# YERLİ OTOMOBİL 'GAZA BASTI'

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı koordinasyonunda TÜBİTAK bünyesinde yürütülen "Yerli Elektrikli Araç Geliştirilmesi Projesi" ile Türkiye yerli otomobiline kavuşacak. Yerli batarya ile çalışacak elektrikli otomobil için dört adet prototip de üretildi. Bu araçlar üzerinde test ve geliştirme çalışmaları TÜBİTAK bünyesinde devam ediyor.



**Fotoğraflar:** *Dünya Gazetesi Fotoğraf Arşivi*

Yerli otomobilin 2019 yılında seri üretime geçmesi hedefleniyor. Üretim için de bir firma ile ortaklık yapılacak.

Lojistik, üretim, marka oluşturma, kalite, pazarlama ve satış sonrası hizmet gibi konular için de ayrı bir ekip çalışma yürütüyor.

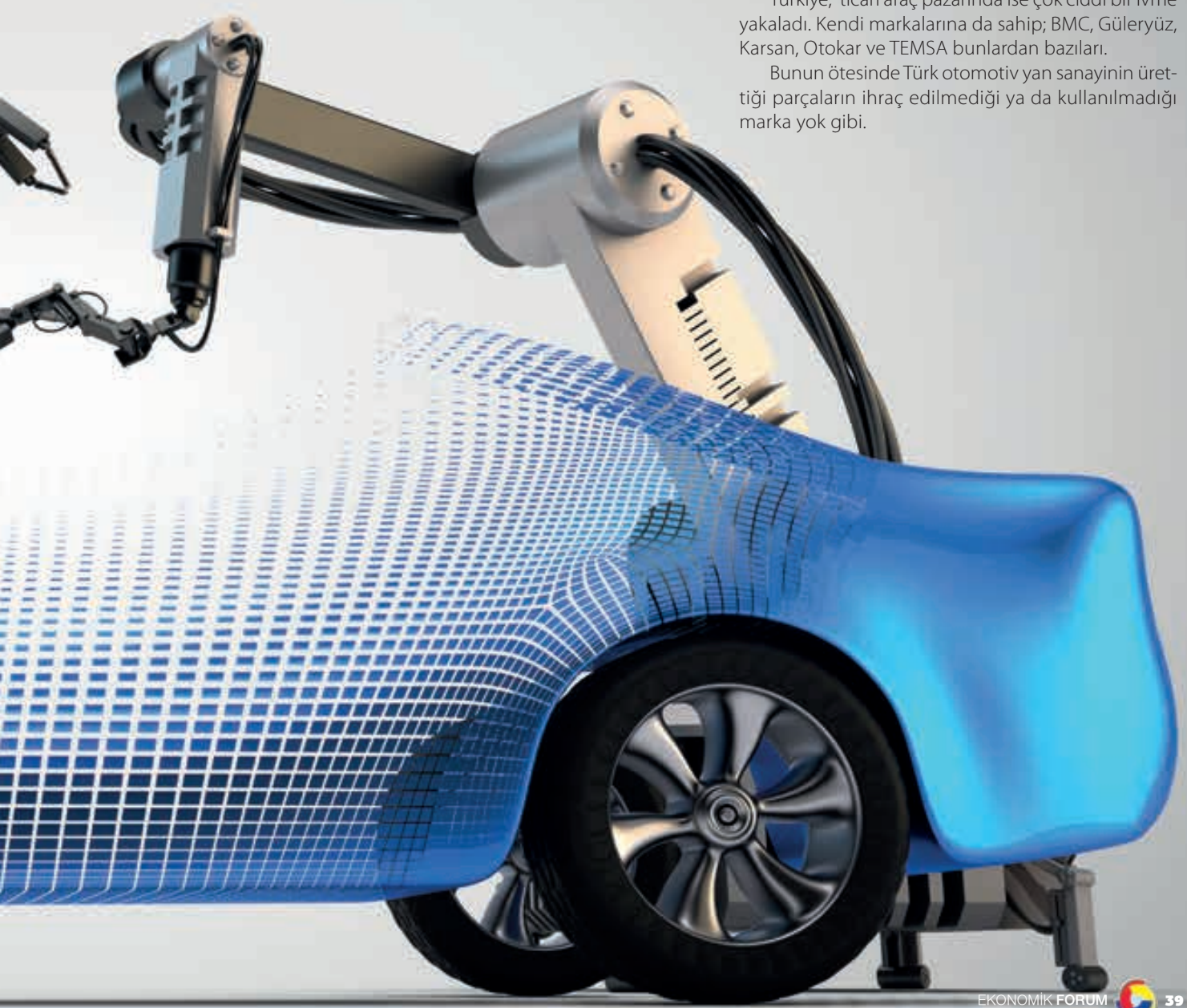
Dünyada otomotiv sektörü, gelişmiş hatta gelişmekte olan ülkeler için anahtar sektör rolü oynuyor. Günümüzde güçlü bir otomotiv sektörü, sanayileşmiş ülkelerin ortak özelliklerinden biri haline gelmiş durumda. Otomotiv sektörünü bu kadar değerli kılan şey, sektörün enerji, demir çelik, cam, plastik, tekstil, elektronik, yazılım gibi diğer sektörlerle olan yakın ilişkisi...

Türk otomotiv sektörü ise artık güçlü üretim tesisleri ve altyapısına sahip. 1 milyondan fazla kapasitesi, 10'dan fazla araç üretim tesisi bulunuyor. Türkiye aynı zamanda dünyanın 16'ncı büyük otomotiv üreticisi konumunda. Rekor bir üretimle 2015 yılı tamamlandı ve 1 milyon 359 bin adet üretim yapılarak dünya arenasında ciddi bir oyuncu haline gelindi.

### Ticari araçta büyük bir ivme yakalandı

Türkiye, ticari araç pazarında ise çok ciddi bir ivme yakaladı. Kendi markalarına da sahip; BMC, Güleryüz, Karsan, Otokar ve TEMSA bunlardan bazıları.

Bunun ötesinde Türk otomotiv yan sanayinin ürettiği parçaların ihraç edilmediği ya da kullanılmadığı marka yok gibi.





Türkiye'nin en çok ihracat yapan sektörü olan otomotiv ve yan sanayinin yıllık ihracatı toplamda 22 milyar dolar civarında.

**Otomobillerin yüzde 74'ü ithal**

Olumlu gelişmelere rağmen, Türkiye'de satılan otomobillerin yüzde 74'ü ise ithal. 2015 yılında otomobilde verilen açık 2.5 milyar dolar civarında.

Bu gelişmelere paralel, ithalatın önüne geçilmesi, uluslararası pazarlarda söz sahibi olunması için de "yerli otomobil" fikri uzun yıllardır kamuoyunu meşgul ediyor. Hatta geçmişte birçok başarısızlıkla sonuçlanan deneyimler de yaşandı. Devrim otomobili de bunlardan biri. Fakat bu kez yerli otomobil için gelecek vadeden bir proje yürütülüyor…

## "Yerli Elektrikli Araç Geliştirilmesi Projesi"

Bu amaç doğrultusunda Türkiye'nin bilim ve teknoloji konusundaki en üst karar organı olan Bilim ve Teknoloji Yüksek Kurulu tarafından onaylanan ve 2011-2016 yılları arasını kapsayan Ulusal, Bilim, Teknoloji ve Yenilik Stratejisi kapsamında otomotiv öncelikli alanlardan biri olarak belirlendi.

Yerli marka otomobil ve araç teknolojilerinin geliştirilmesi amacı doğrultusunda Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı koordinasyonunda TÜBİTAK bünyesinde "Yerli Elektrikli Araç Geliştirilmesi Projesi" başlatıldı.

2019 yılında seri üretimine başlanması planlanan yerli marka otomobillerin geleceğin teknolojisi olarak görülen menzil uzatıcılı elektrikli araç teknolojisine (REEV) sahip olmasına karar verildi.

Proje ile Türkiye'nin otomotiv ve elektrik tahrik sistemleri alanlarında kendi teknolojisini üretebilecek geniş bir araç teknoloji altyapısına ve bilgi birikimine sahip olması ve dışarıya olan enerji bağımlılığını azaltıp yerli sanayinin ve iş gücünün gelişimine fayda sağlanması hedefleniyor.

## Dört adet prototip araç üretildi

Bir adet içten yanmalı motorlu konvansiyonel sedan, bir adet elektrikli sedan, bir adet menzil uzatıcılı sedan ve bir adet menzil uzatıcılı SUV araç olmak üzere 4 adet prototip araç üretildi. Bu araçlar üzerinde test ve geliştirme çalışmaları proje takvimine uygun bir şekilde TÜBİTAK bünyesinde devam ediyor. Bu kapsamda, 2016 yılı sonunda her türlü iklim ve yol şartlarında testlere tabi tutulacak olan bir test filosunun oluşturulması hedefleniyor.

## Ar-Ge'nin sorumluluğu TÜBİTAK'ta

Projenin üç sacayağı bulunuyor. Ar-Ge'nin sorumluluğu TÜBİTAK'ta. İkinci sacayağı Mühendislik AŞ olarak adlandırılıyor. Bu da Otomotiv Mükemmeliyet Merkezi'nde konumlandırılıyor. Üçüncü sacayağı ise Seri Üretim AŞ. Bu noktada Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı çalışmalara devam ediyor.

## Yerli batarya yerli yazılım

Yerli batarya teknolojisi projenin mihenk taşı. TÜBİTAK'ta hali hazırda batarya teknolojileri üzerinde çalışılıyor. 2018 yılına kadar bu konudaki çalışmaların tamamlanması bekleniyor. Ayrıca yazılım da yerli olacak. Bu çalışmayı da yine TÜBİTAK yürütüyor.

## 2 TL'ye 100 Km

Yapılan açıklamalara göre büyükşehirlerde 100 kilometre güvenle gidilebilecek bir bataryanın yapılması hedefleniyor. Batarya, 5-6 saatte güvenli bir şekilde doldurulabilecek; maliyeti ise günde 2 TL olacak. Aracın arkasında küçük jeneratör olacak ve batarya zayıfladığında hem aracın motorlarını besleyecek hem de bataryayı şarj edecek. Yerli batarya başka alanlarda da kullanılacak.

Vites kutusu ise kalkacak. Geniş ekran olacak. Aynı zamanda otomatik pilot özelliği de bulunacak. Araç hızının ilk etapta 160 Km, 2019'da ise 180 Km olması planlanıyor. Maksimum hız hedefi 280 Km.

## Yedek parçada sorun yaşanır mı?

Normal araçlarda yer alan malzemelerin yüzde 70'i kullanılmayacak. Otomobil dijital olacağı için elektronik servis de dijital olacak. Yedek parça konusunda sorun yaşanmaması bekliyor. Bu konuda da altyapı kurulmaya başlandı. Aracın fiyatı ile ilgili net bir bilgi verilmese de yapılan açıklamalarda uygun olacağı kaydediliyor.

## Pazarlama ve satış sonrası hizmet

Yerli otomobil ile ilgili diğer bir önemli konu ise pazarlama, rekabet ve satış sonrası hizmet.

Uzmanlar, otomotiv sektöründe rekabetin kıyasıya yaşandığını belirtirken, yerli otomobil fiyatının uygun olması yanında satış sonrası hizmetin de önemli olacağını söylüyor. Uzmanlar yerli otomobil ile ilgili imaj, güven ve reklam çalışmalarına önem verilmesi gerektiğini de düşünüyor.



Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Faruk Özlü de konu hakkında şunları söylüyor: "Araç geliştirme çalışmaları yürütülürken, eş zamanlı olarak, lojistik, üretim, marka oluşturma, kalite, pazarlama ve satış sonrası hizmetler gibi konularda da ayrı bir ekibimiz çalışmaları yürütmekte olup, proje sonunda ülkemize ve milletimize yakışan ve uluslararası standartlarda araçlarımızı büyük bir gururla dünya pazarına sunmayı hedefliyoruz.

Bizim de hedefimiz öncelikli olarak ülkemizdeki müşteri profiline uygun araçlar üreterek iç pazarda kuvvetlenerek çevre pazarlara açılmak olacaktır."

TÜBİTAK yetkilileri ise "Sadece araç tasarlamıyoruz. Projeyi bir bütün olarak modelledik, bunu nasıl satarız, satış sonrası ağı nasıl kurgularız, yerli sanayicilerle bunu nasıl birlikte gerçekleştiririz gibi konuların hepsi modellendi, modelleniyor ve çalışıyoruz. Hali hazırda fizibilite süreci tamamlandı. Yol haritamızı belirledik" açıklamasını yapıyor.



## Seri üretim için firma belirlenecek

Bu arada proje için ortaklık çalışmaları da yürütülüyor.

Öncelik yerli firmalarda olabileceği gibi yabancı firmalardan gelecek teklifler doğrultusunda da seçim yapılacak. Proje tamamlandıktan seri üretim, anlaşılan firma tarafından yapılacak. Ortaklık konusunun önümüzdeki günlerde şekillenmesi bekleniyor.

Diğer yandan Anadolu'da özellikle Bursa ve Konya kentleri üretim için çok istekli.

Bursa Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Yönetim Kurulu Üyesi İbrahim Burkay, "Yerli otomobilin Bursa'da üretilmesi üretim maliyeti, teknolojisi ve ürün geliştirme konusunda önemli avantajlar sağlayacak. Güney Kore'nin yarım asır önce yola çıkan markaları bugün dünyanın tüm pazarlarında milyonlarca dolar ödenerek ithal ediliyor. Onlar nasıl inandı ve başardıysa biz de başaracağız" derken; Konya Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı, TOBB Yönetim Kurulu Üyesi Memiş Kütükcü ise şu açıklamalarda bulunuyor: "Konya Sanayi Odası olarak, ülkemizin yerli otomobil üretme azmini gururla izlerken, yatırımın da en doğru yere yapılması konusundaki görüşümüzü her fırsatta ifade ediyoruz. Ülkemizdeki otomobil ana sanayi yatırımlarının bulunduğu Marmara Havzası'nın ağır sanayi yatırımlarından dolayı artık sıkıştığını, sürdürülebilir kalkınma için Türkiye'nin sanayiyi Konya gibi Anadolu'daki yeni merkezlere doğru kaydırması gerektiğine inanıyoruz."

Yerli otomobilin ismi ise profesyonel bir çalışmanın sonucunda belirlenecek. Bunun için de ayrı bir çalışma yürütülecek.

# YERLİ OTOMOBİLİ DÜNYA PAZARINA SUNMAYI HEDEFLİYORUZ



**Faruk ÖZLÜ**
Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı

2019 yılında seri üretimine başlanması planlanan yerli marka otomobillerin geleceğin teknolojisi olarak görülen menzil uzatıcılı elektrikli araç teknolojisine (REEV) sahip olmasına karar verilmiştir.

Otomotiv sektörü, tüm gelişmiş ülkelerde ve dünyada olduğu gibi sağladığı katma değer, yarattığı istihdam ve etkileşim içinde olduğu diğer sanayi kollarıyla ülkemizde de ekonomiye yüksek katkısı olan lokomotif ve öncü sektörlerden birisidir. Sektör, aynı zamanda üretim ve ihracat gibi temel ekonomik göstergeler bakımından, gayri safi yurtiçi hâsıla, net döviz girdisi, yatırımlar, dışa açıklılık ve rekabet edebilirlik gibi konularda ülkemiz için hayati öneme sahiptir.

Bu bağlamda, otomotiv sanayi bakımından ülkemizin gelecekteki konumunu daha ileri seviyede taşıyabilmek amacıyla günümüzde atılacak stratejik adımlar büyük önem taşımaktadır. Bu çerçevede, Cumhuriyetimizin 100'ncü yılını kutlayacağımız 2023 yılı vizyonu kapsamında teknoloji üretebilen ve ihraç edebilen bir konuma gelinebilmesi amacıyla mevcut durum üzerinde ciddi analizler yapılmakta olup, bu vizyon içerisinde yer alan yerli marka otomobil ve araç teknolojilerinin geliştirilmesi amacı doğrultusunda Bakanlığımız koordinasyonunda TÜBİTAK bünyesinde "Yerli Elektrikli Araç Geliştirilmesi Projesi" başlatılmıştır.

## 2019 yılında seri üretime başlanacak

Bu kapsamda, 2019 yılında seri üretimine başlanması planlanan yerli marka otomobillerin geleceğin teknolojisi olarak görülen menzil uzatıcılı elektrikli araç teknolojisine (REEV) sahip olmasına karar verilmiştir.

"Yerli Elektrikli Araç Geliştirilmesi Projesi" ile Türkiye'nin otomotiv ve elektrik tahrik sistemleri alanlarında kendi teknolojisini üretebilecek geniş bir araç teknoloji altyapısına ve bilgi birikimine sahip olması ve dışarıya olan enerji bağımlılığını azaltıp yerli sanayinin ve iş gücünün gelişimine fayda sağlanması hedeflenmektedir.

Mevcut çalışmalar incelendiğinde bir adet içten yanmalı motorlu konvansiyonel sedan, bir adet elektrikli sedan, bir adet menzil uzatıcılı sedan ve bir adet menzil uzatıcılı SUV araç olmak üzere 4 adet prototip araç üretilmiş olup, bu araçlar üzerinde test ve geliştirme çalışmaları proje takvimimize uygun bir şekilde TÜBİTAK bünyesinde devam etmektedir.

Bu kapsamda, 2016 yılı sonunda her türlü iklim ve yol şartlarında testlere tabi tutulacak olan bir test filosunun oluşturulması hedeflenmekte ve 2019 yılı içerisinde de seri üretime geçilmesi planlanmaktadır.

## Pazarlama çalışmalarını özel bir ekip yürütüyor

Araç geliştirme konusunda bu gelişmeler yaşanırken, eş zamanlı olarak, lojistik, üretim, marka oluşturma, kalite, pazarlama ve satış sonrası hizmetler gibi konularda da ayrı bir ekibimiz çalışmaları yürütmekte olup, proje sonunda ülkemize ve milletimize yakışan ve uluslararası standartlarda araçlarımızı büyük bir gururla dünya pazarına sunmayı hedefliyoruz.

Günümüzde gelinen noktaya bakıldığında otomotiv sektöründe firmalar arası rekabetin hızla arttığı ve buna bağlı olarak verimlilik, kaynakların etkin kullanımı, idari ve teknik organizasyon gibi unsurların büyük önem kazandığı görülmektedir. Bu çerçevede; Ar-Ge'ye yatırım, kalite yönetimi, ana ve yan sanayi arasında işbirliğine dayanan ilişkiler, nitelikli iş gücü istihdamı, esnek üretim yöntemlerinin uygulanması ve etkin pazarlama gibi özellikler rekabette öne çıkmayı belirleyen unsurlar olarak öne çıkmaktadır.

## Akıllı araçlara ihtiyaç arttı

Ortaya çıkan bu ağır rekabet şartları altında, otomotiv sektörünün odaklandığı nokta, yüksek performans, sürüş keyfi ve sürüş kolaylığı sağlayan, dayanıklı ve ekonomik araçlar üretmektir. Bu durumun bir müddet daha devam edeceği öngörülse de, tüketicinin çevreye karşı duyarlılığının artması ile







araçların çevreye verdiği zarar ve teknolojinin hızla gelişmesi ile birlikte akıllı araçlara olan ihtiyacın artması otomotiv sektörünün önümüzdeki yıllarda üzerinde durması gereken hususlar olacaktır. Bu kapsamda, zararlı gaz emisyonu nispeten az olan hibrit ve hiç olmayan elektrikli araçlar gibi yeni teknolojiler pazarda daha fazla yer alacaktır. Bu nedenle, ülkemiz otomotiv sanayi için büyük fırsatlar yaratacak olan bu pazara yatırım yapmanın ve işbirliğinin önemi büyüktür.

Bu anlamda, Türk otomotiv sanayii incelendiğinde, yüksek kalitede ve verimlilikte üretim yapabilme bilgi ve kabiliyetine sahip olan bir yapının varlığı görülmekte olup, bunun bir sonucu olarak AB ülkeleri başta olmak üzere gelişmiş pazarlara yüksek miktarda ihracat gerçekleşmektedir. Diğer taraftan, motor ve aktarma organı üretimi konusunda mevcut olan yetersizlikler ile hammadde konusunda yeterli altyapının olmayışı, ülkemiz otomotiv sanayinin küresel çapta söz sahibi konuma gelmesindeki büyük engeller arasında görülmektedir.

Diğer taraftan, akıllı ulaşım sistemleri otomotiv sektörü ürünlerinde son yıllarda yaygınlaşmaya başlamış olup, önümüzdeki yıllarda bu sistemlerin kullanımı daha çok artacak ve tüketicilerin aktif güvenlik teknolojileri ile kendilerini güvende hissedebildikleri, ev ve iş yerleri ile iletişime geçebildikleri ve yol, trafik ve hava durumu ile ilgili hızlı ve güvenilir bilgi alabildikleri araçlar, pazarda rağbet gören modeller olacaktır.

Bu noktada, otomotiv firmalarının diğer sektörler ile ilişkilerini tasarım aşamasından başlayarak geliştirmesi ve bu sektörler ile çalışarak tüketicilerine farklı seçenekler sunması önem kazanmaktadır. Örneğin, elektronik ve telekomünikasyon sektörleri ile yapılacak işbirliğinden akıllı araçlar geliştirilecek veya enerji sektörü ile yapılacak işbirliği neticesinde yakıt verimliliği yüksek ve çevreye duyarlı teknolojiler geliştirilebilecektir.

## Önce Anadolu yollarına çıkacak

Bu açıdan bakıldığında Yerli Marka Otomobil projemizi sadece yerli marka olarak değil aynı zamanda yukarıda belirtilen tüm unsurları bir araya getirecek bir "Teknoloji Geliştirme Platformu" olarak görüyoruz. Bu anlamda, yapılacak tüm çalışmalar ülkemizi dünya otomotiv sanayiinde bambaşka bir konuma ulaştırırken aynı zamanda tüm dünya pazarında tercih edilebilir ve rekabetçi araçlar üretmemizi sağlayacak, aynı zamanda bu araçların parçalarını üretecek olan yerli tedarik sanayimizi de bir dünya markası haline getirecektir. Bunun yanı sıra, dünya örnekleri incelendiğinde yeni kurulan ve dünyada da kendisini kabul ettiren markaların öncelikle yerel pazarlarında satış payını artırarak pazar payı elde ettiği görülmektedir. Bizim de hedefimiz öncelikli olarak ülkemizdeki müşteri profiline uygun araçlar üreterek iç pazarda kuvvetlenerek çevre pazarlara açılmak olacaktır.

Sonuç itibariyle; 2023 yılında dünyanın 10 büyük ekonomisinden biri olmayı hedefleyen ülkemiz sanayiinin kritik bir bölümü olan otomotiv sanayiimiz, sahip olduğu yetkinlik ve Hükümetimizin de destek ve teşviği ile 2020 yılından önce bir Türk markasını önce Anadolu yollarına, daha sonra dünya piyasasına sunacaktır.

# KALKINMANIN ANAHTARI YERLİ OTOMOBİL ÜRETİMİNDE İZMİR'İN ÖNEMİ



**Ender YORGANCILAR**
Ege Bölgesi Sanayi Odası Başkanı
TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı

Ülkemizin artan ivmeli bir büyüme modeli yakalamasında ve kalkınmasında, katma değerli üretim, her geçen gün daha çok önem kazanmaktadır. Özellikle 2008 global kiriz sonrası, üretimden çok tüketime dayalı büyüme modellerinin sürdürülebilir olmadığı açık biçimde anlaşılmıştır.

Bu gerçekten hareketle, Ege Bölgesi Sanayi Odası olarak; Türkiye'nin üretim odaklı bir strateji yürütmesi gerektiğini uzun yıllardır her platformda dile getirmekteyiz. Yönetime geldiğimiz günden bu yana da "Üretim Yoksa Kalkınmak Hayaldir" sloganımızdan yola çıkarak, özellikle de yerli üretimin teşvik edilmesi hususundaki taleplerimizi vurguluyoruz.

Sürdürülebilir büyümede ve kalkınmada üretimin söz konusu önemine istinaden, özellikle tüketicilerin sürekli dinamik bir talebine sahip olan otomotiv sektörü büyük önem taşımaktadır. Bu açıdan, öncelikle otomotiv sektörünün büyüme ve kalkınma üzerinde kilit bir öneme sahip olduğunu ifade edebiliriz. Yaşanan krizlerden, otomotiv sektörünün ciddi düzeyde etkilendiğine ve aynı şekilde otomotiv sektöründeki talep daralmasının da ekonomide durağanlığa sebep olduğuna ilişkin deneyimlerimiz, bunun en somut göstergesidir.

Sektörün önemi itibariyle, ülkemiz ekonomisinin uzun süredir gündeminde yer alan, yerli otomobil üretimine ilişkin çalışmaların çok önemli olduğunu düşünüyorum. Bakanlığımızın konuyla ilgili çalışmalarını, en başından beri özenle izliyoruz.

Bu noktada, asıl önemli olan yerli otomobilin nerede, ne biçimde ve hangi teknolojiyle üretileceğidir. Zira, içinde bulunduğumuz Sanayi 4.0 çağının, üretimi dijitalleştirmekte elde ettiğimiz ürünlerin otomasyon düzeyini artırmaktadır. Ayrıca son yıllarda teknolojinin her sektörde kullanıcılar içinde büyük kolaylıklar getirdiği görülmektedir. Güvenlik sistemleri, araç park sistemleri, navigasyon, yol, trafik ve hava durumu gibi bilgilere kolayca ulaşabilme gibi teknolojilerle donatılan otomotiv sektörü birçok sektöre de hizmet etmekte olup, ekonomik kalkınmada stratejik öneme sahip bir sektör olarak konumlanmış durumdadır.

Sanayi 4.0'ın yarattığı değişimlerin gerisinde kalmak, gelişmiş bir ekonomi olmanın gerisinde kalmakla aynı anlama geldiğinden, yerli otomobil üretimine yönelik çalışmaların en modern teknolojilerle donatılması, başarıya ulaşmak için en önemli şarttır. Geleneksel bir otomobil üretimine yönelik çalışmada bulunmak, bizi başarıya ulaştırmayacağı gibi, fırsat maliyeti ve zaman konusunda ciddi kayıplarla karşılaşmamıza sebep olacaktır. Bu anlamda, Bakanlığımızın da Sanayi 4.0 konusunu yoğun biçimde mercek altına almış olmasını, çok önemsiyoruz.

Örneğin; Güney Kore, tüm yaşadığı ekonomik sıkıntılardan yerli üretime verdiği önemle çıkmış ve bugün dünyanın önemli otomobil markalarına sahip olmayı başarmıştır. Bizler de bu anlamlı örnekten feyz alarak tüm kararlılığımızla bu yolda ilerlemeliyiz.

Ege Bölgemizin sahip olduğu avantajlarıyla ve Sanayi 4.0'ın gelişmesine verdiği çabayla, yerli otomotiv üretimi için dikkat çekici bir potansiyel sahibi olduğunu düşünüyorum. Tabii ki; bugün otomotiv sektörü kalbinin Marmara Bölgesi'nde atmakta olduğunu biliyoruz. Ancak Ege Bölgesi de sürekli artan talep karşısında diğer Bölgelerimizin eksik kaldığı yerleri tamamlayabilecek niteliktedir.

Özellikle Ege'nin öncü kenti İzmir, bu alanda rehberliği üstlenebilecek potansiyeldedir. İzmir; otomotiv yan sanayide çok ciddi bir bilgi birikimine, işgücüne ve tesislere sahiptir.

Dünya markalarına üretim gerçekleştirmekte olan yan sanayi üreticilerimiz, yaptıkları ihracatla her yıl İzmir'e milyonlarca dolar döviz kazandırmaktadır. Bir yandan, savunma sanayimizin en büyük tedarikçilerinden olan ve çok uzun yıllar %100 yerli sermaye ile üretimini sürdürmüş BMC'nin yarattığı değer, diğer yandan BMW, Mercedes, Ford gibi dünya markalarına üretim gerçekleştirmekte olan yan sanayi üreticilerimiz, yaptıkları ihracatla her yıl İzmir'e milyonlarca dolar döviz kazandırmaktadır.

Firmalarımızın bu başarısının, bölgemizin lojistik avantajları ile de birleşince yerli otomobil için en doğru adresin İzmir olacağına inanıyorum. Bu bağlamda, yatırımcı bekleyen Organize Sanayi Bölgelerimiz İzmir'in bir otomotiv yan sanayi üssü olmasında destek verecek altyapı niteliğine sahip olduğunu belirtmek isteriz. Bu bağlamda yerli otomobilin İzmir'de üretilmesinden büyük gurur ve mutluluk duyarız.

# BURSA'DA ÜRETİLMESİ ÇOK ÖNEMLİ AVANTAJLAR SAĞLAYACAK



**İbrahim BURKAY**
Bursa Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı
TOBB Yönetim Kurulu Üyesi

Yerli otomobili üretmeye aday girişimcimizin yerini Türkiye'de ileri teknolojili üretimin ve ihracatın merkezi olarak planladığımız TEKNOSAB'da hazırladık.

Otomotiv sektörü, Bursa ve ülke ekonomimiz açısından gerek üretim kabiliyeti, gerekse de istihdam ve ihracat değeriyle stratejik bir öneme sahiptir. Bursa iş dünyası olarak; kentimizi dünyanın lider şehirleri arasında kurgularken ve sanayideki dönüşümün adımlarını atarken, dünyanın en büyük ekonomilerini de yakından inceledik.

Bugün dünyanın en büyük 10 ekonomisi, aynı zamanda otomotiv sektöründe de söz sahibi 10 ülke niteliği taşıyor. Bir ülkede otomotiv varsa, o ülkede savunma sanayi potansiyeli vardır. Bir ülkede otomotiv varsa, o ülkede uzay ve havacılık sektörleri vardır...

Otomotiv üretim kabiliyetiniz varsa, yüksek teknoloji gerektiren ve stratejik öneme sahip olan tüm sektörlerde söz sahibi olabilirsiniz demektir. Çünkü otomotiv sektörü imalat sektörünün lokomotifidir.

## Tarihi fırsatı yakaladık

Türkiye otomotiv sektöründeki ana ve yan sanayi tecrübesini 1970'li yıllardan itibaren kazanmaya başladı. Buna rağmen otomotiv sektörümüz, bugün dünyanın en önemli markalarına üretim yapan ve 196 ülkeye ihracat gerçekleştiren bir güce ulaştı. Sektörde tüm bu başarılarımıza rağmen, fiyatta rekabet avantajını kaybetme riski, firmalarımızın ve sektörümüzün önünde bir tehdit olarak duruyor.

Otomotiv sektöründe ülkemiz adına bugün tarihi bir fırsat daha yakaladık. Bursa iş dünyası olarak yerli otomobilimizi üretme noktasında ilk günden itibaren vermiş olduğumuz desteği aynı inanç ve kararlılıkla bugün de sürdürüyoruz. Hepimizin bildiği gibi Türkiye ekonomisinin lokomotif kenti Bursa, otomotiv sektörünün de merkezi konumundadır. Otomotiv sektöründe toplam ihracatın neredeyse yarısını Bursa gerçekleştirmektedir.

Türkiye'deki tek otomotiv ihracatçıları birliğinin merkezi Bursa'da bulunuyor. Bursa, aynı zamanda otomotiv yan sanayi anlamında çok güçlü bir altyapıya sahip. Türkiye'nin kalkınmasının aktörlüğünü üstlenen 1. Bölge özelinde değerlendirildiğinde de Bursa Marmara Havzası'nın merkezi konumunda. Türkiye'yi hedeflerine ulaştıracak en önemli şehir olan Bursa bu potansiyeli ile gelişmiş imalat altyapısını ve yan sanayisini ileri teknolojiye uyarlayarak ülkemizin milli otomobil üretiminde en önemli aktör olmaya adaydır.

## Lojistik avantaj sağlayacak

Yerli otomobili üretmeye aday girişimcimizin yerini de Türkiye'de ileri teknolojili üretimin ve ihracatın merkezi olarak planladığımız TEKNOSAB'da hazırladık. TEKNOSAB, bölgede faaliyet gösteren tüm firmalarımıza olduğu gibi yerli otomobilimizin üretiminde ve ihracatında da lojistik avantaj sağlayacak. En geç 2020 yılında yola çıkması beklenen ilk yerli otomobil üretimi için ilk siparişleri de Bursa iş dünyasının çatı kuruluşu olarak verdik.

Yerli otomobilin Bursa'da üretilmesi; üretim maliyeti, teknolojisi ve ürün geliştirme konusunda önemli avantajlar sağlayacaktır. Güney Kore'nin yarım asır önce yola çıkan markaları bugün dünyanın tüm pazarlarında milyonlarca dolar ödenerek ithal ediliyor. Onlar nasıl inandı ve başardıysa biz de başaracağız.

# YERLİ OTOMOBİLİN YATIRIMI İÇİN EN DOĞRU ADRES KONYA



**Memiş KÜTÜKCÜ**
Konya Sanayi Odası Başkanı
TOBB Yönetim Kurulu Üyesi

Gerek Konya Organize Sanayi Bölgesi'nde gerekse şehrimizin herhangi bir yatırım alanında, yerli otomobil yatırımı için talep edilen büyüklükte arsa tahsisi yapmaya, gerekli tüm altyapıyı oluşturmaya hazırız.

Türkiye'nin yerli otomobil konusunda attığı adımlar, bu ülkenin bir vatandaşı olarak şahsımı ve şehrimizi ziyadesiyle memnun ediyor. Ülkemizin kendi otomobil markasını üretme çabasını ve bu konuda yapılan her türlü çalışmayı Konya Sanayi Odası olarak yakından takip ediyoruz.

Türkiye, kendi yerli otomobilini rekabetçi bir şekilde üretebilecek insan kaynağına da teknik altyapıya da sahip. Zira ülkemizde üretim yapan küresel otomotiv markaları var ve bu otomobilleri bizim insanımız üretiyor.

Biliyorsunuz, Türkiye 1960'lı yılların başında önce Devrim, ardından Anadol ile yerli otomobil üretme heyecanını yaşamış, ancak bu süreçler maalesef sürdürülebilirlik noktasında başarı ile sonuçlanamamıştır. Fakat her ne kadar yerli otomobilimizi üretemesek de, Türkiye otomotiv sektöründe çok ciddi küresel tecrübeler elde eden, sektörde dünyadaki payını sürekli artıran bir ülke haline gelmiştir.

## Yerli üretim için potansiyele ulaştık

Biz bu tecrübenin artık ülkenin kendi yerli ve milli otomobil markasını üretebilecek güçlü bir potansiyele ulaştığını görüyoruz. Kaldı ki, şu anda TÜBİTAK MAM'da geliştirilen aracın teknolojik düzeyi de bu tespiti doğrulamaktadır.

Konya Sanayi Odası olarak, ülkemizin yerli otomobil üretme azmini gururla izlerken, yatırımın da en doğru yere yapılması konusundaki görüşümüzü her fırsatta ifade ediyoruz. Ülkemizdeki otomobil ana sanayi yatırımlarının bulunduğu Marmara Havzası'nın ağır sanayi yatırımlarından dolayı artık sıkıştığını, sürdürülebilir kalkınma için Türkiye'nin sanayiyi Konya gibi Anadolu'daki yeni merkezlere doğru kaydırması gerektiğine inanıyoruz.

Zaten bu süreç kendiliğinde oluşmakta, Konya'da üretmeyi tercih eden Unilever örneğinden de anlaşılacağı üzere artık uluslararası sermaye, Anadolu'da yatırım yapmayı tercih etmektedir.

## Anadolu'yu şaha kaldırmak için yeni bir fırsat var

İş dünyası olarak biz, bu sürecin çok iyi okunması ve yönetilmesi gerektiğini düşünüyoruz. Şimdi Türkiye'nin önünde, Anadolu'yu yeniden şaha kaldırmak için yeni bir fırsat var. Dolayısıyla 55 yıl önceki yerli otomobil serüveni, bugün yeniden hepimizin heyecanını tazelerken, Türkiye bu yatırımı mutlaka Anadolu'ya yapmalıdır. Anadolu'da en uygun yer de, 2. Marmara Havzası'nın merkez şehirlerinden biri olan Konya'dır.

## Tüm altyapıyı oluşturmaya hazırız

Gerek Konya Organize Sanayi Bölgesi'nde gerekse şehrimizin herhangi bir yatırım alanında, yerli otomobil yatırımı için talep edilen büyüklükte arsa tahsisi yapmaya, gerekli tüm altyapıyı oluşturmaya hazırız. Önümüzdeki dönemde Lojistik Köy ve Konya-Karaman-Mersin Hızlandırılmış Demiryolu Hattı'nın da devreye girmesiyle birlikte Konya'nın lojistik avantajları da artacak, yerli otomobilimiz bu şekilde lojistik rekabet üstünlüğü de kazanmış olacaktır.

# TÜM OTOMOBİLLERİ ÜRETME AŞAMASINA GELİNDİ



**Prof. Dr. Mehmet ÇELİK**
TÜBİTAK Başkan Yardımcısı

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı öncülüğünde başlatılan Türk otomobilini geliştirme projesinin en önemli kazanımı, milli teknolojilerin denenmesine ve tarihçe kazanarak kendisini ispatlamasına imkan verecek bir platform olmasıdır. Türk otomobili geliştirme projesinin ikinci önemli kazanımı ise oluşturacağı marka yoluyla sağlayacağı katma değerdir.

Otomobil sanayimiz artık, devrim otomobilden, devrin tüm otomobilini üretme aşamasına geldi. Burada amaç, geleceğin teknolojisi ile donatılmış, dünyada da rekabet avantajı elde edebileceğimiz, menzili uzatılmış, elektrikli araç modelini, Türkiye'de yerli bir marka ile dünya yollarına çıkarmaktır. TÜBİTAK olarak bu konuda devrim niteliğinde çalışmalarımız desteklerimiz var. Yerli arabanın motor gibi temel malzemelerinin üretiminin Ar-Ge'sini TÜBİTAK üstleniyor. MAM Kampusumuzda, Motor Mükemmeliyet Merkezi ve Otomotiv Mükemmeliyet Merkezi kurduk. TÜBİTAK'ta geliştirdiğimiz batarya teknolojilerini, Türk otomobilinde kullanacağız. Bu araç, iki liralık şarj maliyeti ile büyükşehir trafiğinde 100 km yol yapabilecek, bu daha da artırılacak. Aracımızın en belirgin vasıflarından biri de otonom araç sistemleri ile donatılacak olması. Türk otomobil projesi sadece marka üretme değil, aynı zamanda teknolojiyi de üretme projesidir. Kanımca bu projenin esas çıktısı hayatın her alanına dokunacak yeni teknolojiler olacaktır. Türk otomobili sayesinde bu teknolojiler raflarda ve proje dosyalarında kalmayacak. Biz TÜBİTAK olarak Ar-Ge projelerine, akademik dünyaya destek veriyoruz.

# YERLİ BATARYA TEKNOLOJİSİ PROJENİN EN MİHENK TAŞI



**Dr. Murat DEMİRCİ**
TÜBİTAK MAM Enerji Enstitüsü
Müdür Yardımcısı

Kendi Türk markamızı, kendi Türk teknolojimizi, yerli teknolojimizi geliştirmeyi hedefliyoruz.

Sadece araç tasarlamıyoruz. Projeyi bir bütün olarak modelledik, bunu nasıl satarız, satış sonrası ağı nasıl kurgularız, yerli sanayicilerle bunu nasıl birlikte gerçekleştiririz gibi konuların hepsi modellendi, modelleniyor ve çalışıyoruz. Hali hazırda fizibilite süreci tamamlandı. Yol haritamızı belirledik. Bu projenin üç sacayağı var. Birinci sacayağı TÜBİTAK, Ar-Ge'nin sorumluluğu TÜBİTAK'ta. İkinci sacayağını Mühendislik AŞ olarak adlandırıyoruz, bunu da Otomotiv Mükemmeliyet Merkezi'ne konumlandırıyoruz. Üçüncü sacayağı ise Seri Üretim AŞ, bu noktada Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığımız zaten çalışmalara devam ediyor. Yerli batarya teknolojisi, en mihenk taşı, kritik konu bu. TÜBİTAK'ta hali hazırda batarya teknolojilerini çalışan bir ekibimiz var. Dört megavat saate kadar kapasitede, seri üretim olmasa dahi hücre üretebilecek alt yapılarımız var. Batarya teknolojileri üzerine çok yoğun bir şekilde çalışıyoruz. Artık, mekanik araçlardan tümüyle yazılımların, donanımları, kontrol ünitelerinin yoğun olduğu bir noktaya gelmiş durumdayız. Bu noktada kontrol sistemleri çok kritik. Kendi yerli yazılımınız, özgün yazılımınız, yerli kontrol sistemleriniz çok büyük öneme sahip. Bu konuda da yine TÜBİTAK'ta çalışıyoruz. TÜBİTAK seri üretim yapmayacak, yan sanayicilerimizle birlikte yapacağız. Üretim altyapısını kurup, 2019'dan itibaren seri üretime geçeceğiz.

# ALTYAPI VE TEDARİKTE HİÇBİR SORUNUMUZ YOK



**Alper KANCA**
Taşıt Araçları Yan Sanayicileri Derneği (TAYSAD) Başkanı

Ülkemizde hali hazırda kamyon, otobüs, minibüs, traktör ve iş makinaları üretiminde yerli markalar mevcut. Bununla birlikte kalite, maliyet, teslimat performansında dünya ölçeğinde yer almış, küresel firmalara üretim yapan ve 60 yıllık bir tecrübesi olan tedarik sanayi firmalarına sahibiz. Ayrıca her platformda dile getirdiğimiz üzere, sadece TAYSAD üyelerinin ürün gamı, elektronik parçalar dışında bir aracın %70-80'lik bölümünü oluşturabilecek çeşitlilikte.

Ancak mevcut durumda özellikle gömülü yazılım, elektronik, aktif-pasif emniyet sistemleri gibi alanlardaki yetkinliğimizi de geliştirmemiz gerekmekte. Sonuç olarak; yerli marka otomobil üretimi için gerekli olan altyapı ve tedarik konusunda hiçbir sorun yoktur. Yerli marka otomobil üretimini ise TAYSAD olarak gönülden destekliyor ve Türk otomotiv sanayinin bu projeyi başarıyla hayata geçirebileceğine inanıyoruz.

# PAZARLAMA İÇİN İMAJ GÜVEN VE REKLAM GEREKİYOR



**Yunus ÇİFTCİ**
TOSB Otomotiv Yan Sanayi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi Yönetim Kurulu Başkanı

Tüm dünyada daha az sayılarda ve nispeten emek yoğun olarak üretilen kamyon, otobüs, midibüs, minibüs gibi ticari vasıta üretimi de ülkemizde başarı ile yapılmıştır. Hatta rahatlıkla ticari vasıtada kendi markalarımızın olduğunu söyleyebiliriz. Bu gün bağımsız pek çok ticari vasıta markamız var. BMC, Güleryüz, Karsan, Otokar, TEMSA, TCV bunlardan bazıları. Bunların ötesinde dünya için üretim yapan global markalara da sahibiz. Isuzu, M.A.N, Mercedes gibi. Hatta çok özel kullanımlar için ürettiğimiz ticari vasıtalarımız da var. Konularında çok da başarılılar. Hidromek, Türkkar gibi. Otomobilde ise ürettiğimiz dünya markalarının yaklaşık %70'ini gelişmiş ülkeler dahil tüm dünyaya ihraç ediyoruz. Bunun ötesinde Türk otomotiv yan sanayinin ürettiği parçaların ihraç edilmediği ya da kullanılmadığı marka yok gibi. Türkiye'nin en çok ihracat yapan sektörü olan otomotiv ve yan sanayinin yıllık ihracatı ise 22 milyar dolar mertebesinde.Otomobili de diğer ticari mallar gibi düşünebiliriz. Her ticari malın bir teknik, yani üretim; bir de ticari, yani pazarlama merhalesi vardır. Teknik yönden Türkiye otomobili halen üreten bir sanayiye sahiptir. Hem de başarılı bir üreticidir. Her yıl pek çok markanın Türkiye'deki üretim birimi dünya çapında başarılara imza atmaktadır. Hem ana ve hem de yan sanayinde yılın en başarılı üreticisi unvanına sahip pek çok tesisimiz var. Keza yurtdışına lisans ve know-how satan, yurtdışında tesis kuran pek çok yan sanayi tesisimiz de mevcuttur. Ar-Ge ve mühendislik hizmeti Türkiye'de yapılan ve dünyanın başka yerlerinde üretilen yan sanayi ürünlerimiz de var. Bunları birleştirip, ana ürünü elde ettikten sonra dünyaya pazarlamak ise tamamı ile ticari bir olaydır. Hatta sadece ticari değil aynı zamanda imaj, güven ve reklam olayıdır.

# HERKES İÇİN

AİLELER **ANNELER** BABALAR **ÖĞRENCİLER** GENÇLER **ÇİFTÇİLER** DOKTORLAR
**ÖĞRETMENLER** ECZACILAR **İŞÇİLER** YÖNETİCİLER **ASKERLER** YAZARLAR
**TURİZMCİLER** KOBİ'LER **ARKEOLOGLAR** GİRİŞİMCİLER SPORCULAR
**MÜHENDİSLER** REKLAMCILAR **TAKSİCİLER** ÇİNİCİLER **AMBALAJCILAR**
OKUTMANLAR **SOSYAL HİZMET UZMANLARI** MOBİLYACILAR **JİMNASTİKÇİLER**
ŞOFÖRLER **REHBERLER** SİGORTACILAR **BERBERLER** MANAVLAR
**SEKRETERLER** EMLAKÇILAR **STİLİSTLER** PİLOTLAR **ÇEVİRMENLER** MEMURLAR
**NAKLİYECİLER** DEMİRCİLER **KURUYEMİŞÇİLER** NALBURLAR **ANALİSTLER**
DİYETİSYENLER **OPERATÖRLER** FUTBOLCULAR **ESKİCİLER** FIRINCILAR
**BOYACILAR** ASİSTANLAR **DONDURMACILAR** AŞÇILAR **KASAPLAR** MODELLER
**BAKKALLAR** MODACILAR **BİLİM ADAMLARI** YÜZÜCÜLER **GURMELER**
ESKİCİLER **SES TEKNİSYENLERİ** SANAYİCİLER **GAZETECİLER** RESSAMLAR
**IŞIKÇILAR** HEMŞİRELER **TAHSİLDARLAR** KAPTANLAR **MUHTARLAR** BESİCİLER
**POLİTİKACILAR** KUAFÖRLER **PANSİYONCULAR** DANSÇILAR **BENZİNCİLER**
MAKİNİSTLER **KOSTÜMCÜLER** SAĞLIKÇILAR **MİMARLAR** HIRDAVATÇILAR
**CANKURTARANLAR** AYAKKABI TAMİRCİLERİ **KİMYAGERLER** AVUKATLAR
**TABELACILAR** DEKORATÖRLER **HARİTACILAR** ESTETİSYENLER **ÇİÇEKÇİLER**
KÖŞE YAZARLARI **BORSACILAR** EV HANIMLARI **REKLAMCILAR** MÜZİSYENLER
**İNŞAATÇILAR** YARGIÇLAR **METİN YAZARLARI** CERRAHLAR **YAYINCILAR**
TEKNİKERLER **KAYNAKÇILAR** TAMİRCİLER **İŞLETMECİLER** PSİKOLOGLAR
**LOSTRACILAR** ELEKTRİKÇİLER **BİLİŞİM UZMANLARI** EV HANIMLARI **GRAFİK**
**TASARIMCILAR** MANİFATURACILAR **BAHARATÇILAR** KOREOGRAFLAR
**TEKSTİLCİLER** MADENCİLER **POLİSLER** TESİSATÇILAR **HOSTESLER**
VEZNEDARLAR **İPLİKÇİLER** KASİYERLER **KEBAPÇILAR** SARRAFLAR
**PAZARLAMACILAR** KIRTASİYECİLER **ARAŞTIRMACILAR** FOTOĞRAFÇILAR
**KURYELER** DOĞRAMACILAR **SENARİSTLER** DALGIÇLAR **MUHASEBECİLER**
BÜROKRATLAR **BALIKÇILAR** SANATÇILAR **NOTERLER** DANIŞMANLAR
**ÇOBANLAR** USTALAR **EKSPERLER** MÜFETTİŞLER **MUHABİRLER** OYUNCULAR
**MATBAACILAR** TORNACILAR **ÇANTACILAR** KAPICILAR **MÜBAŞİRLER**
KAMERAMANLAR **KÖMÜRCÜLER** MÜFTÜLER **OYUNCAKÇILAR** SPİKERLER
**KABZIMALLAR** MÜTEAHHİTLER **SOSYOLOGLAR** SİMİTÇİLER **SUCULAR**
CAMCILAR **KARİKATÜRİSTLER** GALERİCİLER **TESVİYECİLER** ARŞİVCİLER
**ELEŞTİRMENLER** BANKACILAR **ŞAİRLER** PAZARCILAR **HAKEMLER**
BAKICILAR **KÜTÜPHANECİLER** TATLICILAR **SAATÇİLER** OVERLOKÇULAR
**MÜŞAVİRLER** DEFTERDARLAR **SAHAFLAR** TEZGAHTARLAR **ANİMATÖRLER**
EDİTÖRLER **BİLGİSAYARCILAR** TEMİZLİKÇİLER **BAHÇIVANLAR**
ÇİLİNGİRLER **KOMEDYENLER** BULAŞIKÇILAR **ANTRENÖRLER**
POSTACILAR **İTFAİYECİLER** İŞLETMECİLER **ZABITALAR** EMEKLİLER İÇİN

## BİR BANKADAN DAHA FAZLASI

Ziraat Bankası

# "DEVRİM'DE BENZİN HİKAYESİ TAM BİR YÜREK ACISIDIR"



Devrim, 1961 yılında Türkiye'de üretilen ilk yerli otomobil. Dönemin Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel'in talimatıyla, Eskişehir Demiryolu Fabrikası'nda 129 günde üretildi. Türkiye'nin ilk yerli otomobili Devrim'in en genç mühendisi, yüksek mühendis merhum Kemalettin Vardar, vefatından sadece 26 gün önce Konya Sanayi Odası'na verdiği özel röportajda Devrim'in hikayesini anlattı.

Röportajda Vardar, adeta bir şehir efsanesi gibi dilden dile dolaşan benzin hikayesi ile ilgili, "tam bir yürek acısıdır" ifadesini kullandı. Fatih Ulutaş'ın yaptığı röportajda merhum Vardar'ın benzin ile ilgili açıklamaları şöyle:

"Benzin hikayesi tam bir yürek acısıdır. Şimdi herkesin bildiği kısmı ile başlayalım. Cemal Gürsel geldi, arabaya bindi. İşte kimi 200 metre, kimi 50 metre gitti diyor. Her neyse, araba stop etti. Ve bu iş tam anlamıyla bir fiyasko haline getirildi. Çünkü ne kadar basın varsa, ne kadar bu konuya bulaşmış insan varsa hepsi de bir marifetmiş gibi evire çevire herkesin karşısında bu suçlamayı ifade etmekten hiç korkmadı. 'Araba çalışmadı. Ah zavallı, vah zavallı, benzin koymayı unutmuşlar.'

Senelerdir, Devrim'den bahsedildiğinde bana, 'Hani şu sizin benzin koymayı unuttuğunuz araba değil mi' demiyorlar mı benim cinlerim tepeme çıkıyor. Şimdi bakınız, bu arabanın neden stop ettiği belli değildir, çünkü araştırılmamıştır. Çünkü incelenmemiştir. Stop eden arabada kullandığımız motor benzin tıkanıklığı yapan yani boğulan bir motordu.



## Diyebilir misin ki boğuldu motor?

O arabadaki motoru yapan Rıfat Serdaroğlu'dur. Serdaroğlu, kendi yaptığı motorun olduğu arabada şoförlük yapıyor ve Cemal Gürsel de yanında oturuyor. Araba stop edince, 'ne oldu' diye soruyor. Sen olsan ne cevap verirsin? Diyebilir misin ki boğuldu motor? Sıkı mı, var mı böyle bir baba yiğit? Yok. Ne yapacak, bir şey söyleyecek. Rıfat Serdaroğlu da 'benzin bitti diyor. Sonradan biz Rıfat'la defahatle konuştuğumuz zaman Rıfat dedi ki 'yahu gösterge çeyrek depo benzin gösteriyor. Ben çeyrek depo ile Ankara'nın içinde dokuz tur atıyorum.'

Niye bu arabada benzin yok diyor peki? Evet, benzin ikmali yapılmamış çünkü göstergе benzin ikmalini zorunlu görmüyor. Göstermiyor. Orda bir gösterge hatası var. Ve hakikaten de göstergeler ayar yapılırken, bizim de başımıza öbür arabalarda geldi, bir takım arızalar gösteriyor, yani yanlış şeyler gösteriyor. Nitekim bu da onlardan bir tanesi olabilir mi? Olabilir.

## Arabanın neden durduğu araştırılmalıydı

Rıfat Serdaroğlu'nun bu konunun içinde yer alan, bir sürü sıkıntı çeken biri olarak başka bir şey söylemesi zaten mümkün değildi. Ha niye stop etti, işte ondan sonrasını çözmek için bu hadiseye sebep olan aracı alıp araştırmamız lazımdı değil mi? Kimse bir








daha arabanın yanına gitmedi ki. Herkes, 'tüh Allah kahretsin bu arabayı' dedi. Ve bizim de elimizde kalan tahsisatı iptal ettiler. Dımdızlak ortada bıraktı bizi millet.

Niye? İşte Gürsel sırtını döndü bir daha da kimse arabayı ne aradı, ne sordu. Ve kimse o arabanın gerçekten neden stop ettiğinin sebebini aramadı. Araştırmadı, çünkü araştırmak için tahsisatta para kalmamıştı. Bu hadise araştırılmadığı ve analiz edilmediği için kenarda bekleyen, aportta bekleyen bir takım güçler el ovuşturdular. Eline düşmüşüz yani. Adam hazır gelen lokmayı mı reddedecek?






## Devrim projesinin en büyük katkısı

Devrim projesinin en büyük kazancı nedir biliyor musunuz? Buradaki mühendislerin ve teknik kadronun delirmişçesine uğraşarak arabayı yapması sonucunda, biz bayağı kabadayı olduk. Ben bunu yaparım hesabında. Ve arkasından -ben sonra o fabrikanın müdürlüğünü de yaptığım için de söylüyorum- dizel elektrik lokomotifi imal ettik. Maliyetinin yüzde 76'sı yerli olan dizel elektrik lokomotif imal ettik. Bir tane mi iki tane mi üç tane mi? Hayır, 400 tane. Burada gençlere söylemek istediğim bir şey var. Şimdi bakın bizim çok büyük bir yanlışımız, çok büyük bir eksiğimiz var. Yabancılardan gelen her türlü bilgiyi belgeyi, ürünü büyük bir hayranlıkla ve peşin yargı ile kabulleniyoruz. Mesela 'İngiliz ipi olsun, bu ip Japon' diyoruz. 'Japonlar yapıyor kardeşim. Alman bu, Alman malı kardeşim' falan filan. Bu korkutma yabancıların işine geliyor. Bu korkutma kültürü ile yetiştirilen bir nesil olduk biz.

Devrim projesinin sonunda lokomotif imalatına girdiğimiz zamanki kabadayılığımızın tek sebebi, Devrim'de yaşadığımız tecrübedir. Olmaz denen her şeyi yaptık, ondan sonra da olabilir diye saldırdık lokomotif yaptık.

Şimdi biz bunları yaşadık, ben bunları yaşadım. Onun için öfkeliyim, kızgınım. Bu pısırıklığa bu teslimiyetçiliğe bu kabulcülüğe isyan ettim. Gençlerin teslimiyetçiliğini kabul edemiyorum. Yani gençler bunları gördükten sonra bu kadar teslimiyetçiliğe, bu kadar kolaycılığa nasıl kapılıyorlar onu anlamıyorum."