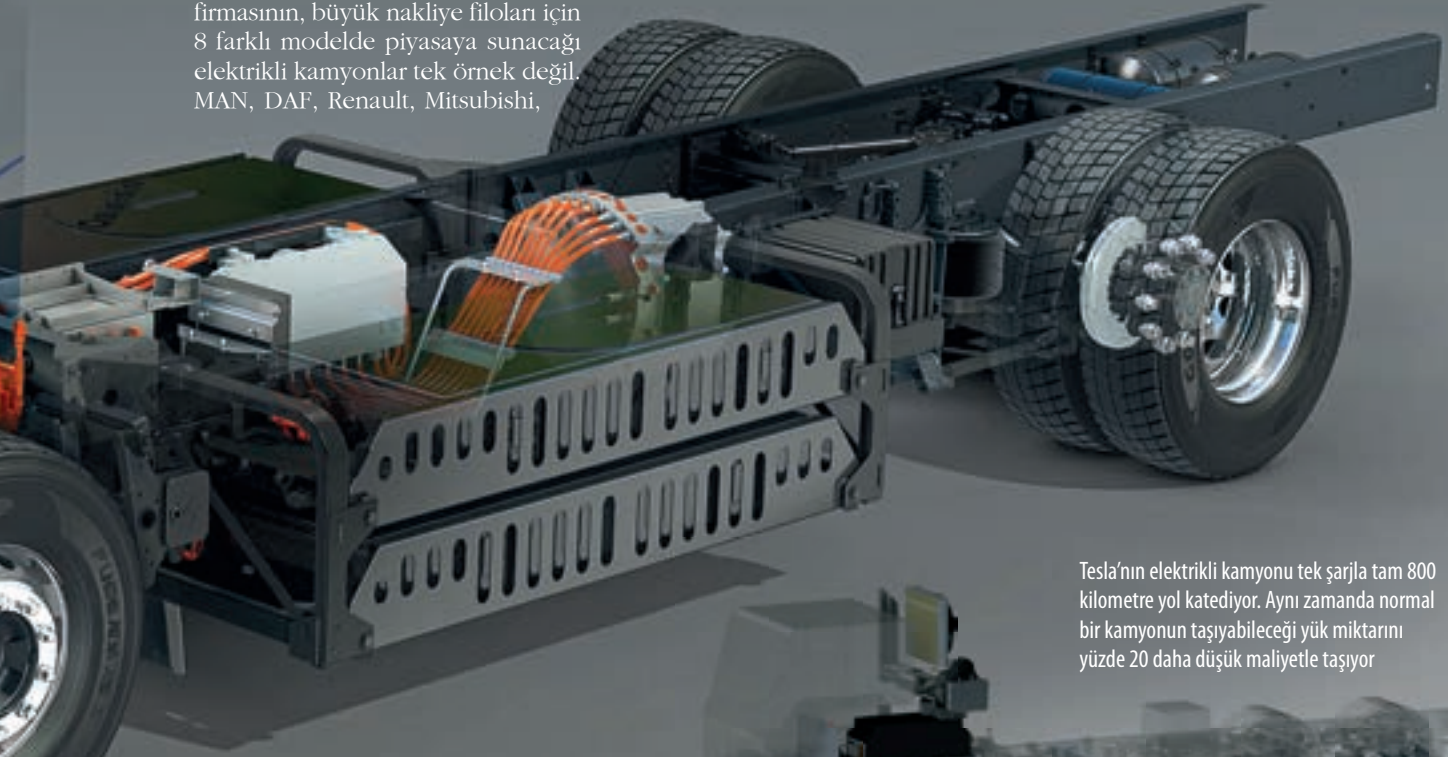
Mack gibi küresel firmalar piyasadaki yoğun talebi düşünerek seri üretim için düğmeye bastı. Kamuyunda büyük ilgi çeken Tesla'nın kamyonuna şimdiden Pepsi, Walmart, UPS gibi büyük firmalardan sipariş geldi.

Ford firması, Rivian adını verdiği elektrikli kamyon için 500 milyon dolarlık yatırım yaptığını duyurdu. Amerika Birleşik Devletleri'nde Volvo 2020'de, Daimler ise 2021'de elektrikli kamyon üretimine başlamak için son hazırlıklarını yapıyor. Volvo firmasının Stratejik Çözümler Başkan Yardımcısı Keith Brandis, elektrikli kamyonlara olan ilgiyi "Kuzey Amerika'daki müşterilerden şaşırtıcı derecede talep gördük. Bu teknolojiyle gerçekten ilgileniyorlar" diye anlatıyor.

DEV BİR PAZAR

Elektrikli kamyonlar, içten yanmalı motorlarla çalışan geleneksel kamyonlara göre çok daha verimli. İşletme ve bakım maliyetleri çok daha düşük. Bu yüzden lojistik firmaları için önemli avantajlar sağlayacak. Sadece Amerika Birleşik Devletleri'nde lojistik firmaları yılda on binlerce araç alıyor. Ayrıca bireysel müşteriler de var. İçecek üreticisi Anheuser Busch firması şimdiden 800 araç siparişi verdi.

UPS gibi dağıtımçı firmalar, sıfır emisyon isteyen belediyeler, elektrikli kamyonların önemli müşterileri arasında. Volvo'nun elektrikli kamyonları, Güney Kaliforniya'daki limanlarla dağıtım merkezleri arasında yük taşımaya hazırlanıyor.



Tesla'nın elektrikli kamyonu tek şarjla tam 800 kilometre yol katediyor. Aynı zamanda normal bir kamyonun taşıyabileceği yük miktarını yüzde 20 daha düşük maliyetle taşıyor

TÜRKİYE'DE HAZIRLANIYOR

Elektrikli kamyon üretimi konusunda Türkiye'de yaptığı önemli çalışmalarla dikkat çekiyor. Tüm Ar-Ge, tasarım ve üretim aşamaları Anadolu Isuzu tarafından gerçekleştirilen NPR 10 EV geçtiğimiz yıl Hannover Fuarı'nda görücüye çıkmıştı. Elektrikli motor konusunda Aselsan ile çalışmayı tercih eden Anadolu Isuzu, akü içinse bir başka Türk markası olan Altınay ile iş birliği yaptı. 4 milyon dolarlık yatırım sonucu geliştirilen araç, 30 dakikada

şarj oluyor ve 6.6 ton yük taşıma kapasitesine sahip.

Öte yandan, Ford Otosan'ın Sancaktepe'deki Ar-Ge Merkezi'nde Türk tasarımcılar ve mühendisler 5 yılda 4. seviye

otonom sürüşe sahip elektrikli kamyon geliştirmeyi başardı. F-Max adı verilen kamyon daha yola çıkmadan Almanya'daki 2019 Uluslararası Yılın Kamyonu Ödülü'ne layık görüldü.



Geleceğin yakıtı: LİTYUM-İYON

Lityum iyon piller, dizüstü bilgisayarlardan yapay kalplere, cep telefonlarından elektrikli otomobillere kadar tüketim elektroniğinde pek çok cihaza güç sağlıyor. 2018'de dünya çapında yaklaşık 220 Gigawatt saat (GWh) olması beklenen toplam lityum iyon pil üretiminin, yapılacak yatırımlarla 2028'de ise bin GWh'nin üzerine çıkması bekleniyor.

Cizgi roman ve sinema dünyasının meşhur karakteri Demir Adam ya da gerçek ismiyle Tony Stark'ı tanımayan çok az insan var. Tony Stark'ın Demir Adam isimli kahramana dönüşümünde an-

latılan olay örgüsünün başrolündeysen lityum iyon pil teknolojisi bulunuyor. Göğsüne saplanan şarapnel parçalarından birisi kalbine çok yakın olduğu için ameliyat edilemeyen Tony Stark, göğsüne bağlı elektromıknatısla şarapnelin kalbine zarar vermesini önler. Stark, elektromıknatısa bağlı bataryayı, kendi yaptığı zırha enerji sağlamak için kullanmaya başlar.

ELON MUSK'IN GİZLİ MUCİZESİ

Demir Adam hayali bir karakter olsa da gerçek yaşamda Stark'ın izinden giden başarılı bir girişimci dünyayı şaşırtmaya devam ediyor. Elon Musk, farklı alanlarda yatırımları olan

bilimkurgunun sınırlarını zorlayan bir girişimci. Musk, Mars'ta koloniler kurmak için uzay çalışmalarından ulaşımaya kadar pek çok farklı sektörde faaliyet gösteriyor.

Musk'ın en dikkat çekici yatırımı elektrikli araçlar. Fosil yakıtlardan tamamen kurtulmuş bir uygarlık düşüncesiyle hareket eden Musk'ın bu hayali önce Tesla otomobilleriyle hayat buldu. Sektördeki küresel firmaların maliyet nedeniyle girmekte çekimser kaldığı elektrikli otomobiller tüketici tarafından sevilip talep görmeye başladı. Musk'ın tüm bu göz kamaştırıcı başarılarının altında yatan en önemli sebeplerden biri de lityum iyon pil teknolojisi.



ŞARJ EDİLEBİLİYORLAR

Lityum iyon pil (Li-ion) yeniden doldurulma özellikleriyle uzun zamandır günlük yaşamda kullanılan bir pil çeşidi. Günümüzde hemen hemen her elektronik aracın da vazgeçilmezi. Lityum iyon piller çoğunlukla elektronik araçlarda kullanılıyor. Ağırlıklarına-büyük yüklerine oranla verdikleri yüksek enerjiyle en çok tercih edilen pil çeşidi. Bu yüzden cep telefonlarından elektrikli araçlara kadar çok geniş bir kullanım alanına sahip. Bu pillerde hafıza etkisi yok ve kullanılmadıkları zamanlarda enerji kayıpları yavaş.

2018 sonu itibariyle dünya çapında yaklaşık 220 Gigawatt saat (GWh) olması beklenen toplam lityum iyon pil üretiminin, farklı ülkelerin yapacağı yeni yatırımlarla birlikte 2023'te 658 GWh'ye ulaşması, 2028'de ise bin GWh'nin üzerine çıkması bekleniyor. Bu rakamlar, lityum iyon pil üretiminin 2028'e kadar yaklaşık yüzde 400 artışını işaret etmekte.

ÜRETİM İÇİN 'GİGA FABRİKA'

Lityum iyon piller 90'lardan beri tüketici elektroniği için vazgeçilmez önemde. Şimdiyse Elon Musk'ın öncülüğünde otomotiv sektörü lityum iyon pillerin eşsiz özelliklerini keşfedip ürünlerinde uygulamaya başladı.

Otomotiv dünyası Tesla modellerindeki gibi araçlara hareket sağla-



mak için pil teknolojisiyle uğraşırken, Musk'ın yeni hamlesi geldi; Giga Fabrika (Gigafactory). Bu yeni nesil fabrika, Tesla Motors tarafından ABD'nin Nevada eyaletinde Tahoe Reno Endüstri Merkezinde inşa edilen lityum iyon pil üretim merkezi. Tesla Motors'un uzun vadeli vizyonu ve Tesla Model 3'ün piyasaya çıkışında en önemli etmenlerden biri olarak ortaya çıkan Giga Fabrika'nın inşaatı 2014 yılında başladı. 5 milyar dolara mal olacak fabrikanın 2020'de tam kapasite çalışmaya başlaması planlanıyor.

PİL MALİYETLERİ YÜZDE 30 AZALACAK

Gigafactory sayesinde pil maliyetle-

rinde en az yüzde 30 azalma beklenirken, ilk aşamada yılda 500.000 Tesla otomobile yetecek kadar pil üretecek. Fabrika'nın tek başına üretim kapasitesi, dünyadaki bütün lityum iyon pil fabrikalarının 2013 yılındaki toplam üretimine eşit. Elektrikli otomobillerin küresel satış rakamlarının artmaya başlamasıyla üretim kapasitesinin hızla yükselmesi ve 2028'e gelindiğinde dünyada farklı ülkelerdeki 22 giga fabrika'nın yılda en az 1102 GWh'lik pil üretmesi planlanıyor.

TÜRKİYE'DE PAY ALACAK

Türkiye'de lityum iyon pil teknolojisinde harekete geçti. Zorlu Holding, Çinli GSR Capital ile birlikte duyurusunu yaptıkları 4,5 milyar dolarlık madencilik ve yeni nesil pil teknolojilerine yönelik yatırımlarla, 2023'te küresel lityum iyon pil üretimi pastasından 25 GWh'lik bir pay almayı planlıyor.

Elektrikli otomobiller, akıllı telefonlar, tabletler ve dizüstü bilgisayarlar... Tüm bunların hepsi lityum iyon bataryalara ihtiyaç duyuyor. Özellikle geleceğin otomotiv sektöründe kullanılacak elektrikli araçlarda, bataryaların fiyatları 2010 yılından beri düşüş göstermesine rağmen halen tüm aracın maliyetinin yüzde 30'undan fazlasına denk geliyor. Uzmanlar yeni teknolojik gelişmeler ve talepteki artışın maliyetleri daha da düşüreceğine, lityum iyon pil sektörünün geleceğin gözde sektörlerinden biri olacağı konusunda hemfikir.



Toyota elektrikli araçlarda kullanacağı lityum iyon pil teknolojisi için, Arjantin'in en büyük lityum üreticilerinden Orocobre'nin yüzde 15'ini satın aldı. Yaşanan talep patlaması o kadar büyük ki, pil içerisindeki kritik madenlerden biri olan ve beyaz petrol olarak adlandırılan kobaltın fiyatı 2017 yılında yüzde 150 arttı.



Nostaljik ama eski değil; Plakların geri dönüşü

Plaklar bir dönem evin en önemli eşyaları arasındaydı. Dönemin son teknolojisi olması sebebiyle son derece hassas bir işti plak dinlemek... Kılıfından çıkarırken dikkatli olmalıydınız. Dinlemeden önce tozunu almalı, plak tablasına bırakırken kenarlarından nazikçe tutmak gerekiyordu. En önemlisi de dönen plağa iğneyi yerleştirmeyi doğru yapmaktı. Aksi halde plak çizilebilirdi. Bütün bu

aşamalardan sonra önce derin bir hışırtı, sonra insanın ruhuna işleyen müziğin sesi duyulurdu.

1940'larda başlayan pikap satışları yaklaşık 40 yıl boyunca piyasayı elinde tutmayı başarsa da 1980'lerde kasetçalar teknolojisine yenildi. Kısa sürede ucuz maliyetiyle talep gören kasetçalarlar pikaba olan ilginin kaybolmasına neden oldu.

İlginçtir pikabın 40 yıllık hakimiyetine rağmen, kasetçaların gücü 20

yıl bile yetmedi. 90'ların ortalarında piyasaya çıkan hem kaset hem CD çalabilen stereo müzik setleri, teyp-leri işlevsiz hale getirse de kendisi de 2000'lerin başında ortadan kalktı.

MÜZİĞİ TÜKETMEK

Gelişen teknoloji, kısa sürede CD'den müzik dinlemenin pabucunu dama attı. I-Pod, I Tunes, MP3 ve en sonunda dijital yayınlar hayatımıza girdi. Bir kaç dakika içinde is-

Kasetlerin günlük hayatımıza girmesiyle kaybolan plaklar geri döndü. Hem nostaljik keyif hem de ses kalitesi nedeniyle plaklara ilgi giderek artarken, pikaplar da evlerin vazgeçilmezleri arasında yerini alıyor.

tediğimiz şarkıyı cep telefonumuza veya bilgisayarımıza indirip dinleyebiliyoruz. Akıllı programlar, müzik zevkimizi belirleyip dinlememiz için bize listeler hazırlayıp tavsiye ediyor.

Bütün bunlar müziğe erişmeyi kolaylaştırırsa da sonsuz sayıda seçeneğe kolay ve hızlı ulaşım, bilinçsiz tüketimi de beraberinde getiriyor. Tüm bu yaşanan karmaşa sürpriz bir gelişmeyi ortaya çıkardı; plaklar geri geldi. İlk başlarda plaklara olan talebi koleksiyonerlerin yaptığı düşünülürdü. Fakat daha sonra plak satış rakamlarındaki yükseliş, müzik dinlemeyi 'tüketim' olarak görmek istemeyen müzikseverlerin plak dinlemeye döndüğünü ortaya çıkardı.

2017'de plak satışları fiziksel albüm satışlarının yüzde 11'ini oluşturdu. 2017'de sadece Amerika'da 13 milyon plak satılmış ve tüm zamanların top 20 listesinde olan 14 albüm yeniden plak formatında basılmak zorunda kaldı. Uzmanlar

plaktan müzik dinlemenin belli kriterleri olduğunu, müziğe ulaşmak için yapılması gerekenlerin insanları cezbedtiğini söylüyor. Plaktan müzik dinlemek ve koleksiyon yapmak için plak seçimi, temizliği, muhafazası ve dinleme şekillerine dikkat etmek gerekiyor.

PLAĞIN FİZİKSEL DURUMU

Plak, yapısı gereği çizilmeye müsait bir metadır. Kabında saklanmadan ortaya geliş güzel bırakılan veya üst üste koyulan plaklar, bir süre sonra sürtünmeden dolayı çizilmeye maruz kalacaktır. Uygun koşullarda saklansa bile sık kullanılan plakların kabından sürekli çıkartılması zamanla zarf sıyrıklarına yol açar. Bu sıyrıklar çok önemli değildir ama derin çizikler plağın cızırtılı çalmasına hatta atlamasına neden olur.

TOZ TUTMAMALI

Sahaflardan, internetten alınan eski plaklar genelde yıllardır kulla-



PİKAP BAKIMINA DİKKAT

Plağın temini, temizliği ve muhafazası konularına dikkat edilse bile yanlış kullanımdan dolayı dinleme esnasında plaklar zarar görebilir. Plaklara zarar vermemesi için pikabın gerekli bakımları yapılmalı ve kullanım süresi dolan iğne yenisiyle değiştirilmelidir. Ayrıca kol ayarı da en uygun olmak zorunda. Pikap kolunun elle kullanımı da plakların zamanla yıpranmasına neden olmaktadır.

nılmamanın veya özen gösterilmemenin sonucu kirli olarak elinize geçer. Bu nedenle temizliğinden emin olmadığımız plak, dinlemeden önce kısa bir temizlik işleminden geçirilmeli.


KABINDA SAKLAYIN

Plaklar mutlaka kabında saklanmalı. Eğer özgün kapağa sahip değilseniz, piyasadan plak kabı satın alabilirsiniz. LP plakların ayrıca iç zarfı olmalı. Daha değerli bir koleksiyona sahip olmak istiyorsanız, plakları pvc bazlı dış kaplarda muhafaza edebilirsiniz.



Ziyaret edenleri kendine aşık eden ülke:

NEPAL



BİN YILLARA DAYANAN
TARİHİ, SICAKKANLI
İNSANLARI VE EŞSİZ DOĞAL
GÜZELLİKLERİYLE NEPAL,
ZİYARETÇİLERİNİ BÜYÜLEYEN
BİR ÜLKE. TROPİKAL İKLİMLE,
KUTUP SOĞUĞUNUN BULUŞTUĞU
TOPRAKLAR OLAN NEPAL,
KENDİ İÇİNE YOLCULUK
YAPMAK İSTEYENLERİN DE
VAZGEÇİLMEZ MEKANI.

Hindistan'ın kuzeyinde ve Çin'in Tibet özerk bölgesinin güneyinde bulunan Nepal, Hindistan ile Avrasya kara parçalarının birleştiği noktada. Bu kesişimin sonucu olarak ortaya çıkan Himalayalar ülkenin önemli bir kısmını oluşturuyor.



Nepal bin yıllara dayanan tarihi, kültürü, sıcakkanlı insanları ile tipik bir Asya ülkesi. Bu sıradanlığı farklı kılan, onu dünyanın ilgi odağı haline getiren nokta ise başka hiçbir yerde hissedemeyeceğiniz 'mütevazılığı'... 8,848 metrelik zirvesiyle dünyanın en yüksek noktası olan Everest Tepesi, Nepal'in bilinirliğini artıran önemli bir simge. Nepal, Hindistan'dan aldığı muson havasıyla Himalayalar'ın yüksek ve sert havasının tüm zıtlıklarını bünyesinde taşıyor.

NEOLİTİK ÇAĞDAN BERİ YERLEŞİM YERİ

Himalayalar'ın hemen yamacındaki Kathmandu Vadisi'nde neolitik çağlardan bu yana uygarlık varolmuş. Nepal'in kalbi olan bu vadiye çok sayıda tarihi anıt ve tapınak bulunuyor. Hindu ve Tibet dillerinin yerel diller ile etkileşiminden ortaya çıkan Nepalce ülkenin resmi dili. Bu dili, anadil olarak benimseyen nüfusun oranı yüzde 45 olmakla beraber Maithili, Bhojpuri, Tharu, Thamang, Nepal Bhasa, Bajjika, Magar, Doteli, Urdu ve Sunwar gibi dillerde ülkede konuşuluyor. Nepal'de ayrıca dört farklı işaret dili de günlük yaşamda kendine yer bulmuş.

BAŞKENT KATMANDU TARİHİ MERKEZ

Katmandu Nepal'in başkenti olmasının yanında ülkenin ekonomik ve tarihi merkezi. Bir milyonu aşkın bir nüfusa sahip olan Katmandu aynı zamanda diğer bölgelerin de kimliğini belirleyen medeniyet merkezi. Katmandu'nun yanında ülkenin önemli şehirleri arasında, Pokhara, Lalitpur, Bharatpur, Biratnagar, Nepalganj, Birganj, Janakpur, Butwal, Itahari, Dharan ve Dhangadi yer alıyor.

Nepal'in ekonomisinin dayandığı ana sektör turizm. İki büyük din için hacıları ağırlayan ve topraklarında birçok tapınağı bulunan ülke,



aynı zamanda Himalayalar ve Everest Tepesi nedeniyle doğa turizmine ve dağcılığa gönül verenlerin buluştuğu önemli bir durak.

SERT KIŞLAR VE TROPİK İKLİM BİR ARADA

Nepal'de, coğrafi yapısının Himalayalara endeksli olmasından dolayı yüksekliğe bağlı olarak beş farklı iklim hakim. Yüksekliğin 1200 metreye kadar uzandığı bölgelerde Hindistan'dan gelen tropik ve tropik-altı iklim etkili. 1200-2400 metre arası



yükseklikteki coğrafyada ılıman iklim hissedilirken, 2400-3600 metrede soğuk ve sert hava koşulları etkisini göstermeye başlıyor. 3600-4400 metre yükseklikler ise arktik-altı ve 4400 metre üstü bölgede ise kutup iklimi hüküm sürüyor.

GEZİLECEK YERLER

Nepal'e zıtlıklar ülkesi denmesi sadece ikliminden kaynaklanmıyor, Katmandu'nun karmaşık, daracık ve yer yer çamurlu sokaklarında bir yandan etrafa bakınmaya bir yandan da insan yığını içerisinde ilerlemeye çalışırken, Pokhara da göl kenarında huzur bulabilir ya da Chitwan'da orman yürüyüşünde doğayla başbaşa kalabilirsiniz.

BAŞDÖNDÜREN ATMOSFER

Başkent Katmandu kargaşa dolu günlük hayatı, tapınakları ile baş döndüren bir atmosfere sahip. Katmandu'da gezilecek yerler Boudhanath Stupa Tapınağı, Thamel Meydanı, Durbar Square.

MİLLİ PARKLAR ZİYARETÇİ ÇEKİYOR

Nepal'i ziyaret edenler için Pokhara ülkenin en büyük ikinci kenti olmasının yanında dağcılık ve trekking aktivitelerinin de başkenti. Nepal dağlık coğrafyası ve yarı tropik iklimi sebebiyle pek çok bitki ve hayvan türüne de sahip. Ülkedeki milli parkların en büyüğü olan Chitwan, Kathmandu ile Pokhara



Chitwan Milli Parkı, ekolojik çeşitliliği ile ziyaretçilere Afrika'da olduğunu düşündürecek zenginlikte. Milli parkta kano turu, orman yürüyüşleri, fillerle gezinti yapabilir ve timsah türlerini yakından inceleyebilirsiniz.

arasında ve Kathmandu'dan otobüsle 6 saatlik bir mesafede. Milli parkta, geyik, timsah, fil gibi pek çok sıra dışı veya vahşi hayvanın yanı sıra soyu tükenmekte olan Bengal Kaplanlarını da görebilirsiniz. Jeep safarisinin yanında gölde kano gezintisi ise bir başka alternatifiniz.

DAĞCILIK VE TREKKİNG

Görkemli Everset Dağı da dahil olmak üzere Himalayalar'ın en yüksek 10 zirvesinden 8'i Nepal sınırları içerisinde. İsterseniz bu dağlardan herhangi birinin zirvesine çıkabilirsiniz. Bu çok masraflı ve kondüsyon gerektiriyor dersiniz, farklı rotalarda 4 gün ile 3 hafta arasında değişen trekking turlarına katılma seçeneği de var.

Kişi başı günlük ortalama 30-35 dolar maliyeti olan bu trekking rotalarında rehberle veya rehbersiz trekking yapmanız mümkün. Bunların dışında daha çok Pokhara'da yapılan Yamaç



Paraşütü Nepal Gezi Rehberi içerisinde olmazsa olmazlardan.

OTANTİK HEDİYELİK EŞYALAR

Pamuk veya ipekten işlenen Thangka iyi bir hediyelik eşya olabilir. Bunun yanında, eski zamanlarda sağlık ve meditasyon için kullanılan ses çıkartan tahta çanaklarda popüler hediyelik eşyalar arasında. Bunların dışında, bir çeşit şal olan Paşmina veya pirinçten üretilen kâğıtlarda ilgi çekici objeler.



**İleri yaşların
yükselen trendi:**

Sağlıklı yaşlanmak

Uzun ve daha sağlıklı yaşamak, yaşantımızı kronolojik yaşla tarif etmenin anlamını da ortadan kaldırıyor. Yaşın ilerlemesi; aktif olmak, fit kalmak için bir hayal değil... Yaşam boyunca doğru beslenen, düzenli spor yapan, ruh sağlığına dikkat edenler ileri yaşlarda da mutlu, sağlıklı ve hareketli bir yaşam sürebilir.

Yaşlılık herkesin bir şekilde yaşayacağı bir süreç olsa da bu dönemi sağlıklı bir şekilde geçirmek çok önemli. Bu konuda alınması gereken tedbirler, gençlik ve orta yaş sürecini yakından ilgilendiriyor. Yaş ilerleyince alınacak önlemler ile birlikte sağlıklı yaşlanmak mümkün.

Uzmanlar, belli bir yaşa geldiğimizde ölmek için genetik olarak kodlandığımızı ileri sürerken, tüm bunların kaliteli bir yaşam sürmeye engel olmadığı görüşünde. Hayatın son dönemi olan yaşlılıkta, sağlıklı, mutlu ve aktif bir yaşam sürmek için doğru davranışları alışkanlık hâline getirmek önemli. Her ne kadar yaşam süremizi ve sağlığımızı belirlemede genetik özelliklerimiz etkin olsa da yaşam tarzımızın rolü inkar edilemez.

IRIS DAVIS ÖRNEĞİ

Belli bir dönemden sonra yaşlı insanların köşelerine çekilmeleri bilinen bir gerçektir fakat 75 yaşındaki Amerikalı Iris Davis bu kuralı tersine çevirip sağlıklı yaşlanma konusunda dünyadaki en ünlü kişi olmayı başardı. Uzun yıllar boyunca düzenli olarak vücut geliştirme sporuyla uğraşan Iris Davis, 11 farklı dalda 50'den fazla ödüle sahip bir sporcu. Halen çalışmaya devam eden Davis, aktif spor yaşamının yanında, kişisel antrenör olarak gençleri ve kendi yaşlılarını yetiştirmeye devam ediyor. Davis; "Hiç bir zaman, hiç bir şey için geç değildir. 70 yaşında benimle çalışan kadın öğrencilerim var. İki yıl içinde hepsi, formunu ve gücünü

geri kazanıyor. İnsanlara söylüyorum; eğer ben yapabiliyorsam, sen de yapabilirsin"

TELOMER KURAMI

Bilim dünyası neden yaşlandığımızla ilgili cevabı henüz bulamadı. Yaşlanma süreciyle ilgili pek çok teori mevcut olsa da içlerinde en fazla kabul göreni, telomer kuramı. Bu teoriye göre kromozomların ucunda yer alan, herhangi bir genetik bilgi taşımayan, hücre bölünmesi sırasında kromozomların aşınmasını önleyen telomerler, her hücre bölünmesinde bir parça eksilir ve böylelikle hücre yaşlandıkça kısalırlar. Bunlar tükenince de hücre kuruyup büzülür ve ölür. Yaşlandıkça vücuttaki telomerler kısalır, kıaldıkça da altta yatan mekanizma ile yaşlanmanın getirdiği tüm hastalıklara daha kolay yakalanma ortaya çıkar. Hücreler başka sebeplerle de işlevini kaybeder veya erken ölür.

HAYAT TARZINIZI DÜZENLEYİP HÜCRESEL YAŞLANMAYI YAVAŞLATIN

Hayat tarzımız telomerlerin hücresel yaşlanma sürecinin yavaşlamasını sağlayabilir. Yediklerimiz, duygusal ve sosyal zorluklara tahammülümüz ve karşılama tarzımız, ne kadar egzersiz yaptığımız, çocukluk stresine maruz kalmamız ve hatta mahallemizin komşuluk ve yaşanabilirlik seviyesi dâhil birçok faktör telomerlerimizi etkiler ve hücre seviyesindeki erken yaşlanmayı geciktirebilir. Genlerimiz telomerlerimizi etkiler; fakat sıraladığımız bazı faktörler telomerlerin kısalmasını kontrol edebileceğimizi



gösteriyor. Çünkü kısa telomerler, ağır işleyen bir bağışıklık sistemi oluşturur ve hastalıklara karşı savunmasız bırakır. Kısa telomerler iltihaba yol açar ve iltihabın artması dokularımızın bozulmasına ve yaşlanma kaynaklı hastalıklara yol açar. Uzmanlar sağlıklı yaşlanmak için yapılması gerekenleri şu maddeler halinde sıralıyor;

- İçinde bulunduğumuz zorlu koşullarda olumlu bakış açınızı yitirmeyin. Ağır ve yıpratıcı strese maruz kalmanın, telomerlerin kısalmasında etkin rol oynadığını unutmayın.
- Stresi azaltan zihin egzersizlerine zaman ayırın.
- Kalp ve damar sağlığı için spordan asla vazgeçmeyin.
- Şekeri kesmek, beslenme alışkanlığımızda yapacağımız en faydalı değişiklik.
- Sosyal dayanışma açısından aile, sağlam dostluklar gibi güçlü bağlarınız olsun.
- Gülümseyin ve mizahı önemseyin
- Minnet ve takdir göstermek, teşekkürle hayatımızda daha çok yer vermek, yardımsever ve merhametli olmak, empati yapmak, iyiliksever olmak telomerlerin kısalmasını geciktirir.
- Dokunmak, sarılmak oksitosin hormonu salgılatarak yarar verir.
- Dengeli ve yeterli uyku önemlidir. Uykuya sakın ve rahat geçiş sağlanmalı, bu dönemde akıllı telefonlardan, tablet ve başka ekranlardan uzak durmalıdır.





Zengin ve asillerin gelenekçi oyunu:

SNOOKER

Hindistan'da görevli İngiliz askerlerinin 19. yüzyılda icat ettiği İngiliz bilardosu olarak bilinen snooker, sıradışı, zorlayıcı kurallarıyla dikkat çekiyor.

Ingiliz bilardosu olarak bilinen Snooker, 1870'lerde Hindistan'da görev yapan İngiliz askerleri tarafından icat edilen bir spor. 1800'lü yılların sonlarında Kraliyet Askeri Akademisine yeni katılan askerî öğrencilere gayriresmi olarak "snooker" denirdi. Snooker oyunu da diğer bilardo oyunlarından türetildiği ve henüz kaba halde olduğu için askerler tarafından bu isim verilmiş olabilir. Snooker masası 360x180 cm ebatlarında olup diğer bilardo masalarına göre oldukça büyük olmasıyla dikkat çeker. Toplar ise diğer bilardo toplarından daha küçüktür. Masanın büyüklüğü, topların ise standard bilardo toplarından küçük olması oyunun zorluk seviyesini yükseltir.

BİLARDO ŞAMPİYONU İNGİLTERE'YE GETİRDİ

Snooker oyununun 19. Yüzyılın sonlarında oynanmaya başladığı dönemde, bilardo Hindistan'da bulunan Büyük Britanya ordusunda oldukça popülerdi. Bilardo oyuncularını oyuna heyecan katmak için kurallarda değişiklikler yapıyor, life pool, piramit pool gibi varyasyonlar uyguluyorlardı. Bunların içinde black pool, snooker'a en yakın oyun tarzıydı. Oyuncular bu oyunda bir kırmızı top ve ardından siyah topu pot yaparak en yüksek sayıyı almaya çalışırdı. 1874-75 yıllarında Jabalpur'daki subaylar arasında albay Neville Francis Fitzgerald Chamberlain birkaç kez black pool'a renkli toplar eklemeyi önerdi. Böylece 15 kırmızı topa, birer adet sarı, yeşil, pembe ve siyah top eklendi (mavi ve kahverengi toplar daha sonradan eklenmiştir). Britanya bilardo şampiyonu John Roberts, 1885 yılında Hindistan'a geldiğinde Chamberlain ile tanıştı. Chamberlain ona yeni oyunu anlattı ve Roberts daha sonra bu

oyunu İngiltere'ye ilk tanıtan kişi oldu.

ZENGİN VE ASİLERİN OYUNU

Snooker, bugün sıkı bir gelenekçi yapıya sahip özelliğiyle tanınıyor. Halen kıyafet kodu var ve oyun kuralları uzun zamandır değişmedi. Oyun esnasında lüzumsuz ses çıkarmak hoş görülüyor. Mükemmel bir sessizlik, konsantrasyon ortamında icra ediliyor. Bu muhafazakar yapı ve centilmenliğin ön planda olduğu spora normal bir insanın erişmesi yüksek maliyetinden dolayı çok mümkün değil.

YÜZYILIN SON ÇEYREĞİNDE POPÜLER OLDU

Snooker özellikle 1930'larda İngiltere sınırları içerisinde yavaş yavaş popüler olmaya başlasa da 2. Dünya Savaşı'ndan da nasibini alır. Savaş sonrası İngiliz televizyon kanalı BBC'nin sporu TV yayınına geçirmesi ve ardından renkli TV'de yayın yapılması snookera olan ilgiyi bir anda büyüttü. Özellikle 1975-1995 yılları arasında spora olan ilgi patlama düzeyinde gerçekleşir. Günümüzde Çin, Almanya, Brezilya, ABD, Rusya, İsveç gibi İngiltere sınırları dışındaki ülkelerde de oldukça popüler spor haline gelmiştir. Uzun formatlı maçların snookera ilgiyi azalttığı yönündeki düşünceye bir çok kişi hem fikir olduğundan bu yana snooker bazı yenilik hareketleri içerisinde. İlgiyi canlı tutmak için farklı formatlarda snooker turnuvaları düzenleniyor.

AMAÇ RAKİPTEN FAZLA PUAN TOPLAMAK

Snooker'ın amacı rakip oyuncudan daha fazla puan toplayarak, oyunu kazanmak. Oyuncular sıraları geldikçe, vuruşlarını yapmak için masaya gelir. Oyuncuların ilk amacı, 15 kırmızı top-

tan birisini pot yapmaktır. Kırmızı renkli topların puan değeri 1'dir. Eğer kırmızı toplardan birisi pot yapıldıysa, oyuncu kendi istediği renkli toplardan birini pot yapma şansı kazanır. Renkli topların puan değerleri sırasıyla, sarı için 2 puan, yeşil için 3 puan, kahverengi için 4 puan, mavi için 5 puan, pembe için 6 puan ve en değerli top olan siyah için 7 puandır. Eğer oyuncu, bu atışında da başarılı ise yeniden bir kırmızı topu pot yapma hakkı kazanır. Kırmızı toplar düştükleri pakette kalırken, renkli toplar masaya kendi yerlerine geri koyulur. Bu atışlardan birinde başarısız olduğunda oyun sırası diğer oyuncuya geçer. Oyun tüm kırmızılar pot yapıp, masada yalnızca 6 renkli kalana dek bu şekilde devam eder. Bu noktadan sonra oyunda amaç, puan sıralaması en düşük olan toptan başlayarak, en yüksekte olan topa kadar tüm renkleri pot yapmaktır. Bu noktadan sonra pakete giden hiçbir renkli masaya geri dönmez. En sonunda siyah top pakete girdiğinde, oyun biter ve en yüksek puana sahip oyuncu oyunu kazanır.

Snooker ismi nereden geliyor?

Oyunun kurallarını da koyan Neville Chamberlain'in bir gün oyun sırasında, topu cebe sokamayan rakibine 'snooker' dediği ve oyunun isminin de buradan miras kaldığı rivayet edilir. Chamberlain'in bu ifadesinden sonra bilardo oyunuyla özdeşleşen 'snooker' tecrübesiz oyunculara yönelik kullanılan bir terim olmuş. Benzer bir kullanım askeri jargonda da mevcut. O dönemlerde, yaş küçük ve meslekte henüz tecrübesi olmayan askerlere argo anlamda 'snooker' denirmiş ki snooker'in temellerinin Hindistan'daki Britanya askerleri tarafından atıldığını düşünenecek olursak, bu iki kullanım arasında bağlantı olması kuvvetle muhtemel.



BİRLEŞMİŞ MİLLETLER'İN RAPORUNUN SONUÇLARI KARAMSAR

1 MİLYON CANLI TÜRÜ YOK OLMANIN EŞİĞİNDE

Birleşmiş Milletler'in hazırladığı rapora göre insanların doğa üstündeki yıkıcı etkileri hiç bu kadar kötü olmamıştı. Bugüne kadar hazırlanan en kapsamlı raporlardan biri olan araştırmada dünyada karasal alanların dörtte üçünde insan faaliyetleri nedeniyle doğal denge bozuldu. 1 milyon hayvan ve bitki türü yok olma tehdidiyle karşı karşıya.

Birleşmiş Milletler tarafından, hazırlanan 1800 sayfalık rapora göre insanlığın devamlı genişleyen ayak izi doğal yaşam ve çevre için yıkıcı tehlikeli boyutlarda. 400 uzman tarafından hazırlanan raporda okyanuslardaki balık nüfusunun üçte birinin tükenme seviyesine geldiği ve geri kalan deniz hayatı stoğunun da sürdürülebilir ve yenilenebilir özelliğini kaybetmek üzere olduğu açıklandı. Karalarda durum denizlerden daha kötü, dünya karasal alanlarının dörtte üçü insan faaliyetleri nedeniyle ciddi şekilde değişti ve bu durum gelecek yıllar içinde 1 milyona yakın canlı türü neslini sona erdirecek.

YAPILAN PLANLAR BAŞARISIZ OLDU

Raporda daha fazla doğal alanı koruma altına almak ve biodiversiteyi tehdit eden unsurları azaltmak adına 2010'da konulan 2020 hedeflerinin çoğunun büyük bir başarısızlıkla sonuçlandığı ortaya kondu.

İNSANLIK İÇİN ÖLÜM KALIM MESELESİ

Şimdiye kadar biyolojik koruma politikaları klasik şekilde pandalar, kutup ayıları ve daha az 'medyatik' canlılar ve bitkiler üzerinde yoğunlaşıyordu. Ne var ki son 20 yılda konu insanoğlunun kendi neslini koruması noktasına geldi.

Raporu hazırlayan ekibin direktörü Robert Watson AFP'ye verdiği demeçte insanoğlunun karşılaştığı tehlikeye şu sözlerle dikkat çekti: "Şimdiye kadar biodiversitenin önemini çevre açısından konuşuyorduk. Şimdi ise insanoğlu için hayati öne-



mi çerçevesinde konuşuyoruz. Gıda üretimi, su kullanımı, ilaç yapımı, toplumsal uyum ve daha pek çok alanda hayati bir konu haline aldı."

'SONUMUZU ET, SOYA VE PALMIYE YAĞI GETİRECEK'

Dünyadaki ormanlar ve okyanuslar gezegende insanoğlunun sebep olduğu sera gazlarının yarısını emiyor. Eğer bu olmasaydı küresel ısınma durdurulamaz bir döngüye girmiş ve dünya çoktan yaşanamaz bir yer haline gelmişti.

Rapora göre 2014'ten bu yana İngiltere'nin 5 katı büyüklüğünde tropikal orman et, biyoyakıt, soya ve palmye yağı üretimi için yok edildi.

Başta hayvancılık olmak üzere endüstriyel tarım dünya çapındaki tüm sera gazı emisyonlarının yüzde 25'ine neden oluyor. Küresel ısınma ve iklim değişikliği ile sonuçlanan sera gazı salınımı daha sıcak hava dalgaları, denizlerin ısın-

RAKAMLAR KORKUTUCU

Dünyadaki sulak alanların yüzde 13'ü 1700'lü yıllardan 2000 yılına ulaşabildi.

1980 ile 2000 yılları arasında Güney Amerika'da ve Güney Doğu Asya'da 100 milyon hektar orman yok oldu.

1980 yılından bugüne kadar geçen sürede plastik kirliliği 10 kat arttı.

Her yıl yeryüzündeki sulara 300-400 milyon ton hacminde ağır metal, çözücü madde, zehirli tortu ve diğer atıklar karışıyor.

Dünya üzerinde doğal ekosistemler ortalama yüzde 47 oranında azaldı.

ması ve su seviyelerinin yükselmesi anlamına geliyor.

HÜKÜMETLER İÇİN İPUCU

Rapor hükümetlere ne yapmaları gerektiğini söylemiyor ancak güçlü ipuçları veriyor. Bunlardan biri, dünyayı "sınırlı ekonomik büyüme paradigmasından" kurtarmak. Uzmanlar ekonomik zenginlik ölçütü olarak gayri safi yurtiçi hasıladan uzaklaşılması gerektiğini, hayat kalitesini ve uzun vadeli etkilerini kapsayan daha bütünsel yaklaşımların yerleşmesini öneriyor. Geleneksel "iyi kalitede hayat" anlayışının her düzeyde tüketimi arttırdığı ve bunun değişmesi gerektiği belirtiliyor. Ayrıca biyoçeşitliliğe zarar veren mali teşvikler konusunda da zihniyetin değişim gerektiği kaydediliyor.



Doğaya yönelik diğer en büyük tehditlerin başında, hasat, ormanların yok edilmesi, avlanma ve balıkçılık yoluyla bitki ve hayvanların sömürülmesi, iklim değişikliği, kirlilik geliyor.

Dışarıdaki eviniz sloganıyla 14 yıldır Ankaralıları eşsiz lezzetler sunan Salus, bir tarafta orman, diğer tarafında Ankara manzarası ile müşterilerine huzur, güven ve rahatlık sunuyor.

Türk ve dünya mutfağının eşsiz lezzetleri Salus'ta



Salus, farklı konsepti, eşsiz manzarası ile 14 yıldır Ankaralıların tercihi. Bir tarafında orman diğer tarafında Ankara manzarası ile müşterileri için gizli bir cennet. Et ürünleri yanında su ürünleri ve mezeleriyle de ünlü Salus, müşterilerine Avrupa mutfağının seçili kalemelerini de sunuyor. Salus Ankaralıları için o kadar özel ki, büyükelçilik davetlerinden, evlilik yıldönümlerine kadar farklı etkinlik ve organizasyonların da vazgeçilmez mekanı...Sizler için işletme sahibi Koray Kılıç'la keyifli bir sohbet gerçekleştirdik.

Salus Restaurant'ın yemeklerinden önce, yeri ve konumu dikkat çekici. Salus'u kurarken bu açıdanda mı bir ihtiyacı karşılamak istediniz?

Salus, Ankara'nın en eski işletmelerinden biri. 14 yılı bitirdik. Böyle bir konumun Türkiye'de eşi benzeri yok. Bir tarafında orman, bir tarafında tenis kortları, bir tarafında yüzme havuzları ve cepheden Ankara manzarası ile gizli bir cennet. Ayrıca 150 araçlık otoparkı ve bir terası var. Kışın ise farklı bir konsept. 3 gün canlı müzik yapılıyor. Onun dışında biz burada Avrupa mutfağının seçili kalemelerini sunmaya çalışıyoruz müşterimizi. Pizzasından hamburgerine kadar hepsi kendi geliştirdiğimiz ürünler. Bir yandan su ürünleri ve mezeler var, diğer yanda et ürünleri var.



Kırmızı et, deniz ürünleri veya Avrupa mutfağından, öne çıkan, special ürünleriniz var mı? Sizi rakiplerinizden ayıran özelliklerinize de değerlendir misiniz?

Pizzamızı ve hamburgerimizi kendimiz yapıyoruz. Her şey çok özenle yapıldığı için sonuç da iyi oluyor. Salus'u nasıl tarif etmek lazım diye düşündüm. Günümün en büyük kısmını burada geçiriyorum çünkü. "Dışarıdaki eviniz" sloganını buldum. Ev, insan için huzur, güven ve rahatlıktır. Salus'la özdeşleşti. İnsanlar çocuklarını rahatça gönderebiliyor. Kadın kadına rahatça gelebiliyorlar. Buraya gelen giden bellidir. Ön tarafta tenis kortlarının olduğu yerde bir alanımız daha var. Akşam saat 18'den gece 24-01'e kadar çok yoğun. SPORTS'un içinde tenis turnuvaları yapıyor. Sporla doğanın iç içe olduğu manzaranın iç içe olduğu aynı zamanda bunları yaparken de izlerken de her türlü lezzeti bulabileceğiniz bir yerde bu işi yapıyoruz.



Organizasyonlar da gördük. Süreklilik var mı organizasyon işlerinde?

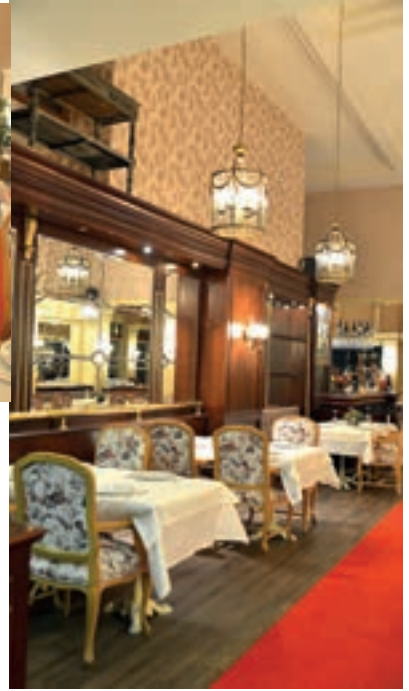
Evet. Çocukların doğum günü etkinlikleri, evlilik yıldönümü, doğum günü organizasyonları, nişan kokteylleri, özel davetler gibi birçok etkinliğe ev sahipliği yapıyoruz. Birçok büyükelçimiz gelir, büyükelçiliklerin davetleri burada verilir. Onun dışında bürokrasiden çok fazla kişi burayı tercih ediyor.

Kapasiteniz nedir? Çalışan sayısını da merak ediyoruz.

İç alan 190 kişi, dış alanda 110 kişi. Ben aynı zamanda bir müşteriyim. İncelemek için farklı işletmelere gidiyorum. En rahatsız olduğum şey dip dibe masalar. Kimıldayamıyorum. Buraya 5 masa daha atıp, 20 kişi daha fazla alacağım diye bunu yapmıyorum. Bu düzeni bozmuyoruz. Burada herkesin ferah ve rahat bir alanda olmasını istiyoruz. Akşam üst ve yan camlar açılıyor ve kapalı alan da açık hava terası haline geliyor. Şu anda çalışan sayımız 29. Sabah 09:00'da başlıyoruz, gece 01:00'e kadar devam ediyoruz. Ekibin çoğunu, ben müşteriyken de tanıyordum. Hala aynı ekiple devam ediyoruz. Burada aile ortamında çalışıyoruz

Kahvaltı da veriyor musunuz?

Evet. Pazar günleri, kış döneminde açık büfe brunch yapıyoruz. Her gün serpmek kahvaltımız var. Bir yanda spor tesisleri olduğu için sporunun ihtiyacı olan besinlere öncelik veriyoruz. Tenis ve yüzme turnuvaları, futbol maçları. Burada keyifli keyifli maç izliyorsunuz.



Şubeleşmeyi düşündünüz mü?

Hayır. Bu atmosferi yaşayabileceğiniz başka bir ortam yok. Bir tarafta orman manzaranız. Akşam Ankara ışıl ışıl. Önünüzde havuzunuz, yan tarafta tenis kortlarınız var. Fiyat olarakta, değil bu bölgede, Ankara'nın birçok yerinden de daha uygunuz. Bazen bilmeyen biri geldiğinde ve mekanı gördüğünde önce 'eyvah' diyor ama menüyü gördükten sonra rahatlıyor. Bize bir kez gelen muhakkak devamlı gelir. Buraya gelen aileden biri gibi oluyor. Dolayısıyla amacımız bir kere gelsin, iyi bir fiyat alalım değil. Düğün bir iş yapıyoruz, bize yakışan bir şekilde yapmak istiyoruz. Bu nedenle şubeleşmek, bölünmek istemiyor, burada, işimize kanalize olmak istiyoruz.

Bu kadar çeşitlilik, sorun yaratmıyor mu?

İşimiz zor. Tek mutfaklı olmak kolaydır. Ama hem et ürünü, hem tavuk ürünü, hem makarna, hem salata, hem meze, hem su ürünleri. Bunlarda aynı standardı yakalamak çok meşakatli bir şey. Ama sonuçta isteyince oluyor. Ben günde en az 10 saat buradayım. Ve çok seviyorum, sevmezseniz uğraşılmaz. Çünkü ben zor bir müşteriyim. Ben ne istiyorsam, onların burada olması için çabalıyorum.



Trump'ın ticaret savaşlarındaki yeni hedefi Fransız şarapları

Amerika Birleşik Devletleri (ABD) Başkanı Donald Trump, Fransız şaraplarına daha fazla vergi kesilmesini planladığının mesajını verdi. Trump, ABD'nin başta demir çelik gibi önemli ham madde ve teknolojik ürünlerle ilgili ithal vergisi artırma girişiminden Fransız şaraplarının da nasibini alacağı uyarısında bulundu. Buna gerekçe olarak Fransa'nın Amerikan şaraplarına daha fazla vergi kesmesini gösteren Trump, "Fransa, bizim şaraplarımıza çok vergi keserken, biz onların şaraplarına daha az vergi kesiyoruz" dedi. ABD, ithal şarap ürünlerinde şişe başına 5,3 ile 14,9 sent arası vergi keserken, AB ithal şarapta şişe başına 11 ila 29 sent vergi kesiyor.

İktidardaki Muhafazakar Parti'de genel başkanlık yarışını resmen başladı

İngiltere'de Başbakan Theresa May'in parti liderliğini bırakmasının ardından iktidardaki Muhafazakar Parti'de genel başkanlık yarışını resmen başladı. May, halefi seçilene dek başbakanlığı sürdürecektir. Muhafazakar Parti'nin yeni liderinin 22 Temmuz'da açıklanması bekleniyor. Yeni lider aynı zamanda İngiltere'nin yeni başbakanı da olacak.

Lider adaylarının en az 8 milletvekilinin desteğine ihtiyacı var ve Brexit için ikinci bir oylama yapılmasını tek savunan isim olan, gereken desteği almak için yeterli zaman olmadığını söyleyerek yarıştan çekildi.

Venezuela'da enflasyon yüzde 1 milyonun altına indi

Siyasi ve ekonomik krizin pençesindeki Latin Amerika ülkesi Venezuela'da yıllık enflasyon 2018'in mayıs ayından bu yana ilk kez yüzde 1 milyonun altına düştü. Muhalefetin kontrol ettiği Venezuela Ulusal Meclisi'nden yapılan açıklamada, tüketici fiyat endeksinin mayısta yüzde 815,194 olduğu, bu rakamın nisan'da yüzde 1,3 milyon seviyesinde seyrettiği belirtildi. Yılın ilk beş ayında fiyatların yüzde 906 arttığına işaret edilen açıklamada, yavaşlamanın bankaların bolivar para biriminin büyük bir bölümünü rezerv olarak tutmasını gerektiren düzenleme sonucu olduğu ifade edildi. OPEC üyesi ülke mevcut krize, petrol gelirlerinin ülkeye transferinin bloke edilmesi ve yurt dışı borçlanmasının engellenmesinin neden olduğunu belirtiyor.

Yunanistan erken seçime gidiyor

Yunanistan Cumhurbaşkanı Prokopis Pavlopoulos, Başbakan Aleksis Çipras'ın hükümetin feshedilmesi talebini kabul etti. Pavlopoulos'un resmi onayı sonrası Yunanistan'ın önümüzdeki temmuz ayında erken seçime gitmesi planlanıyor. Çipras, cumhurbaşkanıyla yaptığı görüşme sonrası, "Bu durumun ulusal ekonomimizin düzgün gidişatına tehdit oluşturmaması benim sorumluluğum" diye konuştu. Erken seçimin 7 Temmuz'da düzenlenmesi için Cumhurbaşkanlığı kararı bekleniyor. Yunanistan'da patlak veren ülke tarihinin en büyük ekonomik krizinde başa gelen Çipras, uygulanan kemer sıkma politikası sonrası popülaritesini kaybetmiş ve Kuzey Makedonya ile yapılan tartışmalı isim anlaşması nedeniyle de eleştirilmişti.

İran'la ticarete kullanılacak ödeme sistemi yakında hazır

Almanya Dışişleri Bakanı Heiko Maas, İran ile takas ticaretinde kullanılacak Avrupa ödeme sistemi Instex'in yakın zamanda hazır olacağını söyledi. Maas, Amerika Birleşik Devletleri'nin, İran ekonomisi üzerine uyguladığı yaptırımlara önlem amaçlı tasarlanan takas temelli ticaret için kullanılacak ödeme sistemi Instex'in yakın zamanda hazır olmasının beklendiğini ifade etti. Instex, ABD yaptırımlarına karşı İran ekonomisinin bir kısmını koruma ve ABD'nin çekildiği İran Nükleer Anlaşması'nı sürdürme amacı ile Fransa, İngiltere ve Almanya tarafından oluşturuldu. Tamamen yeni bir ödeme sistemi kurmanın karmaşıklığına değinen Maas, "Bu yeni tür bir araç, bu yüzden operasyonel hale getirmesi çok kolay değil." dedi.

Kremlin: S-400'ler temmuz ayında Türkiye'ye teslim edilecek

Kremlin sözcüsü Yuri Ushakov, Rusya'nın yapılan anlaşma çerçevesinde S-400 hava savunma sistemlerini temmuz ayında Türkiye'ye teslim etmeye başlayacağını açıkladı. Ushakov ülkesinin Ankara'ya karşı sorumluluklarını zamanında yerine getireceklerinin altını çizerek, "Anlaşma uygulamaya girdi. Sevkiyat vaktinde yapılacak. Konuyla ilgili herhangi bir sorun bulunmuyor." dedi.

Söz konusu açıklama Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD) Arizona'daki Türk pilotlara verilen F-35 savaş uçağı eğitimini durdurduğu ve Türkiye'ye yaptırım öngören tasarının Temsilciler Meclisi'nden geçtiği güne denk geldi. ABD Temsilciler Meclisi, Türkiye'nin S-400'leri alması halinde F-35 programından çıkartılmasını öngören karar tasarısını oy birliğiyle kabul etmişti.

İran: Savaşı başlatan taraf olmayacağız

İran Dışişleri Bakanı Muhammed Cevad Zarif, "Biz hiç bir savaşı başlatan taraf olmadık ve olmayacağız. Ama bize savaş açan bir ülke de savaşı bitiren taraf olmayacaktır" dedi. Zarif, bölgedeki sorunların sebebinin İsrail ve ABD olduğunu söyledi. İran'a yönelik bir saldırının söz konusu olması durumunda ülkesinin sert bir karşılık vereceğini belirten Zarif, "Hiç kimse halkımıza yönelik bir girişimde bulunamaz. Bu takdirde sert bir cevapla karşılaşılır. Biz hiç bir savaşı başlatan taraf olmadık ve olmayacağız. Ama bize savaş açan bir ülke de savaşı bitiren taraf olmayacaktır" ifadelerini kullandı.

Çin ticaret savaşlarında ABD'yi suçladı: Geri adım atmayacağız

Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ile Çin arasında devam eden ticaret savaşlarında Pekin yönetimi geri adım atmayacaklarını belirterek Washington'u suçladı. Komünist Parti kabine sözcüsü yaptığı açıklamada ABD'li yetkililerle yapılan 11 ayrı görüşmede Çin'in sözünü tuttuğunu, ancak karşı tarafın 3 defa sözünden cayarak yeni gümrük tarifleri ve diğer şartlar öne sürdüğünü kaydetti. ABD Başkanı Donald Trump'ın 1 Mart'ta ilan ettiği kararla çelik ve alüminyum ithalatında ek vergi uygulamalarıyla başlayan 'ticaret savaşları', Washington yönetiminin Çinli teknoloji devi Huawei ürünlerini yasaklaması ile iki ülke arasındaki krize yeni bir boyut kazandırmıştı. Çin geçtiğimiz yıl ABD'ye 423 milyar dolarlık ihracat yaparken, bu ülkeden 104 milyar dolarlık ithalat gerçekleştirdi.

06
TEMMUZ
20:30

Armada
AVM
Ankara



Edis, Ankaralı müzikseverlerle buluşuyor

İlk single'ı "Benim Ol" ile yakaladığı büyük başarının ardından müzik yolculuğuna devam eden Edis, muhteşem sahne şovları, özel repertuarı ve tüm enerjisi ile Armada Jolly Joker sahnesinde...

12
TEMMUZ
19:00

Masterpiece
Ankara
Ankara



Masterpiece Ankara Resim: Renkli rüyalar aleminde resimleri

Sanat, müzik ve keyfin bir arada olduğu Masterpiece etkinliklerinde katılımcılar keyifli bir ortamda güzel müzikler eşliğinde, yağlıboya tablolar yapıyor.

13
TEMMUZ
20:30

Armada
AVM
Ankara



Gülşen Konseri

Muhteşem sahne performansı, dillere dolanan şarkıları ve yüksek enerjisi ile pop müziğin sevilen sesi Gülşen, Armada Jolly Joker sahnesinde sevenleriyle buluşuyor.

27
TEMMUZ
18:00

ODTÜ MD
Vişnelik Çim
Amfi
Ankara



Teoman Konseri

Ünlü şarkıcı Teoman, şehrin en önemli açık hava mekanı ODTÜ Mezunları Derneği Vişnelik Çim Amfi'de Ankaralı müzikseverler için eserlerini seslendirecek.



FUAR ADI	ORGANİZATÖR	KONU	YER	TARİH
Istanbul Fashion Show	Istanbul Fuarçılık	Moda	IFM - Yeşilköy	27-30 Ağustos
Hac ve Umre	Grup Medya Fuarçılık	Turizm	Istanbul WOW Yeşilköy	30-31 Ağustos
INTARF 2019	Modelf Fuarçılık	Tarım Hayvancılık	İnegöl Pazar Alanı	01-04 Eylül
Food İstanbul 2019	Istanbul Fuarçılık	Gıda	IFM - Yeşilköy	04-07 Eylül
Worldfood İstanbul 2019	E Fuarçılık	Gıda	Tüyap İstanbul	04-07 Eylül
EDT EXPO 2019	Istanbul Fuarçılık	Perakende	IFM - Yeşilköy	04-07 Eylül
DLG Tarım ve Teknoloji Günleri	DLG Fuarçılık	Tarım Hayvancılık	Karaevli Fuar Alanı	04-07 Eylül
Eskişehir Tarım	Tüyap Tüm Fuarçılık	Tarım Hayvancılık	Tüyap Eskişehir	04-08 Eylül
Gamex - Complex	Rönesans Fuarçılık	Bilgisayar	Tüyap İstanbul	05-08 Eylül
Afyonkarahisar Hayvancılık	ART Fuarçılık	Tarım Hayvancılık	Kültür Park ve Fuar Alanı	05-08 Eylül
Sivas Tarım ve Hayvancılık	Show Fuarçılık	Tarım Hayvancılık	Sivas	05-08 Eylül
Yozgat Tarım	Kobi Fuarçılık	Tarım Hayvancılık	Yozgat	05-08 Eylül
Izmir Enternasyonal Fuarı	İZFAŞ İzmir Fuarçılık	Ticaret	Izmir Kültürpark	06-15 Eylül
Metal Expo Eurasia İstanbul	SKY Fuarçılık	Demir Çelik	IFM - Yeşilköy	11-14 Eylül
Steel Expo	SKY Fuarçılık	Demir Çelik	IFM - Yeşilköy	11-14 Eylül
Contemporary İstanbul	İkon Fuarçılık	Hobi Malzemeleri	Lütfi Kırdar İST	11-15 Eylül
Mantar Avrasya	Anfaş Fuarçılık	Gıda	Antalya Expo Center	12-14 Eylül
Züchex 2019	Life Media Fuarçılık	Hediyelik Eşya	Tüyap İstanbul	12-15 Eylül
CNR HOME&DESIGN	Pozitif Fuarçılık	Mobilya Dekorasyon	IFM - Yeşilköy	12-15 Eylül
CRN Sports Week	Pozitif Fuarçılık	Spor	IFM - Yeşilköy	12-15 Eylül
Premium Textile	Istanbul Fuarçılık	Tekstil	IFM - Yeşilköy	12-14 Eylül
PIKTECH-Denizli	Termin Fuarçılık	Tekstil Makinaları	EGS Park Fuar Merkezi	12-14 Eylül
WINDOOR WORLD	İZFAŞ İzmir Fuarçılık	Yapı İnşaat	Fuar İzmir Alanı -Gaziemir	12-15 Eylül
Istanbul Light	UBM NTSR Fuarçılık	Elektrik Elektronik	IFM - Yeşilköy	18-21 Eylül

YURT DIŞI FUARLAR

FUAR ADI	ORGANİZATÖR	KONU	YER	TARİH
INTERSOLAR	Solar Promotion	Enerji Isı ve Havalandırma	San Francisco	09-11 Temmuz
Shoes Leather Vietnam	Lefaso Vietnam	Deri Ayakkabı	Ho Chi Minh	10-12 Temmuz
Aluminium Shanghai China	Reed Expo	Makina ve Teknik	Sangay	10-12 Temmuz
CEF	CEF	Elektrik Elektronik	Chengdu	11-13 Temmuz
Book Fair	Tdctrade	Kitap	Hong Kong	17-23 Temmuz
Singapore Jewellery	CEMS	Kuyumculuk	Marina Bay Sands	18-21 Temmuz
Food Processing & Packaging	ES EVENT	Gıda	Kuala Lumpur	19-21 Temmuz
CBME China	UBM	Medika	Sangay	24-26 Temmuz
VIETBUILD CAN THO 2019	Saigon AFC	Yapı İnşaat	Ho Chi Minh	25-29 Temmuz
WOFEX 2019	Premiere	Gıda	Manila	07-10 Ağustos
Decorex Joburg	Reed Exhibitions	Tekstil	Johannesburg	07-08 Ağustos
Food Expo	HKTDC	Gıda	Hong Kong	15-19 Ağustos
GAMESCOM	Koln Messe	Bilgisayar	Koln	20-24 Ağustos
CIPPE 2019	UFI	Boya ve Kimyasal	Sangay	21-23 Ağustos
All China Shoe - Tech	Donnor Expo	Deri, Ayakkabı ve Kürk	Wenzhou	23-25 Ağustos
CSLF 2019	Donnor	Deri, Ayakkabı ve Kürk	Wenzhou	23-25 Ağustos
Cambodia Gems and Jewellery	Expo Global Fuarçılık	Kuyumculuk	Phnom Penh	23-26 Ağustos
Cachoir Stone	Milanez & Milaneze	Mermer	Espírito Santo	27-30 Ağustos
ICECF	PLASTIPACK	Plastik-Kauçuk	UFI&Pegasuscon	27-29 Ağustos
Japan Jewellery	UBM Asia	Kuyumculuk	Tokyo	28-30 Ağustos
Intertextile Shanghai Home	Messe Frankfurt	Tekstil	Sangay	28-31 Ağustos
Japan DIY Homecenter Show	Japan DIY	Hırdavat	Tokyo	29-31 Ağustos
IJL International Jewellery London	Reed Expo	Kuyumculuk	Londra	01-03 Eylül
Cadeauz Leipzig	Leipzig Messe	Oyuncak ve Hediyelik eşya	Leipzig	01-03 Eylül



Nurettin ÖZDEBİR
Ankara Sanayi Odası
Chairman of the Board

HIGH ADDED VALUE INDUSTRY – RAIL SYSTEMS

Since the day it was used in load and passenger transportation in England for the first time in 1800's, rail systems have been a symbol of development and modernization for civilizations. Commercial utilization of railways also contributed to the globalization of trade.

Railway mobilization began in our country with the establishment of the Turkish Republic and significant steps were taken but as the highways started developing in 1950's, railways were left aside. After railways became popular around the world, rail systems were put back on the agenda of the government in 2003 and made a significant progress in a short amount of time both in load carriage and urban passenger transportation. With the globalization of trade, rail systems became even more prominent around the world. Currently, the industry received about USD 70 billion investment per year and the market grows 2.9% average each year. Total investment made in rail systems market is expected to reach USD 1 trillion by 2020. The rail systems market's 30% is speed trains, 28% is freight wagons, 26% is locomotives, and 16% is metro and light rail systems. Countries with strong R&D works, lead with Japan, monopolize most of the market.

One of the important players in this consistently growing market has been our country. Even though we are behind our rivals in every sense, steps taken in the recent years to develop rail systems ensure that we will become a global player in the industry. While our country was the rail systems importer in the previous years, we realized a total of EUR 600 million export in terms of services, vehicles, and spare parts in 2018. Besides, our companies also undersign important projects

in the abroad. With the regulation in our country in 2017, at least 51% domestic products usage became mandatory in rail systems, which enabled our local companies in the rail system market become more competitive in the international field. This way, it was ensured that local investors can invest in this area and get something in return for their investments. This development also enabled foreign companies to start looking for local partners in our country.

Currently, 12 of our cities benefit from urban rail systems and 8 more cities are planned to be equipped with rail systems in the near future. With these aimed developments, it is expected that approximately 9200 new trains will be needed by 2035, 7000 of which will be urban. This means an investment of about EUR 100 billion. Reactivation of the Silk Road in a way to benefit from rail systems, connection of our cities to each other with speed trains, and preferred usage of rail systems as mass urban transportation resulted in Turkey being in the radar of foreign companies in the rail systems industry.

Despite all these developments, it is clear that we still have a long way to go in the industry, especially in terms of R&D. In such times, in which global economy is applying a protective policy, we should work on minimizing our foreign-source dependency in the economy. Thus, we should ensure that both the current companies active in the rail system industry and the new companies entering the industry must be completely domestic and national in terms of both raw material and technology. Furthermore, incentive works must be increased to enable these companies can compete with leaders of the industry.

The rail systems market receives about USD 70 billion of investments around the world each year and is expected to grow about %2.6 during the next decade. The market is expected to reach the size of EUR 185 billion between 2019 and 2021. With the right investments in the direction of its 2023 goals, Turkey is the rising star in the world with a successful graph in the last 15 years.

When we consider the investments today on railways, it is seen that rail systems industry is a globally growing one. Rail systems receive approximately USD 70 billion of investments worldwide each year. It is expected that this investment amount will reach USD 1 Trillion by 2020.

TURKEY'S GRAND MOVE

Even though the railways that were left idle in Turkey after 1950 were forgotten for a longtime, 2003 was a milestone for the industry. 2023 targets were determined that year and TCDD's allowance was increased as the first move. New projects started right after that and in the last 15 years, major rail system projects were realized to carry Turkey into the future.

The investment made in rail systems in Turkey since 2003 is TRY 60 billion... Turkey had another milestone in terms of rail systems in 2009. That was the year in which Ankara-Eskişehir line was brought



into service and Turkey met with High-Speed Train (HST) for the first time. Turkey then became the eighth country in the world and sixth country in Europe to use the HST technology.

Turkey closely follows up with the developments in the world. In 2017, a circular was approved regarding at least 51% domestic products utilization in rail

carriage systems ensured domestic contribution. Approximately USD 50 billion investment in planned for speed trains and rail systems that will meet the individual metro/tramway needs of municipalities until 2023. Especially domestic companies are developing their technologies and increasing their export numbers within this concept.

STRATEGY CERTIFICATE REQUEST FROM CONSTRUCTION INDUSTRY

This month's Round Table meeting of ASO hosted the Committee No. 13 on Construction Elements Manufacturing Industry. Industry representatives underlined that construction industrialists are at the point of closing down their production lines and asked for a Strategy Certificate for the construction industry, which was previously prepared for tourism, machinery, and iron & steel industries.

Industry representatives also expressed that Turkey has grown 56% since 2010, 10% of which is by the courtesy of construction industry. They also mentioned that the 2 million employment the industry previously supplied was decreased down to 1.5 million during the last year.





21st Century's Essential Material: PLASTIC

Phones, shoes, toothbrushes and many other necessities in life are produced from plastic. Being the symbol of a fast and practical life, plastic is almost the silent fixture of our homes... The plastic industry provides input for many areas from agriculture to defense, construction, and automotive industries. In terms of industry, Turkey managed to become the 7th largest market in the world while being the 2nd largest in the Europe.

In 1950, total plastic production in the World was 1.5 million tons. Today, this number is almost 400 million tons per year. Monetary equivalent of this size is about USD 1.5 trillion... Total amount of plastic produced since 1950 exceeds 7 billion tons.

Plastics are processed under about 200-300 °C while for metal and glass, this value exceeds 1000 °C. This means that plastics require much less energy during production. For example, the energy used for processing paper is almost 2.5 times of the energy used for processing plastic for the production of the same quality product.

This is not the only benefit Plastics have for the environment. The annual contribution of every additional 1 kg



plastic used in automotive applications to the world economy is equal to EUR 100 million.

Turkish plastic industry sustained an 8% growth in 2017. After a challenging year in 2018, the industry shrank about 6% in terms of amount by the end of 2018 and sustained a revenue of approximately USD 36.5 billion with 9.5 million tons processing capacity and about 5% regression in terms

of value. The cause of this shrinkage was the decreasing economic activities in many industries the plastic industry supply products to, including the automotive, white appliances, construction, electrics-electronics, and furniture industries... Besides, the increasing oil prices since the last year and the erosion caused by exchange rate fluctuations in 2018 are also among the reasons of this shrinkage.

Prof. Dr. Haluk Görgün: Turkey's new rising power ASELSAN helps grow other local companies



Prof. Dr. Haluk Görgün, Turkey's rising power in his field and Turkey's source of Pride

Prof. Dr. Haluk Görgün, Chairman of the Executive Board and the General Manager of ASELSAN, told the success story of ASELSAN, which focuses on domestic and national products in defense industry, followed by the products developed by them and the opportunities they provide for other companies. In this announcement, Görgün said; "Since its foundation, ASELSAN's most basic goal

has always been developing 100% national domestic products. We developed many authentic and national products until now. Domestic products rate reached 65% throughout the years. At ASELSAN, we took very significant steps towards this goal in the past couple of years. First of all, we ensured company-wide coordination and synergy by developing a Nationalization and Localization Strategy. National Domestic Product Development (MYÜG) Board was established in 2018."

KARGOLARINIZI HIZLI VE GÜVENLİ BİR ŞEKİLDE DÜNYANIN DÖRT BİR YANINA TAŞIYORUZ.

Turkish Cargo olarak, e-ticaret ürünlerini dünyada 120'den fazla ülkede
300'den fazla noktaya güvenle taşıyoruz.



**TURKISH
CARGO**

turkishcargo.com

%100 Milli SERMAYE



Tarım araçlarından deniz taşıtlarına, Start-Stop akülerden taksi akülerine, yollardaki enerji kaynağınız Yiğit Akü; tank aküleri, ağır hizmet aküleri ve Türkiye'nin ilk akıllı aküsü Prestige V3 ile Türkiye'nin gururu olmaya devam ediyor.