



TAŞIT ARAÇLARI YAN SANAYİCİLERİ DERNEĞİ
taysad

ASSOCIATION OF AUTOMOTIVE PARTS & COMPONENTS MANUFACTURERS

YIL: 18 • SAYI: 92 • KASIM-ARALIK 2016

2016'YI ZORLU NASIL MUYDU? YOKSA BAŞARILI BİLİRDİNİZ? BİR YIL MI?

Otomotiv Sanayi Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı

KUDRET ÖNEN

"Rekabetçiliğin güçlendirilmesi için
yeni politikalara ihtiyaç var"

Uludağ Otomotiv Endüstrisi İhracatçıları
Birliği Yönetim Kurulu Başkanı

ORHAN SABUNCU

"Yeni yıla yaklaşırken 23 milyar
dolarlık hedefimizi yakalayacağız"

Uludağ Otomotiv Endüstrisi İhracatçıları
Birliği Başkan Yardımcısı

ÖMER BURHANOĞLU

"Yeni nesil yaratıcı girişimci
yetiştirmeliyiz"

Resim
Sanatçısı

PROF. DR. ERGİN İNAN

"Sanatçı, sanatını
her zaman var eden insandır"

**YENİ YILINIZI
EN İÇTEN
DİLEKLERİMİZLE
KUTLARIZ...**

2017

Sahibi

TAYSAD adına Yönetim Kurulu Başkanı
Alper Kanca

Yazı İşleri Müdürü

Sevgi Özçelik

Yayın Kurulu

Alper Kanca **Albert Saydam**
Ertan Demirdüzen **Yakup Birinci**
Özge Özen Kural **Süheyl Baybalı**

Editör

Burçin Yeşiltepe
editor@mavitanitim.com.tr

Yayın Yönetmeni

Sevgi Özçelik
sevgi@taysad.org.tr

Görsel Yönetmen

İlter Çıtak
grafik@mavitanitim.com.tr

Fotoğraf

Emre Topdemir
www.emretopdemir.com

Reklam

Fırtına Arısoy
firtina@mavitanitim.com.tr

Yönetim Yeri

TOSB - TAYSAD Organize Sanayi Bölgesi
41420, Şekerpınar, Çayırova
Kocaeli- TÜRKİYE
Tel: + 90 262 658 98 18
Faks: + 90 262 658 98 39
www.taysad.org.tr • info@taysad.org.tr

Yapım

Mavi Tanıtım ve İletişim
Ayrılık Çeşme Sok. No: 122
Yeldeğirmeni 34500 Kadıköy - İstanbul
Tel: +90 216 418 59 31
Faks: +90 216 348 95 22
www.mavitanitim.com.tr

Baskı

Özgün Ofset Tic. Ltd. Şti.
Yeşilce Mah. Aytekin Sok. No: 21
Otosanayi 4. Levent-İstanbul
Tel: +90 212 280 00 09

Yerel - Türkçe - İlimi

İki Ayda Bir Yayınlanır

Tüm yayın hakkı TAYSAD'a ait olup kaynak gösterilmek suretiyle alıntı yapılabilir. Tüm reklamların sorumluluğu reklam veren firmalara, yazılardaki görüşler yazarlarına aittir. TAYSAD Dergi parayla satılmaz.

2017'nin ajandasını nasıl hazırlamalıyız?

Firmalar için verimlilik artışı, kaynakların etkin kullanımı, idari ve teknik organizasyon gibi unsurların önemi giderek artıyor. Dolayısıyla firmalar, Ar-Ge'ye yatırım, kalite yönetimi, nitelikli iş gücü istihdamı, esnek üretim yöntemlerinin uygulanması ve etkin pazarlama gibi konularda çalışmanın önemini daha çok kavıyorlar.

Bu açıdan 2017 ajandamızı hazırlarken bu konuları öncelikle gündeme almamızda fayda var. Yeni ürünler ve projeler geliştirmenin yanı sıra, gelecekte kalıcı olabilmenin de temel koşullarını oluşturmalıyız.

Prof. Dr. Emre Alkin bu sayımızda 2016 yılını değerlendirdi. Alkin, "2050 yılında yaş ortalaması olarak bölgenin en genç ülkelerinden biri olmaya devam edecek olan Türkiye, aynı zamanda kaliteli iş gücüyle de yeni yatırımlar için önemli bir merkez olacak" dedi.

Bu sayımızda sayfalarımızın bir başka konuğu Ömer Burhanoğlu, yakın bir gelecekte hayata geçecek sürücüsüz araçların önemine değinerek "Bu araçları kimin süreceği ve sahibinin kim olacağı, şu anda belirsiz bir durumda. Araçlar gelecekte insanların sadece ulaşımını çözecek. Bu da yepyeni bir ekonomiyi geliştirecek" diye konuştu.

Bu yıl Bakım Konferansımızın üçüncüsünü gerçekleştirdik. Tedarikçiler artık sistemin binlerce dişliden oluştuğunun farkındalar. Bakım Çalışma Grubu Başkanımız Hakan Yaşar, konferansta "Eskiden haftalar sonrasına sevkiyat tarihi verilirken, şimdi gündelik hatta saatlik teslimatlar oluyor. Hız inanılmaz arttı. Hal böyle olunca, sanayi tesislerinde üretimin durması gibi bir lüksümüz olmadığı da açıkça görülüyor. Dolayısıyla reaktif olmak yerine, sorunlar ortaya çıkmadan gerekli bakım-onarım çalışmalarının yapılması gerekmekte. Eğer bakım konusunda proaktif olmayı başarırız, düşük maliyetle devamlı çalışma

şansını da yakalamış olacağız. Aksi takdirde uluslararası arenada rekabet avantajımızı yitiririz" dedi.

Dergimizi keyifle okumanızı diliyor ve yeni yılınızı kutluyoruz.



SEVGİ
ÖZÇELİK

TAYSAD KURUMSAL
İLETİŞİM UZMANI

6

TAYSAD'DAN MESAJ

TAYSAD Yönetim Kurulu Başkanı Alper Kanca:
2017 ihracat hedefimiz 25 milyar dolar

22

SEKTÖR DEĞERLENDİRMESİ

Uludağ Otomotiv Endüstrisi İhracatçıları Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Sabuncu
"Yeni yıla yaklaşırken 23 milyar dolarlık hedefimizi yakalayacağız"

26

Otomobil Yetkili Satıcıları Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Z. Alp Gülan

"Otomotiv pazarında gidilcek çok uzun bir yol var"

28

Türkiye İhracatçılar Meclisi Başkanı Mehmet Büyükekşi
"İndiğimiz gibi çıkacağız, son çeyrekte ve 2017'de büyüyeceğiz"

30

Prof. Dr. Emre Alkin
"Küresel yatırımlar arttıkça, Türkiye'nin kabına sığması zor görünüyor"

48

TAYSAD'DAN HABERLER

Otomotiv sanayi, Türkiye'nin ihracatında önemli bir sektördür

50

Otomotiv tedarik sanayisinin hedefi 'Durmayan Makine ve Üretim'



20

KUDRET ÖNEN

OTOMOTİV SANAYİ DERNEĞİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI

"Rekabetçiliğin güçlendirilmesi için yeni politikalara ihtiyaç var"



36

ÖMER BURHANOĞLU

TÜRKİYE İHRACATÇILAR MECLİSİ YÖNETİM KURULU ÜYESİ

Yeni nesil yaratıcı girişimci yetiştirmeliyiz

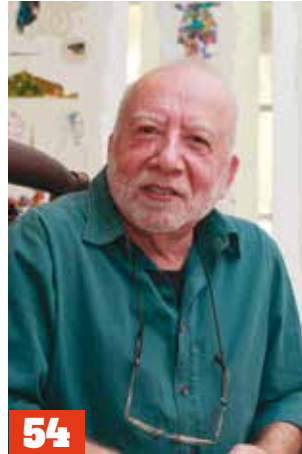


24

MUSTAFA BAYRAKTAR

OTOMOTİV DİSTRİBÜTÖRLERİ DERNEĞİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI

"Teşvik ve yeni uygulamalar iç pazarı geliştirebilir"



54

PROF. DR. ERGİN İNAN

RESİM SANATÇISI

"Sanatçı, sanatını her zaman var eden insandır"

60

KURUMSAL SOSYAL SORUMLULUK

ADMOG ülke geneline yayıldı

68

BENİM YOLUM, BENİM KİTAPIM

Leonardo Da Vinci gibi düşünmek

Yakup Birinci
Birinci Otomotiv Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı

70

MAKALE

Kişisel Veriler Kanunu neler getiriyor?

Özlem Kurt Karayürek Serter Öztürk
Çukur & Yılmaz Hukuk Bürosu

72

KUZEY AMERIKA'DAN HABERLER

2016'nın Gündemi

Varol Karslıoğlu

76

ELEKTRİKLİ ARAÇLAR

Elektrikli otomobiller gerçekten sıfır emisyon mu?

Anrica Deb Palo Alto

82

TOSB'DAN HABERLER

TOSB Otomotiv Test Merkezi

94

AR-GE

Cavo Otomotiv Ar-Ge Merkezi



NESAN®



Address : Ibrahim Turan Caddesi No: 170 35470 Menderes / IZMIR - TURKEY
Phone : +90 (0) 232 782 56 00 (pbx)
Fax : +90 (0) 232 782 45 91
E-mail : info@nesan.com.tr

 twitter.com/nesanotomotiv

www.nesan.com.tr



2017 ihracat hedefimiz 25 milyar dolar



Alper Kanca

TAYSAD Yönetim Kurulu Başkanı

Değerli Okuyucularımız,

2016 yılında otomotiv sanayimizde bir çok olumlu gelişmeye şahit olduk. Türk tedarik sanayicileri olarak mutlu ve memnun bir sene geçirmiş olduğumuzu söylemek isterdik.

Ama ne yazık ki 2016; ülkemizin istikrarına, demokrasi-mize, vatandaşlarımıza yönelik bir çok tehditin de yaşadığı bir yıl oldu. Bu sebeple geriye doğru baktığımızda, geçirdiğimiz bu yıl, buruk bir tad bırakıyor.

Bildiğiniz üzere sektörümüz, küresel otomotiv sektörünün önemli bir oyuncusu. Türkiye otomotiv sektörü, iç pazar satışları ile dünya ülkeleri sıralamasında 17'inci, Avrupa otomotiv satışlarına göre de 6'ncı sırada yer alıyor. Türk otomotiv sanayimizin en güçlü olduğu hafif ticari araç üretiminde, 2016 yılı ilk yarı sonuçlarına göre dünyada 8'inci ve Avrupa'da 2'nci sırada yer alıyoruz.

Gururla söylüyoruz ki, dünya genelinde Avrupa'ya en fazla ihracat yapan ülkeyiz. AB ülkelerinin 2015 sonunda ülkemizden ithal ettiği araç sayısı 843 bin adet. Sıralamada Türkiye'yi, 480 bin adet ile Japonya, 376 bin adet ile Güney Kore ve 250 bin adet ile Birleşik Devletler izliyor.

11 aylık gerçekleştirmeleri incelediğimizde, toplam üretimimizin 1,3 milyon ve toplam pazarımızın da 862 bin adedi aştığını görüyoruz.

Ihracatımız ise 21,9 milyar dolar seviyesine ulaştı ki bu rakamın 8,3 milyar doları tedarik sanayimiz tarafından gerçekleştirildi.

Yıl sonuna sayılı zaman kalan şu günlerde, üretimimizin 1 milyon 450 bin adedi, pazarımızın 1 milyon adedi ve

ihracatımızın da 23 milyar doları geçeceğini rahatlıkla söyleyebiliriz.

Önümüzdeki yıl küresel arenada, Brexit kararının etkileri, ABD Başkanı Trump'ın yönetsel kararları ve tabii ki FED'in para politikaları, otomotiv sektörümüz kadar tüm iş dünyamızın da yakından takip edeceği konular olacak.

Sektör özelinde baktığımızda ise, bir yandan artan kurlar bir yandan ÖTV düzenlemesi, yeni yılda pazar büyü-mezinin yavaşlayabileceği sinyalinin de veriyor.

Buna rağmen gelecek yıl için öngörülerimiz, bir miktar artış ile üretimde 1,5 milyon adet seviyesinde iken; yurt içi pazarın aynı düzeyde kalacağı ve ihracatımızın da 25 milyar dolar olacağı yönünde.

2017 yılı bir çok açıdan belirsizlikler taşıyor. Trump gibi seçilmiş ama ne yapacağı belli olmayan yeni liderler, bir çok ülkede kimi iktidara taşıyacağı öngörülmemeyen seçimler, sonuçları kestirilemeyen halk oylamaları söz konusu. On yıllardır küreselleşme, serbest ticaret ve çok kültürülük tarafından esen rüzgarlar, daha içine kapanık, tutucu, ülkelerin tekil çıkarlarına odaklı hale dönüşüyor. Alıştığımız standartlar değişecek gibi. Kendimizi rahat hissettiğimiz alanlarda bazı rahatsızlıklar yaşayacağız. Bunun ilk örneğini de ihracatımızın önemli bir kısmını gerçekleştirdiğimiz Euro'da görmekteyiz. Euro/Dolar paritesinin 1,3'lerden düşüşünü izledik ve şimdilerde 0,9'lu oranlar telaffuz ediliyor.

Ümit ediyoruz ki, tüm bu değişimler ve gelişmelerden ülkemiz olumsuz etkilenmez ve bizler sektör olarak büyümemize devam ederiz.

Katma değeri yüksek, kazancı bol, huzurlu ve iyi bir yıl dileği ile saygılarımızı sunuyoruz. ■

MAXION WHEELS MATTER

MAXION JANT ÖNEMLİDİR



DÜNYANIN GÜVENDİĞİ JANT

Küresel otomotiv sanayinin, küresel tedarikçisi.

Maxion Jantaş, en son teknoloji ile üretim yapan fabrikasında, yılda 2,4 milyon çelik jant üretim kapasitesi ile çalışıyor. Dünyanın en büyük markalarının; hafif ticari, ticari ve ağır ticari araç jantları Maxion Jantaş imzasını taşıyor. Bu yüzden, bu dev şirketin adı küresel otomotiv sanayinin küresel tedarikçisi unvanı ile anılıyor. Kısacası, ticari araç çelik jantı söz konusu olduğunda, dünya bu şirkete çok güveniyor.

Yolların zoru da var... Maxion Jantaş'ı olan rahatlar.

The global wheel supplier of automotive sector

Maxion Jantas manufactures steel wheels for heavy duty and commercial vehicles like trucks, light trucks, buses, midi-buses, trailers with a capacity of 2.4 million wheels annually. It is supplying steel wheels to most esteemed commercial brands worldwide from its state of the art factory in Turkey.

Product Groups: 22.5x9.00, 22.5x11.75, 22.5x8.25, 22.5x13.00, 22.5x14.00, 22.5x15.00, 17.5x6.00, 17.5x6.75, 19.5x6.75, 8.0-20, 8.5-24, 10W-20 etc.
Quality Certificates: ISO 16949, 14001, 9001.



**MAXION
JANTAS**

**MAXION
WHEELS**

OTOMOTİV SANAYİ FİRMALARININ 2016 YILI 11 AYLIK ÜRETİMLERİ

FİRMALAR	Otomobil	%	K. Kamyon	%	B. Kamyon	%	Kamyonet	%	Otobüs	%	Minibüs	%	Midibüs	%	Traktör	%	Toplam
A.I.O.S.			1.377	61	66	0	2.121	1	205	3			1.038	34			4.807
FORD OTOSAN	22.022	3			4.437	32	236.530	56			39.132	97					302.121
HATTAT TARIM															4.436	9	4.436
HONDA TÜRKİYE	12.522	1															12.522
HYUNDAI ASSAN	208.690	25															208.690
KARSAN							3.531	1	84	1	1.044	3	152	5			4.811
M. BENZ TÜRK					9.420	68			4.056	53							13.476
MAN TÜRKİYE									1.676	22							1.676
OTOKAR							503	0	506	8			930	30			2.016
OYAK RENAULT	306.338	36															306.338
Temsal GLOBAL									984	13			974	31			2.853
TOFAŞ	167.941	20					176.149	42									344.090
TOYOTA	126.412	15															126.412
TÜRK TRAKTÖR															42.830	91	42.830
TOPLAM	843.925	100	2.272	100	13.923	100	418.834	100	7.588	100	40.176	100	3.094	100	47.266	100	1.377.076

Kaynak: OSD K. Kamyon: AYA 3.5-1.2 Ton, L. Truck: GVW: 3.5-12 Ton, B. Kamyon: AYA 12 Ton'dan Büyük, M. Truck: GVW 12 Ton And Up

Otomobil üretimi 11 ayda yüzde 18 arttı

2016 yılı Ocak-Kasım döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre, toplam üretim yüzde 8, otomobil üretimi ise yüzde 18 oranında arttı. Bu dönemde, toplam üretim 1 milyon 330 bin adet, otomobil üretimi ise 844 bin adet düzeyinde gerçekleşti.

2016 yılı Ocak-Kasım döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre, toplam üretim yüzde 8, otomobil üretimi ise yüzde 18 oranında arttı. Bu dönemde, toplam üretim 1 milyon 330 bin adet, otomobil üretimi ise 844 bin adet düzeyinde gerçekleşti.

2016 yılı Ocak-Kasım

%8
ÜRETİM ARTIŞI

Ocak-Kasım 2016 döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre, toplam üretim yüzde 8 arttı.

döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre toplam pazar, yüzde 2 oranında artarak 863 bin adet düzeyinde gerçekleşti. Bu dönemde otomobil pazarı yüzde 6 oranında arttı ve 649 bin adet olarak gerçekleşti.

2016 yılı Ocak-Kasım döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre, toplam

1 MİLYON
377BİN
11 AYLIK ÜRETİM

Traktör üretimi ile birlikte toplam üretim 1 milyon 377 bin adet olarak gerçekleşti.

otomotiv ihracatı adet bazında yüzde 14 oranında artarken otomobil ihracatı ise yüzde 21 oranında artış gösterdi. Bu dönemde, toplam ihracat 1 milyon 22 bin adet, otomobil ihracatı ise 659 bin adet düzeyinde gerçekleşti.

2016 yılı Ocak-Kasım döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre, toplam

863
BİN ADET
TOPLAM PAZAR

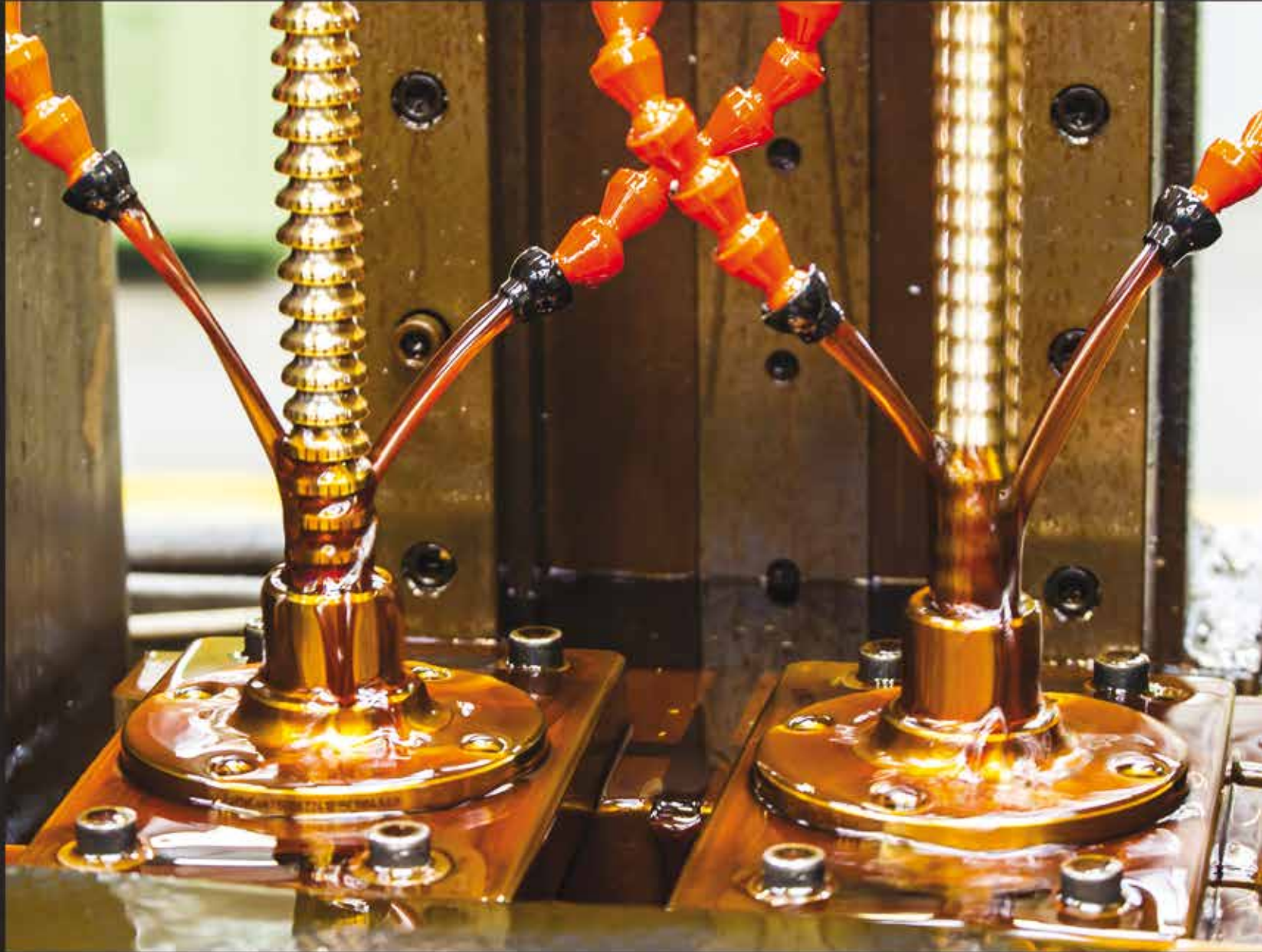
2016 yılı Ocak-Kasım döneminde toplam pazar, 863 bin adet düzeyinde gerçekleşti.

otomotiv ihracatı Dolar ve Euro bazında yüzde 11 arttı. Bu dönemde toplam otomotiv ihracatı 21,9 milyar dolar olarak gerçekleşirken, otomobil ihracatı yüzde 16 artarak 7,3 milyar dolar seviyesinde gerçekleşti.

Bu dönemde, traktör üretimi ile birlikte toplam üretim 1 milyon 377 bin adet olarak gerçekleşti. 2016 yılı Ocak-Kasım döneminde otomobil üretimi, 2015 yılı aynı dönemine göre yüzde 18 oranında artarak 844 bin adet düzeyinde gerçekleşti.

Otomobil üretimi 2006-2016 yılları arası Ocak-Kasım dönemi verileri karşılaştırıldığında en yüksek seviyeye ulaşmış oldu. 2016 yılı Ocak-Kasım döneminde toplam satışlar 863 bin adet seviyesinde gerçekleşti ve 2015 yılı aynı dönemine göre yüzde 2 oranında arttı. ■

Let there B precision



Since its establishment, removing chip from steel has been the expertise of Birinci. Employing more than 65 CNC machines and machining centres, we supply not only finished components to our customers but also convenience and cost reduction.

In addition to machining, Birinci has in-house capabilities of precise operations i.e hard turning, grinding, broaching and polishing to satisfy high customer expectations.

Otomotiv ihracatı Kasım'da yüzde 17 artışla 2,2 milyar dolar oldu

TEDARİK SANAYİ İHRACATI 8.2 MİLYON USD

Tedarik sanayi ihracatı 2016 yılı Ocak-Kasım döneminde geçen yıla göre yüzde 5 artarak 8 milyar 266 milyon dolar olarak gerçekleşti.

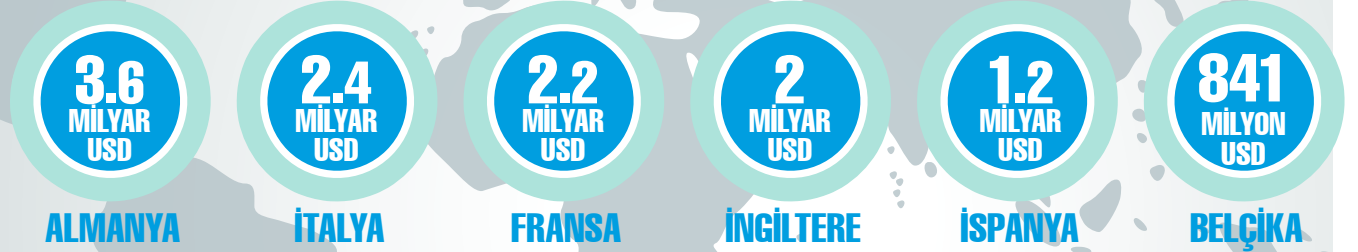
KASIM 2016 İHRACATI 2.2 MİLYAR USD

Kasım 2016'da otomotiv endüstrisi %16,9 ihracat artışı ile Türkiye ihracatında ilk sırada yer almıştır. 2,2 milyar dolarlık ihracata imza atmıştır. Endüstrinin Türkiye ihracatından aldığı pay ise yüzde 18,7 oldu.

21.5 MİLYAR DOLAR OTOMOTİV İHRACATI

Türkiye İhracatı Ocak-Kasım 2016 döneminde geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 2,4 gerileyerek 128 milyar 973 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Bu dönemde Otomotiv Endüstrisi ihracatı yüzde 11,5 artmış ve 21.5 milyar dolar ile Türkiye ihracatında ilk sıradaki yerini korudu.

OCAK-KASIM 2016 DÖNEMİNDE SEKTÖRÜN EN ÇOK İHRACAT YAPTIĞI ÜLKELER



Ürün grubunda binek otomobiller ihracatı yüzde 51 arttı

OİB Kasım ayı verilerine göre mal gruplarında binek otomobiller ihracatı yüzde 51 artarak 952 milyon dolar, yan sanayi yüzde 1 artarak 745 milyon dolar, eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar yüzde 5 azalarak 389 milyon dolar ve otobüs-minibüs-midibüs ihracatı yüzde 11 artarak 132 milyon dolar ihracat gerçekleştirdi.

Binek otomobiller ihracatı en büyük ilk üç pazar olan İtalya'ya yüzde 118, Fransa'ya yüzde 199, Almanya'ya yüzde 88 artış gösterdi. Ayrıca Polonya'ya yüzde 44, Slovenya'ya yüzde 179 ihracat artışı yaşandı.

16 MİLYAR DOLAR

AB ÜLKELERİ

2016 yılı Ocak-Kasım döneminde AB ülkeleri %79 pay ve 16 milyar 987 milyon dolar ihracat gerçekleştirildi.

%5

Türkiye İhracatı Kasım 2016'da yüzde 5 artarak 11 milyar 952 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.

%51

Binek otomobiller, %51 ihracat artışı ile Ekim ayından sonra Kasım ayı ihracatında da temel belirleyici etken olmuştur.

%24

Kasım 2016'da Almanya 364 milyon dolarlık ihracat ile ilk sırada yer almıştır. Almanya'ya yönelik ihracat %24 artmıştır.

%27

Yılın sonuna bir önceki ayında alternatif pazarlarımız arasında yer alan Amerika Ülkelerine %27 ihracat artışı yaşandı.

TEK BAĞLAMADA

JUNKER
GROUP

KRANK MILİ TAŞLAMA

JUCRANK krank millerindeki tüm taşlama işlemlerini tek bağlamada işler. İster tek stroklu en küçük krank milleri isterse çok stroklu büyük krank milleri olsun; farklı büyüklükteki platformlarda tüm senelerde krank millerinin ön ve finiş taşlaması mümkündür.



Erwin Junker
Makina Sanayi Ticaret LTD. ŞTİ.
Esenyol Mah.
Milangaz Cad. No:75
Monumento
İstanbul, Türkiye
+90 216 504 28 11
info@junker-turkey.com.tr

www.junker-turkey.com.tr

JUNKER PREMIUM SERVİSİ:

- Garantili servis
- Hızlı ve yetkin
- 24 saat, haftanın 7 günü
- Dünya çapında Servis ağı

 **JUNKER**
partner for precision

Temsa ve Aselsan'dan tamamen yerli üretim elektrikli otobüs 'Avenue EV'

Türkiye'nin ilk yüzde 100 yerli elektrikli otobüsü yola çıktı

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Faruk Özlü "Temsa ve Aselsan ortak üretimi olan bu araç, ülkemizin ilk yüzde 100 milli elektrikli otobüsüdür. Bu aracın, sahip olduğu özelliklerle şehir içi ulaşımına yeni bir soluk getireceğine inanıyorum. Özellikle belediyelerimizin elektrikli otobüs kullanmalarını teşvik edeceğiz, destekleyeceğiz. İlerleyen yıllarda bunu zorunlu hale getireceğiz" dedi.



Temsa ve Aselsan güçlerini birleştirdi. İki kuruluş, Türk otomotiv sanayiinde ilk yüzde100 yerli elektrikli otobüsü Avenue EV'yi geliştirdi.

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Faruk Özlü, Temsa ve Aselsan ortak üretimi olan Türkiye'nin ilk yüzde



ELEKTRİKLİ ÇEKİŞ SİSTEMİ

Avenue EV, Aselsan'ın geliştirdiği yüksek verimli, hafif ve yüzde 100 yerli elektrikli çekiş sistemi sayesinde uzun süre bakım gerektirmeden yüksek verimle hizmet verebiliyor.

100 yerli elektrikli otobüs Avenue EV'nin, sahip olduğu özelliklerle şehir içi ulaşımına yeni bir soluk getireceğini belirterek, "Türkiye ekonomisiyle ilgili endişe duyanlara verilen en iyi cevabın işte bu tür yeni yatırımlar olduğunu düşünüyorum." dedi.

Bakan Özlü, Temsa ve Aselsan ortak üretimi olan ilk yüzde 100 yerli elektrikli otobüs Avenue EV'nin tanıtım toplantısında yaptığı konuşmada, yeni modelin otomotiv sektörü ve Türkiye için hayırlı olması temennisinde bulundu.

Temsa'nın bugün Türkiye'nin en önemli otobüs, midibüs ve hafif kamyon üreticilerinden biri haline geldiğini, üretimdeki bu başarısını ihracata da yansıttığını ve bugüne kadar 66 ülkeye 10 binden fazla araç ihraç ettiğini anlatan Özlü, firmanın yaptığı üretim kadar sektöre

getirdiği yenilikleri de çok önemsediklerini ifade etti.

Akıllı ve dijital otobüsler ile elektrikli araçlar gibi alanlarda yapılan çalışmaların çok büyük bir değer taşıdığını kaydeden Özlü, Temsa'nın Türkiye'de Ar-Ge Merkezi sertifikası alan ilk şirket olmasının firmanın bu konuya karşı nasıl bir hassasiyet gösterdiğini kaydetti.

Tanıtımı yapılan Avenue EV'nin de bu hassasiyetin bir neticesi olduğunu belirten Özlü, "Temsa ve Aselsan ortak üretimi olan bu araç, ülkemizin ilk yüzde 100 milli elektrikli otobüsüdür. Bu aracın, sahip olduğu özelliklerle şehir içi ulaşım



SIFIR KARBON EMİSYONU

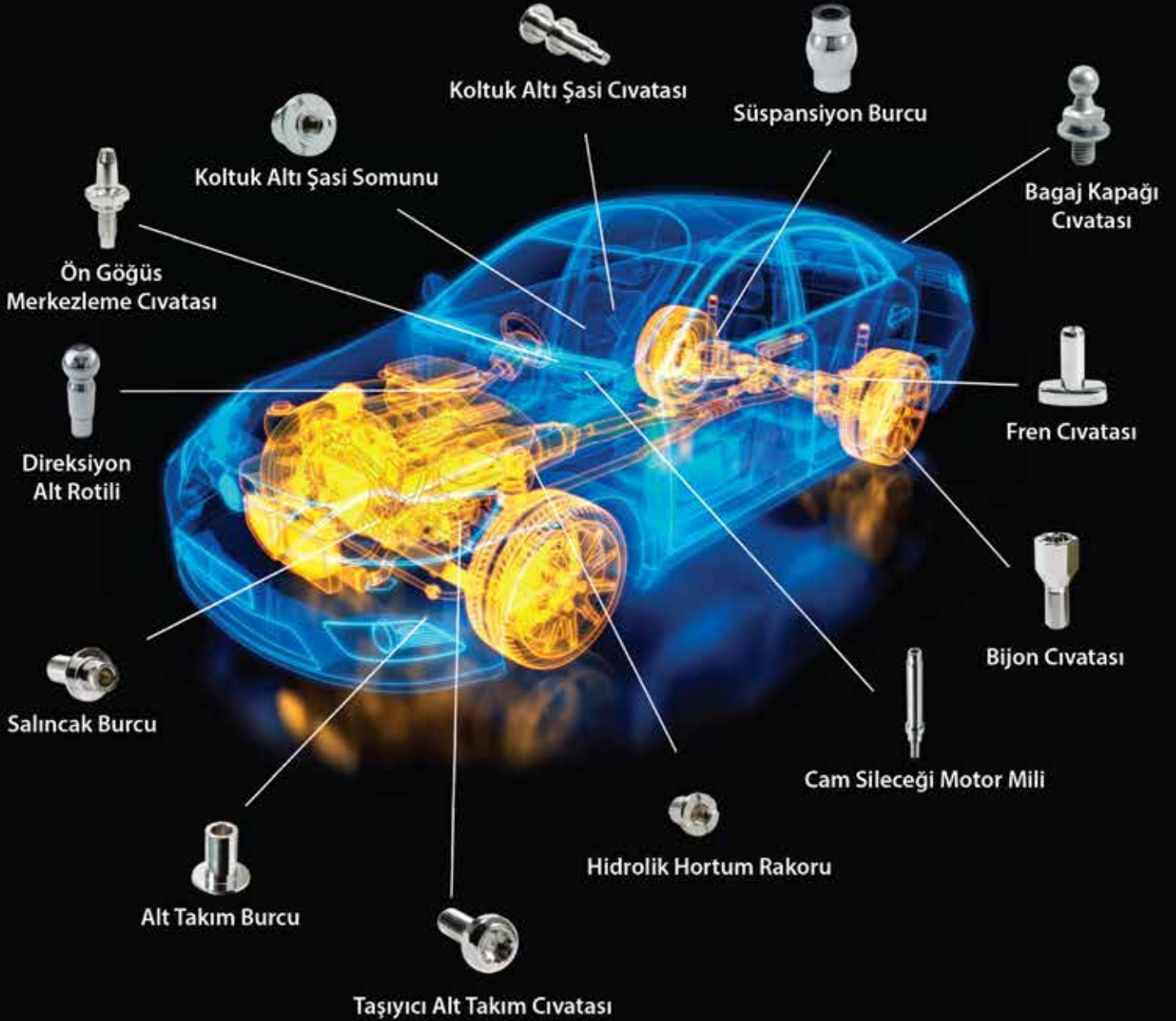
8 dakikada tam şarja ulaşabilen hızlı şarj özelliği sayesinde duraklarda kısa süreli şarjlarla kesintisiz hizmet sunuyor.

yeni bir soluk getireceğine inanıyorum. Bu aracı geliştiren Temsa'yı ve aracın motorunu geliştiren Aselsan'ı yürekten tebrik ediyorum." diye konuştu.

Temsa'nın Avenue EV'yi en kısa sürede banttan indireceğine inandığını dile getiren Özlü, bu yeni modelin sektör için büyük önem taşıdığını vurguladı.

Türkiye'nin Avrupa Birliği'nde (AB) otobüs ve hafif ticari araç üretiminde birinci, kamyon üretiminde ise ikinci sırada olduğunu belirten Özlü, "Ancak dünyada, özellikle de gelişmiş ekonomilerde, çevre dostu araçlara ve alternatif yakıtlara olan ilgi her geçen gün artıyor. Türkiye'nin ticari araç sektöründe lider pozisyonunu sürdürebilmesi, yeni teknolojilere adapte olmasını gerektiriyor. Bu açıdan yerli imkanlarla bir elektrikli otobüs üretilecek olması beni çok heyecanlandırıyor." ifadelerini kullandı. ■

"Çözüm Ortağınız"



OHSAS
18001:2007



NORM
CIVATA

www.normcivata.com

Aksaray, Mercedes kamyonlarının küresel test merkezi oluyor

Kamyon fabrikasına 113 milyon euroluk yatırımla Türkiye'den ihracatı 1 milyar euro artırmayı planlayan Mercedes Benz Türk, Aksaray'daki fabrikaya test amaçlı Ar-Ge merkezi kuracağını açıkladı.

Son iki yılda Türkiye'den kamyon ihracatını yüzde 400 artıran Alman otomotiv devi Mercedes Benz, bu alana yeni yatırımlar yapacağını açıkladı. Geçtiğimiz Şubat ayında fabrikaya 113 milyon euroluk yatırım yapma kararı alan şirket, kamyon üretimi yaptığı Aksaray'da global Ar-Ge merkezi kuracak. Almanya'da Mercedes-Benz Otomobil Pazarlama ve Satış Grubu Başkanlığı'na atanan Britta Seeger'in yerine Mercedes-Benz Türk Direktörler Kurulu Başkanı olarak atanan Süer Sülün, düzenlediği basın toplantısında, kamyon fabrikasında büyük dönüşüm içerisinde olduklarını ve ihracatta atağa geçtiklerini söyledi.

"Yatırımlara tam gaz devam ediyoruz"

Türkiye'de ve çevre ülkelere yaşanan tüm olumsuzluklara rağmen, otomobil sektöründe rekorlara devam edildiğini vurgulayan Süer Sülün, "Türkiye ekonomisinde yüzde 3.5 altında büyüme çok iyi bir rakam değil bizim için. Ancak, tüm bu olan bitene rağmen hâlâ yüzde 3 büyüyorsa, hâlâ otomobilde rekor kırılıyorsa bu da önemli bir gösterge. Biz olumlu bakıyoruz,

yatırımlara tam gaz, hatta biraz daha gazlayarak devam ediyoruz. Hiçbir duraklamamız yok. 19 Temmuz'da, yani 15 Temmuz'un hemen ardından yeni bir yatırım kararı aldık. Aksaray'da tüm Mercedes dünyasına hizmet edecek bir Ar-Ge merkezi kuruyoruz" dedi.

BİN 500 KİŞİLİK EK İSTİHDAM

Mercedes-Benz Türk Direktörler Kurulu Başkanı Süer Sülün, "Mercedes-Benz Türk bünyesinde şu anda çalışan sayımız 6 bin 200. Aksaray'da 2018 ve sonrasında yapılacak istihdam artışı ile toplam çalışan sayımıza yaklaşık bin 500 daha ilave edilecek" dedi.



Süer Sülün, "Türkiye ihracatına 1 milyar euro ek katkı yapacağız, mühendislik ihraç edeceğiz, istihdamı katlayacağız" dedi.

2017 baharında temel atılacak

2017'nin bahar aylarında Aksaray Kamyon Fabrikası'nda yeni Ar-Ge merkezinin temelini atılacağını belirten Sülün, şunları söyledi: "İstanbul'da bir Ar-Ge merkezimiz var, bir tane de Aksaray Kamyon Fabrikamızda kuruyoruz ve Mart-Nisan gibi temel atma törenini yapacağız. Türkiye'ye güveniyoruz. Bu önemli bir gösterge. Aksaray'da ciddi yatırım yaptık ve hâlâ yapmaya devam ediyoruz. Bu Ar-Ge merkezi ağırlıklı olarak test merkezi olacak. Global olarak bütün Mercedes-Benz kamyonlarının testi yapılacak. Yani biz Türkiye'de sadece araç üretip satmayacağız, aynı

zamanda mühendislik de ihraç ediyoruz ve etmeye devam edeceğiz. Bilgi Teknolojileri Merkezimiz var, Daimler dünyasına, yaklaşık 300 kişilik ekiple buradan hizmet veriyoruz. Mühendislik hizmetleri bizim için son derece önemli" dedi.

Bin 500 kişilik ek istihdam

Aksaray Kamyon Fabrikası'na Şubat ayında açıkladıkları 113 milyon euroluk yatırımın bölge istihdamına katkı sağlayacağını belirten Sülün, "Şu anda Aksaray'da bin 800 çalışmamız var, bizim planlarımız 2018 ve sonrasında bunu 3 bine çıkarmak. Bu Aksaray için

AR-GE MERKEZİ TEST MERKEZİ OLACAK

MBT, Mühendislik Hizmetlerine yatırım yapıyor

Yeni açılacak Ar-Ge merkezi ağırlıklı olarak test merkezi olacak. Tüm dünyadaki Mercedes-Benz kamyonlarının testi yapılacak.

önemli. İstihdamı bölgeden sağlayacağız. Mercedes-Benz Türk bünyesinde şu anda çalışan sayımız 6 bin 200. Aksaray'da 2018 ve sonrasında yapılacak istihdam artışı ile toplam çalışan sayımıza yaklaşık bin 500 daha ilave edilecek. Bu tamamen Aksaray'a yaptığımız yatırımın sonucu" dedi. ■

5 KITA 94 ÜLKE



automechanika
JEDDAH
31 Ocak - 2 Şubat 2017

automechanika
İSTANBUL
6 - 9 Nisan 2017

automechanika
DUBAI
7 - 9 Mayıs 2017



4449665
1965 DEN BERİ 

Otokar, teknoloji ihraç edecek Sultan otobüsleri İran'da üretilecek

Otokar'ın, 40'tan fazla ülkede kullanılan Sultan otobüsleri artık İran'da da üretilecek. Türkiye'nin öncü otomotiv üreticisi Otokar'ın, İranlı OGHAB şirketi ile imzaladığı teknoloji ve lisans anlaşmasına göre, İran'da satılacak Sultan otobüslerinin montajı, satış ve pazarlaması OGHAB tarafından yapılacak.

Otokar, küçük otobüste bir ilke daha imza attı. Otokar; Fransa, Almanya, İtalya ve İspanya gibi ülkelerde Navigo markasıyla büyük beğeni toplayan Sultan otobüsleri için İran'a teknoloji ve lisans ihraç edecek. Otobüs pazarında 50 yılı aşkın deneyimi bulunan Otokar, Sultan otobüslerinin üretimi için İran'ın 55 yılı aşkın otobüs üretimi deneyimine sahip OGHAB Afshan Industrial and Manufacturing Co. (OGHAB) ile teknoloji ve lisans anlaşması imzaladı. Anlaşmaya göre, demonte

anlaşması, tarafların isteği doğrultusunda 2 yıl daha uzatılabilecek. OGHAB, imzalanan teknoloji transferi sözleşmesi kapsamında Otokar'a 500 bin Euro lisans bedeli ödeyecek.

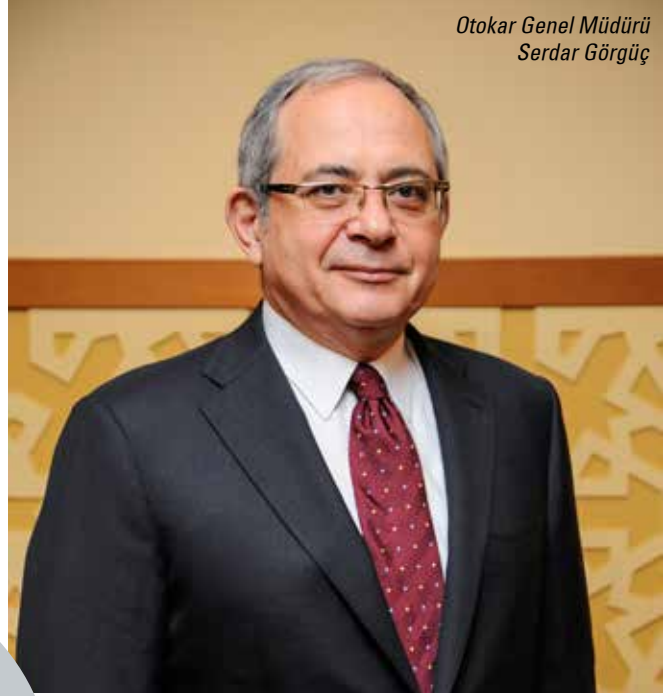
10 MİLYON TL SON 10 YILDA AR-GE'YE AYRILAN BÜTÇE

Serdar Görgüç: "Mühendislik ve Ar-Ge alanındaki yatırımlar, müşterilerimizin istek ve ihtiyaçlarına daha uygun ürünler geliştirmemizi ve daha hızlı adımlar atmamızı sağlıyor."

CKD alımlarına ilave olarak, OGHAB, gelecekte Otokar yerine İran'dan tedarik edilecek her bir yerleştirilen parça için değişen tutarlarda "royalty" ödeyecek.

Kendi markamızla faaliyet göstermenin avantajına sahibiz

Otokar'ın İran'a teknoloji ve lisans ihraç edecek olmasının Türk otomotiv sanayinin geldiği noktayı göstermesi bakımından önemine dikkat çeken Otokar Genel Müdürü Serdar Görgüç, "Sultan



Otokar Genel Müdürü
Serdar Görgüç

araçlarımız diğer tüm otobüslerimiz gibi, tamamen Türk mühendisleri tarafından tasarlandı. Son 10 yılda Ar-Ge'ye 310 milyon TL ayırdık. Mühendislik ve Ar-Ge alanında gerçekleştirdiğimiz yatırımlar, müşterilerimizin istek ve ihtiyaçlarına daha uygun ürünler geliştirmemizi ve daha hızlı adımlar atmamızı sağlıyor. Ürünlerimizin fikri mülkiyet haklarının bize ait olması ve esnek üretim kabiliyetimiz sayesinde, Türkiye küçük otobüs pazarının değişmez lideri olan Sultan otobüslerimiz yurtdışında da başarıya ulaştı. OGHAB ile yaptığımız teknoloji ve lisans anlaşması sayesinde artık İran'da da Sultan otobüslerini kullanıcıların hizmetine

sunacağız" dedi. Anlaşma ile Türkiye küçük otobüs sektöründe ilk kez teknoloji transferi yapılacağını altını çizen Serdar Görgüç, şunları kaydetti: "Gerçekleştirdiğimiz anlaşma ile küçük otobüs alanında bir ilke imza atarak, yurtdışına teknoloji ihraç edeceğimiz için gurur duyuyoruz. Projedeki iş ortağımız OGHAB, İran'da araçların montajı ile Otokar markasıyla satış ve pazarlamasından sorumlu olacak. İran'daki homologasyon düzenlemeleri ve pazar koşullarındaki gelişmelere bağlı olarak satış adedi ve elde edilecek ciro değişecek olsa da Sultan'ın büyümekte olan İran otobüs pazarında kısa sürede büyük başarılarla imza atacağından eminiz." ■



(CKD – Completely Knocked Down) olarak İran'a ihraç edilecek olan Sultan araçların montajı, satış ve pazarlama faaliyetleri OGHAB tarafından yapılacak.

3 yıl süreyle geçerli olacak Otokar ve OGHAB arasında imzalanan teknoloji ve lisans

FESTO



**Mükemmel
basınçlı hava
hazırlama**

**Makine hava tüketimini kontrol altına alırken,
tüketim değerlerini izlemek istiyorsunuz.
MSE6 bu işin uzmanı.**

**→ WE ARE THE ENGINEERS
OF PRODUCTIVITY.**

Yeni enerji tasarruf modüllü MSE6-E2M, MSE6-E2M, hava tüketim bilgilerini Profi net, Profi bus ve Ethernet IP haberleşme protokolleri üzerinden PLC'ye göndererek makine performansı hakkında bilgi edinmenizi sağlar. MSE6-E2M, makineniz bekleme modundayken, olası kaçaklardan dolayı meydana gelebilecek basınçlı hava tüketimini sıfıra indirir.

444 1 378
www.festo.com.tr

İnovaLİG'de Türkiye'nin İnovasyon Şampiyonları ödüllendirildi

Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) tarafından düzenlenen İnovaLİG'de bu yıl “İnovasyon Stratejisi” alanında CMS Jant, “İnovasyon Organizasyonu ve Kültürü” alanında Ford Otosan, “İnovasyon Döngüsü” alanında Genomize, “İnovasyon Kaynakları” alanında Temsa ve “İnovasyon Sonuçları” alanında VSY Biotechnology birincilik ödülüne layık görüldü.



Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) tarafından bu yıl üçüncüsü gerçekleştirilen Türkiye'nin ilk inovasyon geliştirme programı İnovaLİG'de şampiyonlar belli oldu. Şampiyonlar ödüllerini Türkiye İnovasyon Haftası'nda Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın elinden aldı.

Ödül törenine ilişkin bir açıklama yapan TİM Başkanı Mehmet Büyükekşi, “Bu çalışma ile Türkiye’de inovasyon ekosistemini desteklemeyi amaçlıyoruz. Uluslararası bir danışmanlık firması ile birlikte yürüttüğümüz çalışmada ülkemizdeki inovasyon liderlerini belirledik ve çalışmalarını ödüllendirdik” dedi.

Avrupa’da 17 ülkede, dünyada 67 ülkede 6 bin firma ile uygulanan metodunun Türkiye versiyonu olan İnovaLİG’e ilginin her geçen gün arttığını belirten Büyükekşi, “Türkiye’nin inovasyon kapasitesini artırmak ve bu alanda



fikri altyapının oluşumunu sağlamak için düzenlenen İnovaLİG’e geçen sene 488 firma başvuru yapmıştı. Bu sene başvuru sayısı 761 oldu. İnovaLİG ile ülkemizin inovasyon çalışmalarına ciddi bir fikri sermaye aktarıyor. Uygulanan metot sayesinde firmaların sistematik inovasyon yetkinliklerini ölçüyor, inovasyon yönetimini değerlendiriyoruz. Bu sayede sürdürülebilir ve tekrarlanabilir bir inovasyon altyapısı oluşturmayı hedefliyoruz” diye kaydetti.

İnovasyon liderlerine ödüllerini Cumhurbaşkanı takdim etti

Yarışmada dereceye giren firmalara ödüllerini Türkiye İnovasyon Haftası’nın üçüncü gününde Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Başbakan Yardımcısı Nurettin Canikli, Ekonomi Bakanı Nihat Zeybekci ile Aile ve Sosyal Politikalar Bakanı Fatma Betül Sayan Kaya takdim etti.

İnovasyon firmaların kalbine yerleşti

İnovasyon Organizasyonu

ve Kültürü alanında şampiyonun Ford Otosan olduğunu söyleyen Büyükekşi “İhracat lideri Ford Otosan, sadece kendi firmasına değil ülkemizin inovasyon kültürüne de ciddi katkılar sağlıyor. Dijital dönüşümü, akıllı üretimi ve interaktif araçları inovasyonun kalbine yerleştirmiş bir firmamız. İnovasyon kurum kültürü olması ve çalışanların girişimcilik projeleri ile süreç katkı sağlaması için kendi geliştirdiği Fikirhane modelini uyguluyor” dedi. ■

İNOVASYON STRATEJİSİ
CMS Jant ve Makina Sanayi A.Ş.

İNOVASYON ORGANİZASYONU VE KÜLTÜRÜ
Ford Otomotiv Sanayi A.Ş.

İNOVASYON DÖNGÜSÜ
Genomize

İNOVASYON KAYNAKLARI
TEMSA

İNOVASYON SONUÇLARI
VSY Biyoteknoloji ve İlaç San. A.Ş.

KALE
OTO RADYATÖR

Kalitede öncü

Üstün performans
Kale mavisinde !..



Modern araç teknolojilerinin gerektirdiği soğutma performansını dikkate alan Kale Oto Radyatör, geliştirmiş olduğu yüksek verimli soğutma modülleri ile müşterilerine etkin çözümler sunmaktadır.



TÜRKİYE
TİCARET VE SANAYİ BAKANLIĞI
MÜHÜRÜ

www.kaleoto.com.tr

kale@kaleoto.com.tr



BUREAU VERITAS
Certification



BUREAU VERITAS
Certification



BUREAU VERITAS
Certification



BUREAU VERITAS
Certification

Q1

Otomotiv Sanayi Derneği Yönetim Kurulu Başkanı

Kudret Önen:

“Rekabetçiliğin güçlendirilmesi için yeni politikalara ihtiyaç var”



2016 yılı, ülkemiz ve Otomotiv Sanayimiz için birçok olumlu gelişmenin yanı sıra, istikrar ortamını zorlayan gelişmelerin de yaşandığı hareketli bir yıl oldu. Yıla ihracat odaklı üretim artışı ile başlayan sanayimiz, yılın ikinci yarısına Temmuz ayındaki anayasal düzen ve demokrasiye karşı yapılmaya çalışılan, Halkımız ve Devletimizin iradesi ile önlenen darbe girişimi ile başlamış oldu. Bu girişim ardından gelen kurlardaki hareketlilikle birlikte ekonomik ortamda tedirginlik yaşanmış olmasına rağmen Hükümetimizin aldığı önlemlerle birlikte bu süreçte istikrar ortamı büyük ölçüde korundu.

2016 yılı Ocak-Ekim döneminde iç pazarda geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 3 daralma olmasına karşın, ihracatın ivme kazanarak adet bazında yüzde 12 oranında artması ile otomotiv sanayiinin üretimi de yüzde 7 büyüdü. Hatırlanacağı gibi 2014 ve 2015 yıllarında yapılan yatırımlar-

la Sanayimiz üretim kapasitesi 1 milyon 750 bin adede ulaşmıştı. Bu yıl yapılan ve devam eden yatırımlarla sanayimizin üretim kapasitesi 2 milyon adet sınırına yaklaştı. Burada elbette en önemli nokta, Avrupa'nın önde gelen ticari araç üretim üssü olma konumumuzu binek otomobilleri konusunda da önde gelen bir üretim merkezine dönüştürebilmiş olmamızdır.

Ekim 2016 itibarıyla Türkiye ihracatının yüzde 16,6'sını gerçekleştirmekte olan Sanayimiz 2011 ve 2015 yıllarını dışarıda tutmak kaydıyla son 10 yıllık dönemde hep dış ticaret fazlası verdi. 2016 Ocak-Eylül döneminde de Sanayimiz 1,394 milyar dolar dış ticaret fazlası vererek, ülkemiz dış ticaret dengesine pozitif katkı sağlamaya devam etmektedir. 2016 yılı ilk yarı sonuçlarına göre hafif ticari araç üretiminde dünyada 8'inci ve Avrupa'da 2'nci sırada olmamızla, küresel ve Avrupa üretimleri nezdinde güçlü konumumuzu sürdürmekteyiz. Ayrıca, nispeten yükte hafif pahada ağır diyebileceğimiz otomo-

bil üretiminde yükseliş ivmemiz de devam etmektedir.

Sanayimizin gelişimine büyük katkı sağlayan Ar-Ge teşviklerinin yanısıra, 2016 yılında sanayimizin konumunu daha da kuvvetlendirmek üzere önlemler alındı. Bu çerçevede, araç parkında yer alan yaşlı ticari araçların yenilenmesi teşvik edilerek yavaşlayan ticari araç pazarının hareketlenmesine olanak sağlayacak olan ticari araçlarda ÖTV muafiyeti düzenlemesini içeren kanun ve yatırımların proje bazında desteklenmesine dair kanun yayımlanmıştır. Bu gelişmeleri memnuniyetle karşılarken, Kasım ayında açıklanan ÖTV artışına ilişkin düzenleme ile, sürdürülebilir rekabetçilik stratejisi uzun dönemli projeler üzerine kurgulanan sanayimiz, iç pazardaki istikrar ortamının bozulması riski ile karşı karşıya kaldı.

Hükümet programında yer alan büyüme hedefleri, yatırımı teşvik edici tedbirlerin gerçekleştirilmesi ve yatırımların devamlılığı için iç pazar istikrarının önemi tartışmasız çok önemlidir. İstikrarlı bir iç pazar, sanayimizin sürdürülebilir rekabetçiliği, mevcut yatırımların devamlılığı ve yeni yatırımların çekilebilmesi açısından büyük önem taşımaktadır.

Öte yandan, ülkemizin rekabetçiliğinin güçlendirilmesi ve sürdürülebilir hale gelmesi için dijital dönüşüm, nitelikli iş gücü, idari yapılanma ve küresel ticaret anlaşmaları alanlarında politika geliştirmemiz gerekmektedir. Otomotiv üreticilerimiz bir yandan durum tespiti ve yol haritası oluşturma, bir yandan da tespit edilen alanlarda planlarını uygulamaya geçirme çalışmaları süreci içindeler. Bu çalışmaların amacına uygun ve uygulanabilir olması için ülke politikalarının da oluşturulması ve hızlıca devreye alınması gerekiyor. ■

ÜRETİM KAPASİTESİ 2 MİLYON ADET SEVİYESİNDE

2016 yılı Ocak-Ekim döneminde iç pazarda geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 3 daralma olmasına karşın, ihracatın ivme kazanarak adet bazında yüzde 12 oranında artması ile otomotiv sanayiinin üretimi de yüzde 7 büyüdü. Hatırlanacağı gibi 2014 ve 2015 yıllarında yapılan yatırımlarla Sanayimiz üretim kapasitesi 1 milyon 750 bin adede ulaşmıştı.

TÜM YÜKÜ SIRTLIYORUZ

Tüm zorlu yollarda
sarsıntıları sıfırlar, güvenli ve
konforlu bir sürüş sağlar.



47 years

[Maysan Mando](#) [maysanmando](#) [maysan_mando](#) [maysanmando](#)

Maysan Mando
Amortisörleri

www.maysanmando.com

Uludağ Otomotiv Endüstrisi İhracatçıları Birliği Yönetim Kurulu Başkanı

Orhan Sabuncu:

“Yeni yıla yaklaşırken 23 milyar dolarlık hedefimizi yakalayacağız”



2016 yılının ilk 11 ayı otomotiv ihracatımız açısından başarılı bir dönem olarak geride kalmıştır. Bu dönemde otomotiv ihracatımız yüzde 11,5 artmış ve 21.5 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Türkiye toplam ihracatının bu dönemde yüzde 2 azaldığı dikkate alındığında otomotiv endüstrisinin gösterdiği performans daha iyi anlaşılabilir. AB pazarında devam eden büyüme, ülkemizde yatırımı bulunan ana sanayi firmalarının yeni model yatırımlarının etkisi, geçtiğimiz yıl otomotiv ihracatında 3 milyar dolarlık kayba yol açan parite etkisinin ortadan kalkması otomotivdeki ihracat artışının temel belirleyicileri olmuştur. Bu dönemde AB Ülkelerinin otomotiv ihracatındaki payı 17 milyar dolar ile yüzde 79 olmuştur. Dolayısıyla otomotiv ihracatının Türkiye ihracatındaki gerilemeyi bir miktar dengelediği rahatlıkla ifade edilebilir. Avrupa'nın otomotiv ihracatımızdaki önemi de yadsınmaz.

2016 yılının son ayında da bu performansın devam etmesini, yıla başlarken belirlenen 23 milyar dolarlık hedefin aşılmasını bekliyoruz.

Mal grupları bazında incelendiğinde; otomotiv tedarik sanayi ihracatı 2016 yılı Ocak-Kasım döneminde geçen yıla göre yüzde 5 artarak 8 milyar 266 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Otomotiv yan sanayinin tüm otomotiv ihracatından aldığı pay yüzde 38,5 olmuştur. Bu dönemde Eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar ihracatı yüzde 10, otobüs minibüs midibüs ihracatı yüzde 27, binek otomobiller ihracatı ise yüzde 16 artış göstermiştir. Özellikle son iki ayda binek otomobiller ihracatındaki yüksek oranlı artışlar dikkat çekmektedir.

2016 yılı Ocak-Kasım döneminde Türkiye otomotiv ihracatında Almanya 3 milyar 623 milyon dolar ile ilk sırada yer almaktadır. Yılın onbir ayı geride kalırken Almanya, Fransa ve İspanya'ya yüzde 19'ar, İtalya'ya yüzde 46, Hollanda'ya yüzde 55,

Romanya'ya yüzde 26, Polonya'ya yüzde 43 ihracat artışı yaşanmıştır. Aynı dönemde Birleşik Krallığa yönelik ihracat yüzde 17, Rusya Federasyonu'na yönelik ihracat yüzde 19 gerilemiştir.

2017 yılı için ise genel olarak AB pazarının önemini devam edeceğini, İran'a yönelik ihracat artışının süreceğini, Rusya'ya yönelik otomotiv ihracatımızın giderek toparlanacağını, buna karşılık parite kaynaklı bir miktar kayıp yaşanacağını öngörüyoruz. Bu aşamada, temel olarak 2017 yılına da olumlu baktığımızı söyleyebileceğiz. ■

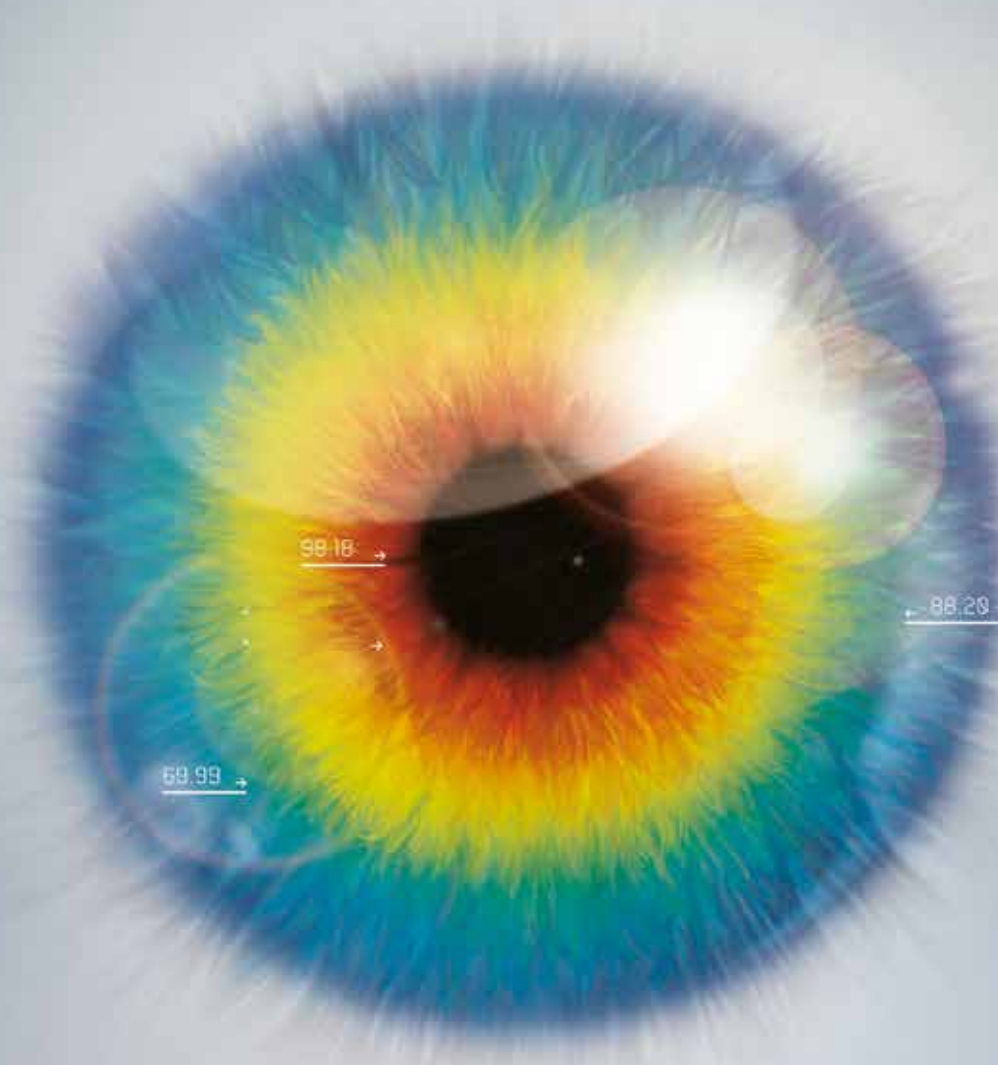
TEDARİK SANAYİNİN İHRACATTAN ALDIĞI PAY

Mal grupları bazında; otomotiv tedarik sanayi ihracatı 2016 yılı Ocak-Kasım döneminde geçen yıla göre yüzde 5 artarak 8 milyar 266 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Otomotiv tedarik sanayinin tüm otomotiv ihracatından aldığı pay yüzde 38,5 olmuştur.



HİÇ SESLERİ
GÖRDÜNÜZ MÜ?

PechōM
Garantili Akustik Çözümler



98.18 →

← 88.20 - 5%

59.99 →

Otomotiv Distribütörleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı

Mustafa Bayraktar:

“Teşvik ve yeni uygulamalar iç pazarı geliştirebilir”



Türkiye otomotiv sektörü toplam pazarı 2016 yılı Ocak-Ekim döneminde, geçen yılın aynı dönemine göre %2,8 azalarak 738 bin 93 adet gerçekleşti. Sektörün toplam üretim adedi %6,5 artarak 1 milyon 179 bin, ihracatı ise %12,2 artarak 905 bin 438 adet oldu. İhracat değeri ise %10,3 oranında artarak 19 milyar 606 milyon dolar seviyesine ulaştı.

Yıllardır ülkemizin en fazla ihracat yapan sektörü konumunda bulunan otomotivle ilgili bazı büyüklüklere baktığımızda; ülkemiz ihracatının yüzde 16'sını gerçekleştiren bir sektör olarak gayri safi yurtiçi hasılaya katkısının yüzde 5 civarında olduğunu, toplam ihracatımızın ise bu yıl 23 milyar doları aştığını görüyoruz.

Otomotiv sektörü aynı zamanda dış ticaret fazlası veren bir sektör. Geride bıraktığımız 10 yılda toplam 15 milyar dolar dış ticaret fazlası yaratmış olan otomotivin

2016 yılı dış ticaret fazlası 1,5 ila 2 milyar dolar. Tüm bunların yanı sıra ana ve yan sanayi, distribütörler, yetkili satıcı ve servis noktaları ile 500 bin kişiye istihdam sağlıyor.

Sektörümüz, küresel otomotiv sektörünün de önemli bir oyuncusu konumunda. Türkiye otomotiv sektörü, iç pazar satışları ile dünya ülkeleri sıralamasında 17'inci, Avrupa otomotiv satışlarına göre de 6'ncı sırada yer alıyor. Aynı zamanda Avrupa'ya en fazla ihracat yapan ülkeyiz. Elbette Türkiye otomotiv üretimi de global arenada önemli bir konumda bulunuyor. Dünyada 15'inci, Avrupa otomotiv üretiminde de 5'inci sırada yer alıyor.

Türkiye otomotiv sektörü 2015 yılı iç pazarı 1 milyon 11 bin adet olurken, ihracat 992 bin adede ve üretim de 1 milyon 359 bin adede ulaştı.

2016 yılında da iç pazarın 950 bin - 1 milyon adet aralığında, ihracatın yaklaşık 1,1 milyar adede ve üretimin de yaklaşık 1,5 milyar adede ulaşması bekleniyor.

KÜRESEL ARENADA TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜ

Sektörümüz, küresel otomotiv sektörünün de önemli bir oyuncusu konumunda. Türkiye otomotiv sektörü, iç pazar satışları ile dünya ülkeleri sıralamasında 17'inci, Avrupa otomotiv satışlarına göre de 6'nci sırada yer alıyor. Aynı zamanda Avrupa'ya en fazla ihracat yapan ülkeyiz.

Yaşlı araç parkı ve beraberinde çevreye olumsuz yansımaları da ne yazık ki ülkemizde önemli bir sorun olmaya devam ediyor. Araç parkımız, 2015 itibarıyla 15 milyon adedi aşmış durumda ve yüzde 23'ü yani 3,5 milyon adedi 20 yaşın üstündeki araçlardan oluşuyor. Araç parkımızı gençleştirecek sürdürülebilir politikaların hızla hayata geçirilmesi gerekiyor. İç pazarımızı otomotiv sektöründe küresel oyuncu durumundaki ülkelerin seviyesine taşıyacak teşvik ve uygulamalara ihtiyaç var.

Otomotiv sektörü 10 yıldır dış ticaret fazlası veriyor.

15 MİLYAR DOLAR

Geride bıraktığımız 10 yılda toplam 15 milyar dolar dış ticaret fazlası yarattı.

Önümüzdeki yıla baktığımızda, ABD Merkez Bankası'nın (FED) para politikasındaki normalleşme süreci ve ekonomideki iyileşmeye paralel olarak politika faiz artırma beklentisi, Brexit kararının AB ve diğer ülkelere etkisi ve AB ekonomisindeki gelişim ile Avrupa Merkez Bankası'nın uygulayacağı para politikası gibi konular sektörümüzün gelişimde etkili olacaktır. Yine, Çin ekonomisindeki yavaşlamanın gelişmekte olan ülkeleri etkileme ihtimali bulunuyor. Yurtiçine baktığımızda, TCMB'nin para politikaları ve enflasyonla mücadele kararlığı, cari işlemler açığındaki gelişim, yapısal reformlara ait atılacak adımlar ve ekonomik aktivitenin gelişimi ve büyüme hızı etkili olacak gibi görünüyor. ■

SESSİZLEŞTİRME KABİNİ

PechōM

Garantili Akustik Çözümler



Presmetal olarak gürültü kontrolü çalışmalarımızı otomotiv, ulaşım, enerji, savunma sanayi sektörleri başta olmak üzere, üretim hatları, trafolar, test ve kontrol odaları, petrol/doğalgaz boru hatları gibi birçok alanda ve üründe gerçekleştirmekteyiz.

Firmamız bünyesinde bulunan class 1 tip ses ölçüm cihazı, akustik sonlu elemanlar yazılımları, akustik kamera ve gelişmiş know-how ile sessizleştirme çalışmalarını anahtar teslim ve/veya mühendislik çözüm önerileri olarak büyük başarı ile yürütmekteyiz.



Otomobil Yetkili Satıcıları Derneği Yönetim Kurulu Başkanı

Z. Alp Gülan:

“Otomotiv pazarında gidilicek çok uzun bir yol var”



Otomotiv sektörü dünyanın en önemli sektörlerinden birisidir. Yapılan bir çalışmaya göre, otomotiv sektörü toplam yatırım ve harcamaları düşünüldüğünde ve bir ülke olarak kabul edilseydi toplam değeri ile dünyanın 7. büyük ekonomisi olabilecek bir büyüklüğe denk geldiği sonucu çıktı. 2016 yılında dünyadaki satışlar 97,5 milyon adede ulaşacak ve önümüzdeki 10 yıl içinde bu rakamın 120 milyon seviyesini geçmesi bekleniyor. Bu kadar büyük rakamlara ulaşan sektör aynı zamanda daha çevreci olmak üzere de önemli yatırımlar yapıyor. 10 yıl önceki bir araç ile bugün üretilen araçların çevreye yaydığı zararlı gazların minimum yüzde 15 oranında daha az olduğunu görebiliyoruz. Elbette bu çalışmalar sadece çevre odaklı değil aynı zamanda tüketicinin de konforu ve güvenliği ön planda keza daha hafif ama daha dayanıklı malzemeler ile çevre ve insan güvenliği artırılırken aynı zaman-

da konfora yönelik çalışmalarda pazara sunulmaya başlandı. Hava ve Uzaycılık sektöründen sonra içinde en yüksek teknolojiyi barındıran sektör olarak otomotiv öne çıkıyor. Bugün otomobillerin toplam üretim maliyetleri üzerindeki dağılıma göre yazılım ve bağlı ürünler yüzde 40'ların üzerine çıkmış durumda. Önümüzdeki yakın geleceğe baktığımızda da otonom sürüşe sahip araçların hayatımıza girmesi ile beraber sektörün yönü de bir miktar daha değişmiş olacak. Bunu ardından menzil sorunu çözülmüş elektrikli araçlar ve yeni satın alma trendleri de yine yüksek teknolojinin sektöre etkileri olacaktır.

Ülkemizde, dünyada üretilen araçların yüzde 1,5'ini en yüksek kalite ile üretmeyi başaran, 2016 yılında muhtemelen 1 milyon 450 bin adet toplam üretim gerçekleştiren ve 1 milyon adet ihracat ile 23 milyar doların üstünde gelir elde eden çok başarılı bir sektör haline gelmiş durumdayız. Sektörün ana üreticisinden yan sanayicisine, distribütöründen bayi sistemine kadar toplam 400 bin kişiye istihdam sağlayarak ayrıca önemli bir işlevi de bulmaktadır.

Ülkemizde 21.8 milyon adet motorlu kara taşıtı bulunuyor. Bunun 11.1 milyonunun otomobil olması ve kişi başına düşen araç sayısında Avrupa ortalamasının çok altında olduğumuzun bilincinde pazarda gidilecek çok yol olduğunu düşünüyoruz.

2015 yılında ağır vasıta dahil 1.011.000 adet satış yaptığımız iç pazarımız bu yılda yakın seviyelerde kapanacak tahminimiz var ancak Kasım sonunda yapılan bir düzenleme ile binek otomobiller üzerindeki ÖTV oranları yeniden artırılmıştır. Bir süreçtir yükselme eğilimindeki kurlar ile birlikte gelen ÖTV artışının 2017 yılında sektörü yavaşlatacağını düşünüyoruz. Herkes gibi bizlerde 2017 bütçelerimizi yeniden yapmak durumunda kaldık çünkü böyle bir kur artışı ve hiç hesapta olmayan ÖTV artışı beklentilerin de aşağı yönlü revize edilmesine sebebiyet verdi. Bu aşamada bugünkü durduğumuz yerden bakarak pazarda adetsel olarak yüzde 5-10 arasında bir daralma olabileceğini düşünüyoruz. Ancak kurlar ve Türkiye'nin dinamikleri o kadar hızlı hareket ediyor ki bütçeler ve adetsel tahminler 2017 yılında her ay yeniden gözden geçirilmek durumunda olacaktır.

Beklentimiz yollarımızda 3.5 milyon 16 yaş üstü araç olduğunu düşünerek AB ülkelerinde olduğu gibi sürekli bir Hurda Teşvik'inin ülkemizde de uygulanması olacaktır. Bu yönde tüm sektör dernekleri olarak ilgili kurumlarla görüşlerimizi sıklıkla paylaşıyoruz. Eski teknoloji, yüksek yakıt tüketen, çevreye daha zararlı, önemli hayati ve yaralanmalı kazalara sebebiyet veren araçların karayollarımızdan kaldırılması gerekliliği açıkça görülüyor. Hızlı çıkarılabilecek bir ekonomik ömrünü tamamlamış araçlar ile ilgili bir yasa ile pazardaki daralmayı en aza indirmekte mümkün olabilecektir.

Ülkemizde otomotiv sektörü büyüdükçe gücü ve ihracatı artan TAYSAD üyelerine de tüm başarılı çalışmalarını nedeniyle derneğim adına teşekkür ediyor ve 2017 yılının tüm sektör için hayırlı geçmesini temenni ediyoruz. ■

PechōM

Garantili Akustik Çözümler



← 88.20 - 00

98.16

+ 69.49

ARTIK SESİ
GÖREBİLİRSİNİZ

Türkiye İhracatçılar Meclisi Başkanı

Mehmet Büyükekşi:

“İndiğimiz gibi çıkacağız, son çeyrekte ve 2017’de büyüyeceğiz”



Türkiye İhracatçılar Meclisi Başkanı Mehmet Büyükekşi, TÜİK’in açıkladığı ekonomideki 3. çeyrekteki daralmaya ilişkin “Darbe girişimi atlatmış, hain terör saldırılarına maruz kalmış, uluslararası derecelendirme kuruluşları tarafından notu kırılmış bir ülkeyiz. Buna rağmen gelen veri çok da olumsuz değil” şeklinde konuştu.

Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) Başkanı Mehmet Büyükekşi, Türkiye İstatistik Kurumu’nun (TÜİK) açıkladığı ekonomide 3. çeyrekte yaşanan yüzde 1,8 daralmaya ve 2017 yılına ilişkin değerlendirmelerde bulundu. Mehmet Büyükekşi, “Kasım ayında artışa geçen ihracatımızın, önümüzdeki dönemde petrol ve emtia fiyat-

larındaki düşüşün son bulması ile başta Rusya olmak üzere, çevre ülkelere olan ihracatımızın toparlanması ile de artışının devam edeceğini göreceğiz” dedi.

Ekonomideki daralmanın çok olumsuz olmadığına, bardağın dolu tarafına bakmak gerektiğine dikkat çeken TİM Başkanı Büyükekşi, “Son çeyrekte yüzde 2,5-3 civarında bir büyüme bekliyoruz. Gelecek yıl da net dış ticaretin büyümeye pozitif katkı vermesi ile yine birçok gelişmiş ekonomiden daha yüksek büyüme rakamlarına ulaşacağımıza inanıyoruz” diye konuştu.

Büyükekşi, Türkiye ekonomisinin 27 çeyrek boyunca art arda büyümesinin, yerel ve küresel tüm direnç ve olumsuz gelişmelere rağmen ne kadar sağlam temeller üzerinde durduğunun bir göstergesi olduğunu belirtti.

Bu yılın 3. çeyreğinin ise her şeyin üst üste geldiği bir dönem olduğunu vurgulayan Büyükekşi, “Rusya ile yaşanan sorunlar ve terör olayları nedeniyle turizm sektörü tarihinin en kötü sezonunu geçirdi. Temmuz ayında yabancı turist sayısı yüzde 37 azalırken, Ağustos’ta yüzde 38, Eylül’de yüzde 33 düştü.

Aynı dönemde net dış ticaret büyümeye negatif katkı verdi. Ramazan ve Kurban Bayramları tatilinin uzunluğu sanayi üretimini olumsuz etkiledi. Darbe girişimi sonrası S&P, anlaşmamız olmamasına rağmen acele alınmış bir kararla ülke notumuzu indirdi. Moodys’in Eylül’de Türkiye’yi yatırım yapılabilir seviyenin altına indirmiş olması, ülkemize ilişkin risk algısını ve iştahını belirlledi.

Bu gelişmeler büyümeyi tersine çevirdi. Ancak bardağın dolu tarafını görmek gerekir. Bir darbe girişimi atlatmış, hain terör saldırılarına maruz kalmış, uluslararası de-

reclendirme kuruluşları tarafından notu kırılmış bir ülkeyiz. Buna rağmen gelen veri çok da olumsuz değil” şeklinde konuştu.

Son çeyrek ve 2017’de büyümeye devam edeceğiz

TİM Başkanı Mehmet Büyükekşi son çeyreğe ilişkin değerlendirmesinde ise “Ekim ayı sanayi üretim endeksi yıllık bazda yüzde 2 artış gösterdi. Merkez Bankası İktisadi Yönelim Anketi, alınan kayıtlı ihracat

DAHA YÜKSEK BÜYÜME RAKAMLARINA ULAŞABİLİRİZ

Mehmet Büyükekşi, Türkiye ekonomisinin 27 çeyrek boyunca art arda büyümesinin, yerel ve küresel tüm direnç ve olumsuz gelişmelere rağmen ne kadar sağlam temeller üzerinde durduğunun bir göstergesi olduğunu belirtti.

sipariş miktarı ile toplam sipariş miktarındaki artış ile olumlu işaretler veriyor. Bu gelişmeler çerçevesinde son çeyrekte yüzde 2,5-3 civarında bir büyüme bekliyoruz” dedi.

Büyükekşi, 2017’nin büyüme ve ihracatın ivme kazanacağı bir yıl olmasını beklediklerini vurgulayarak “Hükümetimizin aldığı önemli kararlar var. Bunlar hem yatırım ortamını hem tüketimi hem de ihracatı olumlu etkileyecektir. Gelecek yıl net dış ticaretin de büyümeye pozitif katkı vermesi ile yine birçok gelişmiş ekonomiden daha yüksek büyüme rakamlarına ulaşacağımıza inanıyoruz” dedi. ■

OTOBÜS
PROFİLİ



DİREKSİYON
KOLONU BORUSU



EGZÖZ
BORUSU



KAPI TAKVİYE
BORUSU



AMORTİSÖR
BORUSU



TORPİDO TRAVERS
BORUSU



KOLTUK
BORUSU



KARDAN ŞAFT
BORUSU



GAZLI AMORTİSÖR
BORUSU



YÜKSEK BEKLENTİLERE UZMAN ÇÖZÜMLER

Borusan Mannesmann ürettiği özel borularla yüksek beklentilerinizi karşılar, uzman çözümleri ile aradığınız kaliteyi yakalayabilmenizi sağlar. Bu yüzden kaliteyi arayan tüm müşterilerimizin birinci tercihi her zaman Borusan Mannesmann olmuştur.



**BORUSAN
MANNESMANN**

E-posta: bmb@borusan.com | www.borusanmannesmann.com

KÜRESEL YATIRIMLAR ARTTIKÇA, TÜRKİYE'NİN KABINA SIĞMASI ZOR GÖRÜNÜYOR

Türkiye ekonomisi 2008 küresel finansal krizden hemen sonra en çabuk toparlanan ve çeyrek dönemler itibarıyla en hızlı büyüyen ülkeler arasına girdi. Belki de bu performansının arkasındaki en önemli itici güç finansal sistemin saat gibi çalışmasıydı. Bunun da temelinde yüzyılın başında yaşanmış bir tecrübe yatıyordu.

Şerden hayırlar doğar derler ya, başarısız bir darbe girişimini geride bırakmaya çalışan Türkiye’de yeniden yapılanma başlıyor. Elbette, ekonomide olumsuzluk bekleyenler vardı. Ancak başta Merkez Bankası olmak üzere tüm düzenleyici otoriteler spekülasyon atakları yakinen gözlemeye, gerekirse de müdahale etmeye karar verdiler.

15 Temmuz gecesi yaşanan gerginlik 18 Temmuz sabah itibarıyla yerini sakinleşmeye bıraktı. O sabah, Borsa İstanbul dahil Türkiye’nin çeşitli “operasyon merkezlerini” ele geçirmeye çalışan ama başarısız olan mihrakların bıraktığı izleri gördük. Açıkçası Türkiye büyük bir tehlike atlattı. Sakinleşirken, bu kötü tecrübenin neden başımıza geldiğini düşünmemiz gerekiyor.

Dışardan bakan için televizyonlarla yansıyan görüntüler elbette tuhaf. Fransa’daki terör saldırısından hemen sonra Türkiye’de uçak, helikopter, tank ve tanker uçakların dahil olduğu bir “kalkışma”

hadisesinin hafife alınacak bir hali yok. Bu hadise hepimiz çok üzdü ve öfkeliydi. Yine de dediğim gibi, bu durumu enine boyuna analiz etmemiz gerek.

Başarısız darbe girişiminden sonra, ABD ile ortaya çıkan sürtüşmenin bir süre daha devam edeceği açık. ABD ile Türkiye arasında yapılacak uçuşların bir süre yasaklanması da bu gerginliğin bir başka boyutu oldu. Neyse ki bu yasak çok geçmeden kaldırıldı. ABD seçimlerine kadar gerginliğin bir uzlaşmayla bitmesi gerekiyor.

15 Temmuz’dan bu yana yabancı dostlarımızın ısrarla sorduğu “Türkiye ne durumda?” sorusuna, istikrarlı olarak bir kaç pencereden cevap verdim. Para-kredi mekanizması; sermaye piyasaları; ödeme mekanizması; gaz, su, elektrik; hava, kara ve deniz ulaşımı; emniyet ve güvenlik unsurları; iletişim kanalları; gıda sektörü ve hastaneler çalışıyor.

Bu çalışan unsurlara daha da eklenebilir. Buradan hareketle “15 Temmuz akşam saatlerine kadar Türkiye’nin durumu ne ise, bugün de durum aynı” dedim. Dolar Kuru elbette yükseldi, hisse senedi piyasaları dalgalı, faiz sakin, sanayi de her zamanki sorunlarını konuşuyor.



**PROF. DR.
EMRE ALKİN**



KRİZİN GETİRDİĞİ BAŞARI

Türkiye 2001 yılında tamamen kendine özgü bir finansla kriz yaşadı ve söz konusu krizden banka ve banka barıcı finans kurumlarını konsolide ederek çıktı. Buradaki başarısı bir çok küresel finansal kuruluşun Türkiye'de ortaklık arayışına girmesiyle sonuçlandı.

Elbette en büyük sorun turizm idi. Ruslarla gerginlikten, mülteci sorununa, terör eylemlerinden darbe girişimine kadar bu sektörün başına gelmedik kalmadı. Yine de komşu ve çevre ülkelerle yumuşayan ilişkiler turizmde kötü bir yıl daha yaşamasını engelleyecek gibi.

Fitch'den de olumlu haberler gelirse, belki de 21. yüzyılın en zalimce düşünülmüş saldırılarından birini yaşayan Türkiye, başına gelenlerin etkisini beklenenden daha kolay şekilde atlattığı olacak. Bu arada Moody's ve S&P'nin aceleci bir şekilde Türkiye ile ilgili olumsuz değerlendirme yaptığını her zaman hatırlayacağız. Bunu da belirtelim. Neyse ki S&P Türkiye'nin görünümünü geçenlerde negatiften duruşa çevirerek gönlünü aldı diyelim.

Tabii, ABD Yönetimi'nin şu an ortaya koyduğu hatalı refleksten uzaklaşması da gerekiyor. Başkanlık seçimlerinden sonra

ABD'de yaşanan otorite boşluğu bazı grupların Türkiye aleyhine davranmasının sona ermesi gerekiyor. Amerikan yönetimi bu yanlışlığın arkasında durmadan, kendi içinde ortaya çıkan durumun muhakemesini acilen yapmalıdır.

Türk milleti'nin verdiği olağan üstü tepkiyle, piyasaların sağlam şekilde tutunmasını beraber değerlendirmek ve daha dikkatli şekilde bakmakta fayda olduğunu düşünüyorum

Yine de bizi üzen bir ayrıntı var: Yurt dışı basında Türkiye'de yaşananlarla ilgili olarak pek de doğru değerlendirmeler yapılmadığını görüyoruz. Dolayısıyla bir

kere daha yabancı medyadaki dostlarımızla bilgilendirme yapmak istiyoruz.

Darbe girişimi sadece demokrasiye karşı değil, aynı zamanda özgürlüğe, laikliğe, modernizme ve rekabete karşı bir girişimdi. Türk Milleti kendi içinde yaşadığı çelişkiler ve tartışmalara rağmen, yurt dışından beslenen dayatmalara karşı anında tek vücut olabileceğini kanıtladı. Silahlara ve zorbalığa karşı dimdik ayakta durdu.

Türkiye bilinenden farklı bir ülkedir. Türk milleti bu tip alçak planlar yapanlara her zaman gerekeni yapmıştır. Bunu bir kere daha kanıtlamıştır. Bereket versin ki, ge-

BIST'teki toplam değer de GSMH'nin 2 katına doğru çıkmasını da mümkün görüyorum. Küresel Ölçekteki yatırımlar arttıkça, Türkiye'nin kabına sığması zor gözüküyor. Elbette bu durum hem yabancı ortaklıklar, hem bölge ülkeleri hem de dünya için daha fazla refah anlamına geliyor.

lişmişliğin önemli bir kilometre taşı olan finans sistemi saat gibi çalışıyor. Diğer taraftan teknoloji konusunda önemli atılımlar var.

Otomasyona geçmiş olan gümrüklerle, dış ticaret yolunda gidiyor. Döviz kurları sakinleşti, hisse senedi piyasaları toparlanıyor. İş dünyası da "demokrasiden başka tercihimiz yok" diyerek güçlü bir duruş sergiliyor.

Buna rağmen yurt dışında hala negatif yorumlar yapılıyorsa, o zaman şunu net olarak söyleyebiliriz: Olumsuz işlere imza atarak Türkiye'nin imajını bozanlar, bu sefer de Batıyla arasını bozmaya çalışıyor. Bunu çok net şekilde söyleyebilirim.



Buradan hareketle, daha akılcı davranarak meselenin ne olduğunu anlatmak için çaba göstermeliyiz. Türkiye'nin siyasetçilerden ya da devletlerden çok küresel markalarla, sanatçılarla, sporcularla ve kültürel hayatın kanaat önderleriyle bu kampanyayı yürütme ihtiyacı var.

Devletin yapması gereken tek şey var: Sanatın, sporun, bilimin, eğitimin ve teknolojinin yanında durduğunu göstermek. Bu da sözle değil, eylemle olur. Akıllı telefonda spor ayakkabısına, her türlü tasarım ürününden Türkiye'de üretimi bile olmayan ne varsa pahalı hale getiriliyorsa, destekçi bulmak zor oluyor.

Türk insanını küresel markalardan ve Türk sanayini de "kaliteli olanla sağlıklı rekabette" uzaklaştıran bu kararların ülkenin lehine olmadığı ortada. Kimbilir, belki de bu



Türkiye 2001 yılında tamamen kendine özgü bir finansla kriz yaşamış ve söz konusu krizden banka ve banka harici finans kurumlarını konsolide ederek çıkmıştı. Buradaki başarısı çok geçmeden bir çok küresel finansal kuruluşun Türkiye'de ortaklık arayışına girmesiyle sonuçlandı. Bugün Türkiye'deki özel bankaların neredeyse tamamına yakını güçlü yabancı ortaklıklarla geleceğe doğru yürümektedir.

YENİ İHRACAT POTANSİYELİ

Akıllı otomobiller ve aksesuarları, uzay ve havacılık, tıbbi hassas optik aletler, malzeme teknolojileri, hastane ekipmanları, nanoteknoloji, iletişim teknolojileri ve yazılım konusunda 100-150 milyar dolarlık daha ihracat yapılması planlanıyor.

kararların yukarıda bahsettiklerim ışığında bir kere değerlendirilmesi, akıllardaki bazı soru işaretlerini giderecektir.

Bu değerlendirmeleri yaptıktan sonra elbette ekonomiyle ilgili de beklentilerimi paylaşacağım.

Türkiye ekonomisi 2008 küresel finansal krizden hemen sonra en çabuk toparlanan ve çeyrek dönemler itibarıyla en hızlı büyüyen ülkeler arasına girdi. Belki de bu performansın arkasındaki en önemli itici güç finansal sistemin saat gibi çalışmasıydı. Bunun da temelinde yüzyılın başında yaşanmış bir tecrübe yatıyordu.

Türkiye 2001 yılında tamamen kendine özgü bir finansla kriz yaşamış ve söz konusu krizden banka ve banka harici finans kurumlarını konsolide ederek çıkmıştı. Buradaki başarısı çok geçmeden bir çok küresel finansal kuruluşun Türkiye'de ortaklık arayışına girmesiyle sonuçlandı. Bugün Türkiye'deki özel bankaların neredeyse tamamına yakını güçlü yabancı ortaklıklarla geleceğe doğru yürümektedir.

Diğer taraftan otomotivden yüksek teknoloji ürünlerine kadar birçok sektörde doğrudan yabancı sermaye ile kurulmuş

YENİ SİS SERİSİ

Dünyanın 18 lider markasının yeni nesil araçları için
% 100 uyumlu ürünler tam 36 yıldır Sismak'ta.
Yenileme pazarında 2016 model aracınız için
direksiyon kutusu aradığınızda, çözüm yine Sismak'ta.
Siz neredesiniz?

SİS2016

sismak.com

ALFA ROMEO • AUDI • CITROEN • DACIA • FIAT • FORD • HYUNDAI • KIA • MAZDA
MERCEDES • NISSAN • OPEL • PEUGEOT • RENAULT • SEAT • SKODA • TOYOTA • VOLKSWAGEN

SİSMAK
HAYATA YÖN VER



BÜYÜME POTANSİYELİ

Türkiye'nin önümüzdeki 25 yıllık sürede yüzde 4'ün üzerinde bir büyüme potansiyeline sahip olduğu görülüyor.

Fitch'den de olumlu haberler gelirse, belki de 21. yüzyılın en zalimce düşünülmüş saldırılarından birini yaşayan Türkiye, başına gelenlerin etkisini beklenenden daha kolay şekilde atlattığı olacak. Bu arada Moody's ve S&P'nin aceleci bir şekilde Türkiye ile ilgili olumsuz değerlendirme yaptığını her zaman hatırlayacağız. Bunu da belirtelim. Neyse ki S&P Türkiye'nin görünümünü geçenlerde negatiften durağana çevirerek gönlünü aldı.

birçok şirketin yanı sıra, Türkiye'nin önde gelen şirketleri ile yapılmış 30-40 yıllık maziye dayanan yabancı ortaklıklar da mevcuttur. Türkiye'nin 200 milyar dolara doğru yürüyen ihracatının içinde ön sıralarda yer almaktadır.

İhracattan söz açılmışken: 2023 yılında Türkiye'nin 500 milyar dolar ihracat hedefi devam etmektedir. Bu aynı zamanda dünya ticaretinden yüzde 1.5-2 civarında pay alacağımıza da işaretler. Bugün mevcut sektörlerle 350 milyar dolar ihracat potansiyeli bulunmaktadır.

Bunun üzerine akıllı otomobiller ve aksamaları, uzay ve havacılık, tıbbi hassas optik aletler, malzeme teknolojileri, hastane ekipmanları, nanoteknoloji, iletişim teknolojileri ve yazılım konusunda 100-150 milyar dolarlık daha ihracat yapılması

planlanıyor. Özetle Türkiye bu alanlarda yatırıma hazır ve teşvikler de buna göre tasarlanıyor.

2050 yılında yaş ortalaması olarak bölgenin en genç ülkelerinden biri olmaya devam edecek olan Türkiye, aynı zamanda kaliteli iş gücüyle de yeni yatırımlar için önemli bir merkez olacak.

Belki de bu sebeple Türkiye'de inşaat ve eğitim sektörü el ele yükselişe devam ediyor. REIDIN verilerine göre Türkiye'de son iki yılda gayri menkule yatırım yapan bir kişi borsa ve altın dahil birçok finansal enstrümandan daha fazla getiri elde etmiş durumda. Bu durumun 2050 yılına kadar sürmesi bekleniyor. Belki ondan da uzun sürecek ama şimdilik hesaplamalar buraya kadar yapılabiliyor.

Eğitim sektörü de Türkiye'de yatırım yapılabilir bir alan. Sadece İstanbul'da 40'tan fazla üniversite bulunmakta. Her yıl milyonlarca öğrenci İstanbul ve Türkiye'deki üniversiteleri kazanmak için sınavlara katılıyor. Ayrıca çok ciddi bir yabancı öğrenci talebi de mevcut. Bu yıl 1.6 milyon öğrenci üniversitelere giriş için başvurdu. Genç nüfusun yoğunluğu Türkiye'nin geleceğini aydınlatıyor.

2050 yılında yaş ortalaması olarak bölgenin en genç ülkelerinden biri olmaya devam edecek olan Türkiye, aynı zamanda kaliteli iş gücüyle de yeni yatırımlar için önemli bir merkez olacak.

Prof. Dr. Emre Alkin; 1991'de İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi'ni bitirdikten sonra, 1993 yılında İstanbul Üniversitesi'nde lisansüstü eğitimini tamamladı. 1997 yılında "doçent"; 2002 yılında ise "profesör" unvanını aldı. 1999-2003 yılları arasında İMKB Başkan Danışmanlığı, 2003 yılında TIM Genel Sekreterliği, Vergi Konseyi Üyeliği görevini yürüten Prof. Dr. Emre Alkin; Çukurova Holding, Doğan Holding ve Altınbaş Holding'de görev almış, 2000 yılından beri A Yatırım Menkul Kıymetler'de Yönetim Kurulu Üyeliği ve Anadolu Vakfı mütevelli heyet üyeliği görevine devam etmektedir. Akademik kariyeri İstanbul Kültür Üniversitesi İktisat Bölüm Başkanı olarak devam etmiştir. Şu an Kemerburgaz Üniversitesi Rektör Yardımcısı olan Alkin aynı zamanda İzmir'in spor kulüplerinden Göztepe'de Yönetim Kurulu Üyesidir. Emre Alkin, Türkiye Futbol Federasyonu Genel Sekreterliği görevini de yürütmüştür. Çeşitli gazetelerde ekonomi köşe yazarlığı, 1998-2003 yılları arasında KANAL9, BRT, TV8, SKYTÜRK gibi televizyon kanallarında ekonomi haber yorumculuğu yapan Prof. Dr. Emre Alkin, Smile Holding'te Genel Koordinatör olarak görev almıştır.

Özetle, Türkiye'nin önümüzdeki 25 yıllık sürede yüzde 4'ün üzerinde bir büyüme potansiyeline sahip olduğu görülüyor. Kamu ve özel sektör işbirliği sayesinde bu büyümenin rahatlıkla sağlanabileceğini tahmin ediyorum. Buradan hareketle BIST'teki toplam değer de GSMH'nın 2 katına doğru çıkmasını da mümkün görüyorum. Küresel ölçekteki yatırımlar arttıkça, Türkiye'nin kabına sığması zor gözüküyor. Elbette bu durum hem yabancı ortaklıklar, hem bölge ülkeleri hem de dünya için daha fazla refah anlamına geliyor. Atatürk, Türkiye'nin dünya barışı için ne kadar önemli bir ülke olduğunun da altını çizmiş. Bu gerçeğin uzun bir aradan sonra tekrar fark edilmesi sevindirici bir gelişme. Barış refahla gelmez. Refah barışla gelir. ■

Güvenli & Rahat Sürüş



automechanika
ISTANBUL
06 - 09.04.2017



AUTOMECH
BRASIL 2017
25 - 29.04.2017

ISO/TS16949
BUREAU VERITAS
Certification



BAGEN
STEERING & SUSPENSION PARTS
www.bagen.eu

**Türkiye İhracatçılar Meclisi Yönetim Kurulu Üyesi
Uludağ Otomotiv Endüstrisi İhracatçıları Birliği
Başkan Yardımcısı**

ÖMER BURHANOĞLU

Yeni nesil yaratıcı girişimci yetiştirmeliyiz

Ömer Burhanoğlu, “Yenilikçilik ve yaratıcılığı yaşam biçimi yapan yeni bir neslin oluşmasına hep birlikte katkıda bulunmalıyız. Tedarikçiler olarak yeni nesil yaratıcı girişimci yetiştirmek, onlara eğitim desteği sağlamak ve inovatif rol modellere destek vermeliyiz” dedi.

Türkiye ihracatının beşte birini otomotiv gerçekleştiriyor

Diğer sektörlerin yaşadığı problemleri hepimiz biliyoruz. Otomotivin hem liderlik, hem de gelişme anlamında 2016’da üretim ve ihracat olarak başarılı bir tablo çizmesi, hepimizin yüzünü güldürdü. Türkiye’nin diğer sektörlerde yaşadığı ihracat düşüşünü büyük bir oranda sektörümüz kompanse etti.

Önümüzdeki yıl da yeni bir rekor kırılacak

Önümüzdeki yıl endüstrimizin yüzde 7-10 aralığında ihracatını artıracığını düşün-

yorum. Önümüzdeki yıl yeni projeler yok, fakat bu yıl devreye giren yeni projelerle adetler biraz daha artacak. Sektörümüzün önümüzdeki yıl da 11 yıldır sürdürdüğü Türkiye’de ihracat liderliğini sürdüreceğini inanıyorum.

Otomotiv endüstrisinin Ocak-Kasım dönemi ihracatı 21.5 milyar dolardır, yılın 23.5-24 milyar dolar aralığında ihracat rakamı ile kapatılması beklenmektedir.

Türkiye’nin Ocak-Kasım dönemi ihracatı 129 Milyar USD’dir. Yılın 140-142 milyar USD aralığında bir ihracat rakamı ile kapatılması beklenmektedir.

Türkiye’nin Ocak-Ekim dönemi motorlu araç üretimi 1.179.141 adettir. 2016 yılının yaklaşık 1.450.000 adet üretim ile kapatılması beklenmektedir.

Ocak-Ekim dönemi iç pazar satışları 738.093 adettir. Yılsonu tahmini yaklaşık 950.000 adettir.

Ocak-Ekim dönemi ihracat 905.438 adet gerçekleşti. Yılsonu tahmini yaklaşık 1.100.000 adettir.

Otomotiv sektörü için bu yıl iki önemli araç projesi devreye girdi. Toyota’nın CH-R ve Oyak Renault’un Megane projesi sektörümüzün yüzünü güldürdü.





Toyota'nın devreye aldığı yeni araç, sektörümüz için bir mihenk taşı

Toyota'nın üretimini yaptığı yeni araç, Türk otomotiv sanayi için bana göre önemli bir mihenk taşı. Sanayimiz ilk defa katma değeri yüksek Hibrit SUV segmentinde bir araç üretimine imza atmış oldu.

Önümüzdeki yıl hem ihracat, hem de üretim ve sektör açısından enteresan bir yarış olacak. SUV segmentinde üretilen araç, belki adet olarak düşük kalabilir ama değer olarak kıymetli bir araç olduğu için rakamsal bazda sektörde ciddi bir çekişme yaşanacak. Bunun da çok önemli

olduğunu düşünüyorum. Vergi politikalarımız hybrid elektrikli ve hidrojenenerjili araçları destekler durumda olmalı ki bu tip araçların üretimi için ülkemiz seçilsin.

2017 yılı tedarikçiler için sakin geçecek

Tedarikçi sanayici dostlarımız açısından 2017 yılı iyi değerlendirilmelidir.

2017'de yeni projeler olmadığı için, firmalarında yenileme, geliştirme, organizasyonlarını yeniden gözden geçirme ve eğitim çalışmalarına öncelik vermeli diye düşünüyorum.



→ Dünyada yeni eğilimler var. Yeni teknolojiler hızla geliştirilerek dünyaya yayılıyor. Özellikle sektörümüzde elektrikli araçlar daha fazla gündemde olacak. Aynı şekilde hidrojen yakıtlı araç teknolojisinde de büyük bir değişim yaşanıyor.



→ Her sektörde olduğu gibi otomotivde de bugün ne konuşuluyorsa yarın hızla eskiyor. Bizim artık yeni iş modelleri geliştirerek, otomotivden bu şekilde pay almayı hedeflememiz gerekir. Dünyada nesnelere interneti çağı yaşanırken, araçlar dört tekerlekli birer bilgisayar haline geliyor.



→ Otomotiv endüstrisinin yüzde 30'unun yeni teknolojilere pazar açacağı konuşuluyor. Bu da toplamda bir buçuk trilyon dolarlık pazara işaret ediyor. Türkiye'de dünyanın en pahalı aracını üretseniz bile böyle bir cironun yakalanması mümkün değildir. Şimdi bizim bu pazardan nasıl pay alabileceğimizi planlamamız gerekiyor.

Tedarikçilerimizin böyle zamanları iyi değerlendirmeleri, bu dönemleri dönüşüm için iyi kullanmaları gerekir.

2017 yılı sektör açısından iyi görünüyor. Otomotiv sektöründe işler bugünden yarına kolaylıkla değişmiyor. Sektörde bugün alınan kararlar beş, altı yılda bir etkisini gösteriyor. Şu an yurt dışında Türkiye ile ilgili nasıl kararlar alınıyor, bunu bilmiyoruz. Ama bugün itibarıyla her şey pozitif görünüyor.

Umut vadeden İran pazarı

Hem OIB, hem de TIM olarak İran'ı yakın takibe aldık. İran'da bir ticaret merkezi açıyoruz. Ayrıca TAYSAD olarak İran pazarı için Renault ile birlikte bir toplantı düzenledik. Renault-Nissan Grubu 2018 yılında İran'da üretime başlayacaklarını ifade ettiler. İran, Türkiye'nin bir buçuk misli büyük bir pazar. Bizim de tedarik sanayicileri olarak bu gelişmelere hazır olmamız gerekiyor. Orada iş yapacak mekanizmalarımızı şimdiden kurmamız ve geliştirmemiz önem arz ediyor. İran; diliyle, gelenek görenekleriyle ve bugüne kadar olan işbirliğimizle hemen yarın iş yapabileceğimiz bir pazar. Bu açıdan sıkı takip ederek oradaki olanakları kaçırmamak gerekiyor.

Üreticiler, Kuzey Afrika'yı komple bir otomotiv üretim üssü haline getirmeye başladılar. Fas'tan sonra Cezayir önemli bir otomotiv merkezi oluyor. Tunus'ta önemli bir hareketlilik görüyoruz. Fas 150 bin araç üretiyor, 2020'de bu rakamın 500 bin adetlere ulaşması bekleniyor.

OTOMOTİVDE NESNELERİN İNTERNETİNİN YARATACAĞI PAZAR DEĞERİ 1.5 TRİLYON DOLAR

Yeni pazarlar, fırsatlar ve riskler

Her zaman rakiplerimize karşı önde olmamız gereklidir diyoruz. Teşvikleri dile getiriyoruz, teşvikleri teşvik etmemiz gerekir diye her fırsatta bu konuyu gündeme ge-



tiriyoruz. Otomotiv sanayisi yüksek teknoloji olarak kabul edilmiyor. Sanayimiz öğretilebilir bir teknolojidir. Üretici bir ekip bir ülkeye fabrika kurup üretime başladığı zaman, hızlı bir şekilde bir yetkinlik seviyesine gelebiliyor. Bu açıdan bizim artık farklı yerlerden farklı paylar almamız gerekiyor.

Bugün ne konuşuyorsak, yarın hızla eskiyor

Dünyada yeni eğilimler var. Yeni teknolojiler hızla geliştirilerek dünyaya yayılıyor. Özellikle sektörümüzde elektrikli araçlar daha fazla gündemde olacak. Aynı şekilde hidrojen yakıtlı araç teknolojisinde de büyük bir değişim yaşanıyor.

Her sektörde olduğu gibi otomotivde de bugün ne konuşuluyorsa yarın hızla eskiyor. Bizim artık yeni iş modelleri geliştirerek, otomotivden bu şekilde pay almayı hedeflememiz gerekir. Dünyada nesnelere interneti çağı yaşanırken, araçlar dört tekerlekli birer bilgisayar haline geliyor. Hatta bir iletişim ve pazarlama aracı olarak ele alınıyor. Araçlarla birlikte hazır taşınan bir bilgi ağı oluşuyor.

Otomotiv endüstrisinin yüzde 30'unun yeni teknolojilere pazar açacağı konuşuluyor. Bu da toplamda bir buçuk trilyon dolarlık pazara işaret ediyor. Türkiye'de dün-

yanın en pahalı aracını üretseniz bile böyle bir cironun yakalanması mümkün değildir. Şimdi bizim bu pazardan nasıl pay alabileceğimizi planlamamız gerekiyor.

Yeni iş modellerinde "iş" var

Bunun üzerine kurulacak yeni iş modeli için fabrika yatırımı yapmamız ya da küresel satış ağları bayilikleri vs. oluşturmamız gerekmiyor. Teknoloji ve yazılım firmaları sıfırdan bir isimle dünyanın en önemli ve cirosu en yüksek şirketlerinden biri olabiliyor. Bugün Uber, dünyanın en büyük beşinci otomotiv firması oldu. Uber, dün var mıydı, yoktu. Fabrikası, fiziki yatırımları hiç bir şeyi yoktu. Geliştirdiği iş modeli ile hepimizin önüne geçmiş oldu.

Türkiye'nin; yeni iş modelleri geliştirerek, yeni teknolojilerden pay alması gerekiyor. Bizim şimdi attığımız adımlarla 2023 hedeflerine ulaşmamızın mümkün olmadığını görüyoruz. Bizim aldığımız pazar payını artırmamız ve yeni iş modellerine yatırım yapmamız gerekiyor.

Yeni akıllara yatırım yapın

Bu konuda gençlere ve yeni akıllara yatırım yaparak önemli bir adım atabiliriz. Ayrıca yeni teknolojiler konusunda kendilerine alan açmaya çalışan "start-up" şirketleri de radarlarımıza almamız önemli. Bunun yanında gençleri ve yeni akılları geliştirecek ortamlar sağlamamız da önemli bir başka noktaya işaret ediyor. Bunları geliştirdikten sonra bu gençlere, yeni fikirlere yatırım yapacak girişimcileri hazırlamamız gerekiyor. Girişimcilerin ve yatırımcıların da kafalarını değiştirmeliyiz.

Tüm bunların ekosistemini oluşturabilmemiz için devletin finansman yapısını, teşviklerini, eğitim sistemini yeniden ele alması gerekiyor.

Geleceğin ekonomisi "paylaşım"

Çok yakın bir gelecekte hayata geçecek sürücüsüz araçların hangi enerji ile kullanılacağı, bunu kimin süreceği ve sahibinin kim olacağı, şu anda belirsiz bir durumda. Araçlar gelecekte insanların sadece ulaşımını çözecek. Bu da yepyeni bir ekonomiyi geliştirecek.

Bizler hep ürünümüzü marka yaparak satmaya odaklandık. Belki de yurt içinde kendimize has bir araç üreterek, paylaşımlı olarak insanların kullanımına sunabiliriz. Belki de yine toplu taşımada kullanılacak, kiralanabilecek küçük araçlara odaklanmak, bir iş fikri olabilir. ■

Sanat, farklı düşünmenin ve farklı hissetmenin çok önemli bir parçası

İnsanın kutunun dışında düşünebilmenin, yaratıcı olmanın keyif olduğunu ve onunla hayatın farklı olabileceğini hissetmesi gerekiyor. En cesaretli yeni şeylerin denendiği alan olan sanat, farklı düşünmenin ve farklı hissetmenin çok önemli bir parçası. O yüzden sanat insana yeniliklerin kapısını açar. Kafasında yeni kanallar oluşturur, bu da yaptığı işi farklı düşünme kabiliyeti yaratır. Sanata, eğitime önem vermiş, özgürlükçü, düşünceye cesaret veren ülkelerde "inovasyon" çok farklı ve ileri bir düzeyde gerçekleşiyor.

SINIRLARINIZI ÖĞRENİN



Tekno Şok ve Titreşim Test Merkezi, bünyesindeki Orta Ağırlıklı Şok Test Makinesi (MWSM), Elektromekanik Sarsıcı (Shaker), Üç Eksenli Ömür Test Cihazı, Çevresel Test Kabinleri, Lineer ve Torsiyonel Dinamik Test Makineleri ile tam teşekküllü bir test merkezi olarak hizmet sunmaktadır.

- Test merkezimiz TS EN ISO/IEC 17025:2012 Standartına göre MIL S 901D ve MIL S 810 F/G Testlerinden Akreditedir.



Test
TS EN ISO/IEC 17025
AB-1084-T

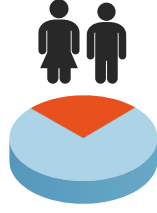
ŞOK VE TİTREŞİM TEST MERKEZİ

MIL-S-901D • MIL-STD-810F/G • MIL-STD-167/1 • IEC-60068-2-6 / 27

İHRACAT

11.9
MİLYAR USD

Ihracat Kasım ayında geçen yılın aynı dönemine kıyasla %5 artışla 11 milyar 952 milyon dolar olarak gerçekleşti.



%1,8
GSYH

GSYH, 2016 yılının 3. çeyreğinde, önceki yıla göre %1,8 oranında daralarak küresel kriz sonrası ilk kez düşüş kaydetti

DIŞ TİCARET AÇIĞI

46,2
MİLYAR USD

Ocak-Ekim döneminde dış ticaret açığı %12,5 gerileyerek 46,2 milyar dolar olarak kaydedildi.

2016'YI ZORLU NASIL MUYDU? YOKSA BAŞARILI BİLİRDİNİZ? BİR YIL MI?

2016 yılı hem dünya ekonomisi açısından hem de Türkiye ekonomisi açısından zorlu bir yıl olarak geride kalıyor. Petrol ve emtia fiyatlarındaki baz etkisi 2016'nın son çeyreğinde sona erdi. Yani, küresel ticaretin gerilemesindeki başlıca sebep ortadan kalkmış oldu. Diğer taraftan, petrol fiyatlarının son dönemde yükselişe geçmesiyle birlikte petrol ihracatçısı ülkelerin ekonomilerindeki sarsıntı da sona eriyor. 2017 yılında hem küresel ekonomideki büyümenin hem de küresel ticaretin artışa geçmesi bekleniyor. Küresel ekonomideki iyimser beklentiler doğrultusunda Türkiye ekonomisinin de 2017 yılında 2016'ya kıyasla daha güçlü bir performans göstermesi bekleniyor.

Türkiye'nin ekonomik görünümü

Küresel krizden sonra hızlı bir büyüme yoluna giren Türkiye, 2012 yılında büyümede hız kesmişti. 2013 yılında toparlansa da 2014 yılında tekrar düşük oranlarda büyümüş, 2015 yılında ise artan bir büyüme eğilimi yakalamıştı. 2016 yılının ilk çeyreğine iyi bir performansla başlayan Türkiye ekonomisi, 2. çeyrekte yüzde 3,1 ile bütün risklere rağmen iyi bir oran yakaladı.

2016'nın ilk yarısında Türkiye büyümede iyi bir grafik çizse de yılın geri kalanında aynı performansı göstermesi zor görünüyor. Turizmdeki kayıpların etkisi üçüncü çeyrekte çok daha yoğun hissedildi. Dördüncü çeyrekte ise iç tüketimdeki toparlanmayla birlikte yüzde 3 civarında büyüme bekleniyor. Cari açık ise dış ticaret dengesindeki olumlu seyre rağmen, turizmde yaşanan kayıplar sebebiyle son dönemde tekrar artışa geçti. 2015 sonu itibarıyla yüzde 4,5 olan cari açık / GSYİH

oranı, 2016'nın ikinci çeyreğinde yüzde 4,2'ye gerilemişti. Yılsonunda ise bu oranın yüzde 4,9'a yükseleceğini öngörülmüyor.

Büyümede ivmeyi artırmak adına son dönemde TCMB faiz koridorunun üst bandında 7 kez indirim gitti. Ağırlıklı fonlama maliyeti ise TCMB'nin indirimlere başladığı tarihte yüzde 8,9 seviyelerinde iken, şimdi yüzde 7,75 seviyelerine gerilemiş durumda. Ancak, mevduat faizlerinin ve Türkiye'nin risk priminin yüksek seyretmesi sebebiyle bankaların yurtdışı borçlanma maliyetlerinin yüksek olması, kredi faizlerinin düşmesini engelliyor.

Diğer taraftan, dolardaki değerlenmeye paralel olarak Türkiye'nin dış borç yapısında da bozulmalar meydana geldi. Son dönemde kısa vadeli dış borcun miktarı düşüş göstermiş olsa da, toplam dış borcun GSYİH'ye oranı 2016'nın ikinci çeyreğinde yüzde 59,5 ile 2002 yılından bu yana en yüksek düzeye ulaştı. S&P ve Moody's tarafından Türkiye'nin notunun kırılmasında bu göstergedeki zayıflığa işa-

CARİ AÇIK

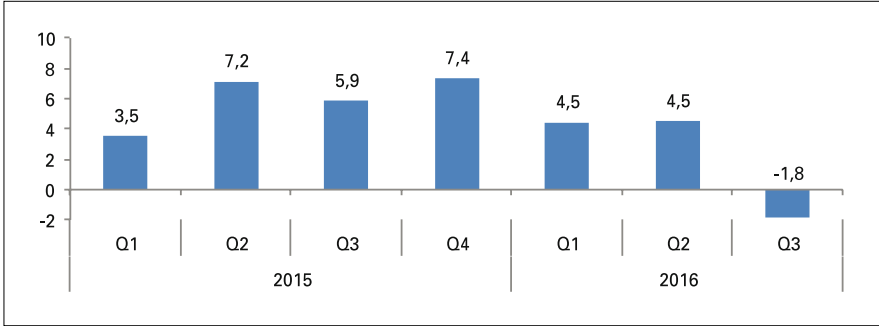
Yılın ilk 10 aylık döneminde, cari açık önceki yılın aynı dönemine göre %6 arttı. Bu veriler doğrultusunda yıllıklandırılmış açık, Ekim ayında 33,8 milyar dolar düzeyine yükseldi.

ENFLASYON**%6,41****Yİ-ÜFE ENFLASYONU**

Ekim ayında % 2,84 düzeyinde gerçekleşen yıllık Yİ-ÜFE enflasyonu ise bu dönemde hızlı yükselerek %6,41'e çıktı

SANAYİ ÜRETİMİ**%1,9**

Ağustos'ta ılımlı bir artış kaydeden takvim etkisinden arındırılmış sanayi üretimi Eylül'de yıllık bazda %3,1 geriledi

GSYH Gelişim Hızı (% , yıllık)

ret ediliyor. Enflasyonda ise son dönemde gıda fiyatlarındaki düşüş sebebiyle düşüş görüldü.

Yıl içinde yaşanan gelişmeler sebebiyle yenilenen OVP'ye göre, yılsonunda büyüme beklentisi yüzde 4,5'ten yüzde 3,2'ye çekildi. 2017 yılında ise büyüme beklentisi yüzde 5'ten yüzde 4,4'e indirildi. Türkiye ekonomisinin küresel ekonomide olduğu gibi 2017 yılında daha iyi bir performans göstermesi bekleniyor.

Milli Gelir ve Büyüme

Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla (GSYH) verileri, AB Yönetmelikleri ESA 2010'a uygun olarak revize edildi. Bu doğrultuda GSYH, zincirlenmiş hacim endeksi olarak 2016 yılının 3. çeyreğinde, önceki yılın dönemine göre yüzde 1,8 oranında daralarak küresel kriz sonrası ilk kez düşüş kaydetti. Bu dönemde harcamaları yüzde 23,8 arttı. 3. çeyrekte yatırımlar ise, yüzde 0,6 oranında bir daralma kaydetti. Öte yandan bu dönemde dış ticaretin büyümeye etkisi yine negatif oldu. İhracat yılın 3. çeyreğinde yüzde 7 gerilerken, ithalatta yüzde 4,3 oranında artış görülmesi sonucunda net ihracat, GSYH gelişim hızını aşağı çekti.

Yararlanılan kaynaklar



Sektörler kanadında ise, 3. çeyrekte zincirlenmiş hacim endeksi olarak tarımda yüzde 7,7, sanayide yüzde 1,4 ve hizmetler sektöründe yüzde 8,4 katma değer düşüşü görülürken, inşaat sektöründe %1,4 büyüme kaydedildi.

2016'nın ilk yarısında Türkiye büyümede iyi bir grafik çizse de yılın geri kalanında aynı performansı göstermesi zor görünüyor.

Sanayi sektörü

Eylül ayında 114,2 olan Sanayi Üretim Endeksi (SÜE) Ekim'de 134,2 düzeyine yükseldi. Takvimsel etkilerden arındırılmış endeks ise bu dönemde 134 seviyesiyle yıllık yüzde 2 artış kaydetti. Ekim ayında SÜE kapsamında, dayanıklı tüketim dışındaki tüm mal gruplarında yukarı yönlü yıllık gelişimler gözlemlendi. Öte yandan İmalat Sanayi Kapasite Kullanım Oranı (KKO), Kasım ayında Ekim'deki yüzde 76,4'lük düzeyini tekrarladı. Bir önceki yılın aynı dönemine göre 0,5 puan artış kaydeden oranın yıllık gelişimine yukarı yönlü destek veren grup ise, sadece ara malları oldu.

Para politikası ve enflasyon

Para Politikası Kurulu (PPK), 24 Kasım 2016 tarihli toplantısında marjinal fonlama oranını yüzde 8,25'ten yüzde 8,5'e yükseltirken, Merkez Bankası borçlanma faiz oranını yüzde 7,25 düzeyinde sabit

**Türkiye 27 çeyrektir yüzde 5 büyüyor.**

→ Küresel krizden sonra hızlı bir büyüme sürecine giren Türkiye, 2012 yılında büyümede hız kesmişti. 2013 yılında büyüme toparlansa da 2014 yılında tekrar düşük oranlarda büyümüş, 2015 yılında ise artan bir büyüme eğilimi yakalamıştı. 2016 yılının ilk çeyreğine iyi bir performansla başlayan Türkiye ekonomisi, 2. çeyrekte %3,1 ile bütün risklere rağmen iyi bir oran yakaladı.

YABANCI YATIRIM**16,8 MİLYAR USD**

Türkiye'ye gelen doğrudan yabancı yatırımlar 2015 yılında 16,8 milyar dolar ile küresel kriz sonrasındaki en yüksek seviyesine ulaşmıştı. 2015 yılında Türkiye'ye gelen yatırımlar 2014'e göre %34 artış göstermişti.

5,9 MİLYAR USD

2016 yılında da dünyada doğrudan yatırımlar hız keserken, Türkiye'de yaşanan terör saldırıları ve 15 Temmuz darbe girişiminin de etkisiyle yabancı yatırım girişinde ciddi oranda bir düşüş meydana geldi. İlk 8 ayda Türkiye'ye doğrudan yabancı yatırım girişi %52,7 azalarak 5,9 milyar dolar oldu. Benzer şekilde Türkiye'den DYY çıkışı da aynı dönemde %34 gerileyerek 2,1 milyar dolar oldu.

2016'da Türkiye'ye gelen doğrudan yabancı yatırım girişindeki azalmada, Amerika ve Asya ülkelerinden gelen yatırımların gerilemesi etkili oldu.

tuttu. PPK, bir hafta vadeli repo ihale faiz oranını ise, yüzde 7,5'ten yüzde 8'e yükseltti. Toplantı sonrası yapılan açıklamada, toplam talepteki yavaşlamanın çekirdek enflasyondaki düşüşü desteklediği ancak döviz kuru hareketlerinin enflasyon görünümüne dair yukarı yönlü risk oluşturduğu belirtildi. Bu değerlendirmeler çerçevesinde parasal sıkılaştırma yapılmasına karar veren Kurul, önümüzdeki dönemde para politikası kararlarının enflasyon görünümüne bağlı olacağını yineledi. Bu doğrultuda PPK, enflasyon beklentileri, fiyatlandırma davranışları ve enflasyonu etkileyen diğer unsurlardaki gelişmelerin yakından izlenerek para politikasındaki temkinli duruşun sürdürüleceğini bildirdi.

Tüketici Fiyatları Endeksi (TÜFE) ise, Kasım ayında bir önceki aya göre yüzde 0,52, 2015'in aynı dönemine göre yüzde 7 arttı. Ekim ayında yüzde 7,16 seviyesine gerilemiş olan yıllık tüketici enflasyonu böylece, Kasım'da da hafif bir düşüş kaydetmiş oldu. Bu dönemde yıllık enflasyona en yüksek katkı yapan gruplar, ulaştırma ile alkollü içecekler ve tütün olurken, gıda enflasyonunda bir zayıflama gözlemlendi.

İhracattaki gelişmeler

TİM verilerine göre, Kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 5 oranında artarak 12 milyar dolar oldu. Bu dönemde en çok ihracat yapan sektör 2,2 milyar dolarla otomotiv olurken, bunu sırasıyla 1,3 ve 1,2 milyar dolarla, hazır giyim ve konfeksiyon ile kimyevi maddeler takip etti. Kasım ayında otomotiv ihracatı %16,9 oranında yıllık artış, hazır giyim ve kimyevi maddeler sektörleri ise sırasıyla yüzde 6,1 ve yüzde 10,6 oranlarında düşüş gerçekleştirdi. Kasım ihracat sıralamasında 4. olan elektronik grubunda da yüzde 2,7'lik bir yıllık daralma kaydedildi. Bu dönemde

2016'nın ilk yarısında büyümede iyi bir grafik çizen Türkiye, yılın geri kalanında aynı performansı gösteremeyecek. Turizmdeki kayıpların etkisi üçüncü çeyreğe çok yoğun yansıyor. Dördüncü çeyrekte ise iç tüketimdeki toparlanmayla birlikte yıl sonunda yüzde 3'lük bir büyüme bekleniyor.

sektörler genelinde, gemi ve yat sektörü yüzde 167 artış ile dikkat çekerken, en keskin düşüş ise, ihracatı yüzde 10,7 oranında gerileyen tütünde görüldü. Kasım ayında yıllık ihracat gelişim hızına en olumlu katkısı otomotiv sanayi yaparken, en olumsuz etki ise kimyevi maddeler ve mamuller sektöründen geldi. Kasım ihracatında, işgünü sayısından kaynaklı olumlu bir etki de görüldü.

Ülkeler ve iller bazında ihracat

TİM verilerine göre, Kasım ayında en çok ihracat yapılan ilk 5 ülke, Almanya, İngil-

tere, Irak, İtalya ve ABD oldu. Bu dönemde Almanya'ya yapılan ihracat bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 5,6 artarken, İngiltere ve Irak pazarlarında sırasıyla yüzde 12,7 ve yüzde 6,8 oranlarında düşüş kaydedildi. Öte yandan İtalya ve ABD'ye yapılan ihracat Kasım döneminde çift haneli artışlarla dikkat çekti. Aynı dönemde Avrupa'da Fransa ve Hollanda gibi pazarlarda da pozitif gelişimler kaydedilirken, İspanya pazarında düşüş gözlemlendi. Kasım ayında ilk 10 arasına giren BAE ise, yüzde 44 oranında gerçekleşen ihracat artışıyla göze çarptı.

Büyüme iç talep sınırlamaya devam ediyor

2016 yılında da büyüme iç talep kaynaklı ilerlemeye devam ediyor. İlk çeyrekte iç talebin büyümeye katkısı 5,9 puan olurken, ikinci çeyrekte 5 puan oldu. Net ihracat ise reel ithalatın yüksek oranda artması ve turizmdeki kayıplar sebebiyle ilk çeyrekte büyümeye 1,54 puan negatif katkı verirken, ikinci çeyrekte negatif katkı 2,1 puan oldu.

Üçüncü çeyrekte ise turizmdeki kayıpların daha yoğun yaşanması ile net ihracatın büyümeye yine negatif katkı vermesi bekleniyor.

Dış borç artıyor, ancak kısa vadeli borçlarda azalma var

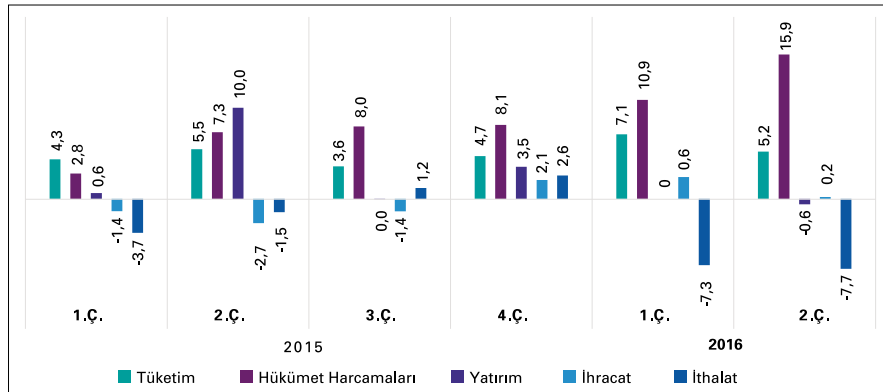
TCMB'nin 2015 yılında aldığı önlemlerle kısa vadeli borçların toplam borçlar içindeki payı 2014 sonundan bu yana yüzde 32,7'den yüzde 25,5'e geriledi.

Türkiye'nin brüt dış borcun GSYİH'e oranını 2001 yılında yüzde 57,7 ile en yüksek düzeyine ulaştırmışken, 2005 yılında yüzde 35,5'e düşerek son 11 yılın en düşük seviyesini yakalamıştı. Oran, 2016 2. çeyreğinde yüzde 59,5 ile 2002 yılı 2. çeyreğinden bu yana en yüksek seviyeye çıktı. Net borç stokunun GSYİH'e oranı da benzer şekilde son dönemde ciddi oranlarda artış gösterdi ve 2016 2. çeyreği itibarıyla yüzde 37 ile 2003'ten bu yana en yüksek seviyesine ulaşmış oldu.

Uluslararası derecelendirme kuruluşlarının Türkiye ekonomisi için risk teşkil ettiği belirtilen bu oranların artış göstermesinde, son dönemde dolardaki artış sebebiyle dolar bazlı GSYİH'nin gerilemesi etkili oldu. Borcun GSYİH'ya oranı artış göstermiş olsa da kısa vadeli borçların ağırlığının düşmüş olması sevindirici bir gelişme. Önümüzdeki dönemde dolardaki yükseli-

Enflasyonda son dönemde görülen en sevindirici gelişme çekirdek enflasyonda yaşanan gerileme. TCMB'nin faiz indirimlerinde dikkatle takip ettiği çekirdek enflasyon son olarak Eylül ayında %7,7 ile son 1 yılın en düşük seviyesine geriledi. Bu da, önümüzdeki dönemde faiz indirimlerinin devam edebileceğine işaret ediyor.

Türkiye 2010-2016 büyüme oranları





Spindle Motor Fanı



Fanlar



Elektrik Dolapları



TÜM TÜRKİYE'YE BAKIM YAPIYORUZ

CARİ AÇIK

35

MİLYAR USD

İkinci çeyrekte yüzde 4,2'ye gerileyen cari açığın yıl sonunda yüzde 4,9'a yükseleceği öngörülmüyor. Yıl sonu için beklenen rakam yaklaşık 35 milyar dolar.

Son iki çeyrekte yatırımlardaki duraklama büyümeyi olumsuz etkiliyor. Türkiye'nin daha çok net ihracat ve yatırımlarla büyümesi gerekirken iç tüketim ağırlıklı büyümesi gelecek adına sorun oluşturuyor. Ancak hükümetin attığı yapısal reform adımları ve açıklanan paketlerle son çeyrekte yatırımların hız kazanması bekleniyor.

DIŞ BORÇ

%59,5

DIŞ BORCUN GSYİH'E ORANI

Dolardaki artışa paralel olarak Türkiye'nin dış borç yapısında bozulma meydana geldi. Toplam dış borcun GSYİH'ye oranı 2016'nın ikinci çeyreğinde yüzde 59,5'e ulaştı.

şin durulması ile birlikte bu oranın gerilemesini bekleniyor.

Dış ticaret açığı düşük enerji fiyatları sayesinde geriledi

2016 yılının 9 ayında ihracat, %2,7 azalarak 104,3 milyar dolar oldu. Miktar bazında ihracat ise yüzde 5 artış gösterdi. İthalat ise yüzde 6,5 ile ihracattan daha hızlı daralarak 146,1 milyar dolara geriledi.

Bu dönemde dış ticaret açığı ise yüzde 14,8 azalarak 41,9 milyar dolara geriledi. Dış ticaret açığındaki gerilemede petrol ve emtia fiyatlarının bir önceki yılın aynı dönemine göre daha düşük seviyelerde olması etkili oldu.

Bankacılık göstergeleri dolardaki artışın etkisiyle kötüleşti

2014 yılının ikinci yarısından itibaren doların tüm dünyada değer kazanmasıyla birlikte Dolar/TL kuru 2,1 seviyelerinden 3 seviyelerine kadar yükseldi. Doların bu denli yükselmesi sonucunda dolar cinsinden borcu olan özel sektörde ve bankacılık sektörü rakamlarında bozulmalar ortaya çıktı.

Bankacılık sektöründe kullanılan toplam kredilerin takibe düşme oranı yüzde 3,3 ile 2010'dan bu yana en yüksek düzeye ulaştı. Tüketici kredilerinin takibe düşme oranı ise 2016 Haziran ayı itibarıyla yüzde

4 Ekim 2016 tarihinde revize edilen OVP'de 2016 büyüme beklentisi %3,2'ye, 2017 büyüme hedefi ise %5'ten %4,4'e düşürüldü. İhracat hedefi ise 2016 için 143,1 milyar dolara, 2017 için 175,8 milyar dolardan 153,3 milyar dolara indirildi.

Dolardaki artışa paralel olarak Türkiye'nin dış borç yapısında bozulma meydana geldi. Toplam dış borcun GSYİH'ye oranı 2016'nın ikinci çeyreğinde yüzde 59,5'e ulaştı. S&P ve Moody's, Türkiye'nin notunun kırılmasında bu göstergedeki zayıflığa işaret ediyor.

4,35 seviyelerine yükseldi. Diğer taraftan, bankacılık sektöründe sermaye yeterlilik oranı da geçmiş döneme göre düşük seviyelerde seyrediyor. Basel kriterlerine göre bu oranın minimum yüzde 8 seviyesinde olması gerekiyor. Şu anki oran bu seviyenin oldukça üzerinde. Ayrıca, 2016'da bu oran 2015 sonuna göre yükselmiş durumda. Dolayısıyla, şimdilik sermaye yeterlilik oranı kaynaklı ciddi bir sıkıntı gözüküyor.

OVP'de hedefler aşağı yönlü revize edildi

Türkiye ekonomisinin 2016 yılında başta turizmin etkileri olmak üzere, ülkede yaşanan terör olayları, çevre ülkelerimizde yaşanan sıkıntılar, 15 Temmuz darbe girişimi ve sonrasında uygulanan OHAL gibi başlıca sebepler Orta Vadeli Program'da aşağı yönlü revizyona gidilmesine sebep oldu.

Yılbaşında belirlenen OVP hedeflerinde büyüme yüzde 4,5, ihracat 155,5 milyar dolar, cari açığı GSYİH'e oranı yüzde 3,9, turizm geliri ise 27 milyar dolar olarak belirlenmişti. 4 Ekim 2016 tarihinde revize edilen OVP'de ise 2016 büyüme beklentisi yüzde 3,2'ye, 2017 büyüme hedefi ise yüzde 5'ten yüzde 4,4'e düşürüldü. İhracat hedefi ise 2016 için 143,1 milyar dolara, 2017 için 175,8 milyar dolardan 153,3 milyar dolara indirildi. Cari açık / GSYİH oranı da 2016 için yüzde 4,3'e, 2017 için

yüzde 3,7'den yüzde 4,2'ye çıkarıldı. Tüm göstergelerin bozulmasına yol açan turizm gelirleri ise 2016 için 18,6 milyar dolara, 2017 için 29,4 milyar dolardan 23,5 milyar dolara düşürüldü.

Ayrıca, OVP hedeflerinde dikkati çeken en önemli revizyonlardan birisi de bütçe açığının GSYİH'e oranı rakamlarında oldu. 2016 için yılbaşında %1,3 olarak belirlenen hedef, revizyonda yüzde 1,6'ya çekildi. 2017 için ise yüzde 1'den yüzde 1,9'a yükseltildi. Bu da bize, gelecek sene büyümeyi desteklemek amacıyla hükümet harcamalarında kesenin ağzının açılacağını gösteriyor.

Özetlemek gerekirse, 2016 yılı hem dünya ekonomisi açısından hem de Türkiye ekonomisi açısından zorlu bir yıl olarak geride kalıyor. Petrol ve emtia fiyatlarındaki baz etkisi 2016'nın son çeyreğinde sona erdi. Yani, küresel ticaretin gerilemesindeki başlıca sebep ortadan kalkmış oldu. Diğer taraftan, petrol fiyatlarının son dönemde yükselişe geçmesiyle birlikte petrol ihracatçısı ülkelerin ekonomilerindeki sarsıntı da sona eriyor. Dolayısıyla, 2017 yılında hem küresel ekonomideki büyümenin hem de küresel ticaretin artışa geçmesi bekleniyor. Küresel ekonomideki iyimser beklentiler doğrultusunda Türkiye ekonomisinin de 2017 yılında 2016'ya kıyasla daha güçlü bir performans göstermesi bekleniyor.

İhracat fiyatlarındaki gerilemenin sona ermesi, turizmdeki kayıpların telafi edilmesi, Rusya ile yaşanan siyasi krizin sona ermesi gibi sebeplerle Türkiye'nin 2017 yılında net ihracatın güçlü katkısıyla daha yüksek oranda büyüme kaydetmesi bekleniyor. Bunun yanı sıra, hükümet tarafından atılan adımlarla birlikte iç talebin de 2017'de daha güçlü seyretmesini bekliyoruz. Kısacası, zorlu geçen 2016 yılının ardından hem dünya hem de Türkiye ekonomisi için 2017 yılı daha iyi bir yıl olacak. ■

Kaliteli çeliklerimizle, hayatınızı "denge"liyoruz...

Türkiye'de vasıflı çelik sektöründe ilk Arge Merkezi...



46 YILLIK DENEYİM GÜVENİLİR KALİTE

ÜRÜNLERİMİZ



Yuvarlak
Ø15 - 100 mm (EN 10060)



Kabuk Soyulmuş Yuvarlak
Ø13 - 80 mm (EN 10278)



Yaylık Lama
Profil A (EN 10092-1)



Yaylık Lama
Profil B (EN 10092-1)



Yaylık Lama
Profil C (EN 10092-1)

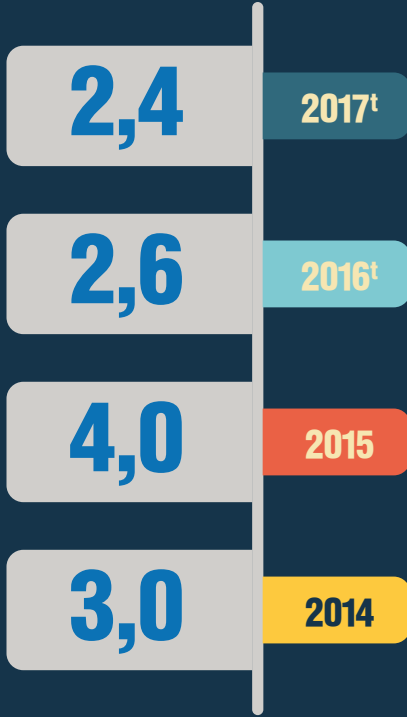


Denge Çubuğu

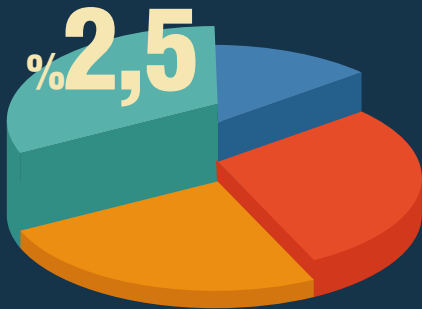
TEMEL MAKRO GÖSTERGELER

BÜYÜME

2017' beklentileri; büyümenin görece olarak zayıf, enflasyon ve cari açık gibi kırılma noktalarının ise yüksek seyredeceği yönünde.



Beklentiler 4. Çeyrekte görece bir toparlanma olacağı ancak yılın tamamını %2,5 civarı bir büyüme ile kapatacağımız yönünde.



Temmuz ayında yaşanan ciddi şokun ardından, üçüncü çeyrekte daralma büyük oranda beklentiler dahilindeydi. Dördüncü çeyrek performansı ise yılın tamamı için olduğu kadar, 2017 yılı için vereceği sinyal açısından da önem taşıyor.

KÜRESEL BÜYÜME



2017'de büyüme makasının gelişmekte olan ekonomiler lehine gelişimini sürdürmesi bekleniyor. IMF'ye göre 2015'te %2,1 büyüyen gelişmiş ekonomilerde büyüme 2016'da %1,6'ya yavaşladıktan sonra, 2017'de %1,8'e hızlanacak

ABD

ABD'de büyüme ilk yarıda belirgin yavaşlayarak %1,1'e geriledikten sonra, üçüncü çeyrekte %2,9'a hızlandı.

AVRUPA BİRLİĞİ

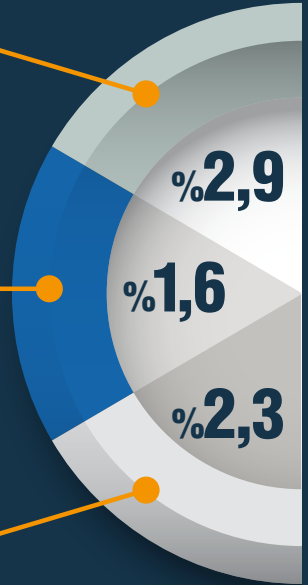
Euro Bölgesi'nde yıllık büyüme ilk üç çeyrekte ortalama %1,6 ile görece olumluydu, son çeyreğe ilişkin öncü göstergeler de mevcut seviyelerde büyümenin devamına işaret ediyor.

İNGİLTERE

İlk yarıda yıllık %2 büyüyen İngiltere'de Brexit'in ardından büyüme üçüncü çeyrekte de %2,3 ile dirençliydi.

ÇİN

Çin'de büyüme 2016'nın ilk üç çeyreğinde de %6,7 olarak gerçekleşti ve %6,5-7'lik resmi yıl sonu büyüme hedefinin yakalanmasında bir sorun beklenmiyor. Önümüzdeki dönemde IMF büyümenin tedrici bir şekilde yavaşlamaya devam etmesini, 2017'de %6,2'ye 2018'de ise %6'ya gerilemesini bekliyor.



Finansal kriz sonrası büyümenin en düşük seviyesine indiği bir yılı bitirip, risklerle dolu bir yıla ilerliyoruz; bu açıdan büyüme görünümü Türkiye'nin de içinde bulunduğu gelişmekte olan ekonomiler için tam anlamıyla destekleyici değil.

Çin'de varlığını sürdüren ani duruşlar küresel ekonomi açısından en önemli risklerden birisi.

Güçlü dolar/ yüksek ABD tahvil faizleri kompozisyonunun devam etmesi küresel büyümeyi etkileyebilir.

Dünya Bankası Ekim sonunda yayınlanan raporunda 2017 petrol fiyatı tahminini 53 dolardan 55 dolara çıkardı.

AB Merkez Bankası'nın genişleyici duruşu yüzünden dolar/euro paritesi aşağı doğru inebilir.

SANAYİ ÜRETİMİ

Büyüme ile yakın bir trend izleyen sanayi üretimi, üçüncü çeyrekte, yedi yıl aradan sonra ilk kez daraldı.

BÜYÜMEDEKİ ZAYIF SEYİR

Büyümenin özel tüketim ve kamu harcamaları üzerinden sağlanması; yatırımlarının ve ihracatın katkısının zayıf olması yol açıyor.

BÜYÜMENİN TEMEL DAYANAĞI

Büyümenin temel dayanağı olan kredilerdeki veya borç artışındaki büyüme hızının, görece yavaşladığı görülüyor.

%115

Kredilerin mevduata dönüşme oranı %115 seviyelerinde seyrediyor.

%4-5

Özel sermayeli bankaların verdikleri kredi hızları oldukça zayıf

%4,4

Merkezi Yönetim Gelirleri



Geçen yılın aynı döneminde 398 milyar TL olan Merkezi Yönetim gelirleri, bu yıl Ocak-Ekim döneminde 448 milyar TL ile reel bazda (enflasyon etkisinden arındırılmış olarak) %4,4'lük bir artış kaydetti.

Yılın ilk on aylık döneminde 12 milyar TL civarında bir bütçe açığı ve 32,4 milyar TL civarında bir faiz dışı fazla kaydedildi. 2015 yılının aynı döneminde de 6,2 milyar TL bütçe açığı verilmiş FDF ise 41,2 milyar TL olmuştu

Enflasyon ve Para Politikası

Merkez Bankası döviz likiditesinde destek sağlamak amacıyla yabancı para zorunlu karşılık oranlarının tüm vade dilimlerinde indirmeye gitti. Reeskont kredilerinde ödemelerin TL cinsinden yapılmasına izin verdi.

Tüketici fiyatları enflasyonu (TÜFE) genelde hedef üstü ve dalgalı bir seyir izlerken, üretici fiyatları enflasyonu (ÜFE) düşük düzeylerini koruyor.

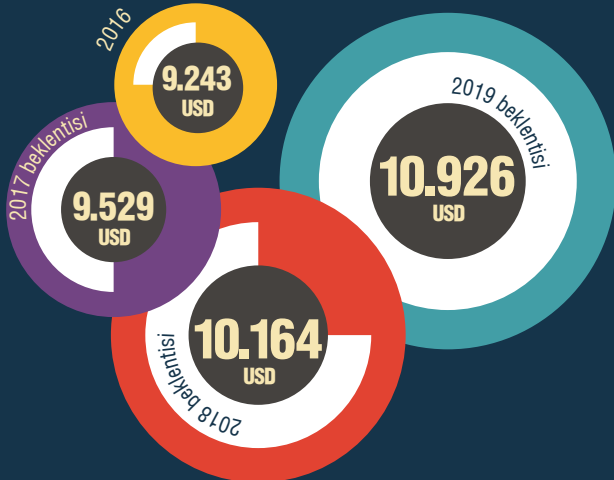
Hizmet grubu enflasyonu sene başındaki %9 düzeylerinden Ekim itibarı ile %7,8'lere gerileme gösterse de, halen yüksek seviyelerde seyrediyor.

Atılan adımların liralarda değer kaybını engellemeye yeterli olmadığı görülüyor. Küresel gelişmeleri bir yana konularsa, siyasi ortamdaki gerginliklerin azaltılması bu konuda en önemli parametre olarak nitelendiriliyor.

Yılın ilk yedi aylık döneminde %9,7-8,7 bandında seyreden çekirdek enflasyon, sonrasında düşüş trendine girdi ve Ekim itibarı ile %7 seviyesine kadar geriledi.

Ekim ayı verilerine göre 12-ay sonraki enflasyon beklentisi son üç aydır %7,6 seviyelerinde yatay seyrederken; 24 ay sonraki enflasyon beklentileri ise %7'nin üzerindeki seviyelerini koruyor.

Kişi Başına Milli Gelir (GSYH, Dolar)



2016 yılının 35 milyar dolar civarı bir cari açık ile tamamlanmasından sonra 2017'de de benzer – hatta bunun hafif üstünde – bir düzeyin gerçekleşmesi öngörülüyor.

35
MİLYAR USD

CARİ AÇIK

Kaynak: Ekonomik Görünüm, Aralık 2016

Deloitte.

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Faruk Özlü Otomotiv sanayi, Türkiye'nin ihracatında önemli bir sektör

TAYSAD'ı ziyaret eden Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Faruk Özlü, TAYSAD Başkanı Alper Kanca ile tedarik sanayinin gidişatı ve geleceğine ilişkin önemli temaslarda bulundu.



Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanı Faruk Özlü, "Türkiye'de otomotiv sanayimiz 23 milyar dolar ihracat hedefindedir ve bu ihracatın tamamı yerli üretilmiştir" dedi.

TÜRKİYE'NİN MARKASI

Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanı Faruk Özlü, "Biz dünya ölçeğinde yerli bir otomobil markası oluşturmak istiyoruz. Bunda da kararlıyız, asla vazgeçme yoktur. Bu markadan sonra tedarik sanayimizin bunda bir görevi olacak. Yaptığımız çalışmalarda gördük ki Türkiye, kendi imkanıyla, kendi mühendisi, tedarik sanayisi ve altyapısıyla bir otomobil tasarlayıp üretebilir. Teknik olarak bir problem yoktur. Yapmak istediğimiz yerli marka oluşturmak, bu dünya markası olmalıdır" dedi.

TAYSAD Başkanı Alper Kanca, Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanı Faruk Özlü'nün ziyareti sırasında, TAYSAD olarak nasıl bir misyon üstlendikleri ve TAYSAD'ın Türk ekonomisine katkıları konusunda detaylı bir anlatım gerçekleştirdi.

Türkiye ekonomisini domine eden sektörlerin başında gelen otomotiv tedarik sanayinde, 355 üye ile varlığını sürdüren bir STK olduklarını belirten Alper Kanca, sunumunda şu detaylara değindi: "Yurtiçi ve yurtdışındaki tüm araç üreticilerine orijinal parça tedarik ediyoruz.

Bu sene tedarik sanayimiz üretimle ilgili herhangi bir sıkıntı yaşamadı, hatta geçtiğimiz yıllara oranla artan bir ivme söz konusu. Üyelerimizin ihracatları ağırlıklı olarak Euro bölgelerine gerçekleştiriliyor.

Yıl sonunda ihracatımızda da yeni bir rekor kıracağız."

Tedarik sanayini 2030'da küresel üretim ve teknoloji merkezi yapmayı amaçladıklarını belirten Başkan Alper Kanca, "Hedefimize, Tasarım Teknoloji ve Tedarik yani 3T formülüyle ulaşacağız. 355 üyeye, 23 milyar dolarlık iş hacmine, 7.6 milyar dolar doğrudan ihracata, 150 binin üzerinde istihdama ve 62 Ar-Ge Merkezi'ne ulaşan TAYSAD, 60 üyesinin 30 ülkede 150'den fazla tesis yatırımıyla da dünya otomotiv endüstrisinde Türkiye ve Türk otomotiv tedarik sanayisi adına gövde gösterisi yapıyor. Ayrıca küresel marka yaratabilmek için sektörüne de öncülük ediyor" dedi.

Yapılan sunumun ardından konuşan Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanı Faruk Özlü, "Otomotiv sanayimiz, Türkiye'nin ihracatında önemli bir sektör. Yıl sonu ihracat hedeflerinin 23 milyar dolar olduğundan bahsetti başkanımız. İnşallah bu rakamı ikiye katlarız. Böyle bir hedefimiz olmalı. Bunun için TAYSAD'dan bir rapor hazırlamasını bekliyoruz. 23 milyar doları ikiye katlamanın yollarını; bu kapsamda hükümetimizden beklenenleri bize söyleyiniz" şeklinde konuştu.

TÜBİTAK ile ilgili açıklamalar yapan Bakan Özlü, "TÜBİTAK'ın yeniden yapılandırılması için çalışıyoruz. TÜBİTAK, Ar-Ge yapmak, teknoloji üretmek isteyen sanayicilerimizin, girişimcilerimizin hizmetinde olan bir kuruluş olacak. Kendisi Ar-Ge ve geliştirme yapmayacak, yapacaktır. Dolayısıyla teknolojiyi yöneten bir duruma gelecek" ifadelerini kullandı.■



50+ yıllık uzmanlık

Yarım yüzyılı aşkın bir süredir, **MEGA oto kömürü ve kömür yuvaları**, sahip olduğu geniş ürün gamı, üstün kalite ve tam zamanında teslimat performansı ile, uzman üreticilerin, bayilerin ve toptancıların bir numaralı tercihi olmuştur.



KARDEŞ

Elektrik Sanayi ve Ticaret A.Ş.

Tel: +90 212 624 92 04 Fax: +90 212 541 35 59
www.kardeselektrik.com.tr · info@kardeselektrik.com.tr



3. Bakım Konferansı gerçekleştirildi

Otomotiv tedarik sanayisinin hedefi 'Durmaya Makine ve Üretim'

Üretimde sürekliliği sağlamak amacıyla gerçekleştirilen TAYSAD Bakım Konferansı serisinin 3'üncüsü gerçekleşti. Konferans kapsamında; sanayi tesislerinde üretimin durmasına neden olan sorunlar, bu sorunların yarattığı maddi kayıplar ve bakım yönetiminde ortaya konulan yeni yaklaşımlar masaya yatırıldı.

3. Bakım Konferansı'nda üyeleriyle bir araya gelen TAYSAD, üyelerinin olası sorunları ve maliyetlerini minimuma indirmeleri için düzenli ve profesyonel tesis bakımının önemini masaya yatırdı. Konferansta; tesis bakımlarının arıza anında değil, planlı bir şekilde, profesyonel ekiplerce yapılması gerektiği üzerinde duruldu. TAYSAD Bakım Çalışma Grubu Başkanı Hakan Yaşar, "Otomotiv sanayinin düşük maliyetle devamlı çalışması için proaktif sistem devreye girmeli" dedi.

"5 liralık parça 5 milyon liralık kayba dönüşebilir"

Toplantının açılış konuşmasını yapan TAYSAD Bakım Çalışma Grubu Başkanı Hakan Yaşar, sanayi tesislerinin bakımında proaktif davranmanın önemine değinerek şunları söyledi: "Tedarik zinciri dediğimiz sistem binlerce dişliden oluşuyor. Herkesin işini zamanında yapacağı varsayılıyor. Eskiden haftalar sonrasına sevkiyat tarihi verilirken, şimdi gündelik hatta saatlik teslimatlar oluyor.

HAKAN YAŞAR, TAYSAD Bakım Çalışma Grubu Başkanı

"Eğer bakım konusunda proaktif olmayı başarırırsak, düşük maliyetle devamlı çalışma şansını da yakalamış olacağız. Aksi takdirde uluslararası arenada rekabet avantajımızı yitiririz."



Hız inanılmaz arttı. Hal böyle olunca, sanayi tesislerinde üretimin durması gibi bir lüksümüz olmadığı da açıkça görülüyor. Dolayısıyla reaktif olmak yerine, sorunlar ortaya çıkmadan gerekli bakım-onarım çalışmalarının yapılması gerekmektedir. Eğer bakım konusunda proaktif olmayı başarırırsak, düşük maliyetle devamlı çalışma şansını da yakalamış olacağız. Aksi takdirde uluslararası arenada rekabet avantajımızı yitiririz."

Hakan Yaşar, "Makinenin durması demek, kaybedilen zaman ve maliyet de-

mek. Geçmişte makine, durduğu zaman onarılırdı. Daha sonraları ise arızanın azaltılmasına yönelik tedbirler alınmaya başlandı. Bugün geleneksel noktada 'durmaya makine' kavramını konuşuyoruz.

Durmaya makine ile, arıza nedeniyle duranları değil, yalnızca bakım amacıyla durdurulan makineleri kastediyoruz. Daha önce tespit edilen parçaların zamanında değiştirilmesi ve bakımının yapılması sayesinde, makine ömrünü tamamlayana kadar durmadan çalışabilir. Aksi takdirde 5



**Preste Soğuk Şekillendirilmiş Çelik
Alüminyum Isı Kalkanları
Kaynaklı Montajlı Parçalar**



tkg.com.tr

liralık bir parça, 5 milyon liralık bir müşteri kaybına dönüşebilir" açıklamasını yaptı.

Bakım konusunun önemsenmesi gerektiğini vurgulayan Hakan Yaşar, "Sanayi tesislerinde yaşanan zarar asgari boyuta indirilebilir. Bunun için işletmelerin bakım kültürü ile ilgili tecrübelerini kurumsal hafızaya dönüştürmeleri gerekmekte. Bakım konusunda verimli sonuçlar alabilmek için, iyi uygulama örneklerini görmek ve etkileşim içinde kapsamlı bir uygulama geliştirebilmek de bir diğer çözüm yolu. Böylece benzer problemlerin tekrar yaşanmasının önüne geçilebilir" diye konuştu.

Toplantının bir diğer açılış konuşmacısı GRUPAS Gelişim Danışmanı Selami Güven Antal, "Geçmiş dönemlerde arızalandıkça onarılan makineler vardı, yani 'Bozuldukça Onar' yaklaşımı hakimdi. Ancak günümüzde artan rekabet koşulları nedeniyle; maliyet avantajı yaratmak üzere, makinelerin arızalanmaması yani "Sıfır Arıza" işletmelerde önemli konuların başında yer almakta... Önlem alınmanın önem arz ettiği günümüzde, işletmelerimizde kayıp yapısı analizlerini etkin biçimde yapma gerekliliği doğdu. Farklı disiplinlerdeki

KENICHI ISHIBASI, TPM Danışmanı

"Japonya ile kıyaslandığında bir çok kişi Türkiye'deki insan kaynağı yeterlilik seviyesinin düşük olduğunu ifade ediyor. İnsan seviyesi yükselmeye başladığı zaman ekipmanların da kullanımının değiştiğini görüyoruz. Bu da şirket karlılığına yansıyor"



çalışanların katılımıyla ve saha çalışmalarıyla kayıpları kazanca dönüştürmek, sürekli iyileştirme çalışmaları yapan işletme kültürü oluşturmak en büyük mesleki ilham kaynağımız olmalıdır" dedi.

Kaliteli işgücü karlılığı da beraberinde getiriyor

Şirket faaliyetlerinde en önemli unsurlardan birinin çalışanların seviyeleri olduğunu ifade eden TPM Danışmanı Kenichi Ishibası "Japonya ile kıyaslandığında bir çok kişi Türkiye'deki insan kaynağı yeterlilik seviyesinin düşük olduğunu ifade ediyor. Ama bu insanların potansiyelinin düşük olduğu anlamına gelmiyor. Bu durum eğitimler ile çözülebilir. İnsan seviyesi yükselmeye başladığı zaman ekipmanların da kullanımının değiştiğini görüyoruz. Bu da şirket karlılığına yansıyor" dedi.

Hiçbir işletme müşteri kaybetme lüksüne sahip değil!

Konferansın konuşmacılarından ENOSAD Başkan Yardımcısı Sedat Sami Ömeroğlu, "Artık hiçbir işletme bir tek müşteri bile kaybetme lüksüne sahip değil. Modüler sistem mantığı geliyor artık. En önemli şey Sigma Kriterleri. 1 milyon mal üretiyorsunuz ama müşteri sadece 3 tane bozuk mal çıkmasına izin veriyor. Aksi takdirde başka yere gidiyor. Burada bakımın sürdürülebilirlik açısından önemi olağan üstü..." dedi.

Sanayi alanındaki dönüşümü değerlendiren ve Türkiye'nin ivedilikle odaklanması gereken konuların altını çizen Sedat Sami Ömeroğlu şunları söyledi: "Eskiden bir farklılık yaratılmı isteniyordu. Ustalık kabiliyetleri çok önemliydi. Ama bugünün üretim anlayışında esneklik hakim ve insan bağımsız sistemler var. Bu, Endüstri 4.0'ın en önemli özelliklerinden bir tanesi. Akıllı makine imalatı ve data toplamak için akıllı sensörlere doğru dünya ilerliyor.



SELAMİ GÜVEN ANTAL, GRUPAS Gelişim Danışmanı

"Sıfır Arıza" işletmelerde önemli konuların başında yer almakta... Farklı disiplinlerdeki çalışanların katılımıyla ve saha çalışmalarıyla kayıpları kazanca dönüştürmek, sürekli iyileştirme çalışmaları yapan işletme kültürü oluşturmak en büyük mesleki ilham kaynağımız olmalıdır"

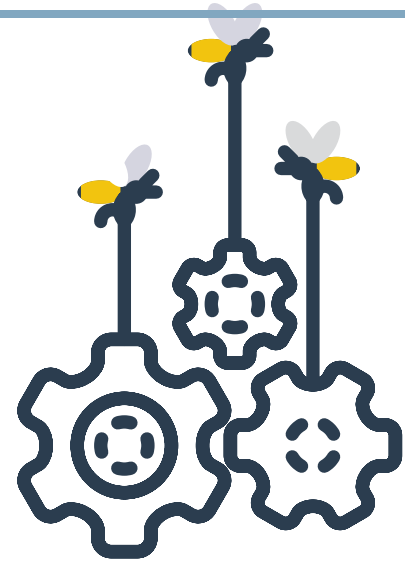


SEDAT SAMİ ÖMEROĞLU,

ENOSAD Başkan Yardımcısı



“Eskiden bir farklılık yaratalım isteniyordu. Ama bugünün üretim anlayışında esneklik hakim ve insan bağımsız sistemler var. Bu, Endüstri 4.0'ın en önemli özelliklerinden bir tanesi. Akıllı makine imalatı ve data toplamak için akıllı sensörlere doğru dünya ilerliyor.”



Makineler arasındaki farklılıklara bakıyorsunuz; biri 3 bin lira diğeri ise 15 bin lira. Aralarındaki fark ise yazılım. Yazılım, bizim eksiklerimizden bir tanesidir. Bunu mutlaka ele almamız lazım. Bir diğer gelişme ise 124 bit olan Internet Protocol Address yani IP adresinin 128 bite çıkarılması. Bu, şu demek; makineler üzerinde ne varsa, artık üzerinde IP adresi olacak. Sadece IP adresi olması bir şey ifade etmez. Bir yerlere bilgi de aktaracak.

Bu anlamda bakımının işi farklılaşıyor. Bütün makinelerde anında bilgi aktarımı söz konusu olacak. Artırılmış gerçeklik ile mühendisler artık google benzeri gözlükler takacak. Bu gözlük olağanüstü fayda sağlıyor.

Hataları anında görebiliyorsunuz. Makinenin durumu hakkında 3 boyutlu olarak bilgi veriyor. Denetim için artık fabrikaya gitmeye gerek kalmadan uzaktan kontrol edebilmek mümkün hale geliyor. Artık parçaların içerisinde minik bir çiple tüm parçalardan bilgiler alınıyor. Size sadece bozuk parçayı değiştirmek kalacak. Hatta bir süre sonra bu değişim işini de robotlar yapacak.”

Tüketici tasarımı özgürlük ve şeffaflık beklentisi içerisinde

Bosch Türkiye İOT ve Endüstri 4.0 Koordinatörü Mustafa Ayhan, Bosch'taki En-



düstri 4.0 uygulamalarından hareketle, tüketici beklentilerinin üretim aşamasına etkisine değindi.

Değişen ve dönüşen dünyada, tüketicinin özgürce tasarlamak ve tasarladığı ürünün üretim aşamasını görmek istediğini belirten Mustafa Ayhan sözlerine şöyle devam etti: “Geçmişte, yaptığımız planlamalarla övünürdük fakat şu anda öngöremediğimiz bir dünya var. Her gün bir şeyler değişiyor ve artık her şeyi müşteri ya da son kullanıcı belirliyor. Daha önce satış-pazarlama birimleri tüketiciyi cezbetmek için bir şeyler yapıyordu. Bugün ise tüketici istediği şeyin, belirli bir zamanda



Tahsin Fırıncı
Ford Otosan Gölçük Merkezi
Bakım ve Çevre Müdürü

ona iletilmesini istiyor. İletilirken de bütün o süreci izlemek istiyor. Yani bugün Amazon'dan bir şey sipariş eder gibi, yarın arabasını kişiselleştirip sipariş edecek ve her aşamasını görmek isteyecek. Bu, bugüne kadar belki üretilere çok etkisi olmayan bir süreçti fakat artık üretimi de ciddi anlamda etkiliyor. Çünkü çok kısa sürede bizim teslimatları yapıyor olmamız lazım. Bu yüzden üretimde de birçok iyileştirmeden söz edebilmeliyiz”.

MUSTAFA AYHAN,

BOSCH Türkiye İOT ve Endüstri 4.0 Koordinatörü



“Bugün tüketici, istediği şeyin belirli bir zamanda ona iletilmesini bekliyor. İletilirken de bütün o süreci izlemek istiyor. Yani bugün Amazon'dan bir şey sipariş eder gibi, yarın arabasını kişiselleştirip sipariş edecek ve her aşamasını görmek isteyecek.”

Kendine has tekniği ve kullandığı farklı malzemelerle dünya müzelerinin koleksiyonlarında eserleri bulunan ve sayısız ödüle layık görülen ünlü ressam sanata manevi bir dünya olarak bakıyor.

PROF. DR. ERGİN İNAN

Sanatçı, sanatını her zaman var eden insandır

Kalıpların dışında düşünebilmek yaratıcılığın başlangıcını oluşturuyor

Yaratıcılık tamamen özgürlük düşüncesinden kaynaklanıyor. Sanat da özgürlüğün tam da kendisidir diyebilirim. Günümüzde kısıtlar dünyasında yaşamaktayız. Yaşadığımız toplum sizi kısıtlar ve bağlar. Bunun ötesine geçmemiz için

kendimizle başbaşa kalmamız gerekiyor. Aynı zamanda kendi ruhunuz içinde de başbaşa kalmanız gerekiyor. Sanat işte tam da bu noktada ortaya çıkıyor, yaratıcılık da böyle gelişiyor. Kalıpların dışında düşünebilmeyi başardığımız oranda yaratıcılıyoruz.

Yaşadıklarınız, gördükleriniz, öğrendikleriniz zaman içerisinde yaptığınız çalışmalarınız sizi bir noktaya taşıyor. Fakat siz bütün bunların yanında kendi ruhunuz içinde kendinizle başbaşa ve özgür kaldığınızda yaratıcılığı buluyorsunuz. Ve yaratma süreci böyle başlıyor. Bana göre yaratıcılığın ve özgürlüğün yanyana anılması gerekiyor.

Ben kendinimi en iyi resimle ifade edebiliyorum

Doğuştan gelen bir şey. Neden yapmıyorum diye sorduğum zaman rahatsız oluyorum. Kendiliğimden resim yapıyorum. Belki beynimi resim yapmaya iten güç var. Mesela resimle edebiyattan ötede bir şey ifade ediyorsunuz. Ben en iyi şekilde resimle ifade edebiliyorum ki, onu seçiyorum.

Çünkü daha gizemli noktalar resmin içerisinde. Bana böyle geliyor. Benim hayatımı resim anlamlı kılıyor.

Türkiye'deki çağdaş sanat dünya ile başbaşa gidiyor

Toplum ne kadar eğitebilirseniz, toplum o kadar biçimleniyor. Toplumun ayıklanması için sanatın özgürlüğünü kabullenmemiz gerekiyor. Türkiye'de toplumun sanata bakışı tamamen belli bir çevrenin beğenisinde diye düşünüyorum. Kendini eğitmiş bu zümre, sanata bakışı belirliyor.

Sanatçı sanatını her zaman var eden insandır

Toplumların bir tarafı eğilmemiş bir tarafı az eğitilmiş, bir tarafı da çok iyi eğitimden geçmiş. Dünyanın ise bir tarafında doğu bir tarafında batı var. Bir tarafta savaştan kaçan insanlar, bir tarafta ise savaştan kendini var etmek isteyenler var. Yemek yemek, ekmek bulmak isteyen, yaşamak isteyen insanlar var. Bir tarafta belli bir geliri olan, iyi bir hayat sürmeyi hedefleyen insanlar var. Toplumun, insanların bir tarafı ezilirken bir tarafı da yaşamak istiyor. Güzel yaşamak istiyor, sanatla yaşamak istiyor. Böyle düşündüğümüzde sanat lüks gibi geliyor. Ama sanatçı sanatını her



Kendimle İç İçe
100x70 cm, 2006



PROF. DR ERGİN İNAN

1943 Malatya doğumlu Ergin İnan, 1964 - 68 yıllarında İstanbul Devlet Tatbiki Güzel Sanatlar Yüksek Okulu Resim Bölümü'nde öğrenim gördü ve Kral Schlamminger ve Helmut Hungerberg'in öğrencisi oldu. Aynı bölümde 1968 yılında asistan olarak göreve başladı. 1969'da Salzburg Yaz Akademisi'nde Prof. Emilio Vedova ile çalıştı.

1970 yılında Federal Alman Hükümetince verilen "Alman Akademik Mübadele Bursu"nu kazanarak 1973'e değin Münih Güzel Sanatlar Akademisinde Prof. Rudi Tröger ve Prof. Max Zimmerman ile çalışmış 1975'de "Baskı Resim Teknikleri" isimli teziyle İstanbul Devlet Tatbiki Güzel Sanatlar Yüksek Okuluna (bugünkü Marmara Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi) öğretim görevlisi oldu.

1972 yılından başlayarak Küstaustellung - Wasserburg am inn Germany sergilerine katılmaya başlamış, jüri seçimiyle on yıl bu sergilerde yer alma başarısını göstererek süresiz katılım şansını yakalamış ve on beş yıl boyunca aksatmadan bu sergilerde yer almıştır. Alman Hükümeti'nin bursuyla 1978 - 79 yıllarında Münih ve Berlin' de; Berlinli Sanatçılar bursuyla ise 1983-84 yıllarında Berlin'de araştırmalarını sürdürdü. 1985 - 86 yıllarında Berlin Güzel Sanatlar Yüksek Okulu'nda konuk Profesör olarak bulundu. Marmara Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi'nde öğretim üyesi olarak görev aldı.

Sanatçının yapıtlarının bulunduğu koleksiyonlar arasında, Ankara ve İstanbul Devlet Güzel Sanatlar Müzeleri, Dahlem Museum-Berlin, Haus der Kunst-Munich, Kunstverein-Frechen, Modern Art Museum-Cleveland, Bradford Museum, British Museum-Londra, Fredrikstad Modern Art Museum-Belçika müzeleri sayılabilir.

Resim yapmak bir konsantrasyon işi. Tamamen dünyayla ilişkinizi kesmedikten, başka bir uykuya dalmadıktan sonra olmuyor. Her zaman uyuduğumuz uykuyu değil. Onun ötesinde, resim yapmak duygusuyla, tuvalle başbaşa kaldığın zaman muhakkak o duyguya varmak, o uykuya dalmak lazım.



Mevlana Celaleddin Rumi:
99 Şiir 99 Resim Serisi
30x22 cm, 2007

zaman var eden insandır. Bu yüzden sık sık sanatçının özgürlüğünü işaret ediyorum. Ben ruhumla özgürüm. Çünkü sanatı var etmeye çalışıyorum. Sanatçı sadece kendisi için üretiyor, kendisi için çalışıyor gibi görünüyor. Fakat birileri sanatçının yarattığı eserleri beğeniyor.

Türkiye’de çağdaş sanat var. Bizlerle başladı, gelişti de diyebiliriz. Ama bugün geldiğimiz noktada öyle bir iletişim ağı var ki Türkiye’de ve dünyada herkes, her tür bilgiye erişebiliyor, sanatını uygulayabiliyor, paylaşabiliyor. Türkiye’deki çağdaş sanat da dünya ile başa baş gidiyor, bunu inkar etmek mümkün değil.

Sanatçının hassasiyeti topluma yansıyor

Sanatçılar hassas oldukları için bu hassasiyetleri düşüncelerine de yansır. Onu tabii ki siz bütün aşamalarda var ederseniz, yaptıklarınıza yayarsanız elbette ki diğer insanlardan farklı şeyler ortaya çıkartırsınız. Sanatçı ne kadar hassas olursa zaten toplumda o şekilde yansır.

Merak duygusunu köreletmemeli

Ben sanatta bireyin kendine dönmesini önemsiyorum. Kendini yansıtmasını ve daha çok dış etkenler arasında kendini nasıl yetiştireceği durumu çok önemli. Gelişen ortamda, bilginin her an önde olduğu alanda bu zor oluyor, gençleri etki altında bırakıyor. O etkide şekilleniyorlar. Herhalde dünyada sanat ortamı bu şekilde gelişmeye devam edecek. Her şeyin kolayca çoğaltılıp büyütülmesi durumu, merak duygusunu köreletmeyecek.

Doğuştan gelen bir şey. Neden yapmıyo-



180x240 cm, 2011



Mevlana Celaleddin Rumi:
99 Şiir 99 Resim Serisi
30x22 cm, 2007

rum diye sorduğum zaman rahatsız oluyorum. Kendiliğimden resim yapıyorum. Belki beynimi resim yapmaya iten güç var. Mesela resimle edebiyattan ötede bir şey ifade ediyorsunuz. Ben en iyi şekilde resimle ifade edebiliyorum ki, onu seçiyorum. Çünkü daha gizemli noktalar resmin içerisinde. Bana böyle geliyor. Benim hayatımı resim anlamlı kılıyor.

Ergin İnan'ın sanatında kırılma noktaları

Almanca yazı yazma hali Kafka ile başladı. Normalde Türk olarak düşünüyorum. Elbette ki Rumi'yi mutlaka Mesnevi'den al-

Cırcır Böceği
30x20 cm, 2007



Peygamber Devesi
119x87 cm 2003

Benim sanatımı güzeli aramak etkiler. Güzeli bazen kendi içinizde yaşatırsınız, yaratırsınız, bir hayaldir, bir düşüncedir, var oluşunuzdur o. İçinizde bulmaya çalışırsınız güzel kavramını. Güzeli okuduğunuz kitaplarda bulursunuz bazen. Bazen iki kişi bir araya gelince bulabilirsiniz. Benim kaynağım bu diyebilirim.

mışımıdır. Resim yaparken zaman zaman notlar düşerim. Aklıma gelen düşünceler olur ve bu düşünceleri resim ile birleştiririm. Mektuplar Serisi'ni yaptığım dönem ilk yaptığım yazı ve resimdi. Sonrasında, yazı hep resimlerimin içinde oldu. Bir de 1967 senesinde Mehmet Siyahkalem'i izlediğim zaman, 1968-1969 seneleri içerisinde çalışmalarımda grotesk figürler belirdi. Bir şeye çok severek bakarsınız ama dışavurum bağlamında sizden daha farklı şeyler çıkıyor.

Sanatçının ilham aldığı şey ile dışa vurduğu şey çok farklıdır. Sonrasında sahalarda kitapları karıştırırken değişik yazı çeşitleri keşfettim. Bir sonraki aşamada ise bir araya gelen her şey resimsel boyuttaydı, yıpranmışlık içerisindeydi. Beni cezbedti, değişime itti... Sonraki dönemde Mesnevi formların çıkışı ise bir antikacıda ahşap bir şapka kalıbının beni cezbetmesiyle oluştu. O an tamamen Mesnevi formuyla uyuşuyordu... Kapılar da benim için önemli bir yere sahip.

Stock Systems

- a. Standard Steel Pallet
- b. Special Steel Pallet



064
ISO 9001:2000
DIN 18800-7
ISO 3834-2

ERTANLAR MAKİNA SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.

Organize Sanayi Bölgesi 8. Cadde No:17 Eskişehir / TURKEY Tel: +90 222 236 05 53 Fax: +90 222 236 05 55

e-mail: info@ertanlar.com web: www.ertanlar.com

Ergin İnan'ın resimlerindeki böcekler

Sanata manevi bir dünya olarak bakmak lazım, o dünyayı içinde yaşıyorsunuz, ama kimse bilmiyor. Bunu zaman zaman dışa vurmaya çalışıyorsunuz. Böcekler de böyle bir zenginlik içinde çıkmış olabilir, ama çocukluğumu da anımsıyorum. Toprakla çok haşır neşir olduğum o yıllarda

Sanat yapmak bir teknolojidir aslında ve bir araç kullanmak zorundasınız. Geçmişte yapılan gravürler, resimler, baskılar dijital ortamda sanatın bir aracı olarak kullanılmışlardır. Tabii ki medya bugünkü teknolojiyle seri halinde birçok şeyi ortaya çıkarmaktadır. Bilgisayar teknolojisinin olduğu dijital ortamda hepsi iç içedir. Fotoğraf gene aynı şeye hizmet ediyor. Bienallerde, sergilerde ortaya çıkan şeyler sanatın bir özelliği bence ve bu böyle de devam edecek belli. Gelenekle çağdaş arasındaki bu bağlantı hiçbir zaman kopmayacak ve sürekli birbirinden beslenerek gelişecektir.

böceklerle çok oynardım. Resimlerime böceklerin girmesi hocam Vedova'ya yazdığım bir mektupla oldu. 1969'da Salzburg Yaz Akademisi'nde Prof. Emilio Vedova'nın yanında resim çalışmaları yapmıştım. O dönemden sonra Türkiye'ye geldim, annemi babamı ziyaret ettim ve hocama bir mektup yazmak istedim; çünkü onunla ilişkilerim çok iyiydi. Kendisiyle sıcak bir ilişkimiz vardı. Mektubu yazmaya



Portre Görüntüleri
70x50 cm, 2005

başladığımda, yazacak bir şey bulamadım, o zaman Almancam ve İngilizcem pek iyi değildi, birkaç sözcük yazdım ve daha sonra da birkaç böcek çizdim. İki sayfalık bu mektup bir başlangıç olmuştu. Vedova bunu müthiş beğendi. Daha sonra asistanlık dönemimde bir evin bodrumunda yaşadım, çok fazla böcek vardı hatta oraya kertenkele bile gelirdi. Onları çizmek beni hem tedirgin ediyordu, hem de çok ekspresif figürler yapmamı sağlıyordu.

Duygusal hallerim resimlerimin içinde

Daha sonra onları güzelleştirdim. O zaman çizdiğim böcekler daha ekspresifti, ama siz değişiyorsanız onların da değişmesi lazım. Anatomik olarak çizmiyordum onları daha ekspresif figürlerdi bunlar. Daha sonra onları daha iyi görmeye başladım, anatomik ayrıntılarını çizdim. Onları bir sözcük veya sembol olarak var etmeye çalıştım. Böceklerin o zaman beni tedirgin etmesi güzeldi, ekspresyon içinde figürler yapıyordum, böylece bütün duygusal hallerinizi resmin içinde var etmeye çalışıyorsunuz. ■





Ege Fren

Value Your Safety

www.egefren.com.tr



Frenlemede
küresel çözüm ortağınız

GET IT ON
Google play



Ege Fren

Available on the
App Store



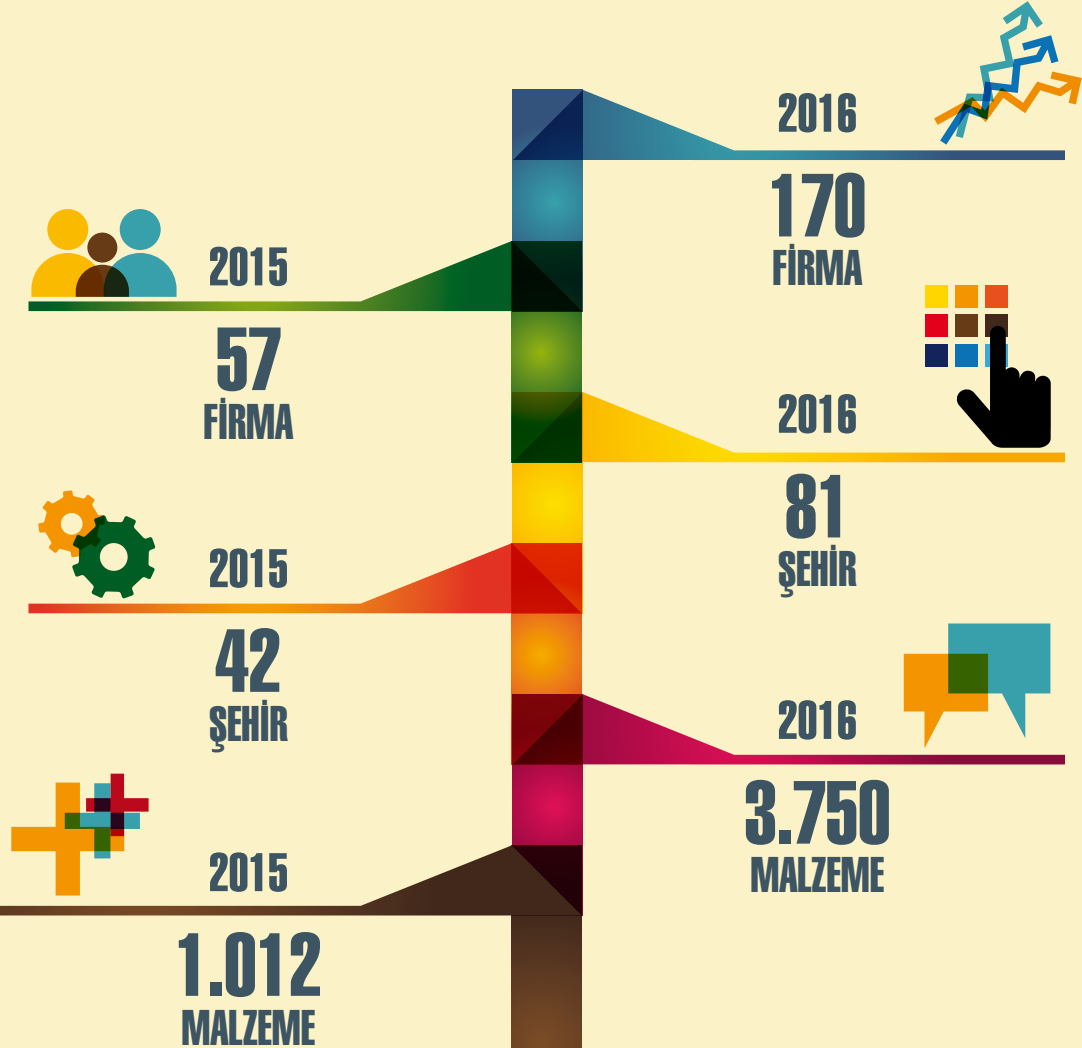


TAYSAD, 2013 yılında deneme amaçlı olarak 8 firmayla 2 ilde 5 okula yapılan bağışlarla başlattığı "Atma Değerlendir Meslek Okullarını Güçlendir" projesinin kapsamını genişletmeye devam ediyor. Proje 81 ilde okullara ulaşarak, nitelikli insan kaynağının gelişimine katkı vermeye devam ediyor.



ADMOG ülke geneline yayıldı

Bugüne kadar 81 ilde 215 okula ölçüm cihazı, araç gereç ve model ürün bağışında bulunuldu





GÜVENİLİR İŞ ORTAĞINIZ

HER
ZAMAN
GÜÇLÜ
HAZIR
YANINIZDA



marketing@ditas.com.tr | www.ditas.com.tr

Berner Endüstriyel Ürünler Genel Müdürü

UYGAR ETİ:

“Bu proje ile yarının insanına dokunuyoruz”

Meslek liselerine daha yakın durmalıyız

Meslek liselerimizde hem teorik hem de pratik anlamda; diğer yandan yardımcı ekipmanının yeterlilikleri açısından maalesef geliştirilmesi gereken çok alan var. Bu farkın giderilebilmesi de sektörün içindeki firmaların Meslek Liseleri ile daha yakın ilişki içinde olmaları ve bütünleşik eğitim içeriğinin belirlenmesinde de ana paydaş olan devletin de bu ilişkinin sürekli geliştirilmesine ve diğer paydaşların bu ilişkiyi sürdürme ve geliştirme konusunda istekliliklerini teşvik edici anlamda katkı sağlaması gerekiyor. İşte bu paydaş denklemi içinde derneklere de, farkındalık yaratma, ölçek ekonomisi koşulları oluşturma, paydaşlar arasında değer merkezli kazan-kazan ilişkileri kurma gibi başlıklarda çok iş ve sorumluluk düşüyor.

Farkındalık oluşturma imkanı yakaladık

ADMOG Projesi'nin içinde olmamız, bizim açımızdan birkaç sebeple anlamlı. İlk olarak, bir önceki sorunuzda da paylaşmaya çalıştığım gibi, bu proje bizim bu alandaki boşlukların giderilmesine katkı sağlayabilmemize aracı oluyor.

Diğer yandan da bu proje ile bugün öğrenici olup yakın gelecekte de bizim kıymetli müşterilerimizin arasında olacak arkadaşlara şimdiden dokunma ve onlara ileride çalışacakları alanlara yönelik teknolojilerimiz ve ürünlerimiz ve bu ürünlerimiz ile sağladığımız faydalar ile tanıştırmaya ve farkındalık oluşturmaya olanağı bulduk. Bu konuda bize destek olan TAYSAD ekibine bu vesile ile teşekkür ederiz.

Sosyal fayda oluşturabilecek projeler önceliğimiz oluyor

Açıkçası ben kişisel olarak bu konuya İngiltere'deki yüksek lisans öğrenimim içinde tanıştığım, ilk önce ABD'de Harvard ekolü



tarafından (Michael Porter gibi) geliştirilen ve oradan da önce İngiltere ve sonrasında kıta Avrupa'sına yayılmakta olan insan/ değer/fayda odaklı bütünleşik bir konsept olan “Shared Value” konsepti açısından yaklaşmaktayım. Bu konsept, Türkiye’de halen yönetsel gündem ve ajandamız içinde olan KSS konseptinin bir sonraki adımı aslında.

Özellikle bu alanda yurtdışında yaptığım vaka çalışmaları ve Türkiye’de de Berner ve öncesinde çalıştığım firmalarda yürüttüğüm projelerde de deneyimleme ve doğrulama şansını bulduğum üzere, değer ve insanı merkeze koyduğunuz ve doğru proje ve paydaşlar ile bir araya geldiğinizde, bu konsept ile KSS konseptinden çok daha fazla sosyal fayda oluşturabilmek ve bundan tüm paydaşların faydalanmasını sağlamak mümkün olabiliyor. Bu konsept içinde halen geliştirmekte olduğumuz birkaç projemiz var. Bu projeler kapsamında da TAYSAD ile birlikte çalışmaktan memnuniyet duyuyoruz. ■

UYGAR ETİ

18 yılı yakın otomotiv sektöründe görev yapan Uygur Eti, Türkiye ve yurtdışında bu alanda yerli (BMC) ve yabancı (Yazaki, Chassis Brakes International) değişik ana ve tedarik sanayi firmalarında satınalma müdürlüğü, tedarik zinciri direktörlüğü, fabrika müdürlüğü, genel müdürlük, yönetim kurulu üyeliği gibi çeşitli yönetsel görevlerde bulundu. Halen Berner-Türkiye’de genel müdürlük görevini yürütmektedir. İTÜ İşletme Mühendisliği’nde Lisans ve İngiltere’de Cranfield Üniversitesi’nde de operasyon ve tedarik zinciri yönetimi alanında yüksek lisans (MSc) öğrenim gördü. Bunun yanında, 6-Sigma Master Black Belt, ISO9001 Lead Auditor, MCIPS (Chartered Institute of Purchasing & Supply – İngiltere) ve MCLT (Chartered Institute of Logistics & Transport - İngiltere) gibi çeşitli mesleki sertifika ve akrediyasyonum bulunmaktadır.



VAKUM HATTI



EGR HATTI



HAVALANDIRMA HATTI



YAKIT HATTI

Akışkan Transferinde Yenilikçi Çözümler



KONTROL HATTI



DPF HATTI

Dünyanın önde gelen otomobil markaları, geniş ürün yelpazemiz içindeki inovatif akışkan transfer sistemlerimize her zaman güveniyor.

İSTANBUL OFİS

Dekanya Otomotiv San. Ve Tic. A.Ş. - Cevizli Mah. Tugay Yolu Cad. No:20
Ofisim İstanbul İş Merkezi B Blok Daire:51-52-53 Maltepe / İSTANBUL
T: +90 216 3620 550 | F: +90 216 3800 113 | E:info@krosotomotiv.com.tr

KÜTAHYA FABRİKA

KROS Otomotiv San. Ve Tic. A.Ş. - Organize Sanayi Bölgesi Alayunt/KÜTAHYA
T: +90 274 266 2500 | F: +90 274 266 2469 | E:info@krosotomotiv.com.tr



www.krosotomotiv.com.tr

Hexagon Studio Genel Müdürü

TOLGA KAAAN DOĞANCIOĞLU:

“Sanayiciler olarak gençlerin potansiyelini ortaya çıkarabiliriz”

Meslek liselerinde okuyan kuşakta bizim ihtiyacımız olan potansiyel var

Şu anda meslek liselerinde eğitim gören öğrenciler, sosyal bilimcilerin 1982-2002 yılları arasında doğanlar olarak tanımladığı milenyum kuşağından. Milenyum kuşağının en önemli ortak özellikleri ise kendilerine güven, özgürlük, bireysel yaklaşım, teknoloji tutkunluğu ve hız olarak sıralanıyor. Bu kuşağın arkasından da hızlı gelişim gösteren, eğitimde kendinden emin duruşları ve kendi disiplinleriyle benzerlerinden ayrılan Z kuşağı geliyor. Dolayısıyla bu kuşakta bizim ihtiyacımız olan potansiyelin olduğuna inanıyoruz. Hem eğitim politikalarını/programlarını belirleyenler hem de sanayiciler olarak bu potansiyelin ortaya çıkarılması, işlenmesi ve geliştirilmesi için en büyük sorumluluk bizlere düşüyor.

Genel olarak meslek liselerinde verilen eğitimin iki perspektiften iyileştirilmesi gerektiğine inanıyorum. İlki ve belki de sadece meslek liselerinin ötesinde tüm sanayide çalışacak insan kaynağı hazırlığında dikkat edilmesi gereken husus, değer yaratma ve endüstride çalışma şevki ve motivasyonun artırılması. Bir araç, bir sistem ya da parça olarak hayatımıza fayda sağlayan ürünlerin ortaya çıkmasına az veya çok katkı vermiş olmanın hazzı ve keyfini yaşamayı öğretmemiz gerekli. Bu lezzeti erken yaşta öğrenen arkadaşlarımızın meslek sevgisi ve yaptıkları işe saygıları çok daha fazla gelişecektir.

Bir diğer husus ise özellikle teknik eğitimin dersliklere kısıtlanmaması, faaliyetlerin mesleğin icra edildiği alanlara, fabrikalara ve bu alanlarda kullanılacak araç ve ekipmanlar ile donatılmış laboratuvarlara genişletilme-

Meslek liselerinin ötesinde tüm sanayide çalışacak insan kaynağı hazırlığında dikkat edilmesi gereken en önemli husus, değer yaratma ve endüstride çalışma şevki ve motivasyonun artırılmasıdır.

si büyük önem arz etmektedir. Bu şekilde meslek liselerinin var olan potansiyeli daha da etkin hale gelecektir.

Okul ve sanayi işbirliği için iyi bir adım

2013 yılında sadece 8 firmanın katılımıyla 2 ildeki 5 okula destek sağlayan bir projenin, bu kadar kısa zamanda 98 firmanın katılımıyla 64 ildeki 134 okula destek verir hale gelmesi büyük bir başarı örneği. Dolayısıyla bu başarıda bizim de bir payımızın olduğunu hissetmekten gurur duyuyoruz. Ayrıca projenin okullar ile sanayi arasındaki işbirliğinin sağlanması için önemli bir adım olmakla birlikte daha büyük işbirliklerine ve fırsatlara aracı olacağına da inancımız yüksek. Bu nedenle Hexagon Studio olarak 2015 yılında 4 adet motor bağışı ile başladığımız desteğimizi arttırarak göstermekten mutluluk duyuyoruz.

Kurumsal sosyal sorumluluk projelerine katkıda bulunuyoruz

Hexagon Studio olarak çalışan profilinin yüzde 65'ini 20-35 yaş arasındaki kişilerin oluşturduğu genç ve dinamik bir organizasyonuz. Dolayısıyla kurumsal sosyal sorumluluk Projelerine katkıda bulunmaya hevesli ve enerjik çalışanlarımız çok fazla. Şirket olarak biz de bu konuda çalışanlarımızdan veya dışarıdan gelen taleplere cevap verip destek sağlamakla birlikte zaman zaman liderliği bizim tarafımızdan gerçekleştirilen projelere de imza atabiliyoruz. Üniversitelerin öğrenci kulüpleri ile yaptığımız sponsorluk desteklerini, tamamen çalışan inisiyatifi ile kurulmuş olan Hexagon Kartalları ekibinin yaptığı kardeş okul projesini, zaman zaman sivil toplum kuruluşlarıyla yaptığımız işbirliklerini bu kapsamda sayabiliriz. ■



TOLGA KAAAN DOĞANCIOĞLU

Orta Doğu Teknik Üniversitesi (ODTÜ) Makina Mühendisliği mezunu olan Tolga Kaan Doğancıoğlu, çalışma hayatına Aselsan Mikro Elektronik Güdüm ve Elektro-Optik Grubu'nda başladı. Sonrasında Enka Teknik ve Ford Otosan'da çeşitli kademelerde görev yaptıktan sonra, Türkiye'nin ilk bağımsız mühendislik ve tasarım şirketi olan Hexagon Studio'nun kuruluş çalışmalarını yürüttü. Halen Hexagon Studio'nun genel müdürlüğü görevini sürdürmekte olan Doğancıoğlu evli ve 2 çocuk babasıdır.

Ege Endüstri



Kemalpaşa Cad. No:280

35060, Pınarbaşı – İZMİR, TURKEY

P: +90 232 491 14 00

www.egeendustri.com.tr



 facebook.com/egeendustri

 twitter.com/egeendustri

 linkedin.com/egeendustri

 info@egeendustri.com.tr



Ses3000 CNC Takım Tezgahları Genel Müdürü

ERDAL GAMSIZ:

“Meslek liselerini güçlendirmek, geleceğe en önemli yatırım”

ADMOG
Projemize
destek olan
TIAD'a ve TIAD
üyeleri Ses300'e
teşekkürlerimizi
sunuyoruz.

Ağaç yaşken eğilir

Türkiye’de Endüstri Meslek ve Teknik Liselerine gereken önem verilmemektedir. Meslek liselerine yapılacak katkılar ile sanayi, üniversiteler ve ülkemiz daha hızlı ve kolay büyür. Bizler bu konuda gereken önemi veriyoruz, toplantılar yapıyoruz, heyetler oluşturuyoruz, kurullar oluşturuyoruz. Ama bunların bir çoğu endüstri ve teknik mesleki eğitimi bilmeyen kişilerden



ERDAL GAMSIZ

oluşuyor ve bu kişiler bilmediği, yaşamadığı konuları tartışıyor.

Teknik eğitimi önemsemek ancak Endüstri Meslek ve Teknik Liseleri’ni önemli hale getirerek olur. Önemli hale getirmek ne demek? Endüstri Meslek ve Teknik Liselerin önü açılmalı, yani bu okullardan mezun olan öğrenciler kendi branşlarında üniversitelere çok daha düşük puanlar ile giriş yapabilmeli.

Eğer amaç meslek öğretmek ise, teknik eğitim de bu iş ancak Endüstri Meslek ve Teknik Liseleri’nde gerçekleşebilir, üniversitelerde değil. “Ağaç yaş iken eğilir” ata sözümüzü hatırlamakta fayda var. Teknik eğitimin de Endüstri Meslek ve Teknik Liseleri’nde verilmesi gerekmektedir. Üniversite ‘de eğitimin daha üst seviyede uzmanlığı ve asıl ülkenin ihtiyacı olan Ar-Ge, inovasyon için mühendisler yetiştirilmelidir. Şu an çok sayıda var, ancak bunların yüzde 75’i maalesef Endüstri Meslek ve Teknik Liseleri’nden mezun teknikerler gibi çalışmaktadırlar.

Çözüm için öncelikle, Endüstri Meslek ve Teknik Liselerin önünü açmak, buradan mezun olan öğrencilerin kendi branşlarında üniversitelere girişini kolaylaştırılmalıdır. Hatta belirli süre üniversitelere sınavsız

girmesini sağlamalıyız. Asıl sınavı öğrenci, Endüstri Meslek ve Teknik Lisesi’ne girenken yapılmalıdır.

Nitelikli insan kaynağı yetiştirmiş olacağız

Endüstri 4.0’ı yaşanmaya başlanan günümüz dünyasında ülkenin ihtiyacı olan nitelikli teknik eleman sorununu ortadan kaldırmak, ülkemizin daha fazla üretme kapasite ve potansiyeline sahip olacağı anlamına gelmektedir. Daha çok üretip daha çok satarak ekonomik anlamda da gelişebiliriz. Üniversiteye giden altyapısı güçlü, donanımları nitelikli meslek lisesi öğrencileri, mezun olduklarında gerçek anlamda mühendislik yapacaklardır. Ar-Ge ve inovasyonu geliştirecekler, ülkemizin teknik ve savunma anlamında dışa bağımlılığını azaltacaklardır.

Kurumsal sosyal sorumluluk projelerimiz

Şirketimiz, Marmara Üniversitesi Mekatronik ve İnovasyon Günlerinde yarışan 10 öğrenciye Mastercam EDU Lisansı hediye edildi ve 1 öğrenciye 12 ay burs imkanı sağladı.

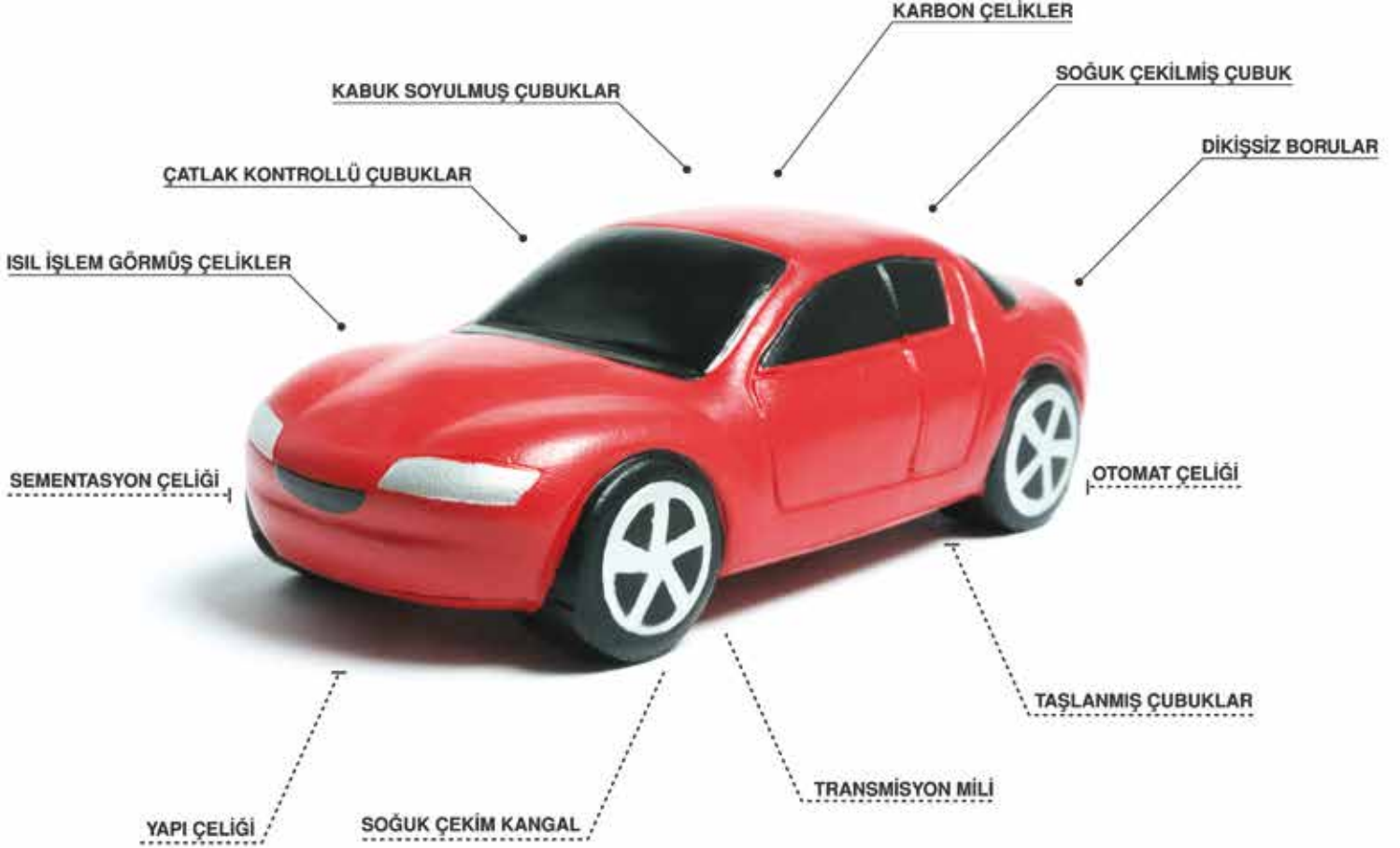
İkitelli Organize Sanayi Endüstri Meslek Lisesine Mastercam EDU hediyesi ve öğretmen desteği verdi.

Bayrampaşa İnönü Meslek Lisesine Mastercam EDU hediyesi ve Firma Sahibimiz Dr. Müh. Erdal Gamsız Mesleki ve Teknik Eğitim Okul Yönetim Kurulu Çalışmaları İşbirliği Protokol Üyeliliğini yapmaktadır.

Bahçeşehir Üniversitesi’nde inovasyon dersleri veriyoruz. Selçuk Üniversitesine Mastercam EDU hediyesi verildi. Haydarpaşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi’ne Mastercam EDU hediyesi ve öğrenci semineri verildi.■

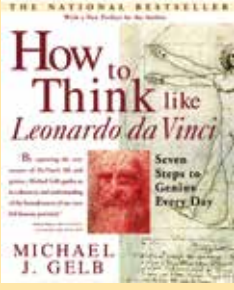
Dr. Müh. Erdal Gamsız, İstanbul Teknik Üniversitesi Makine Fakültesi 1987 yılında makine mühendisi olarak mezun oldu. Bir yıllık çalışma aralığından sonra 1988–1992 yılları arasında İstanbul Teknik Üniversitesi Makine Fakültesi Fen Bilimleri Enstitüsü Makine Fakültesi’nde yüksek lisans eğitimi tamamladı. Yüksek lisans eğitimi esnasında CNC takım tezgahları ve CAD/CAM sistemleri konuları ile ilgili bir firmada servis ve uygulama mühendisi olarak çalıştı. 1994 yılında uzmanlaştığı konular ile ilgili kendi firmasını kurdu. 2000 yılında İTÜ’de yine makine bölümünde doktora eğitimi tamamladı. Doktora Tezi Yüksek Hızlı, CNC Takım Tezgahlarında Hızlı Talaş Kaldırma Prosesinin Teorik ve Deneysel İncelenmesi konusunda çalışma yapmıştır. 1994 yılından beri Ses3000 CNC’nin Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdürü olarak görev yapıyor. Aynı zamanda TIAD’ın bir önceki dönemin Başkanlığı ve şimdi ise Yönetim Kurulu Üyesi’dir. TIAD’ın 2000 yılından bu yana üyesi olduğu Avrupa Takım Tezgahları Teknolojileri ve Aksesuarları Ticari Birliği’nin de (CELIMO) Yönetim Kurulu Üyesi’dir.

İHTİYACINIZIN NE OLDUĞUNU BİLİYORUZ.



Otomotiv sektörü için olan **ISO/TS 16949**
Kalite Yönetim Sistemleri belgeli





YAKUP BİRİNCİ: “Mucit, düşünür, mimar, mühendis, matematikçi, bilim adamı, müzisyen, heykeltıraş, yazar ve en bilindik haliyle ressam, karşınızda Leonardo da Vinci. Yazar Michael Gelb, tüm bu yönleriyle Da Vinci'nin günlük hayatımıza temas etmesine ve 7 adımda dehayı her gün yaşamamıza yardımcı oluyor.”

YEDİ ADIMDA DEHA

LEONARDO DA VINCI GİBİ DÜŞÜNMEK

MICHAEL J. GELB

Leonardo da Vinci gibi düşünmek”, Michael Gelb tarafından kaleme alınmış bir kişisel ve zihinsel gelişim kitabıdır. Yazarın baskın Leonardo hayranlığı, zaman zaman yüksek dozlara ulaşsa da, bazı tekrarların, bilinçli olarak okuyucuda değişimi tetikleyecek, “hareketi” sağlamak için yapıldığı şüphesizdir.

Kitaptaki yedi ilke İtalyanca olduğu için, ben de orijinal adlarıyla bu prensipleri özetlemeye çalışacağım.

İlk prensip olan “Curiosita” sürekli öğrenme arzunu besleyen merak vurgu yapmaktadır. Yazar bu bölümde, okuyucuyla iletişime geçip, kendisi için önemli olan 100 soru sormasını istiyor, sonrasında bu sorular bir süzgeçten geçirilip, güzel bir zihinsel egzersize dönüşüyor. Bu noktada ilham kaynağı olarak da, Da Vinci'nin kendi çalışmalarında sorduğu sorular örnek olarak kullanılıyor.

İkinci Adım olan “Dimostrazione” bilgiye ulaşma yolunda yapılan denemelere ve hatalardan ders almanın önemine değiniyor.

“Sensazione” tüm duyularımızı aktive ederken, özellikle Görme duyumuzu geliştirmenin, hayattan tat almamıza nasıl olumlu etkileri olacağını gözler önüne seriyor. Aslında bu bölüm, tamamen farkındalık yaratma üzerine dayalı.

Gelb, Sonraki adımda, belirsizliği kucaklamanın (Sfumato), sezgilerimizi güçlendireceğini böylece kişinin kendine olan güvenini arttıracığına örnekler veriyor.

Beynimizin Sağ ve Sol kısmını dengeli olarak kullanmanın yollarına atıfta bulunan “Arte/Scienza” bölümü, kendi zihinsel

haritanızı yapma egzersizini de içinde barındırıyor. Leonardo'nun, eserlerini hayata geçirirken, Bilim Adamı ve Sanatçı kimliğini nasıl mükemmel bir şekilde dengede tuttuğu ifşa edilmiştir.

Zihinsel dengeyi, “Corporalita” yani bedensel denge takip ediyor.

Son olarak da; “Connessione” geliyor. Kelime anlamı olarak “bağlantı”, tanıklık ettiğimiz herşeyin bir sistemin parçası olduğunu kavramaya, hatta buna müteşekkir olmaya vurgu yapıyor.

İçerisinde Da Vinci'nin günlük hayatından ve buluşlarından sayısız örneği barındıran bu kitabı, severek okumanızı ve egzersizler sayesinde hayatınıza yeni bir pencereden bakmanıza yardımcı olmasını umarım. ■



LEONARDO DA VINCI GİBİ DÜŞÜNMEK

Sayfa Sayısı : 317

İlk Baskı Yılı :1998

Dili: İngilizce

Yayınevi: Bamtam Dell

ISBN: 9780440508274

Yazar: Michael J Gelb

YAKUP BİRİNCİ

**BİRİNCİ OTOMOTİV
YÖNETİM KURULU
BAŞKAN YARDIMCISI**

OVER 70 OEMs

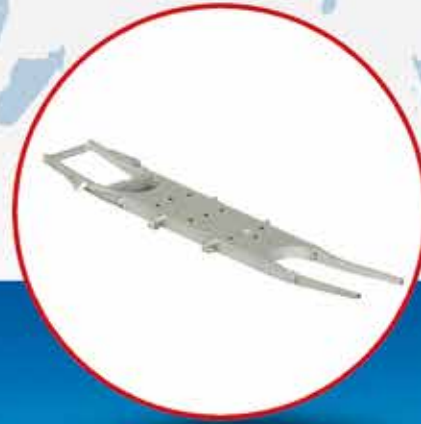
WORLDWIDE USE OUR

COMPONENTS and SYSTEMS



Complete Driver Control

Steering, hand throttle and pedal assembly offering a complete ready-to-assemble solution.



Access Control Solutions

A wide variety of access control solutions with robust functionality to meet both on and off-Highway industry demands.

Chassis & Welded Fabrication

A complete in-house design-engineering and manufacturing resources to offer Welded Structures and Chassis to the exact specifications of various industry customers.

info@ilerigroup.com | Ph: +90.262.648 66 66 | ilerigroup.com

    / ilerimechanics

 **ileri**
group

Kişisel Veriler Kanunu neler getiriyor?

7 Nisan 2016 da Kişisel Veriler Kanunu'nda öngörülen 6 aylık süre 7 Ekim 2016 tarihinde sona erdi. Şimdi bazı önemli yaptırımlar kapıda!

**ÖZLEM KURT KARAYÜREK
SERTER ÖZTÜRK**
Çukur & Yılmaz Hukuk Bürosu

Kişisel Verilerin Korunması'na ilişkin kanun uzun yıllar süren bekleyiştikten sonra nihayet 7 Nisan 2016'da yürürlüğe girdi. Avrupa Birliği'nin 95/46/EC Direktifi'ne uygun şekilde kişisel verilere dair çerçeve bir düzenleme getirmeyi amaçlayan kanun hem özel sektör, hem de belirli sınırlamalara tabi olarak kamu sektörü için kişisel verilerin korunması ve işlenmesine dair süreçler ile yükümlülükleri düzenliyor.

7 Ekim 2016 tarihinden itibaren yürürlüğe giren hükümler ve hususlar; veri sorumlularının kişisel verileri işlenen gerçek kişilerin hakları kapsamındaki düzenlemeler, kişisel verilerin yurtiçinde ve yurtdışına aktarılması, veri sorumluları siciline kaydı, ve kanuna aykırılık durumlarını içeriyor.

Ayrıca vurgulamak gereken önemli bir husus ise kişisel verileri işlenen kişilerin yani "ilgili kişi" haklarına ilişkin hükümler;

Kişisel verileri işlenen verinin sahipleri yani Kanun'daki tanımı ile "ilgili kişiler";

- veri sorumlusu olan gerçek ve tüzel kişilere başvuruda bulunarak kişisel verilerin işlenip işlenmediğini ve verilerin amacına uygun kullanılıp kullanılmadığını,
- veriler üçüncü kişilere aktarılmış ise verilerin aktarıldığı kişileri öğrenebilecek, veriler işlenmiş ise bu konuya ilişkin bilgi talep edebilecekler.

Bunun yanında, verileri işlenen kişiler bakımından belki de en önemlisi, kişisel verilerin

silinmesini veya yok edilmesini talep edebilecek olmalarının yanında, kişisel verilerinin kanuna aykırı olarak işlenmesi sebebiyle zarara uğramaları halinde veri sorumlularından zararlarını da talep edebilecekler.

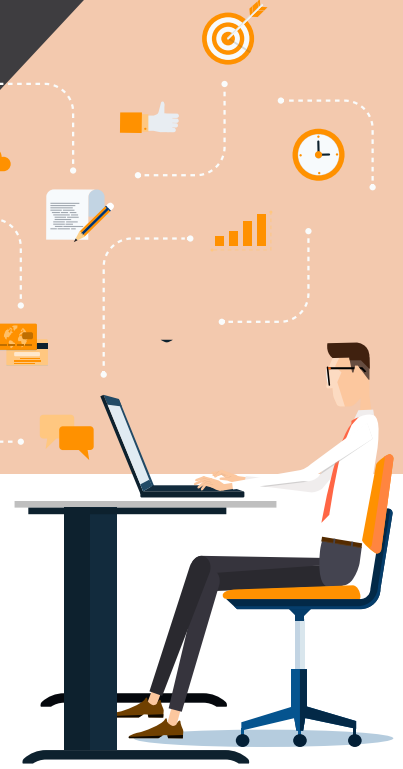
Buradaki yöntem şu şekilde olacaktır; ilgili kişiler, taleplerini veri sorumlusuna yazılı olarak iletilecek ve veri sorumlusu ise bu talepleri 30 gün içinde cevaplayacak. İlgili kişiler (data subject), veri sorumlusunu kanunda belirtilen şartların gerçekleşmesi halinde Kişisel Verileri Koruma Kurulu'na şikâyet de edebilecekler.

Veri Sorumlularının Durumu

Kişisel Verileri Koruma Kurulu ilgili kişiler tarafından yapılacak şikâyetleri karara bağlamak ve veri sorumluları sicilinin tutulması konularında yetkili ve görevli birimdir.

Kanun kapsamında kurulması öngörülen Kişisel Verileri Koruma Kurumu'nun güncel durumda 7 Ekim 2016 Tarihli ve 29850 Sayılı Resmî Gazete'de yayınlanan Kişisel Verileri Koruma Kurulu Üyeliği İçin Yapılan Seçime Dair Karar ile boş olan 5 kişilik yer için üyeler seçilerek bu konudaki hareketlilik bahsedilen tarihte başlamıştır.

Kurum ve Kurul henüz aktif olarak çalışmaya başlamadığından Kanun'da öngörülen yaptırımların ne şekilde işletileceği, daha da önemlisi kişisel verilerin yurtdışına aktarılması noktasında Kurul'dan alınacak izin ile veri sorumluları siciline yaptırılacak kayıtların ne şekilde yaptırılacağı henüz kesin olarak belirlenmemiştir. ■



KANUN İLE GETİRİLEN YENİLİKLER

Kanun kişisel veriyi "kimliği belirli veya belirlenebilir gerçek kişiye ilişkin her türlü bilgi" olarak tanımlıyor. Kanun'un gerekçesinde kişisel veriye örnek olarak kimlik, iletişim, sağlık ve mali bilgiler ile özel hayata, dini inanca ve siyasi görüşe ilişkin bilgiler sayılıyor. Bu tanıma ilaveten, Kanun kapsamında kişisel veriler (kimlik ve iletişim bilgileri vb) ile özel nitelikli kişisel veriler (özel hayat, dini inanç ve siyasi görüş vb) birbirinden ayrılmış ve özel nitelikli kişisel veriler için daha sınırlayıcı bir rejim öngörülmüyor.

TOPLANTI
VAR

TOPLANTI
VAR

tercih
sizin..

 **Cuci**

HOTEL DI MARE - BAYRAMOĞLU

★★★★

"doğal ol" "be natural"

#cucihotels | ☎ 0262 653 30 30 | ✉ satis@cucihotel.com

2016'nın Gündemi

Bu yazımızda, geride bırakmak üzere olduğumuz yılda, Kuzey Amerikan otomotiv sektörünün gündeminde yer alan çoğu küresel nitelikte ve gelecek yıl da gündemde kalacak konuları özetledik.

Trump Dönemi

Ocak ayında göreve başlayacak olan ABD'nin yeni başkanı Donald Trump'ın, seçim kampanyası sırasında NAFTA (Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması) hakkındaki sözleri ve özellikle Meksika'da üretim yapan Amerikan otomobil üreticilerine yönelik eleştirileri, önümüzdeki yıl ABD'nin izleyebileceği korumacı ticaret politikaları konusunda sektörde endişeler yarattı. Trump yönetiminin gerçekte nasıl bir politika zilyeceğini ve bunun sektöre etkilerini önümüzdeki aylarda göreceğiz.

Otonom Araçlar

Başta Google olmak üzere büyük teknoloji firmalarının tetiklediği bir süreç olan otonom araçlar, tüm üreticilerin gündeminde yer alıyor. Önümüzdeki yıl da bu durum devam edecek. Henüz arka koltuğuna geçip yol boyunca dinlenebileceğiniz tam otonom araçlar muhtemelen bir kaç on yıl ötede olsa da, bu konu hakkında pek çok yeni gelişmeye hazır olun.

VW Dizele Skandalı

2016'da en çok konuştuğumuz konulardan biri, Volkswagen'in dizele emisyon skandalı idi: Test ölçümlerinde, denetim ve sertifikasyon kurumlarını yanıltmaya yönelik yazılım kullandığını itiraf eden Volkswagen; cezalar, uzlaşma sonucu hesaplanan tazminatlar, tamir masrafları gibi kalemlerin toplamı olarak yaklaşık 19 milyar dolar ödeyecek. Bu skandal, Kuzey Amerika'da zaten halen kuşkuyla karşılanan dizele motorların devrini tümüyle sonlandırabilir. 2016 yılında, Volkswagen'in kendisi dahil, tüm büyük firmaların piyasaya yeni ya da



**VAROL
KARSLIOĞLU**

geliştirilmiş elektrikli modeller ve prototipler sunulmaları, biraz da bu krizin sonucu.

Takata Hava Yastıkları

Tarihteki en büyük geri çağırılardan biri: Japon hava yastığı üreticisi Takata'nın, 2002-2015 model yılları arasında 19 değişik marka için ürettiği hava yastıklarının, üretim hatası nedeniyle beklenmedik şekilde patlaması sonucu, geri çağırılan araç sayısının 42 milyonu bulacağı tahmin ediliyor. Şimdiye kadar tespit edilen 11 ölüm ve yaklaşık 180 yaralanma vakası tehlikenin boyutlarını anlatmak için yetersiz olsa da, ABD tarihindeki bu en büyük geri çağırma Takata'nın ABD'deki firmasının iflasını eşliğine gelmesine neden oldu.

Mitsubishi Emisyon Skandalı

Volkswagen skandalı gündemde kalmaya devam ederken bu defa da, Nisan ayında, Mitsubishi üst yönetimi, 600 bin adet aracın emisyon değerlerinin gerçeği yansıtmadığını itiraf etti. Mitsubishi'ye araç ürettiren ve bu "skandalı" ortaya çıkaran Nissan, 2.3 milyar dolar bedelle Mitsubishi'nin yüzde 35'ine sahip olarak; şirketin kontrolünü elde etti ve Mitsubishi

böylece, Renault-Nissan Grubu'na katılmış oldu.

FCA /Fiat Chrysler Automobiles) Satış Adetleri

Küresel finansal krizden sonra, 75 ay boyunca satış adetleri aralıksız yükselen FCA'nın, geçtiğimiz Temmuz ayında, satış raporlamasında yöntem değişikliğine gideceğini açıklaması, bazı kuşular yaratmıştı. Ardından, önceki bazı aylara ait satış rakamlarının doğru olmadığı, düzeltmenin etkisi binde 7 ile sınırlı kalsa bile, 75 aylık kesintisiz artış rakamının doğru olmadığı anlaşıldı.

Araç Paylaşımı

Akıllı telefonlar üzerinden özel araçlarla taksi hizmeti sunarak, dünyada 300'den fazla şehirde ulaşım hizmeti veren ve değeri 60 milyar dolara ulaşan UBER, ABD'nin Pittsburgh şehrinde, Volvo ile işbirliği yaparak sürücüsüz araçları test ediyor. Otonom araçların gelişimi ile birlikte, tüm dünyada daha da yaygınlaşması beklenen araç paylaşımı, orta ve uzun vadede otomobil sahipliğini azaltabileceği için, üreticiler açısından potansiyel bir tehdit. Ancak bu gelişmenin dışında kalmak istemeyen General Motors, Toyota ve Volkswagen gibi büyük üreticiler, kendi firmalarını kurarak ya da bu hizmeti sunan firmalarla işbirliği yaparak oyunun dışında kalmamayı hedefliyorlar.

Yükselen segment SUV'ler

Kuzey Amerika'da tüketicilerin binek otomobillerden, SUV tarzı araçlara yönelişi yıl boyunca devam etti. Öyle ki, General Motors, yılın bitimine bir kaç hafta kala, ABD'ndeki üç fabrikasında, toplam 3300 kişinin işine son vereceğini açıkladı.

TAYSAD Ailesi'ne ve tüm okuyucularımıza, sağlıklı, huzurlu, barış içinde ve başarılarla dolu bir yıl dileğiyle..■



DÜNYAYI SARAN KALİTE; EKU

Küresel otomotiv sektöründe 1962 yılından beri söz sahibi olan EKU, fren kampanası ve fren diski üretiminde edindiği tecrübeyi ve bilgi birikimini bugünkü modern teknoloji ile buluşturmayı başararak tüm dünyaya ihracat yapıyor olmanın haklı gururunu yaşıyor.



- ALGERIA • AUSTRALIA • AZERBAIJAN • BELARUS • BELGIUM • BULGARIA • CAMEROON • CANADA
- CHILE • CHINA • ECUADOR • EGYPT • FINLAND • FRANCE • GERMANY • GREECE • HOLLAND
- IRAN • İRAQ • ITALY • JAPAN • LÂTVIA • LITHUANIA • KENYA • KOREA • LEBANON • MACEDONIA
- MALAYSIA • MEXICO • MOROCCO • NEW ZEALAND • OMAN • QATAR • POLAND • PORTUGAL
- RUSSIAN FED • SAUDI ARABIA • SINGAPORE • SOUTH AFRICA • SPAIN • SWEDEN • TAIWAN
- TUNISIA • UKRAINE • UNITED ARAB EMIRATES • UNITED KINGDOM • USA • YEMEN

EKU 50.YIL

1962 DEN BERİ

GÜVEN VEREN
CAN DOSTUNUZ

EKU FREN KAMPANA VE DÖKÜM SAN. A.Ş.

TAYSAD Organize Sanayi Bölgesi (TOSB) 1. Caddesi No:13-41420 Çayırova - Kocaeli - Türkiye T: 0262 658 10 10 F: 0262 658 10 00 www.eku.com.tr eku@eku.com.tr



CANTINA

Anadol, 50'nci yaşını kutluyor!

Türkiye'nin ilk yerli ve seri üretim aracı Anadolu, 50. yaşını kutluyor. 19 Aralık 1966'da hattan indirilen ve dünya klasik otomobil literatüründe yerini alan Anadolu, bugün bu topraklara ait hikayesiyle yaşamaya devam ediyor.

Türkiye'nin ilk yerli ve seri üretim aracı, Anadolu'un hattan inişinin 50'nci yılını kutluyor. İlki 19 Aralık 1966 yılında üretilen ve üretimi 1984 tarihinde son bulan Anadolu, Ford Otosan'a dünya klasik otomobil literatüründe yer almanın gururunu yaşıyor.

Anadolu'dan bir yıldız doğuyor

Anadolu'un 50 yıllık hikâyesi, Rahmi Koç ve Bernar Nahum'un Otokoç Ankara binası önünde gördükleri araçla başladı. Rahmi Koç'un İsrail'deki üretici şirkete yaptığı seyahatin ardından, teknolojinin asıl sahibi İngiliz Reliant firmasını ziyaret etmek üzere Vehbi Koç, Bernar Nahum ve Rahmi Koç, 15 Mayıs 1964'te İngiltere'ye gitti. Yaklaşık 2 yıl sonra, Avrupa'da yolların kar ve buzla kaplı olduğu çetin bir kış günü olan 18 Ocak 1966 tarihinde, İngiltere'de hazırlanan Anadolu'nun ilk prototipi Türkiye için yola çıktı.

Anadolu ülkemize gelir gelmez Sanayi Bakanlığı'ndan onayını aldı ve seri üretim için İstanbul'daki Otosan fabrikasında üretim hattına çıktı. 3 Şubat 1966'da ise İzmir'deki Büyük Efes Otelinde, tarihe geçen bir bayi toplantısına imza atıldı. D-750 kamyonları tanıtıldıktan sonra, Vehbi Koç'tan bayilere bir soru geldi: "Baylar şimdi size bir sürprizimiz var, bakalım ne diyeceksiniz?" Vehbi Koç bu sorunun ardından heyecanla örtüyü açtı ve "Anadolu"yu bayilerle tanıştırdı.

Adını ve logosunu bu topraklardan aldı

Vehbi Koç'un yerli otomobil üretme hayali 19 Aralık 1966'da gerçeğe dönüştü ve Anadolu, Türkiye'nin ilk yerli seri otomobili olarak üretim bandından indirildi. Adını belirlemek için gazeteye verilen ilanların ardından, Otosan'a 150 bin mektup ve 2 binden fazla isim önerisi geldi. Bu isimler arasında en beğenilenler Anadolu, Anadolu



ve Koç oldu. 10 Ekim 1966'da, aracı taçlandıracak isim olarak "Anadol" seçildi. Anadolu, Hititlerin geyik heykellerinden birini sembolize eden logosuyla ise gerçek bir halk çocuğu oldu.

Türk Ralli tarihinin altın otomobili

Anadol A1, Türkiye'nin ilk ralli otomobili olarak tarihe geçerken, Anadolu Ralli Takımı ise Türkiye'nin ilk ralli takımı oldu. Renç

Koçibey, Demir Bükey, Iskender Atakan, Claude Nahum, Mete Oktar, Şükrü Okçu, Serdar Bostancı, Romolo Marcopoli ve Iskender Aruoba, Anadolu A1'in ünlü ralli pilotları arasında yer aldı. Doğduktan 2 yıl sonra, 1968'te, Anadolu A1 Türkiye'nin ilk resmi rallisi olan 1.Türkiye Rallisi'nde Renç Koçibey ve Demir Bükey'i birincilikle taçlandırdı. Iskender Aruoba ise 1968 Avrupa-Afrika-Asya Rallisi'ne katılarak Anadolu A1 ile büyük başarı kazandı. Super Touring Coupe veya Süper Türk Canavarı unvanlarıyla tanınan ilk yerli spor otomobili Anadolu STC-16 ise 1990'lı yılların başına kadar ralli pilotlarının tek favorisiydi.

O hala bu toprakların çocuğu

1984 yılında Anadolu'nun üretim hikâyesi, Türkiye'nin şartları ve halkın ihtiyaçlarına göre üretilen toplam 93 bin 188 adet araçla sonlanırken mutlu bir uğurlama vardı. Çünkü o artık Türkiye'nin yerli efsanesi olmuştu. Kimi çocukluk anılarımızda derin yer edinen Anadolu, seri üretime geçme başarısını gösteren Türkiye'nin ilk yerli otomobili olma özelliğine sahip. ■

Anadol, 1966 yılının Aralık ayında bantlardan inerken, o dönemde iç pazarda otomobil talebi 3 bin-5 bin adet kadardı. Ancak, ilk çıkacak Anadolu için 76 bin kişi başvurdu. Bununla birlikte Anadolu, bu talebe yetişmekte zorlandı. Zira, kullanılan malzeme ve üretim tekniğinin zahmetli olması nedeniyle yılda 8 bin adet üretebiliyordu. Anadolu alabilmek için 1.5 yıl kadar sıra beklemek gerekiyordu.

GELECEK İÇİN MOBİLİTE KENTSEL MOBİLİTE



Gelecekte insanlar nasıl seyahat edecek? Peki, ürünler nasıl sevk edilecek? Hangi kaynakları kullanacağız, ne kadarına ihtiyacımız olacak? Yolcu ve yük trafiği sektörü hızla geliyor ve biz, yenilik ve hareket için güç sağlıyoruz. Hiç olmadığı kadar çevreci ve verimli çalışan içten yanmalı motorlar için komponentler ve sistemler geliştiriyoruz. Ayrıca, özel, kurumsal ve kamu kullanımı için hibrid araçlara ve alternatif tahrik sistemlerine yeni bir boyut kazandıran teknolojileri daha ileri taşıyoruz. Zorluklar büyük fakat biz çözüm sunuyoruz.

schaeffler-mobility.com



SCHAEFFLER

Elektrikli otomobiller gerçekten sıfır emisyon mu ?

Anrica Deb Palo Alto, California

Jorge Cruz, California eyaletinin Los Altos kentinde yer alan Whole Foods adlı süpermarkette rafları dizdikten sonra gece mesaisini yeni bitirmiş ve otobüs durağında bekliyor.

Silikon Vadisi'nin genelinde olduğu gibi, hemen yanı başlarında yer alan genel merkezlerinin önünden Tesla, BMW, Nissan ve Google marka elektrikli otomobiller düzenli olarak geçip gidiyor ve Cruz da bu arabalardan hoşlanıyor.

İlk tercihi muhtemelen bir Honda veya Acura olsa da "elektrikli arabam olsun isterim" diyor. Fakat, kendisi şimdilik otobüse biniyor. "Araba için para biriktirmem lazım."

Cruz beklerken, plakasında "SIFIR EMİSYON" yazan yeni bir Tesla, hızla yanından geçiyor.

Elektrikli otomobiller, hiç bu kadar yaygın hale gelmemiştir. Piyasada, California'daki elektrikli otomobil alıcılarına yönelik sübvansiyonlar ve

Toyota ile Chevy gibi köklü otomobil firmalarının envai çeşit yeni modelleriyle, büyümeye devam ediyor.

Tesla'nın lüks ve yüksek performanslı araçlara ağırlık vermesi sonucunda albenisi artarken elektrikli otomobiller, artık sadece bir çevre meselesi değil aynı zamanda teknolojik statü sembolü haline gelmiş durumda.

Bununla birlikte "sıfır emisyon" iddiası, araçların üretim süreci ve pilleri göz önünde bulundurulduğunda, elektrikli otomobillerin benzinle çalışan araçlardan daha çevreci olup olmadığı konusunda tartışmaya devam eden bazı uzmanları rahatsız etmeye yetiyor.

Elektrikli otomobiller, elektrik şebekesinden şarj edilmeye mahkum durumda. Bu enerjiyi sağlayan

ÇOK DAHA FAZLA TASARRUF

Tesla'nın Model X adlı aracı yaklaşık olarak galon başına 81 mil (130 km) kadar yakıt tasarrufu yapabiliyor. Bu da benzinle çalışan bir aracın yapabileceğinden çok daha fazla tasarruf anlamına geliyor.

elektrik santralleri de emisyonuz değil. 2015 yılında California eyaletinde bile elektriğin yüzde 60'ı, fosil yakıtların yakılması sonucu elde edilirken güneş ve rüzgar enerjisi ise enerji ihtiyacını karşılamak konusunda yüzde 14'ün altında kaldı.

California'da bu konuda hizmet veren üç kuruluşun biri olan San Diego Gas & Electric adlı kuruluşa elektrikli otomobillerle ilgili olarak danışmanlık hizmeti vermiş olan Joshua Graff Zivin, "artık bu araçlara "sıfır emisyonlu" demelerine katlanamadım" diyor.

Graff Zivin, San Diego'da bulunan California Üniversitesi'nde iktisat ve kamu politikaları alanında öğretim görevlisi olarak çalışıyor.

Zivin, elektrikli otomobil sahipleri ile ilgili olarak "Bu insanlara, araçlarını şarj etme konusunda nasıl teşviklerde bulunacağınız oldukça önemli. Elektrik idareleri, bu konuyu enine boyuna düşünmüş değil."

Devletler arası bir örgüt olan Uluslararası Enerji Kurumu verilerine göre 2015 yılında 1,2 milyonu aşkın elektrikli otomobil satışı gerçekleştirilirken, Avrupa Ulaştırma ve Çevre Federasyonu ise 2016 yılı sonuna kadar 2 milyon elektrikli otomobilin yollarda olacağını tahmin ediyor.

ABD ve Çin, dünyanın en büyük elektrikli otomobil pazarları olmasına rağmen elektrikli araçların, Hollanda ve Norveç gibi bazı Avrupa ülkelerinde daha büyük bir pazar payına sahip olduğu görülüyor.

California'daki elektrikli otomobiller, dünyanın pek çok bölgesinden özellikle de Uluslararası Enerji Kurumu'nun verilerine göre 2014 yılında tüm enerji ihtiyacının yüzde 72'sini kömürden sağlayan Çin'den daha yeşil elekt-

2015'te 1,2 milyon adet elektrikli araç satıldı

2 MİLYON ADET

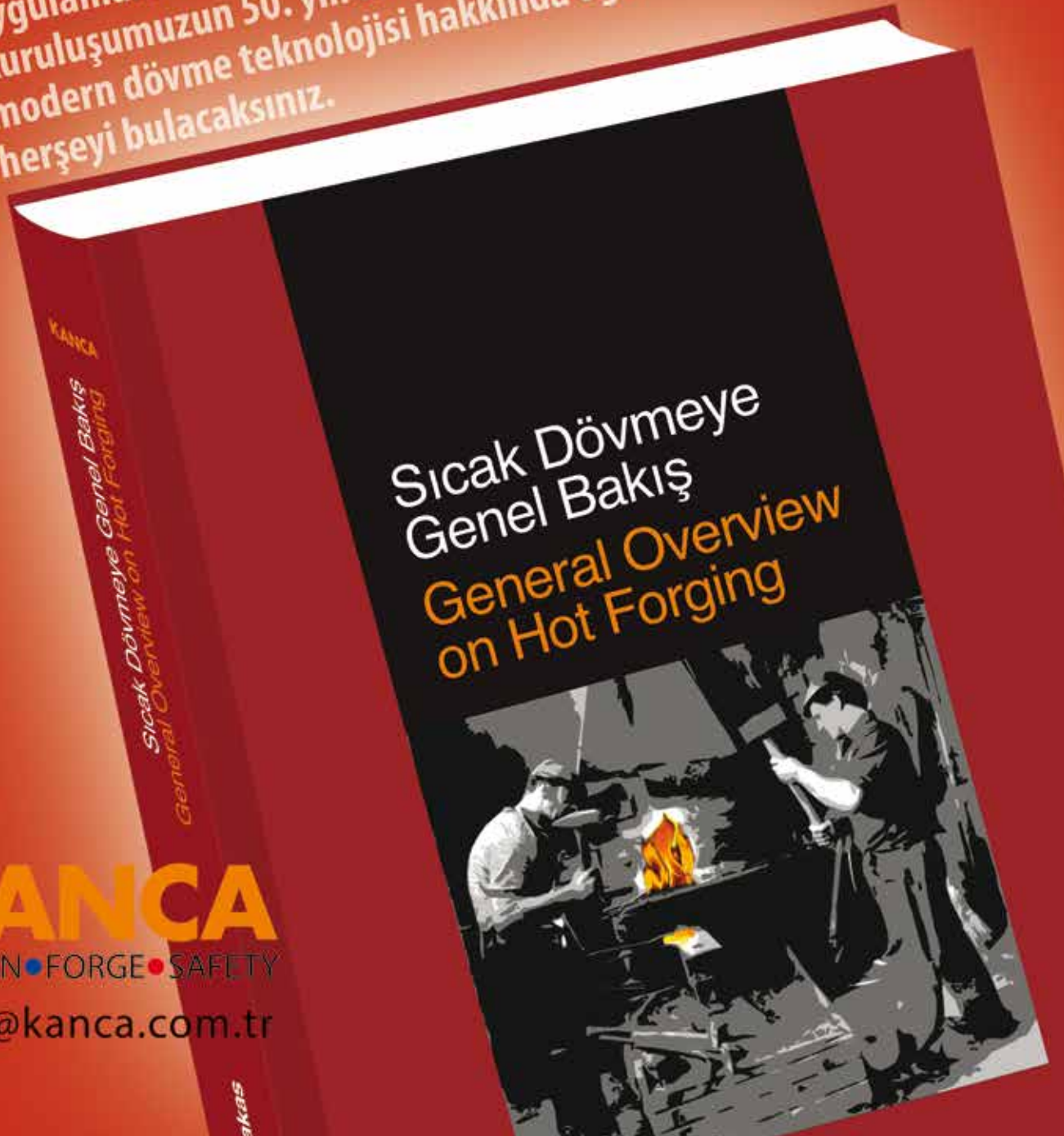
2016 yılı sonunda 2 milyon elektrikli otomobilin yollarda olacağı tahmin ediliyor.



Dövmecilik* kitabını yazdık!

*Ing. forging Alm. Schmieden Tr. Yüksek sıcaklıkta tavllanmış metalin biçimlendirilme işlemi.

Atalarımızın binlerce yıllık geçmişe dayanan demircilik ve dövmecilik alanındaki ustalığını, günümüzün modern uygulamalarında yaşatmanın gururunu taşıyoruz. Kuruluşumuzun 50. yılı anısına hazırladığımız bu kitapta, modern dövme teknolojisi hakkında öğrenmek istediğiniz herşeyi bulacaksınız.



KANCA
DESIGN • FORGE • SAFETY
info@kanca.com.tr

rik şebekelerine bağlanarak şarj edilebiliyor. Yine Uluslararası Enerji Kurumu'nun verilerine göre ABD, elektrik ihtiyacının yaklaşık üçte birini kömür yakıtlı santrallerden karşılıyor.

İklim değişikliği ile ilgili farkındalık yaratmaya çalışan Endişeli Bilim İnsanları Birliği adlı oluşum, fosil yakıtla bağımlı olmalarına rağmen elektrikli otomobillerin yine de çevre için daha iyi olduğuna inanıyor.

Yerel düzeyde enerji tedariginden yararlanarak elektrikli bir aracın ne kadar emisyon ürettiğini hesapladıkları Şarj Durumu adı verilen makalelerinde söz konusu oluşum, "Ülke genelinde elektrikli araçların, normal benzinle çalışan yeni araçlardan daha fazla küresel ısınmaya yol açacak emisyon salınımı yaptığı hiçbir yer yok" açıklamasında bulunuyor. Los Altos'ta Whole Foods adlı süpermarketin otoparkında şarj edilen Tesla'nın Model X adlı aracı ise söz konusu birliğin formülünden yola çıkarak galon başına 81 mil (130 km) kadar yakıt tasarrufu yapabiliyor. Bu da benzinle çalışan bir aracın yapabileceğinden çok daha fazla tasarruf anlamına geliyor.

Ancak, bu görüşe katılmayan bilim insanları da var. Graff Zivin "bütün olay işin saatinde" diyor. Önemli olan, elektrikli otomobilin hangi bölgede şarj edildiği değil. Günün hangi saatinde şarj edildiği de bir o kadar kritik

Elektrikli otomobiller, elektrik şebekesinden şarj edilmeye mahkum durumda. Bu enerjiyi sağlayan elektrik santralleri de emisjonsuz değil. 2015 yılında California eyaletinde bile elektriğin yüzde 60'ı, fosil yakıtların yakılması sonucu elde edilirken güneş ve rüzgar enerjisi ise enerji ihtiyacını karşılama konusunda yüzde14'ün altında kaldı.



öneme sahip. "En ucuz enerji, en yeşil enerji demek değil."

California eyaletinde en ucuz enerji; çoğu doğalgaz, hidroelektrik barajlar ve nükleer santrallerden olmak üzere gece üretiliyor. Gece, pek çok insanın elektrikli otomobillerini şarj ettiği bir zaman. Bununla birlikte en yeşil enerji ise, güneş enerjisinin şebekeyi beslediği gündüz saatlerinde üretiliyor. Güneş enerjisi, karanlıkta işe yaramıyor. Yel değirmenleri, rüzgar olmazsa dönmüyor ve bugünkü şebeke koşullarında güneş ve rüzgar enerjisini daha sonra kullanılmak üzere depolama olanağı neredeyse yok gibi. Depolama sektörü yavaş yavaş büyüyor ancak elektriğin çoğu, üretildiği anda kullanılmak durumunda.

Elektrik kaynaklarını, nerede ve nasıl üretildiklerine göre ayırt etmek mümkün değil. Bu nedenle doğrudan kendi güneş paneleri veya yel değirmenlerine bağlanmadıkça kimse, kullandığı elektriğin sürdürülebilir bir kaynaktan gelip gelmediğini bilemiyor.

Graff Zivin, iktisat alanında araştırmalar yapan Matthew Kotchen ve Erin Mansur ile birlikte 2014 yılında yayımlanan bir makalede bu tartışmalı konuya değiniyor.

Zivin, Nissan Leaf gibi elektrikli bir otomobilin her zaman hibrid-elektrikli ve benzinle çalışan arabadan daha az karbondioksit emisyonu ürettiğini ancak bunun yalnızca Amerika Birleşik Devletleri'nin batısı ve Teksas gibi kömüre daha az bağımlı belli başlı bölgeler için geçerli olduğunu ifade ediyor. Bir otomobilin, ABD'nin yukarı orta batı bölgesinde yer alan kömüre bağımlı bir şebeke üzerinden gece şarj edilmesi, normal benzin ile çalışan bir araçtan daha fazla emisyon üretebiliyor. Ve ABD'nin bazı bölgelerinde otomobillerin günün farklı saatlerinde şart edilmesi, elektrikli araçların emisyon etkisini iki katına dahi çıkarabiliyor.

Bir elektrikli otomobilin 100 mil (160 km) yol kat etmek üzere şarj edilmesi sonucunda yaklaşık 30 kw enerji harcanıyor. Bu da, ortalama bir Amerikan hanesinde üç veya dört gün boyunca tüketilen enerji miktarına eşit.

Zivin "bu makaleyi yazdığımız günden bu yana kömürün giderek daha az kullanıldığını görüyoruz" diyor. Doğalgaz ile çalışan elektrik santralleri, kömürle çalışan elektrik santrallerine kıyasla üretilen enerji birimi başına daha az sera gazı salınımı yapıyor.

Bir ölçüde doğalgaz fiyatlarının daha ucuz hale gelmesine karşılık olarak, kömürle çalışan daha çok santral devre dışı kalırken, elektrikli

California'daki elektrikli otomobiller, dünyanın pek çok bölgesinden özellikle de Uluslararası Enerji Kurumu'nun verilerine göre 2014 yılında tüm enerji ihtiyacının yüzde 72'sini kömürden sağlayan Çin'den daha yeşil elektrik şebekelerine bağlanarak şarj edilebiliyor. Yine Uluslararası Enerji Kurumu'nun verilerine göre ABD, elektrik ihtiyacının yaklaşık üçte birini kömür yakıtlı santrallerden karşılıyor.





EGEMET

Story of steel and fire

FLEXIBLE PRODUCTION

FAST TOOLING

PROFESSIONAL COMPETENCE

Forging capacity	6000 Ton/year
Forging Range	0,2kg - 45kg
Maximum diameter	350 mm
Certificates	ISO/TS 16949:2009 ISO 9001:2008 PED 97/23-EC AD 2000 (W0-W13)
Forging Lines	2 hammer (11m Ton - 6.3m Ton) 2 maxi press (1600 Ton - 1000 Ton) 1 screw press (630 Ton)
Outsourced activities	Machining Coating Heat treatment

Commercial vehicles



Agricultural machinery

Industrial vehicles



Railway industry



Egemet Ege Metal Dövme San. ve Tic.Ltd.Şti.
Ankara Asfaltı Taşkahve Mevkii Kemalpaşa / İZMİR Tel: 0 232- 877 10 49 Faks :0 232- 877 10 50
info@egemetforge.com www.egemetforge.com



otomobillere güç veren enerji, atmosfere daha az karbondioksit salıyor.

Seçilmiş Başkan Donald Trump'ın, yakıt ekonomisini ve ABD'den çıkan yeni araçlar ile ilgili emisyonları düzenleyen CAFE standartları konusunda ne yapacağını kimse bilmiyor. Ancak ABD'de ne olursa olsun, elektrikli otomobillerin dünya genelinde kullanımına engel olamayacak gibi görünüyor. Zira elektrikli otomobiller, karbondioksit salınımını sınırlandırmaları dışında emisyon olayını enerji santrallerine aktararak şehirlerde hava kalitesini de arttırabiliyor.

Davis kentinde bulunan California Üniversitesi Hibrid & Elektrikli Araç Araştırma Merkezi direktörü Thomas Turrentine "Los Angeles'taki muhafazakarlar bile, hava kirliliğini önemsiyor" şeklinde konuştu. Turrentine, dünya genelinde elektrikli araç sahiplerine elektrikli araçların nesini sevdiğelerini sormuş. "Listenin ilk sırasında, iklim değişikliği yer almıyor."

Karbondioksit, bir sera gazı olmasına rağmen insanlar için zehirli değil ve gökyüzünün sisli görünmesine herhangi bir katkısı bulunmuyor. Ancak benzin ve dizel yakıt ile çalışan otomobiller, asit yağmurlarının oluşumuna neden olan nitrojen ve sülfür bileşenlerini atmosfere salarken felç, kalp hastalıkları, akciğer kanseri ve astım dahil olmak üzere solunum yolları hastalıklarına yol açan ve havayla taşınan küçük tanecikler oluşturuyor. Hava kirliliği, dünyanın en acil müdahale gerektiren çevresel tehditlerinden biri olarak Dünya Sağlık Örgütü verilerine

göre yılda 3 milyondan fazla erken ölüme neden oluyor. Çin hükümeti ise kısmen hava kirliliği endişesiyle elektrikli araçların üretimine yönelik taahhüdünü defalarca dile getirmiş bulunuyor.

Devletler, kullanımını teşvik ediyor

Volkswagen'in, dizel yakıt emisyon düzeylerini çarpıtarak 2015 yılında emisyon skandalına imza atmasının ardından Almanya, Ekim ayında bir yasa çıkararak yanmalı motora sahip araçları 2030 yılına kadar piyasadan kaldırma kararı aldı. Bu, Avrupa Birliği'ni harekete geçirmek üzere yapılmış sembolik bir düzenleme ancak Hollanda ve Norveç gibi ülkeler, bu yasaları tartışırken Norveç'te satılan yeni araçların yüzde 20'si, elektrikli araçlardan oluşuyor. Bununla birlikte, bazıları için yakıttan vazgeçmek zor olacak gibi

Volkswagen'in, dizel yakıt emisyon düzeylerini çarpıtarak 2015 yılında emisyon skandalına imza atmasının ardından Almanya, Ekim ayında bir yasa çıkararak yanmalı motora sahip araçları 2030 yılına kadar piyasadan kaldırma kararı aldı. Bu, Avrupa Birliği'ni harekete geçirmek üzere yapılmış sembolik bir düzenleme ancak Hollanda ve Norveç gibi ülkeler, bu yasaları tartışırken Norveç'te satılan yeni araçların yüzde 20'si, elektrikli araçlardan oluşuyor.

görünüyor. California Üniversitesi Berkeley Haas İşletme Fakültesi'nden işletme yönetimi ve kamu politikaları öğretim görevlisi Severin Borenstein, "Bütün dünya elektrikli araçlara yönelmeye başlar ve böylece benzin talebi büyük ölçüde azalır petrol fiyatları da düşer" diyor. Borenstein, petrol talebinin yüzde 10-20 civarında azalması durumunda fiyatın, varil başına 20 dolara veya daha aşağısına veya vergiler hariç galon başı 1 dolara düşmesine kesin gözüyle bakıyor. "Bu da, elektrikli araç kullanımını çok daha az hesaplı hale getirecek. Bu durumda asıl soru, bu konuda ısrarcı olmak istiyor muyuz olacaktır."

Bir diğer sorun da, elektrikli araçların lityum pillerinde kullanılan malzeme. Turrentine, kurşun veya nikel pillerin aksine "lityum pillerin zehirli olmamaları, işin güzel tarafı" şeklinde konuşurken yine de geri dönüşümünün zor olabileceğinden bahsediyor. Söz konusu piller üretilirken, toprak altında çıkarılması Demokratik Kongo Cumhuriyeti gibi ülkelerde ciddi çevresel ve etik sorunlara neden olan kobalt gibi türüne az rastlanır maddelerden de yararlanılabiliyor. Turrentine, pil teknolojisinin bu tür maddelere bağımlılığının giderek azalabileceğine inanmasına rağmen bu durumun yakın zamanda mümkün olmayacağını belirtiyor.

Ancak California'da eyalet hükümeti, elektrikli araç devrimi konusunda ısrarcı. Daha temiz bir hava için tüketicilere araç başına 2 bin 500 dolar gibi cömert bir teşvikte bulunulurken ABD hükümeti de, elektrikli otomobillere 7 bin 500 dolar vergi indiriminde bulunmayı öneriyor. Silikon Vadisi'nde bulunan teknoloji firmaları, kendi kendine giden otomobil üretmeye yönelik vizyonları doğrultusunda elektrikli araçlara öncülük ederken California Enerji Komisyonu da, elektrikli şarj altyapısının kurulması için 150 milyon dolarlık, X Modeli'nin gelişimi için ise Tesla firmasına 10 milyon dolarlık hibe yardımında bulundu.

88 bin dolarlık bir Tesla'nın şarj edildiği Whole Foods'da ise şarj istasyonları bile kamu bütçesinden karşılanıyor. Bunu duyduğunda elektrikli otomobillerin geleceği ile ilgili olarak Cruz'un hevesi biraz kaçıyor. "Keşke bilseydim...Bunun bana ne faydası olacak? Ben olsam o parayı, evden işe, işten eve otobüs ile giden insanlar için kullanırdım." ■

Kaynak:

<https://www.theguardian.com/environment/2016/dec/08/electric-car-emissions-climate-change>

Anrica Deb Palo Alto, California
8 Aralık 2016, Perşembe

Türkiye'deki ISIL İŞLEM Ortağınız...



HİZMETLERİMİZ | Our Heat Treatment Service in Turkey

- **VAKUM ALTINDA SERT LEHİMLEME(Brazing)**
Vacuum Brazing
- **VAKUM ALTINDA SERTLEŞTİRME**
Vacuum Hardening
- **VAKUM ALTINDA YAŞLANDIRMA**
Vacuum Aging
- **CORR - I - DUR ®**
CORR-I-DUR ®
- **ARCOR ®**
ARCOR ®
- **NİTRASYON / NİTROKARBÜRİZASYON**
Nitriding / Nitrocarburizing
- **KARBONİTRASYON**
Carbonitriding
- **SEMENTASYON**
Carburising
- **ISLAH**
Hardening & Tempering
- **NORMALİZASYON**
Normalizing
- **İZOTERMAL TAVLAMA**
Isothermal Annealing
- **GERİLİM GİDERME**
Stress Relieving
- **SIFIRALTI İŞLEMİ**
Sub-zero Treatment
- **İNDÜKSİYON**
Induction Hardening

**AMS 2759, MIL - H - 6875, TPS 382
STA 100 - 81 - 40 Standartlarında Isıl İşlem Yapıyoruz**

**Türkiye'nin AS / EN 9100 C Havacılık
Kalite Belgesine Sahip Tek Isıl İşlemcisiyiz**



Bodycote İstaş Isıl İşlem Sanayi ve Ticaret A.Ş.

Merkez: Kemalpaşa OSB, İzmir Kemalpaşa Asfaltı No:17/1 Kemalpaşa / İZMİR

Tel: +90 232 877 03 00 Faks: +90 232 877 03 01

www.bodycote.com e-mail: info-tr@bodycote.com

FABRİKALARIMIZ

■ **GEBZE**
AS/EN9100C

■ **İZMİR**
ISO/TS16949

■ **BURSA**
ISO/TS16949

Bodycote
İSTAŞ

TOSB Otomotiv Test Merkezi

Çayırova'da 4.500 metre kare kapalı alana sahip TOSB Otomotiv Test Merkezi açılışı gerçekleştirildi. Çayırova ilçesinde TOSB Otomotiv Test Merkezi'nin açılış törenine katılan Özlü, burada yaptığı konuşmada, Türkiye'nin hem Otomotiv gibi köklü sektörlerde daha yenilikçi bir üretim yapısına geçmesi hem de Havacılık, Biyoteknoloji, Enerji gibi sektörlerde bir ivme yakalaması gerektiğini söyledi.

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Faruk Özlü, "Türkiye, güçlü bir ekonomiye sahiptir. Türkiye, aynı zamanda ciddi, bilgili ve sorumlu bir ekonomi yönetimine sahiptir. Bugün konjonktürel bir sürecin içinden geçiyoruz. Bu süreç, kısa bir süre içinde normale dönecektir. Türkiye, orta ve uzun vadede ekonomisini büyümeye devam edecektir." dedi.

TOSB Otomotiv Test Merkezi'nin açılış törenine katılan Özlü, burada yaptığı konuşmada, Türkiye'nin hem otomotiv gibi köklü sektörlerde daha yenilikçi bir üretim yapısına geçmesi hem de havacılık, biyoteknoloji, enerji gibi sektörlerde bir ivme yakalaması gerektiğini söyledi.

Türkiye'de ekonomik büyümenin temel itici gücünün sanayi sektörü, sanayinin lokomotifinin de otomotiv sektörü olduğunu vurgulayan Özlü, "Dünya araç üretiminde 16. sırada, AB'de ise 6. sırada yer alıyoruz. Avrupa Birliği'nde otobüs ve hafif ticari araç üretiminde birinci, kamyon üretiminde ise ikinci sıradayız." diye konuştu.

Türkiye'nin dünyada önemli otomotiv üretim merkezlerinden biri olmasını sağlayan en önemli unsurun tedarik sanayisinin gelişmiş olması olduğuna dikkati çeken Özlü, "Bu sektörde, bir Türk markası geliştirmemiz gerekiyor" derken, bunu yan



sanayicilere olan güvenleri dolayısıyla söylediklerini anlattı.

Bakan Özlü, yan sanayinin üretim kalitesinden ve çeşitliliğinden memnun olduklarını ancak daha büyük başarıları da gerçekleştirebileceklerini vurgulayarak, sözlerini şöyle sürdürdü: "Burada 3 hedefe dikkati çekmek istiyorum. Birincisi; ürün çeşitliliğimizi daha da artırmaktır. Yan sanayimiz, halihazırda ülkemizde imal edilen taşıt araçlarının yüzde 85-90 oranında yerli imal edilmesine imkan verecek çeşitliliğe sahiptir ancak özellikle yüksek katma değerli parçalar olan şanzıman ve aktarma organ-

ları gibi parçaları da üretmeye başlamalıyız. İkinci hedefimiz ise Ar-Ge ve tasarım yoluyla katma değeri artırmak olmalıdır. Otomotiv sektörümüz, Ar-Ge harcaması en fazla olan sektörümüz durumundadır.

Otomotiv yan sanayinde üçüncü hedefimiz ise yeni nesil teknolojilere ve özellikle Sanayi 4.0 dönemine en iyi şekilde hazırlanmaktır. 2030 yılında, bir aracın değerinin yarısını araç elektroniği oluşturacak. Bugün kullandığımız parçaların çok önemli bir kısmı yakın bir tarihte kullanım dışında kalacak. Yakıt ve malzeme teknolojilerinde yaşanacak değişiklikleri de dikkate alırsak, yan sanayicilerimizi zorlu bir süreç bekliyor ancak bu süreç aynı zamanda çok büyük fırsatları barındırıyor."

Açılışını yaptıkları test merkezinin bu 3 hedef için de önem taşıdığını belirten Özlü, firmaların hem mevcut ürünlerini geliştirmeleri hem de yeni ürün ve teknolojiler geliştirmeleri için test ve laboratuvar alt yapısının büyük önem taşıdığını, bu test merkezinin bu açıdan sektöre büyük güç katacağını ifade etti. ■

1000 Ar-Ge merkezi hedefi

Ana ve yan sanayide çok sayıda Ar-Ge firması bulunduğunu ifade eden Özlü, bu açıdan Ar-Ge'nin reform paketini çok önemsediklerini belirtti. Ar-Ge merkezi verilen firma sayısının 300'e ulaşmış durumda olduğunu kaydeden Özlü diğer sektörlerde de daha fazla sayıda Ar-Ge merkezinin açılmasını temenni ettiklerini ifade etti. Özlü, Ar-Ge merkezi sayısının ilk aşamada yakın gelecekte 500'e gelecekte yıl sonunda ise da 1000'e yaklaşmasını hedeflediklerini söyledi.



obel[®]
CIVATA



10002 Sokak No:30 A.O.S.B. Çiğli-İZMİR
Telefon: +90 (232) 376 84 15
Faks: +90 (232) 376 84 19
E-posta: info@obel.com.tr

Norm Civata Volkswagen Uluslararası Tedarikçi Fuarında(IZB) misafirlerini ağırladı

Volkswagen'in yan sanayileri için iki senede bir Wolsburg'da düzenlediği uluslararası tedarikçi fuarında (IZB) Norm Civata standı büyük ilgi gördü.

Otomotiv sektörünün lider oyuncusu Volkswagen'in yan sanayileri için iki senede bir Wolsburg'da düzenlediği uluslararası tedarikçi fuarında (IZB) Norm Civata standı büyük ilgi gördü.

Volkswagen Ar-Ge ve mühendislik ekiplerinin misafirlerini ağırladığı fuar; tedarikçilerinin sağladığı yeni gelişmeler ve yeni ürünler hakkında fikir edinmenin yanı sıra tüm tedarikçileri arasındaki iş ilişkilerini geliştirmeyi amaçlıyor.

Fuarda Norm Civata bağlantı elemanlarındaki çeşitliliği ile hem ana sanayii hem de yan



sanayii müşterilerine eksiksiz hizmet verebileceğini bir kez daha kanıtladı.

Fuarda görev alan Norm Civata temsilcileri, Volkswagen ve yan sanayilerinin Ar-Ge, mühendislik ve satın alma bölümlerinden oluşan ziyaretçilerine hali hazırda devam eden ağırlık azaltma çalışmaları, lisanslı ürünler ve Almanya'da yerleşik grup firması Norm GmbH ile tüm Avrupa çapında verdiği servis ve mühendislik desteği hakkında ayrıntılı bilgilendirme fırsatı yakaladı. ■

ROTA'nın yeni kauçuk-metal üretim tesisi üretime başladı

ROTA, sahip olduğu yüksek tecrübe ve bilgi birikimini kullanarak yeni kauçuk-metal üretim tesisini faaliyete geçirdi.

Direksiyon ve süspansiyon parçaları üretimi ve satışında küresel ölçekte faaliyet gösteren ROTA, kauçuk-metal üretim tesisini özellikle OEM pazarında ki payını artırma stratejisi doğrultusunda hayata geçirdi. NSK Group şirketlerinden NSK Sıcak Metal Dövme şirketinin bünyesinde yer alan kauçuk-metal üretim tesisi Bursa'da üretimlerine başladı.

Faaliyete geçirilen kauçuk-metal üretim tesisi öncelikli olarak ROTA

markası ile pazara sunulan bugi çeki kolu ve V çeki kollarında kullanılan tamir takımlarının üretimini gerçekleştirecek. Kauçuk-metal üretim tesisi kendi geliştirdiği karışım dizaynı ve proses kurgusu ile OEM standartlarında üretim yapmaya başladı. Kauçuk-metal üretim tesisinde üretilen ürünlerin tüm statik, dinamik ve ömür testleri OEM gereksinimlerine göre ROTA markalı ürünlerin üretildiği direksiyon ve süspansiyon sistemleri fabrikasında bulunan laboratuvar ve test merkezlerinde gerçekleştirildi.



NSK Sıcak Metal Dövme Genel Müdürü ve NSK Group İcra Kurulu Üyesi Kaya Baydar konu ile ilgili şunları kaydetti: "NSK Group'un 2020 hedefleri içerisinde, kauçuk - metal üretimi büyüme için önemli bir yere sahip olup, özellikle ağır ticari araçlarda kullanılan kauçuk-metal ürünler ana büyüme alanı olarak belirlenmiştir." ■



Yıldız Kalıp Sanayi ve Ticaret A.Ş.

Adres: Hadımköy Yolu Ömerli Mahallesi İhsangazi Sokak No:28
Arnavutköy - İSTANBUL Tel: +90 (212) 771 15 15 Faks: +90 (212) 771 28 98
E-Posta: yildizkalip@yildizkalip.com Web: <http://www.yildizkalip.com>



İkinci nesil benzin teknolojili otomobil yüzde 25 yakıt tasarrufu sağlıyor

Continental ve Schaeffler tarafından, Ford işbirliğiyle üretilen ikinci nesil Benzin Teknolojili Otomobil, yenilikçi 48 Volt teknolojisi ve optimize edilmiş çalışma prensibiyle yakıt tasarrufunda çitayı yükseltiyor. Hibrit araç, yüzde 25 daha fazla yakıt tasarrufu vadediyor.

Continental ve Schaeffler, ikinci nesil Benzin Teknolojili Otomobili (Gasoline Technology Car - GTC II), Almanya'da Nuremberg yakınında Schuesselfeld'de tanıttı. Avrupa ülkelerinden davet edilen uzman gazeteciler, ADAC Sürüş Merkezi'nde yaptıkları deneme sürüşüyle GTC II'nin performansını test ettiler. GTC II, akıllı son nesil 48 Volt hibrit teknolojisinin sahip olduğu potansiyelin ulaştığı en ileri noktayı gözler önüne serdi.

Birinci nesil GTC I, 2014 yılında Viyana Motor Sempozyumu'nda sunulmuş ve yakıt tasarrufunda yüzde 17'lik iyileşme ve kilometre başına 95 g'nin biraz altında CO2 emisyonu ile tüm dikkatleri üzerine çekmişti. Hali hazırda yüksek verimliliğe sahip Ford Focus'un standart modeli 1 litre turbo şarjlı üç silindire benzinli motora (GTDI) ve 12 voltluk start-stop sistemine sahipti.

GTC II ise GTC I'in sahip olduğu NEDC (Yeni Avrupa Sürüş Döngüsü) yakıt tüketiminde yüzde 13'lük bir ek iyileşme vadediyor. GTC II ve GTC I arasındaki en belirgin fark ise, ikinci nesil modelde (P2 Hibrit Teknolojisi) bulunan, içten yanmalı motor ve şanzıman arasına entegre edilmiş



yüksek verimli elektrikli motor. Continental Yönetim Kurulu Üyesi ve Güç Aktarım Grubu Başkanı José Avila, "İkinci nesil Benzin Teknolojili Otomobil, 48 voltluk elektrik sistemi, içten yanmalı motor ve çalışma prensiplerinin tam bir sistem halinde bütün olarak optimize edildiği yarı hibridin sahip olduğu



olağanüstü potansiyelin kanıtı niteliğindedir" dedi.

Ar&Ge'den sorumlu Schaeffler Yönetim Kurulu Üyesi Peter Gutzmer ise, "GTC II, aynı GTC I gibi, yüksek verimli hibrit çalışma prensiplerinin düz vitesli araca başarıyla entegre edilmesi bakımından bir dönüm noktası teşkil ediyor. GTC II'deki e-clutch; elektrikli start-stop, elektrikli stop-go fonksiyonları ve durma noktasına yakın hızlarda enerji geri kazanımı gibi fonksiyonları desteklemektedir" şeklinde konuştu.

Ford Avrupa Motor ve Güç Aktarım Sistemleri Araştırma & İleri Mühendislik Müdürü Carsten Weber ise "Birçok kez Uluslararası Yılın Motoru ödülüne layık görülen 1 litre Ecoboost motoruyla Ford

Focus, hibrit teknolojisinin böylesine yüksek ivmelenme değerine sahip motorlarda bile sahip olduğu potansiyeli ortaya koyarak hibrit araçlar için mükemmel bir başlangıç noktası olmuştur. Dolayısıyla GTC II konseptinin entegrasyonunda odak noktası kapsamlı bir güç aktarım optimizasyonuydu" dedi.

GTC II, GTC I ile birçok ortak özelliğe sahip bulunuyor. İki araç da 48 voltluk yarı hibrit teknolojili küçük hacimli benzinli motora sahip araçlar için sunduğu potansiyeli ortaya koyuyor. Ayrıca her iki araç da standart modele karşı sağladığı yakıt tasarrufu üstünlüğünü akıllı sinerjiden elde ediyor. Araçların hibrit çalışma prensipleri, bütünsel entegrasyon yaklaşımına dayanıyor. ■

Teknik Kimya

adding value to all
we touch



- Poliüretan hammaddeler için sıvı renklendiriciler
- Poliüretan sistemler için su ve solvent bazlı kalıp içi boyalar
- Poliüretan yüzeyler için boyalar ve vernikler
- Poliüretan sistemler için su ve solvent bazlı kalıp ayıncılar
- Kalıp temizleyiciler ve kalıp alıştırıcıları
- *Pigment pastes for the coloration of polyurethane systems*
- *Water and solvent based in mold coatings for polyurethane systems*
- *Paints and varnishes for polyurethane materials*
- *Water and solvent based release agents for polyurethane systems*
- *Mold cleaners and mold pre preparing products*



www.teknikkim.com.tr | www.teknikkim.net
info@teknikkim.com.tr

TeknikKimya
Performance Chemicals

Dönmez Debriyaj, OEM'e doğrudan üretim için yeni fabrika kuruyor

25 MİLYON TL'LİK YATIRIM

2016 sonunda Kemalpaşa Bağyurdu OSB'de yeni fabrika inşaatına başlanacak. 25 milyon TL yatırımla 2017 sonunda tamamlanıp en geç 2018 başında üretime başlayacak bu tesis, 20 bin metrekare kapalı alana sahip olacak.

Alman, Fransız ve ABD'li dev debriyaj üreticisi firmaların talip olduğu Dönmez Debriyaj, kendi olanakları ile büyümesini sürdürüyor. Bir milyon euro yatırımla Ar-Ge merkezi kuran firma, 25 milyon TL'ye mal olacak yeni tesisinin de temelini attı.

Hasan Dönmez, biri diş, üçü tıp doktoru olan 4 kızıyla birlikte yönettiği Dönmez Debriyaj'ı, global oyuncu konumuna yükseltince, şirketi dünyanın en büyük debriyaj üreticilerinin radarına girdi. Alman, Fransız ve ABD'li dev debriyaj üreticisi firmalar, şirketi satın almanın yollarını ararken, Dönmez Debriyaj ise kendi olanaklarıyla yatırımlarını sürdürerek küresel piyasalardaki rekabet gücünü arttırmaya çalışıyor. Son olarak 1 milyon euro yatırımla Ar-Ge merkezini kurarak doğrudan OEM şirketlerine üretim aşamasına gelen şirket, şimdi Kemalpaşa'da 25 milyon TL maliyetle fabrika yatırımına başlıyor.

İzmir'de Kısıkköy Sanayi Sitesi'nde 350 metrekarelik küçük bir atölyede, o dönemde ithal ettikleri debriyajların muadillerinin üretimi ile faaliyetlerine başladıklarını söyleyen Dönmez Debriyaj Sanayi ve



Ticaret AŞ Yönetim Kurulu Başkan Hasan Dönmez, "İlk olarak Mercedes 302 otobüsleri için debriyaj ürettik. Ürünler piyasadan yoğun talep görmeye başlayınca, iç piyasada hızla büyüdük. 2000'e geldiğimizde ağır vasıta debriyajlarında piyasaya

hakim olan ithal ürünleri tahtından ettik" dedi.

1989'dan itibaren de Hollanda ve Uzakdoğu'ya ihracata başlayan firmanın uluslararası dev debriyaj üreticilerinin dikkatini çektiğini belirten Dönmez, "2001'de o dönem Türkiye'de pazarın hakimi olan yabancı firma şirketimizi satın almak istedi. Kabul etmeyince çoğunluk hisselerin bizde olacağı bir ortaklık modeli teklif etti. Sonraki yıllarda diğer yabancı rakiplerimizden de benzer teklifler aldık. Ancak biz yolumuza bağımsız olarak devam ettik ama onlarla ilişkilerimizi koparmadık. İç piyasada o kadar güçlendik ki ürün ithal

ettiğimiz firmalar bize üretim yaptırmaya başladı. Artık o firmalarla işbirliği içinde ürün geliştiriyoruz" dedi.

OEM'lere doğrudan tedarige başlayacak

Dönmez Debriyaj'ın 350 çalışanı ile İzmir Atatürk OSB'deki üretim yapan ve cirosunun yarısını ihracattan sağlayan global bir şirkete dönüştüğünü aktaran Hasan Dönmez, "Ağır vasıta debriyaj ve baskı, rulman, volant üretiminde iç piyasada lideriz. Biz ISO 16949 belgesini aldıktan sonra OEM firmalarına doğrudan satış yapmaya başladık. Şimdi Ar-Ge merkezimizi kurduk ve Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'ndan belgemizi aldık. Bu aşamadan sonra artık OEM firmalarına da doğrudan üretim yapmaya başlıyoruz. Şimdiden ulusal ve uluslararası otomotiv üreticileri ile görüşmelere başladık. Bazı firmalara ürünlerimizi test amaçlı gönderdik" dedi.

Yeni fabrika 2017 sonunda üretime başlıyor

Dönmez, OEM firmalarına doğrudan üretim yapma hazırlıklarını sürdürürken bir yandan da ulusal ve uluslararası otomotiv üreticilerinin istediği standartları sağlayacak bir fabrika yatırımına başlayacaklarını belirtti. ■

Dönmez Debriyaj'ın 350 çalışanı ile İzmir Atatürk OSB'deki üretim yapan ve cirosunun yarısını ihracattan sağlayan global bir şirkete dönüştüğünü aktaran Hasan Dönmez, "Ağır vasıta debriyaj ve baskı, rulman, volant üretiminde iç piyasada lideriz. Biz ISO 16949 belgesini aldıktan sonra OEM firmalarına doğrudan satış yapmaya başladık" dedi.



Global Quality Services Leader

İZMİR OFİS

Akdeniz Mah. Vali Kazım Dirik Cad.
No:32/32 35210 Konak İzmir
Turkey
tel. : +90 232 425 10 77
fax.: +90 232 425 10 97
office@exactsystems.com.tr

BURSA OFİS

Emek Zekaigümmüşdiş Mah. Sanayi Cad.
No:610 Kat 3 Daire 12 Osmangazi Bursa
Turkey
tel. : +90 224 242 22 81
fax.: +90 224 242 22 82
bursaofis@exactsystems.com.tr

KOCAELİ OFİS

Hacı Halil Mah. Ali Rıza Efendi Cad.
Gökçe Plaza 1 No:25 Kat:4 Daire: 402
Gebze Kocaeli Turkey
tel. : +90 262 641 71 39
fax.: +90 262 641 71 38
gebze.ofis@exactsystems.com.tr



Exact Systems Türkiye olarak
1 Ekim 2016 itibariyle

Oyak Renault Otomobil Fabrikalarında
KALİTE KONTROL alanında
hizmetlerimize başladık.

GROUPE RENAULT



BAŞARMAK İÇİN DAHA FAZLASI

KALİTE
KONTROL
AYIKLAMA
&
TAMİR



94%
MÜŞTERİ
MEMNUNİYETİ



12 YILLIK
DENEYİM



EXTRANET
ONLINE
E-RAPORLAMA

Rakamlarla Exact Systems Grup

12
ÜLKEDE ŞUBELERİMİZ

96
OEM

620+
ÜRETİCİ İLE İŞBİRLİĞİMİZ BÜYÜKTE
96 OEM, 314 TIR L, 562 TIR K

5000+
MİLLİYET SAHİNDAKİ
TEÇRÜBELİ KALİTE
KONTROL PERSONELİ



3 000 000 000

KONTROL EDİLEN PARÇA ADEDİ



SİZİN İÇİN ÇALIŞMAYA HAZIRIZ



www.exactsystems.com.tr

Farplas'tan otizmlü çocukların eğitimine destek

Farplas "bir eksiklik değil; bir fazlalık, bir farklılık" hareketiyle yola çıktı ve Gebze Yumrukaya Özel Eğitim Uygulama Merkezi'nin ihtiyacı olan dersliklerini büyüterek, okulun eğitim kapasitesini artırdı.

Yumrukaya Özel Eğitim Uygulama Merkezi; otizmlü çocukların bireysel özelliklerine uygun ortamlarda, özel olarak yetiştirilmiş personelle, eğitim programları düzenleyen ve ailelerin eğitim sürecine aktif katılımını sağlayarak, çocukların bağımsız yaşam becerileri kazanmalarını, potansiyellerini en üst düzeye çıkarmalarını hedefleyen bir devlet okulu. Okuldaki özel çocukların eğitimlerine bir nebze de olsa katkıda bulunmayı isteyen Farplas, daha fazla eğitim alanına ihtiyaç duyan okulun açık alanlarını kapatıp, iç düzenlemesini yaptırdı. Bu alanları birebir eğitim



"Öğrenciler; öğretmenleri eşliğinde Farplas'ı ziyareti ederek, kendi yaptıkları resimleri şirket adına Farplas Yönetim Kurulu Üyesi Deniz Büyükkuşoğlu'na hediye etti."

verilebilecek özel derslikler haline getirdi ve yönetime teslim etti.

Şirketin yapmış olduğu bu yardım, bir sosyal sorumluluk

projesi olarak çalışanlarına duyuruldu. Okul konumunun TAYSAD bölgesine yakın olması sebebiyle firma çalışanları, okulu ziyaret

Yumrukaya Özel Eğitim Uygulama Merkezi, bugün 32 sınıfta toplam 130 öğrenci kapasitesi ile eğitime devam ediyor. Okulda otizmlü öğrencilerin eğitimi haricinde rehber öğretmenler tarafından ailelere danışmanlık da yapılıyor.

ederek yapılan yardımı somut olarak görebileceği şekilde.

Eğitim öğretim faaliyetlerine 5 sınıfta başlayan Yumrukaya Özel Eğitim Uygulama Merkezi, bugün 32 sınıfta toplam 130 öğrenci kapasitesi ile eğitime devam ediyor. Okulda otizmlü öğrencilerin eğitimi haricinde rehber öğretmenler tarafından ailelere danışmanlık da yapılıyor.

Farplas; özel eğitime ihtiyaç duyan ve daha fazla çocuğa eğitim imkanı sağlamak isteyen Yumrukaya Özel Eğitim Merkezi'ne yapılan yardımları, diğer firmalarla birlikte hareket ederek, önemimizdeki günlerde büyütmeyi hedefliyor. ■

Seger Korna, Şangay'da dünya devleriyle buluşuyor

Seger Korna, 30 Kasım-3 Aralık tarihlerinde Çin'in Şangay şehrinde düzenlenen Automechanika Şangay 2016 Fuarı'na katılarak yeni ürünlerini sergiledi.

Dünyanın 70'e yakın ülkesine korna ihraç eden Seger Korna, dünya otomotiv endüstrisini buluşturan Automechanika Şangay 2016 Fuarı'nda yeni ürünlerinin tanıtımını yaptı. Seger Korna Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Selim Baykal, Automechanika'nın sektörü değerlendirme ve yenilikleri takip etme açısından önemini vurgulayarak, "Fuar,

her yıl OEM ve yan sanayi markalarının buluşmasını sağlıyor. Seger Korna olarak biz de fuarda bir yandan ürünlerimizi tanıtırken, sektördeki yenilikleri takip etme fırsatı yakalıyoruz" dedi.

Türkiye'deki liderliklerinin yanı sıra global marka olma yolunda da emin adımlarla ilerlediklerini kaydeden Baykal, "Hedefimiz Güney Amerika'dan Rusya'ya, Ortadoğu'dan Uzakdoğu'ya kadar OEM



ve after markette söz sahibi olan global bir marka olmak. Bu da sektördeki tüm gelişmeleri bilerek, en iyi ürün ve çözümleri yaratmaktan geçiyor. Uluslararası fuarlar da bunun için önemli bir platform" diye konuştu. ■

Istanbul'daki
Yeni Yerimizde
Hizmetinizdeyiz



KOZANOĞLU
KOZMAKSAN
HYDRAULIC PUMPS & POWER TAKE-OFFS MANUFACTURING LIMITED CO
HİDROLİK POMPA VE ARA SAKIZIYATI ÜRETİM SAKİ LTD. ŞTİ

Merkez: 1175. (7.) Sokak No. 7-9 (06370) Ostim-Ankara-TÜRKİYE
Tel: +90 312 354 05 39 Faks: +90 312 354 34 59

Fabrika: 1. ASO. OSB. Erkunt Sokak No. 6 (06935) Sincan-Ankara-TÜRKİYE
Tel: +90 312 267 39 71 (pbx) Faks: +90 312 267 38 72

Istanbul Şube: Ziya Gökalp Mah. İkitelli Org. San. Böl. Dolapdere San. Sit. 12 Ada No: 1
Başakşehir-İstanbul-TÜRKİYE • Tel: +90 212 671 15 77 Faks: +90 212 671 15 78

www.kozmaksan.com.tr export@kozmaksan.com.tr info@kozmaksan.com.tr



Tekno Kauçuk Şok ve Titreşim Test Merkezi akreditasyon süreci tamamlandı

Tekno Kauçuk, validasyonla ilgili araç parkında yer alan test cihazları, lazer tarayıcısı, çevresel test kabinleri ve tuz sisi kabini gibi araçlara üç eksenli hidrolik test makinası, elektromekanik shaker, torsiyonel test cihazı ve orta ağırlıkta şok test makinasını da katarak, tam teşekküllü bir şok ve titreşim merkezini sektörün hizmetine sundu.

Test cihazları ile elastomer parçaların tüm karakterizasyon testleri eksiksiz olarak gerçekleştirilebilmekte ve bu sayede simulasyon programları ile sanal ortamda test edilen parçaların gerçek davranışları da eksiksiz olarak ölçülebilmektedir.

1959 yılından bu yana anti vibrasyon ürünleri başta olmak üzere otomotiv, beyaz eşya ve savunma sanayi sektörlerine çalışan Tekno Kauçuk, 2013 yılında Gebze Organize Sanayi Bölgesi'nde yer alan fabrikasında Şok ve Titreşim Test Merkezini hizmete açmıştı.

Ar-Ge faaliyetleri için tasarım, simülasyon ve validasyon konusunda üst düzey imkânları bünyesinde bulunduran Tekno Kauçuk, validasyonla ilgili araç parkında yer alan test cihazları, lazer tarayıcısı, çevresel test kabinleri ve tuz sisi kabini gibi araçlara üç eksenli hidrolik test makinası, elektromekanik shaker, torsiyonel test cihazı ve orta ağırlıkta şok test makinasını

da katarak, tam teşekküllü bir şok ve titreşim merkezini sektörün hizmetine sundu.

Devreye sokulan hidrolik test makinası ile elastomer parçaların üç eksenli statik ve dinamik rijitleri elde edilebilmekte ve ömür testleri gerçekleştirilebilmekte, torsiyonel test cihazı

ile rotasyonel çalışan parçaların karakterizasyonu yapılabilmekte ve elektromekanik shaker da yüksek frekansta dinamik testler için kullanılmakta. Söz konusu test cihazları ile elastomer parçaların tüm karakterizasyon testleri eksiksiz olarak gerçekleştirilebilmekte ve bu sayede simulasyon

STD-167 isterlerine uygun şok ve titreşim testlerinin yapılabileceği elektromekanik sarsıcı (Shaker) ve MIL-S-901D isterlerinin karşılanacağı orta ağırlıklı şok test makinası (MWSM) yer almaktadır.

Tekno Şok ve Titreşim Merkezi Ekim 2016 tarihi ile itibarıyla TS EN ISO/IEC 17025:2012 standartına uygun olarak Türkak'tan akreditasyon sürecini de tamamlamış olup, Türkiye'de MIL-STD-810F/G şok ve titreşim testlerini gerçekleştirebilen sayılı laboratuvarlar arasında yer alarak, MIL-S-901D şok testlerini gerçekleştirebilen tek tesis olmayı başardı.

Tekno Şok ve Titreşim Test Merkezi sayesinde savunma sanayine yönelik şok ve titreşim testlerinin tamamına yakını yurt içinde yapılması mümkün hale gelmiştir. Türk otomotiv ve savunma sanayi yüklenici ve imalatçıların Ar-Ge faaliyetleri açısından önemli bir eksiklik giderildiği bu merkez sayesinde ulusal projelerde validasyon imkânına kavuşmuş ve uluslararası arenada da söz hakkımız sağlanmıştır. ■



programları ile sanal ortamda test edilen parçaların gerçek davranışları da eksiksiz olarak ölçülebilmektedir.

Şok ve titreşim test merkezi projesi kapsamında savunma sanayinin ihtiyaç duyduğu MIL-STD-810 F/G, MIL-STD-167 ve MIL-S-901D spesifikasyonlarına uygun testler de gerçekleştirilebilmektedir. Bu proje kapsamında; MIL-STD-810 F/G, MIL-

TİRSAN



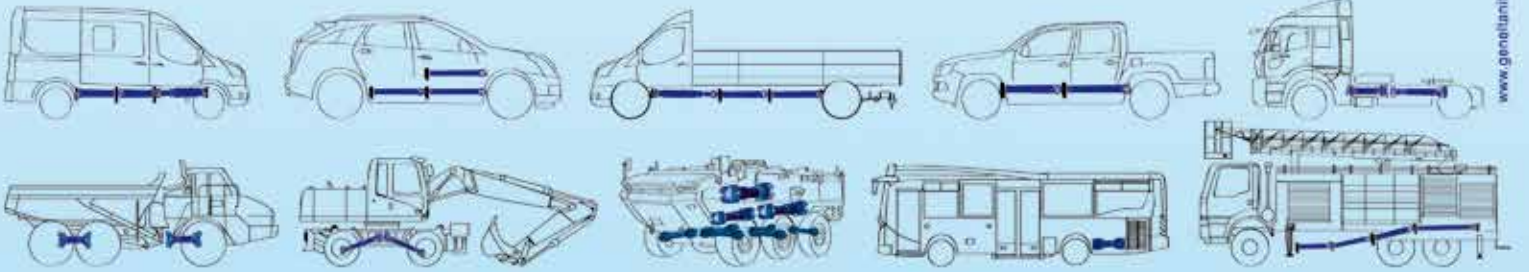
Light - Hafif



Strong - Güçlü



Flexible - Esnek



TİRYAKİLER AFTERMARKET

TİRYAKİLER OTO MAKİNA

TİRSAN KARDAN

TİRSAN RUSSIA

www.tiryakiler.com.tr

www.geneltanitim.com

Cavo Otomotiv Ar-Ge Merkezi

2017-2020 döneminde küresel ölçekte devreye alınacak yeni projeleri çerçevesinde Türkiye'de yatırımlarına devam eden Cavo Otomotiv, Ar-Ge çalışmalarına ayırdığı kaynağı arttırarak müşterilerine tasarım konusunda yenilikçi ürünler sunan bir çözüm ortağı olma hedefi ile faaliyetlerini sürdürüyor.

Cavo Otomotiv AŞ, 2015 Aralık ayında başlattığı Ar-Ge Merkezi (AGM) kurulumu çalışmalarını 16 Aralık 2016 tarihinde Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nda gerçekleştirilen Değerlendirme ve Denetim Komisyonu toplantısı ile tamamlayarak TAYSAD üyeleri içinde 65 , Türkiye genelinde ise 310. AGM'nin kuruluşunu resmen gerçekleştirdi.

Cavo AGM, TOSB fabrikasında 40 Ar-Ge personeli ile içinde AGM ofisleri, Prototip Atölyesi, Malzeme-Ölçüm Laboratuvarı ve Test-Onay laboratuvarını

barındıran toplam 785 m2 alanda faaliyet gösteriyor.

1984 yılında kurularak çeşitli mekanizma grupları, kumanda telleri ve güvenlik parçaları üretmekte olan Cavo Otomotiv, AGM bünyesinde Üniversite işbirlikleri ve kamu destekli projeleri ile müşterilerine montaj ve satış sonrası servis, son kullanıcıya ise kullanım kolaylığı sağlayan hafifletilmiş ve fonksiyonel ürün tasarımına odaklanıyor.

Bu projeler çerçevesinde yüksek dayanımlı sac parçalar için progresif kalıpların,

mühendislik plastikleri için yatay ve dik enjeksiyon kalıplarının, montaj ve kontrol fikstürlerinin, montaj hatları ve hat sonu kontrol makineleri ile test-onay ekipmanlarının tasarım ve üretimini bünyesinde gerçekleştiriyor.

İmzalanmış bulunan ve 2017-2020 döneminde küresel ölçekte devreye alınacak yeni projeleri çerçevesinde Türkiye'de yatırımlarına devam eden Cavo Otomotiv, Ar-Ge çalışmalarına ayırdığı kaynağı arttırarak müşterilerine tasarım konusunda yenilikçi ürünler sunan bir çözüm ortağı olma hedefi ile faaliyetlerini sürdürüyor. ■



TEKNOFORM
Bağlantı Elemanları San. ve Tic.A.Ş.

Kalite Fark Edilir.

Özel bağlantı elemanlarında 25 yılı aşkın bilgi, birikim ve tecrübe ile sizlerin yanındayız...



Adnan Kahveci Mahallesi İnönü Caddesi
No:87 34528 Beylikdüzü İstanbul
Tel: +90 212 482 6 482 Fax: +90 212 483 0 713
www.teknoform.com





Haziran 2012 tarihinde HOSAB Bursa'da kurulan Bodoplast Plastik Teknolojileri A.Ş., elektroliz yöntemiyle ABS ve PC-ABS plastik parçalar üzerine Cr+3, Cr+6 Parlak/Satin krom kaplama yapmaktadır.

Hedef sektörler; başta otomotiv olmak üzere, beyaz eşya, sıhhi tesisat, mobilya, makine, elektronik vs. dir. Çevreci, modern tam otomatik tesisi ile günlük yaklaşık 1.200 m²'lik kaplama kapasitesine sahip, alanında deneyimli personel yapısıyla müşterilerinin dekoratif ürünlerine elektro-krom kaplama hizmeti vermektedir.

www.bodoplast.com.tr

KALİTE BELGELERİ

ISO/TS 16949 : 2009
ISO 14001 : 2004
BS OHSAS 18001 : 2007



REFERANSLAR

ECOPLAST
TAKOSAN
MECAPLAST
FICOSA
MAGNA
ASSAN HANİL
BOURBON

KAREL KALIP

1994 yılında ilk plastik enjeksiyon kalıplarını imal etmeye başlayan Karel Kalıp, otomotiv sektörüne orta ve büyük ölçekte plastik enjeksiyon, SMC ve prototip kalıp üretmenin yanı sıra mühendislik çözümleri, kalıp modifikasyon ve bakım hizmetleri de sunmaktadır. Çağdaş proje yönetimi ile yapılanan şirketimiz, plastik parçaların ve sistemlerin konsept tasarımından seri imalatına kadar olan tüm süreçte müşteri odaklı yaklaşımı ile bulunduğu sektörlerde hak ettiği liderlik pozisyonunu sürdürmektedir. Karel Kalıp yeni ürünlerinin ve teknolojilerinin geliştirilip, endüstriyel ortamda test edilebilmesi için 2016 yılı itibari ile 1300 ton ve 2700 ton plastik enjeksiyon makinesi yatırımlarını gerçekleştirmiş ve Türkiye'nin ilk Kalıp Test ve Doğrulama Merkezi'ni kurmuştur.

AR-GE MERKEZİ

Ar-Ge merkezinde 50 personel çalışıyor. Tamamlanmış 4 tane Teydep projesi, devam eden 2 Teydep projesi ve başvuru sürecinde olan 4 adet Teydep projesi, kendi bünyesinde yürüttüğü 18 Ar-Ge projesi bulunuyor. Ayrıca patent başvuru sürecinde 1 Ar-Ge projesi var.



BAŞLICA ÜRÜNLER

Plastik enjeksiyon kalıpları,
SMC ve prototip kalıplar,
Co-Desing ve mühendislik
hizmetleri, Kalıp modifikasyon
ve bakım hizmetleri.

6

6 ÜLKEYE İHRACAT
GERÇEKLEŞTİRİYOR



OTOMOTİV ve TAŞIMACILIK KAZANMA TEKLİFİ

YENİ FIRSATLAR ELDE EDİN, BÜYÜK TASARIMLAR YAPIN, ZAMANINDA TESLİM EDİN



**KÜRESEL TEDARİKÇİLER
NASIL YENİ FIRSATLAR ELDE
EDEBİLİR, ÇOK TESİSLİ
PROJELERİ BİRLEŞTİREBİLİR
VE KÂRLILIK SAĞLAYABİLİR?**

Otomotiv tedarikçileri yeni küresel fırsatları takip ediyor, ancak şirketinizin hem müşteri gereksinimlerini karşılama hem de hedefleri aşmayan ve kaynaklarınızla uyumlu sonuçlar sunmaya devam etmesini nasıl sağlayabilirsiniz?

Bid to win **3DEXPERIENCE®** çözümleri, ekiplerinizin sektörün güvenilir araçları ve işlemleri ile fırsatları incelemesine, uygun yeni işler edinmesine, ardından müşterilerinizi memnun edecek şekilde tasarım, mühendislik, üretim ve zamanında teslimat yapmalarına olanak sağlar.

PRO METAL

Firmamız 2000 yılında kurulmuş olup, metal enjeksiyon kalıp tasarımı ve imalatı dahil, yüksek basınçlı hassas zamak ve alüminyum döküm parça üretiminde otomotivden beyaz eşyaya kadar değişik sektördeki müşterilerine kaliteli ve güvenilir hizmet vermektedir. Prometal müşterilerinin değişen ihtiyaçlarına en hızlı şekilde cevap verecek kapasiteye sahip olmakla birlikte, üretimini yaptığı parçalara diş açma, montaj, kaplama, boyama vb. prosesler uygulayarak müşterilerine bitmiş ürün hizmeti sunmaktadır.

www.prometaltr.com

BAŞLICA ÜRÜNLER

Emniyet kemerleri parçaları
Motor kapakları
Vites kutusu braketleri
Ön ve yan ayna tutucular



REFERANSLAR

Autoliv, Takata,
Ficosa, ZF TRW

15

15 ÜLKEYE İHRACAT GERÇEKLEŞTİRİYOR

TAYSAD ÜYELİK KOŞULLARI

Kimler TAYSAD'a üye olabilir?

Yurtiçi ve yurtdışı motorlu taşıt araçları imalat ve yedek parça sektörüne doğrudan veya dolaylı hammadde, yarı mamul, mamul parçalar ile bunlardan meydana gelen modül ve sistemleri imal eden veya yazılım, hizmet veren tüzel kişi kuruluşlar ile bu kuruluşlara mensup gerçek kişiler TAYSAD Taşıt Araçları Yan Sanayicileri Derneği'ne üye olabilirler.

Üye olmak için neler yapılmalı?

Dernek merkezinden temin edilecek olan Başvuru Formu doldurulur ve istenilen diğer belgeler (2 adet fotoğraf, Bir önceki yılın Gelir-Gider Tablosu ve Bilançosu, Kalite Belgelerinin Fotokopileri ve Organizasyon Şeması) hazırlanarak, imzalı ve kaşeli dosya olarak TAYSAD'a gönderilir.

Dijital başvurular için yapılması gerekenler

Üyelik sekmesine girilerek, Dernek Üyelik Başvuru bağlantısı açılıp ilgili bilgiler tamamlanacaktır. Firma tarafından belirlenen mail adresine ulaşacak şifre ile giriş yapılarak elektronik form doldurulur. Elektronik form TAYSAD'a ulaştıktan sonra ön onaydan geçirilerek ve TAYSAD tarafından gönderilecek e-posta da belirtilen işlemler tamamlanacaktır.

Üyeliği onaylanan firmalar ne yapmalı?

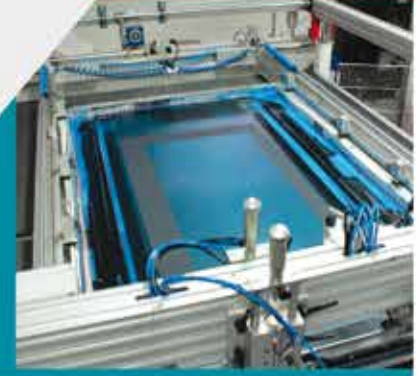
Üyeliğe prensip olarak kabul edildikleri kendilerine yazılı olarak bildirilen firmalar, yazıda belirtilen tarihe kadar, kendilerine bildirilecek mali mükellefiyetleri yerine getirmelidirler. Mali mükellefiyetlerini hatırlatmalara rağmen gerçekleştirilmeyen firmaların üyelik kayıtları yapılmaz.

Daha detaylı bilgi almak için derneğimize aşağıda verilen irtibat bilgilerinden ulaşabilirsiniz.

Tel: +90 262 658 98 18 • www.taysad.org.tr

Üstün Teknoloji Kusursuz Kalite

Oto camları, geniş güvenlik donanımına sahip günümüz araçlarında güvenliğin tamamlayıcı parçalarındandır. 50 yılı aşkın tecrübe ve ileri teknolojiyle üretilen Olimpia Oto Camları ile güvenliğinizden ödün vermeden yol alın.



Türkiye’de üretilen ilk HİBRİT OTOMOBİL üretim bandından indirildi

→ Toyota C-HR



Türkiye’de üretilen ilk hibrit ve crossover araç C-HR’nin seri üretimi, Toyota Otomotiv Sanayi Türkiye’nin Sakarya’daki tesislerinde düzenlenen törenle başladı.

Tören öncesinde Toyota Otomotiv Sanayi Türkiye Genel Müdürü ve CEO’su Hiroshi Kato, Toyota Türkiye Pazarlama ve Satış AŞ CEO’su Ali Haydar Bozkurt, Toyota Motor Corporation İcra Komitesi Üyesi Moritaka Yoshida ve Toyota Motor Avrupa Genel Müdür ve CEO’su Dr. Johann van Zyl’in katılımıyla basın toplantısı düzenlendi.

Kato, toplantıda yaptığı konuşmada, Toyota Otomotiv Sanayi Türkiye’nin, ürettiği araçların yüksek kalitesi sayesinde

C-HR’nin yanı sıra Corolla ve Verso modellerinin üretimini sürdüreceği olan Toyota, Eylül ayında başlattığı 3 vardiya üretimiyle günlük üretimini 960’a çıkardığını da açıkladı.

bu önemli projeye atandığını, bunun Toyota’nın fabrikaya güveninin en önemli göstergesi olduğunu söyledi.

Kato, üretim kapasitelerinin yüzde 60’ını C-HR’nin kapsayacağını belirterek, “Geri kalan yüzde 40’i ise Corolla ve Verso için kullanılacak. Yıllık 280 bin adetlik fabrika kapasitemizin yüzde 65-70’i ihracata gidecek. C-HR’nin ise yaklaşık yüzde 90’ı ihraç edilecek.” dedi.

“Her iki araçtan birinin hibrit olmasını planlıyoruz”

Toyota Motor Avrupa Genel Müdürü ve CEO’su Dr. Johann van Zyl da crossover segmentinin çok hızlı bir şekilde büyüdüğünü, Toyota’nın da C-HR ile kompakt crossover pazarına çok güçlü bir giriş yapacağını kaydetti.

350 milyon Euro’luk yatırımla gerçekleştirilen Toyota C-HR ile yıllık 150 bin adet olan üretim kapasitesi 280 bin adede çıkarken, yaklaşık 2 bin kişi için ek istihdam olanağı yaratılmış olup, toplam TMMT çalışanı sayısı 5 binin üzerine çıktı.

Toyota C-HR ile fabrikanın yıllık 150 bin olan üretim kapasitesi 280 bine çıktı

350 MİLYON EURO

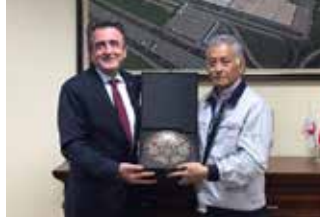
Toyota C-HR’nin projesi 350 milyon euroluk yatırımla gerçekleştirildi.

YENİ GLOBAL PLATFORM

Toyota C-HR, Türkiye’de üretilen ilk hibrit ve ilk crossover oldu. Gövde dayanıklılığını daha da artıran Yeni Global Platform, sağladığı düşük ağırlık merkezi sayesinde daha güvenli ve keyifli sürüş imkanı sunarken, diğer yandan aynı platform üzerinde ortak parçalarını kullanılabilmeye olanak vererek verimlilik artışı da hedefliyor.

Toyota C-HR ile Toyota Otomotiv Sanayi Türkiye, Japonya dışında “Yeni Global Platform” da (TNGA) araç üreten ilk denizaşırı üretim tesisi oldu. C-HR üretimi ile birlikte ABD, Kanada, Tayvan gibi ülkelere ilk kez ihracat yapmayı planlayan Toyota Otomotiv Sanayi Türkiye’nin toplam ihracat yaptığı ülke sayısı ise 52’den 97’ye çıktı.

Toyota Türkiye CEO’su Hiroshi Kato’yu ziyaret eden TAYSAD Yönetim Kurulu Üyeleri, Toyota C-HR modeli hakkında bilgi aldı.



TMMT’nin 22 yılda gerçekleştirdiği toplam yatırım tutarı ise 1,7 milyar Euro’ya ulaştı.

Toyota C-HR’in, Avrupa pazarından sonra, en büyük ihracat pazarı Amerika Birleşik Devletleri, Kanada gibi Kuzey Amerika ülkeleri olacak. Toyota C-HR, Tayvan, Afrika ve Ortadoğu ülkelerinin de aralarında olduğu toplam 45 yeni pazara daha

Sakarya’dan ihraç edilecek. TMMT, Toyota C-HR ile Türkiye’nin otomotiv ihracatına da büyük bir katkı sağlayacak.

Toyota çevre dostu araçlar üretmeyi hedefliyor

Kısıtlı yeryüzü kaynaklarının verimli kullanılması gerektiğinden hareketle Toyota, sıfır emisyonlu araçlar tasarımı konusunda uzun yıllardan bu yana araştırmalar yapmaktadır. Toyota’nın mutlak hedefi, zorlu çalışmaların ardından “çevre dostu” araçlar üreterek, çevrenin korunmasına katkıda bulunmaktır. Bunun gerçekleştirilmesi için, aşağıdaki üç başlık üzerinde yoğun çalışmalar yapılmaktadır.

- Enerjinin tasarruflu kullanılması: Petrol, dizel ve hibrit motorların yakıt verimliliğinin iyileştirilmesi
- Yakıt türünün çeşitlendirilmesi: Alternatif yakıtlar geliştirilmesi (hidrojen, vb)
- Çevre dostu teknolojilerle donatılmış araçların yaygınlaştırılması

Toyota’nın şirket kültüründe çevreci ürün geliştirmek ve çevreci üretim tesislerine sahip olmak en öncelikli konulardan biridir. Seri üretimine 1997 yılında başlanan ilk hibrit araç olarak Toyota Prius dahil olmak üzere bugün hibrit motora sahip 33 Toyota modeli dünyanın çeşitli bölgelerinde kullanılmaktadır. Toyota’nın toplam hibrit satışları ise 9,5 milyonu aşmış durumda. Toyota hibrit teknolojisini 2020 yılından sonra tüm modellerine uygulama hedefiyle hareket ediyor. ■

YARARLI BİLGİLER

- Toyota her yıl Ar-Ge harcamaları için yaklaşık 10 milyar dolar ayırmakta olup, özellikle çevreci motor teknolojileri konusunda sürekli yeni çalışmalar içindedir. Tasarımdan geri dönüşüme kadar tüm sürecin kontrol altında tutulması için de alt sistemler geliştirilmiştir. Tüm bu çabalar enerji kaynaklarının verimli kullanımını ve CO2 salınımını en aza indirmeyi amaçlıyor.
- Toyota’nın şirket kültüründe çevreci ürün geliştirmenin paralelinde, çevreci üretim tesislerine sahip olmak da önemli bir unsurdur. Toyota Türkiye fabrikasının da içinde bulunduğu tüm Avrupa üretim tesisleri güneş enerji sistemlerinin yanı sıra, rüzgar enerjisi kullanımı, üretim sırasında oluşan atık suyun işlenerek üretimde tekrar kullanılması ve yağmur suyunun geri kazanımı, boya prosesinde su bazlı boya kullanımı gibi pek çok faaliyete öncülük ediyor.



- Araç bataryası dışarıdaki elektrik şebekesine bağlanarak şarj edebilme özelliğine sahipse bu araçlar Plug-in (fişli) hibrit araç diye adlandırılır. Dünyanın ilk PHV (Plug-in Hybrid Vehicle) aracını sunan Toyota, ikinci nesil Prius Plug-in Hybrid modelinin Avrupa lansmanını da geçtiğimiz aylarda Paris’te gerçekleştirdi. Toyota, 2050 yılına kadar tüm ürün gamının CO2 emisyon salınımını HV (Hybrid Vehicle), PHV, EV (Electric Vehicle) ve FCV (Fuel Cell Vehicle) teknolojilerini kullanarak yüzde 90 oranında düşürme hedefine bir adım daha yaklaşmış oldu.



33 HİBRİT MODEL

Dünyada 33 Toyota hibrit modelinin satışı yapılıyor.

10 MİLYON ADET

2017 Ocak ayı itibarıyla dünyada kümülatif olarak 10 milyon adet hibrit araç satılacağı öngörülmüyor.

**SİZİ DE
ARAMIZDA
GÖRMEK İSTİYORUZ!**

TAYSAD DERGİ

TÜRK OTOMOTİV SANAYİSİNİN SESİ



HABERLERİNİZ

TAYSAD üyelerinin, başarı haberlerini dergimiz sayfalarında ücretsiz olarak yayınlıyoruz. Yeni sayılarımızda sizi de aramızda görmek istiyoruz.

İLANLARINIZ

TAYSAD üyeleri ilan çalışmalarlarıyla dergimiz sayfalarında yer alarak şirket tanıtımlarını gerçekleştirebilir.

Okur Kitlemiz

Otomotiv ana ve tedarik sanayi firmalarının üst yöneticileri, Ankara elitleri, bürokratlar, sivil toplum kuruluşları, sanayi ve ticaret odaları ve sektör temsilcilerine iletilen TAYSAD Dergi aynı zamanda TAYSAD'ın yurt içi ve yurt dışındaki katıldığı tüm etkinliklerde dağıtılmaktadır.

TAYSAD ÜYELERİNE ÖZEL İLAN FİYATLARI



**1 SAYI
İLAN BEDELİ**
(Birim Fiyatı)



**3 SAYI
İLAN BEDELİ**
(Birim Fiyatı)



**6 SAYI
İLAN BEDELİ**
(Birim Fiyatı)

6111

SGK İşveren Prim Payı Teşvikinden yararlanıyor musunuz?



Teknolojik

Çalışan maliyetlerinde %20,5 tasarruf etmenizi sağlayan 6111 SGK İşveren Prim Payı Teşvikini patentli yazılım programımız ile sizler için tespit ediyoruz.



Hızlı

Teşvik potansiyelinizin tespitine ilişkin ücretsiz pilot çalışmanızı bir gün içerisinde teslim ediyoruz.



Hatasız

%100 müşteri memnuniyeti vizyonumuz doğrultusunda sıfır hatayla teşvik potansiyelinizi hem geçmiş dönemler hem de güncel dönemler için kişi bazlı ve net tasarruf tutarını içerecek şekilde raporluyoruz.



Verimli

Her ay firmanıza özel hazırlanan istatistik raporlarıyla verimliliğinizi arttırıyoruz.

Rasyotek teşvik takipleri, işe alım, eğitim ve bordrolama hizmetleri veren bir İnsan Kaynakları ve yazılım firmasıdır. Rasyotek, TAYSAD'ın kurumsal iş ortağıdır.

TAYSAD Üyesi Bazı Referanslarımız



RASYOTEK
BORDROTEK
TEKNOLOJİK İNSAN KAYNAKLARI

Ücretsiz Bordro Eğitim Hizmeti

Taysad'ın kurumsal iş ortaklığı kapsamında düzenlenmesi eğitimine web sayfamızda yer alan formu doldurarak katılabilirsiniz.

<http://www.rasyotek.com/egitimtek>



Bordro

Denetim Hizmeti

SGK Primi
Gelir Vergisi
Damga Vergisi } **Doğru**
Hesaplandı mı?

- İşveren maliyetlerini **düşürebilir miyim ?**
- Mevzuatta yer alan tüm indirimlerden **yararlanıyor muyum ?**
 - Çalışanlara yapılan ödemeler **doğru mu ?**

Bordro Hizmeti

Hızlı, Hatasız, verimli ve teknolojik bordro hizmetimizden yararlanmak ister misiniz ?

Yasal mevzuatın takibi,
Esnek raporlama,
Sürecin devamlılığının sağlanması,
Bilgi güvenliği

Diğer Bazı Referanslarımız





Endüstri 4.0 Bosch'ta Hayata Geçirildi.

Bosch, bireysel ihtiyaçlara yönelik uygulamalardan, yazılım ve donanımı bir araya getiren kapsamlı çözümlere kadar her konuda Endüstri 4.0 çözümleri sağlayan bir şirket olarak sektörünün öncüsü konumunda. Kapsamlı ürün portföyü, Endüstri 4.0'ın Bosch'ta daha şimdiden hayata geçirildiğini gösteriyor. Bosch bir uygulayıcı olarak hareket etmenin yanı sıra, Endüstri 4.0 teknolojisinin önde gelen bir tedarikçisi olma pozisyonuna da dayanan iki yönlü bir strateji uyguluyor. Endüstri 4.0'ı hayata geçirirken, kendi tesislerimizde bu yenilikçi teknolojinin kullanımına ilişkin doğrudan deneyimimiz ve bu konudaki geliştirme çalışmalarımız, bizi gerçekten eşsiz kılıyor.

www.bosch.com.tr



BOSCH
Yaşam için teknoloji