

TÜRKİYE RAYLI SİSTEMDE ÜRETİM ÜSSÜ OLUYOR

Hazırlayan: DENİZ SARI

ARTIK KENDİ TRAMVAYI İLE METROSUNU ÜRETen HATTA MİLLİ HIZLI TRENİNİ DE HAYATA GEÇİRMEYİ HEDEFLEYEN TÜRKİYE, RAYLI SİSTEMDE İDDİALİ HALE GELİYOR. BU ALANDA KÜRESEL ÖLÇEKTE YAPILAN YATIRIMLARI VE ÜRETİMLERİ YERİNDE İNCELEYEN SEKTÖR TEMSİLCİLERİ, TÜRKİYE'NİN BİR ÜRETİM ÜSSÜ OLACAĞINI BELİRTİYOR.

Fotoğraflar: Dünya Gazetesi Fotoğraf Arşivi

30 BİN KİLOMETRE

2035 YILINDA HEDEFLENEN
DEMİRYOLU HATTININ UZUNLUĞU

50 MİLYAR DOLAR

2023'E KADAR TÜRKİYE'DE
ÖNGÖRÜLEN RAYLI SİSTEM
YATIRIMLARININ TUTARI

15 İL

YHT HATLARIYLA BİRBİRİNE
BAĞLANACAK KENT SAYISI

Ulaşımında ağırlıklı olarak karayolunu kullanan Türkiye, son yıllarda raylı sistemlerdeki potansiyeliyle globaldeki raylı sistem üreticilerinin ilgisini çekiyor. Bu noktada Türkiye'nin hem araç üreten ana sanayiler hem de bu işle uğraşan alt yapı müteahhitleri için verimli bir pazar olduğuna işaret eden Raylı Ulaştırma Sistemleri ve Sanayicileri Derneği'ne (RAYDER) göre yurt genelinde birçok kentte raylı sistem yatırım planlamaları başlatıldı.

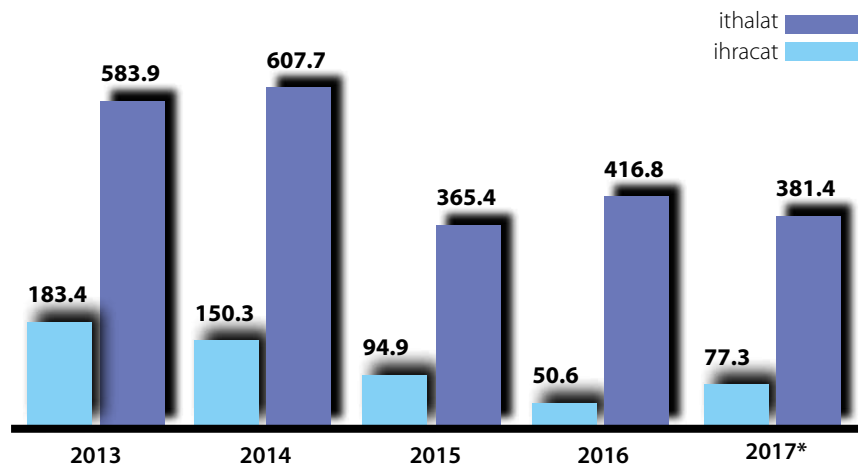
Raylı sistemlerde son zamanlarda görülen hareketlenme, sektörde önemli gelişmeler yaşanacağını ve sektörel ivmenin yukarı doğru yöneldiğini gösteriyor. Artık kendi tramvayını ve metrosunu üreten, milli trenini ve hatta hızlı trenini üretme çabasına giren Türkiye'de yan sanayi de geliyor. Yan sanayinin gelişmesi, sektörün katma değer ile ekonomiye katkısını da artırıyor. 12 bin kilometrelik Hızlı Tren Hattı Projesi, yolcu ve yük taşımacılığı açısından önem taşıyan Ulusal Demiryolu Ağı Projesi, 350 bin ve üzeri nüfusa sahip şehirler için planlanan tramvay, hafif raylı ve metro sistemleri, hat otomasyonu ve sinyalizasyon çalışmalarıyla pazar büyüyecek. Şehir içi raylı sistem işletmeciliği Türkiye'de henüz 11 kentte yapılırken, 17 il için de raylı sistem yatırımları onaylandı. Bu doğrultuda başlanan proje çalışmaları halen sürüyor.

İstanbul'daki yatırım 35 milyar lirayı buluyor

Raylı sistem yatırımlarının yoğunlaştığı kentlerden biri İstanbul. İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) 2019 yılına kadar raylı sistem ağını 450 kilometreye çıkarmayı hedefliyor. Söz konusu hedef için belirlenen yatırım tutarı da 35 milyar lirayı buluyor. Kentte uzun vadede raylı sistem hattının bin kilometreye ulaştırılması hedefleniyor. İBB, raylı sistemlerde yerli araç ve ekipman kullanılmasına yönelik çalışmalara da hız verdi. İzmir'de hızla raylı sistem ağını genişleten kentlerden biri. İzban ve İzmir metro hatları ile toplu ulaşım yolculuğunun yüzde 35'i raylı sistem ile yapılıyor. Kentte yılda ortalama 200 milyon kişi raylı sistemleri kullanırken, 500 milyon kişinin raylı sistemler ile taşınması hedefleniyor. Bursa Büyükşehir Belediyesi de yerli üretim tramvay ve LRV yatırımları ile kentte raylı sistemler ile taşımacılığını artırmak istiyor. Diğer büyükşehir



Sektörün beş yıllık ihracat ve ithalatı (milyon\$)



Kaynak: Uluslararası Ticaret Merkezi (ITC)
*Ocak-Ekim



belediyelerinde de yatırımların ivme kazandığı görülüyor.

Uzmanlar, uzun vadeli projeler bakımından; Arap yarımadası, Kuzey Afrika ülkeleri, İran, Rusya gibi ülkelerin Türkiye açısından öne çıkan pazarlar arasında yer alacağını ifade ediyor. Yeni sistemler kadar, hat, otomasyon ve araç yenileme pazarının giderek büyüdüğüne de işaret eden sektör temsilcileri, bu pazarın yabancı üreticilerin dikkatini çektiğini ve kayda değer rekabet alanlarının oluştuğu tespitini yapıyor. Yabancı

firmalar, Türkiye pazarında bu alandaki etkinliğini artırmak için yerli firmalarla iş birliğine yöneliyor.

Kamu ihalelerinde yüzde 51 yerlilik şartı

Öte yandan, yerli üretimi teşvik etmek amacıyla kamu ihalelerinde en az yüzde 51 yerlilik şartı getirildi. Bu durum, global pazardaki büyük ölçekli şirketlerin dikkatini çekiyor. Türkiye'de kendine yatırım yeri ya da yerli bir ortak arayan bazı yabancı firmaların ortaklıklarda

Raylı sistemlerdeki Ar-Ge projeleri

► **Milli Tren Geliştirme Projesi:** 2014 yılında Milli Tren Projesi kapsamında Ar-Ge çalışmaları başlatıldı. Bu projelerden bir tanesinden sorumlu olan TÜLOMSAŞ, yüksek hızlı tren geliştiriyor. Diğer proje ise TÜVASAŞ tarafından yürütülüyor. Firma, proje kapsamında elektrikli tren seti geliştiriyor. TÜBİTAK, ASELSAN, HAVELSAN, İTÜ, Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri (ARUS), Eskişehir Raylı Sistemler Kümelenmesi (RSK) de milli tren projesinin ortakları arasında yer alıyor.

► **Milli Elektrikli Tren Seti Geliştirme Projesi:** TÜVASAŞ tarafından Milli Elektrikli Tren Seti'nin (EMU) geliştirilmesine yönelik çalışmalar devam ediyor. Ön tasarım aşaması tamamlanan projede, detaylı tasarıma başlanması için alt sistem tedariklerinin tamamlanması gerekiyor. Bu kapsamda ihale süreci devam ediyor. Beşerli vagonlardan oluşan tren setleri, saatte 160 kilometre hıza ulaşabilecek şekilde tasarlanıyor. Projenin ilk testlerine 2019 yılı içinde başlanması planlanıyor.

► **YHT Seti Geliştirme Projesi:** TCDD yatırım programında olan 106 adet YHT seti temin projesi kapsamında 10 adet YHT seti ayrı bir ihaleyle temin edilecek. 80 adet YHT seti ise öğrenme tabanlı teknoloji transferi yöntemiyle Türkiye'nin milli yüksek hızlı tren teknolojisine sahip olmasını sağlayacak şekilde ihale edilecek. 80 adet YHT seti ihalesinin 20 adedi yerli katkı payı aranmadan temin edilecek. 60 adedinde ise en az yüzde 53 yerli katkı payı aranarak temin edilecek. 60'uncu YHT seti üretim bandından indiğinde yerlilik payının yüzde 85 olması hedefleniyor. Kalan 16 adet YHT setinin ise milli yüksek hızlı tren olarak üretilmesi hedefleniyor.

► **Anahat Lokomotif Temini:** 2003 yılında blok tren işletmeciliğine geçişle birlikte yük taşıma kapasitesinin artırılması için TCDD'nin bağlı ortaklığı olan TÜLOMSAŞ'ta General Motor (GM) lisansı ve yüzde 51 yerlilik oranıyla 2003-2009 yılları arasında toplam 89 adet dizel ana hat lokomotifi imal edildi. 80 adet elektrikli lokomotiften sekiz adeti Güney Kore'de imalatı tamamlanarak Türkiye'ye getirildi. 72 adeti ise TÜLOMSAŞ'ta üretilerek TCDD'ye teslim edildi. Proje kapsamında 10 yıllık üretim lisansı da temin edildi.

2023 yılına kadar üretilmesi planlanan raylı sistem araçları

- ▶ 96 adet hızlı tren
- ▶ 7 bin adet metro, tramvay ve hafif raylı araç (LRT)
- ▶ 250 adet elektrikli lokomotif
- ▶ 350 dizel lokomotif
- ▶ 500 adet banliyö seti

know-how'u ellerinde tutarak Türkiye'yi bir montaj ülkesi şeklinde değerlendirmek istediği belirtiliyor. Bu durumun da önüne geçilmesini isteyen temsilciler, yüzde 51 yerlilik şartının yanı sıra ortaklıkta hisse çoğunluğunun Türkiye firmalarında olması halinde bu firmalara ihalelerde yüzde 5 ek puan verilmesi gerektiğinin altını çiziyor. Uzmanlar, bu adımın yerli sermayeyi koruyup geliştireceğini, Türkiye'nin teknolojiye adaptasyonunu, sisteme hakimiyetini ve finansman gücünü artıracığını söylüyor.

Küresel ölçekte öne çıkan ülkelere bakıldığında ise ihalelerde Almanya yüzde 60, Çin yüzde 70, ABD yüzde 65 yerlilik şartı koyuyor. Sektör temsilcileri Türkiye'de de ihalelerde yasal mecburiyet ve denetim ile yerlilik oranlarında bu kademelere çıkılması halinde sektördeki firmaların da yatırım iştahını artıracığını ve gelişmelerini sağlayacağını vurguluyor.

Pazar, 1.8 trilyon dolar büyüklüğe ulaştı

Bugün itibarıyla yaklaşık 1.8 trilyon dolarlık büyüklüğe ulaşan global raylı sistem pazarında, Türkiye'nin de raylı sistem teknolojilerine sahip ve üretim yapabilen bir ülke olarak tanınmaya başladığı dile getiriliyor. Yerli üretimin teşvik edilmesi ile birlikte ihaleler incelendiğinde, araç fiyatlarında kayda değer bir düşüş olduğu gözlemleniyor. Cari açığı kapatmak, döviz çıkışını engellemek için bu konunun önem arz ettiğini söyleyen uzmanlar, yabancı yatırımcıların Türkiye'ye yatırım yapmasını ve istihdam artışı sağlamak için yerli marka oluşturulması gerektiği belirtiliyor.

Öte yandan, Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri Kümelenmesi'nin (ARUS) 2017 yılı raylı ulaşım sistemleri sektör analizine göre, 2003 yılından bu yana raylı sistemlere 60 milyar TL yatırım yapıldı. Türkiye, 2009 yılın-



da Ankara-Eskişehir hattının hizmete açılmasıyla yüksek hızlı tren (YHT) ile tanıştı. Türkiye, küresel ölçekte sekizinci Avrupa'da ise altıncı hızlı tren teknolojisi kullanan ülke konumuna yükseldi. Ankara; Eskişehir, Konya, Karaman, İstanbul, Sivas, Bursa, İzmir, Erzincan gibi illere YHT ile bağlanırken, Marmaray ile de Asya ve Avrupa arasında demiryolu bağlantısı kuruldu. Böylece yeni İpek Yolu'nun stratejik etaplarından biri de tamamlandı. Pekin'den Londra'ya kadar kesintisiz ulaşımı sağlayacağı öngörülen Marmaray, demiryolu ağının en önemli ayağını oluşturuyor.

30 bin kilometrelik ağa ulaşılması hedefleniyor

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın yatırımları 2003 yılında yüzde 17 iken, 2013 yılında yüzde 45'e çıktı. Ankara-Eskişehir, Ankara-Konya, Konya-Karaman-Eskişehir ve Ankara-İstanbul yüksek hızlı tren hatlarından sonra, Ankara-İzmir, Ankara-Sivas, Ankara-Bursa YHT hatları tamamlanarak ülke nüfusunun yüzde 46'ına karşılık gelen 15 il yakın zamanda YHT ile birbirine bağlanacak. Böylece şehirler arası ticari ve turistik ziyaretlerin sayısında da kayda değer artış yaşanacağı öngörülüyor. Yüksek hızlı tren hatlarının yanı sıra hızlı yolcu ve yük işletmeciliğine uygun Bursa-Bilecik, Konya-Karaman, Karaman-Ulukışla-Yenice-Adana-Osmaniye-Gaziantep, Adana-Mersin, Sivas-Erzincan, Eskişehir-Antalya, Halkalı-Kapıkule arasında hızlı demiryolu projeleri de hızla devam ediyor.

Kent içi ulaşımında ise İstanbul'da Mar-

maray, İzmir'de Egeray, Ankara'da Başkentray, Balıkesir'de Balray ve Gaziantep'te ise Gaziray projeleri hayata geçirildi. Uluslararası ulaşımında ise Türkiye-Azerbaycan-Gürcistan iş birliğiyle 'Demir İpek Yolu' olarak da nitelendirilen Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu Projesi tamamlanarak test sürüşleri başlatıldı. Bugün itibarıyla Türkiye'nin 12 bin 466 kilometrelik demiryolu ağı bulunuyor. Halihazırda 2023 yılı hedefleri doğrultusunda 10 bin kilometrelik yüksek hızlı tren, dört bin kilometrelik yeni konvansiyonel tren hattı, elektrifikasyon ve sinyalizasyon çalışmaları devam ediyor. 2023 yılında hızlı tren hatları ile birlikte toplam 25 bin kilometre, 2035 yılında ise 30 bin kilometrelik demiryolu ağına ulaşılması hedefleniyor.

Sadece İstanbul'da şehir içi raylı sistem hat uzunluğunun 2019 yılına kadar 441 kilometreye, 2023 yılına kadar ise 740 kilometreye çıkacağı öngörülüyor. Diğer illerde planlanan şehir içi raylı sistemlerle birlikte Türkiye'de şehir içi raylı sistemlerin hat uzunluğunun, 2023 yılına kadar bin 200 kilometreye ulaşması hedefleniyor. 2023 yılında demiryolu taşımacılık payının yolcуда yüzde 10, yükte ise yüzde 15'e çıkarılması da başlıca hedefler arasında yer alıyor. 2035 yılında bu oranların yolcu taşımacılığında yüzde 15, yük taşımacılığında ise yüzde 20'ye çıkarılması planlanıyor. Demiryollarında yapılacak yeni yatırımlar ile yurt genelinde diğer ulaştırma türleri ile entegrasyon sağlanması amaçlanıyor. Böylece yüzde 15 olarak belirlenen demiryolu yük taşımacılığı hedefinin yakalana-bileceği dile getiriliyor.



MİLLİ HIZLI TREN RAYLARA ÇIKMAYA HAZIRLANIYOR

Türkiye Lokomotif Sanayi, yeni dönemde ağırlığı milli hızlı tren üretimine verecek. 2020 yılında yerli ve milli yüksek hızlı treni raylara çıkarmayı planlayan firma dışa bağımlılığa da son vermeyi amaçlıyor. TÜLOMSAŞ ilk etapta her ay bir adet YHT setini yüzde 53 yerlilik oranıyla üretmeyi planlıyor.

Milli YHT üretimine dönük hazırlıklarını sürdüren Türkiye Lokomotif Sanayi (TÜLOMSAŞ), ana sanayi olarak yer alacağı projeye ilişkin ihale sürecine devam ediyor. Ayrıca, Ar-Ge merkezini de devreye alan firma, Türkiye'nin 516'ncı Ar-Ge merkezi oldu. Ürünlerinde yerli malzeme kullanım oranını artırmak için Ar-Ge faaliyetlerine önem veren firma, raylı sistemler alanındaki tasarım ve üretim kabiliyetlerini havacılık, denizcilik ve savunma sanayiinde de kullanmak istiyor. 120 yıllık sanayi geçmişinin birikimiyle yönünü Ar-Ge ve inovasyona çeviren TÜLOMSAŞ, yerli tank Altay'ın motorundan deniz araçları motorlarına ve THY Teknik ile işbirliğine kadar birçok projeyi gündeminde bulunduyor.

Yerli tank Altay'ın motorunu üretmek isteyen firma, yakıt ikmali yapmadan 300-400 kilometre yol alabilen bin 500 beygir gücündeki motorlarla ilgili Ar-Ge çalışmalarını sürdürüyor. Havacılık sanayiinde de adını

duyurmak isteyen şirket, THY Teknik ile Ar-Ge, test ve üretim konularında yapılabilecek iş birlikleri konusunda görüşmeler yapıyor. TÜLOMSAŞ, ayrıca gemilerde kullanılan dizel jeneratör setleri, Marmaray araçları tarafından kullanılan cer motorlarının da üretimini sürdürüyor. General Elektrik ile yapılan ortaklık anlaşması çerçevesinde ABD, Almanya, İngiltere ve Fransa gibi ülkelere yeni nesil dizel lokomotif ihracatı yapan firma, yeni siparişlerde yerlilik oranını yüzde 50'nin üzerinde tutmayı hedefliyor.

Endüstri 4.0'a yönelik çalışmalar sürdürülüyor

TÜLOMSAŞ, bir yandan tamamen yerli 5 MW gücündeki E5000 lokomotifi 2019'da raylara çıkarmayı hedeflerken, E10000 manevra lokomotifi üretimi konusundaki çalışmalarını da sürdürüyor.

2020 yılında Endüstri 4.0'a yönelik alt yapı yatırımlarını da tamamlamayı hedefleyen firma, TÜLOMSAŞ, bunun yanı

sıra EFQM Mükemmeliyet Modeli'ni uygulamak ve yıllık cirosunu 1 milyar liraya yükseltmek istiyor.

Öte yandan milli dizel motor, lokomotif, YHT, cer motoru ile yük vagonu konularındaki üretim hazırlık süreçlerini tamamlayıp, yerlilik oranını yükseltmek firmanın başlıca hedefini oluşturuyor.

TÜLOMSAŞ, ayrıca teknolojik bilgi üretimi, ürün kalitesi ve standardının yükseltilmesi, verimlilik artışı, üretim maliyetlerinin düşürülmesi ve teknolojik bilginin ticarileştirilmesi gibi alanlarda da çalışma yapacak. Avrupa Birliği standartlarına uygun, çeşitli tipte yük vagonu üretimini sürdüren firma, bin 400 kişiyi doğrudan istihdam ediyor. Bununla birlikte 34 ildeki 800 tedarikçi firma ile birlikte istihdam sayısı 20 bine ulaşıyor.

Yazılım ve donanımı da üretim katma değeri artırıyor

Bugün itibarıyla ayda altı adet elektrikli ve dizel lokomotif üretim kapasitesi bulunan TÜLOMSAŞ, 68000 tipi elektrikli ve dizel lokomotifleri aynı anda imal ediyor. Yüzde 50'den fazlası yerli üretim olan lokomotiflerin yazılım ve cer araç kontrol sistemlerinin de yerli üretilmesi konusunda çalışmalar devam ediyor. Başarıyla tamamlanan yerli ve milli E1000 Milli Elektrikli Lokomotif Projesi ile Türkiye'yi lokomotif sektöründe kendi yazılım ve donanımını geliştiren ülke durumuna getiren TÜLOMSAŞ, küresel ölçekte sadece gelişmiş ülkelerin sahip olduğu ve raylı araç sektöründe katma değeri en yüksek bileşenlerden oluşan cer konverteri, cer kontrol ünitesi, tren kontrol ve yönetim sisteminin hem tasarımcısı hem de üreticisi konumuna ulaştı.

“DEVLET, SEKTÖRE HER KONUDA DESTEK OLMALI, YÖNLENDİRMELİ”



KENAN İŞİK

Eskişehir Raylı Sistemler Kümelenmesi
Yönetim Kurulu Başkanı

Küresel ölçekte yeni dönemin önemli sektörlerinden biri olarak gösterilen ve ihtiyaçları artarak gelişen raylı sistemler sektörü, Türkiye ve Eskişehir’in stratejik sanayileşme modeli içinde yer alıyor. Yaklaşık yedi yıldır süren kümelenme çalışmaları ile bu konuda önemli yol kat ettik. Bölge ve ülke sanayisi, sektörün gelişimi için her türlü göreve hazır durumda. Raylı sistemlerin en az yerli otomobil kadar önemli, hatta ondan da daha önemli olduğunun anlaşılacağı düşünülüyor.

Raylı sistemler sektörünün gündeminde olan önemli projelerin başında Milli Yüksek Hızlı Tren projesi ve ihalesi bulunuyor. İhale süreci başlayan, üretimi TÜLOMSAŞ tesislerinde gerçekleştirilecek Yüksek Hızlı Tren setleri ile bölge ve ülke ekonomisi için çok stratejik bir süreç başlayacak. Özellikle, TCDD ve TÜLOMSAŞ, bu süreçte yoğun çaba gösteriyor. Bu ihale ile asırlık geçmişi bulunan TÜLOMSAŞ, tarihi bir görevi daha üstüne alarak, ülke ve bölge ekonomisine ileride çok daha iyi anlayılacak katma değeri yüksek, teknolojik bir değişimi başlattı.

İhalesi açılan 96 adet Yüksek Hızlı Tren

Türkiye’nin belli konularda bölgesel güç olma çabalarında raylı sistemler oldukça önem taşıyor. Bu sektörde geçmişi ve kabiliyetleri ile önemli bir avantaja sahip olduğumuzu vurgulamak isterim. Bu çabaların ve gelecek için umut olan sektörün devletin her konuda tam desteği ile yönlendirilmesi önemli.

setinin üretimi, teknoloji transferi ile başlayıp, sonunda yüzde 74 gibi yüksek bir oranda yerli katkı hedefi ile tamamlanacak. Bu sürecin sonunda en az Devrim arabası kadar önemli bir başlangıç yapıldı. Sonunun aynı olmaması için gerekli kurum ve kuruluşların sürece tam destek vererek TCDD, TÜLOMSAŞ ve sektörün yanında yer alması gerekiyor.

“Başarılı iş modelleri hızla hayata geçirilmeli”

Türkiye’nin belli konularda bölgesel güç olma çabalarında, raylı sistemler oldukça önem taşıyor. Bu sektörde geçmişi ve kabiliyetleri ile önemli bir avantaja sahip olduğumuzu vurgulamak isterim. Bu çabaların ve gelecek için umut olan bu sektörün devletin her konuda tam desteği ile yönlendirilmesi önemlidir. Bu konularda oluşturulan başarılı iş modellerinin hızla hayata geçirilmesi gerektiği gibi böylece ekonominin ihtiyacı olan itici güç ve ivme sağlanacaktır. Tam da bundan dolayı bu konuda projeler ve iş modelleri türlü argümanlar ile engellenmeye çalışılıyor. Artık Devrim arabası hikayelerine yenilerinin eklenmemesi gerekir.

Bilinçli toplumlar, güçlü devlet politikaları ve bunları yöneten kurumlar buna izin vermemeli. Bu projenin gerçekleşmesi sürecinde olası müdahaleler ve model değişikliklerinin, sürecin uzatılarak gereksiz zaman kaybı ötesinde bu konuya gönül vermiş sektör temsilcilerinde de hayal

kırıklığı yaratacağı, bugüne kadar kat edilen stratejik konularda da önemli zararlara uğrayacağı açık.

“Eskişehir son dönemde ciddi aşama kaydetti”

Eskişehir ve raylı sistemler sektörü son dönemde önemli görevler olarak ciddi aşama kaydetmiştir. Yerli lokomotif projeleri, yerli tasarım vagon üretimleri çalışmalarının da göz ardı edilmemesi gerekmektedir. Halen TÜLOMSAŞ sorumluluğunda devam eden E5000 milli elektrikli ana hat lokomotifi, Hybrit Lokomotif Projesi ve yeni nesil yük vagonları projeleri başlıca örnekleri oluşturuyor. Eskişehir’de kurulum süreci devam eden Ulusal Raylı Sistemler Araştırma ve Test Merkezi (URAYSİM) Projesi ile de konunun bütünsel olarak çözüleceğini, üretilen tüm raylı sistem araç ve ürünlerinin yurtdışına rahatça satılabileceğini öngörüyoruz. Proje ile ülkenin ihtiyacı olan yüksek katma değerli, satılabilir ve rekabet edebilir, ihracat hedeflerine önemli katkı sağlayacak bir sanayinin oluşması sağlanacak. Bu süreç içinde, gerek şehir ve bölgenin gerekse ülkenin tüm karar vericilerinin bu konuya gerekli desteği ve önemi vermesi gerekiyor.





EMEL SAKARYA
RAYDER Yönetim Kurulu Başkanı

Demiryolu sektörü için araç, ürün, mühendislik ve hizmet üreten sanayiciler ile akademisyenlerin derneği olan Raylı Ulaştırma Sistemleri ve Sanayicileri Derneği (RAYDER), Türkiye’de raylı ulaşım sistemlerinin gelişimine yardımcı olmak amacıyla birçok faaliyet yürütüyor. Global pazarda olduğu gibi yeni dönemde Türkiye’de de demiryolları ve raylı ulaşım sistemlerine öncelik veriliyor ve bu alandaki çalışmalar bir devlet politikası olarak belirlendi. Bu doğrultuda teşvik yasalarının desteği ile alt yapı ve sektörel yatırımlar artarak devam ediyor. Yurt genelinde demiryolları ile yük ve yolcu taşımacılığının yanı sıra hızlı tren ve belediyelerin metro, tramvay araç ihtiyaçlarını karşılayacak raylı sistemler için 2023 yılına kadar yaklaşık 50 milyar dolarlık yatırım yapılması planlanıyor.

Raylı sistemlerde son zamanlarda görülen hareketlenme, sektörde kayda değer gelişmeler yaşanacağı ve sektördeki ivmenin yukarı doğru yöneldiğinin göstergesi. Artık kendi tramvayını ve metrosunu üreten, millî trenini, hatta hızlı trenini üretme çabasına girmiş bir Türkiye’den söz ediyoruz. Tüm bu çabalar yan sanayiini geliştiriyor ve Türkiye ekonomisine katkı sağlıyor.

12 bin kilometrelik Hızlı Tren Hattı Projesi yolcu ve yük taşımacılığı için Ulusal Demiryolu Ağı Projesi, 350 bin ve üzeri nüfusa sahip şehirler için planlanan tramvay, LRV ve metro sistemleri, hat otomasyonu

“İHALELER İÇİN BELİRLENEN YERLİLİK ORANI ARTMALI”

Türkiye’deki ihalelerde yüzde 51 yerlilik şartı söz konusu. Küresel ölçekte raylı sistem ihalelerinde Almanya yüzde 60, Çin yüzde 70, ABD yüzde 65 yerlilik şartı koyuyor. Bizde de ihalelerde yasal mecburiyet ve denetim ile yerlilik oranlarında bu kademelere çıkılması, sektördeki firmaların da iştahını artıracak ve gelişmelerini sağlayacak.

ve sinyalizasyon çalışmalarıyla pazar büyüyecek. Şehir içi raylı sistem işletmeciliği Türkiye’de henüz 11 ilde yapılırken, 17 il için daha raylı sistem yatırımları onaylandı, proje çalışmaları başladı ve hızla ilerliyor.

“Firmaların iştahı artacak”

Öte yandan Türkiye’deki ihalelerde yüzde 51 yerlilik şartı söz konusu. Küresel ölçekte raylı sistem ihalelerinde Almanya yüzde 60, Çin yüzde 70, ABD yüzde 65 yerlilik şartı koyuyor. Bizde de ihalelerde yasal mecburiyet ve denetim ile yerlilik oranlarında bu kademelere çıkılması, sektördeki firmaların da iştahını artıracak ve gelişmelerini sağlayacak. Bugün itibarıyla yaklaşık 1.8 trilyon dolar olan global raylı sistem pazarında, Türkiye sanayisinin raylı sistem teknolojisine sahip ve üretim yapabilen bir ülke olarak tanınmaya başladı.

Raylı sistemlerde bizim için en önemli konulardan biri yerli üretim. Yerli üretimin teşvik edilmesi ile birlikte; ihaleler incelendiğinde, araç fiyatlarında kayda değer bir düşüş olduğu gözlenecek. Cari açığı kapatmak, döviz çıkışını engellemek için bu çok önemli. Yabancı yatırımcıların Türkiye’ye yatırım yapmasını sağlayacak. İstihdam artışı sağlayacak ve artık Türkiye raylı sistem araçlarında marka oluşturmali.

“Yabancılar, Türkiye’de ortaklık kurmak istiyor”

İhalelerde getirilen yüzde 51 yerlilik oranına karşılık, yerli sanayinin güçlendirilmesi için öncelikle yerli üretici tanımının yapılması gerekiyor. Yerli sanayinin güçlendirilmesi gerekiyor. Aksi halde, Ar-Ge yapmak, teknoloji geliş-

tirmek mümkün değil. Türkiye sanayisinin kalite ve üretim açısından bir sorunu yok. Türkiye stratejik bir bölgede; Ortadoğu-Kuzey Afrika ve Avrupa’ya yönelik projeler geliştirmek isteyen demiryolu ekipman üreticileri için önemli bir yatırım merkezi. Bu nedenle yabancılar burada ortaklık kurmak istiyor. Bu noktada yerli üreticinin korunabilmesi için ‘yerli üretici’ tarifinin yapılması, sermaye yapısında Türk firmaların ağırlığının olması şartı getirilmesi gerekiyor.

Demiryolu sektöründe faaliyet gösteren yerli sanayinin gelişmesi açısından RAYDER, bu hedeflere uygun stratejiler ve politikalar oluşturuyor. Alt yapı, sinyalizasyon, araç üretimi yapan Türkiye sanayisinin uluslararası koşullarına paralel gelişmesi için çalışmalar yapıyoruz. Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde, Kent İçi Raylı Sistemler Genel Müdürlüğü kurulması konusundaki çalışmalara destek veriyoruz. En önemli eksiklerimizden biri olan Raylı Sistemler Test Merkezleri’nin oluşturulması için çalışıyor ve Eskişehir’de tesis edilecek Raylı Sistemler Test Merkezi çalışmalarına destek veriyoruz.

