

RAYLI SİSTEMLERDE YERLİ SANAYİ DAHA DA GÜÇLENDİRİLMELİ

HAZIRLAYAN:
ERKAN ÇAKAN

Raylı sistemlerde yerliliğe odaklanan Türkiye, katma değeri ve yerliliği artırmak için teknolojiyi geliştirmeye yönelik adımlar atıyor. Demiryoluna yönelik yatırımlarını hızlandıran Türkiye, bu alanda üretim merkezi olmayı da hedefliyor. Bu kapsamdaki çalışmalar bir devlet politikası olarak kabul edilirken, teşvik yasaları ile alt yapı ve sektörel yatırımların artması sağlanıyor.



1.8

TRİLYON DOLAR

**Global raylı sistem
pazarının büyüklüğü**

50

MİLYAR \$

**2023 yılına kadar
Türkiye’de öngörülen
yatırım tutarı**

25

BİN KİLOMETRE

**2023 yılında
hedeflenen demiryolu
hattının uzunluğu**

12.5

BİN KM

**Bugün itibarıyla
Türkiye’nin toplam
demiryolu ağı**

Fotoğraflar: Dünya Gazetesi Fotoğraf Arşivi



Türkiye’de, hızlı tren ve belediyelerin metro ve tramvay ihtiyaçlarını karşılayacak raylı sistemler için 2023 yılına kadar yaklaşık 50 milyar dolarlık yatırım planlanıyor. Yerli hızlı tren, tramvay ve metro üretimine yönelik çalışmaların yoğunlaşmasına paralel olarak yurt içindeki Ar-Ge faaliyetleri de ağırlık kazanıyor. Kendi kendine yetebilecek seviyeye gelmeyi hedefleyen sektör, çevre ülkelerin de talebini karşılayabilecek alt yapı ve potansiyele ulaşmayı planlıyor. Böylece sektörde katma değer giderek yükselirken, Türkiye küresel ölçekte raylı sistem teknolojileri geliştiren ülkeler konumuna ulaşacak. Raylı sistemlerde son zamanlarda sektörel ivmelenmenin yukarı doğru yöneldiğini belirten uzmanlar, Türkiye’nin uyguladığı yerlilik oranı şartıyla küresel

rekabet gücünü artırdığının altını çiziyor.

Türkiye, 2017 yılında Başbakanlık tarafından yayımlanan raylı araç sistemlerinde en az yüzde 51 yerli ürün kullanılmasına yönelik genelge ile raylı sistemlerde yerli katkısı zorunlu hale getirdi. Bugün itibarıyla gerek kamu gerekse belediye ihalelerinde yerli katkı şartı zorunlu olarak uygulanıyor. Bu kapsamda özellikle yerli firmalar hem teknolojisini geliştiriyor hem de ihracatını artırıyor.

Devlet politikası haline gelen demiryolları sektöründe; yurt içindeki alt yapıyı geliştirmek, pazardan pay almak ve potansiyeli değerlendirmek isteyen yerli firmalar, son dönemde global pazarda öne çıkan firmalar ile işbirliğini de artırıyor. Teşviklerle desteklenen sektörde ulusal ölçekteki yatırımların yanı sıra belediyelerin de metro ve tramvay yatırımlarıyla kent içi ulaşım

raylı sistemleri daha fazla kullanmaya başladığı görülüyor.

Yolcu ve yük taşımada ağırlıklı olarak karayolunu kullanan Türkiye, son yıllarda raylı sistemlerdeki potansiyeliyle global 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 uzmanlara göre yurt genelinde birçok kentte raylı sistem yatırım planlamaları başlatıldı.

17 il için raylı sistem yatırımları onaylandı

Artık kendi tramvayını ve metrosunu üreten, milli trenini ve hatta hızlı trenini üretme çabasına giren Türkiye’de yan sanayi de gelişiyor. Yan sanayinin gelişmesi, sektörün katma değer ile ekonomiye



yılında ise 30 bin kilometre demiryolu hattı hedeflerine ulaşılması amaçlanıyor. Tamamlanması hedeflenen şehir içi raylı sistem hat uzunluğunun 2019 yılına kadar 441, 2023 yılına kadar da 740 kilometreye ulaşması planlanıyor. Türkiye’de şehir içi raylı sistemler toplam hat uzunluğunun 2023’e kadar bin 200 kilometreye ulaşması hedefleniyor. Tüm bu hedefler ve planlar doğrultusunda, 2023 yılında demiryolu taşımacılık payının; yolcuda yüzde 10, yükte ise yüzde 15’e çıkarılması hedefleniyor.

Türkiye’de, 2035 yılında bu oranların yolcu taşımacılığında yüzde 15, yük taşımacılığında ise yüzde 20’ye çıkarılması planlanıyor.

Büyükşehir belediyelerinde yatırımlar ivme kazanıyor

Türkiye’de raylı sistem yatırımlarında yoğunluklu olarak büyükşehirler dikkat çekiyor. Bu kentlerde özellikle toplu taşımada raylı sistem araçları ön plana çıkıyor. İstanbul Büyükşehir Belediyesi 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. 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 taşımacılığı artırmak istiyor. Diğer büyükşehir belediyelerinde de yatırımların ivme kazandığı görülüyor.

İhracatta ise 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 işaret eden sektör temsilcileri, bu pazarın yabancı üreticilerin dikkatini çektiği ve kayda değer rekabet alanlarının oluştuğu tespitini yapıyor.

Yabancı firmalar, Türkiye pazarında bu alandaki etkinliğini artırmak için yerli firmalarla işbirliğine yöneliyor.

Küresel raylı sistemler pazarı 2009-2011 yılları arasında 146 milyar Euro iken, 2011-2013 yılları arasında 150 milyar, 2013-2015 yılları arasında 160 milyar, 2017-2019 yılları arasında 176 milyar Euro’ya ulaştı. 2019-

katkısını 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 başlayan proje çalışmaları devam ediyor.

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





2021 yılları arasında ise 185 milyar Euro olarak gerçekleşmesi öngörülmüyor. Gelecek 10 yıl içinde raylı sistemler pazarının her yıl ortalama yüzde 2.6 oranında yıllık büyüme göstermesi bekleniyor. Küresel demiryolu pazarında büyüklük bakımından sırasıyla hizmet, alt yapı, yük vagonları, sinyalizasyon, bölgesel tren, kent içi ve ana hat raylı ulaşım sistemleri yer alıyor.

En fazla Çin, Almanya ve ABD yatırım yapıyor

Sektörde en fazla yatırım ve ihracat yapan ülkeler Çin, Almanya ve ABD. Yapılan araştırmalarda, 2015-2017 yılları arasında pazar artışının yeni yükselen bölgeleri arasında Latin Amerika, Ortadoğu ve Afrika bulunuyor. Yolcu vagonları pazarında AB ve Asya en büyük pazar paylarına sahipken, hafif raylı sistemler alanında AB ülkeleri ilk sırada yer alıyor.

Türkiye'de raylı sistemlerde 2009-2016 yılları arasında ihracat/ithalat oranı ortalama 1/5 iken, bu oran 2017 ve 2018 yılları

rında yerli ve milli markaların üretilmesiyle tersine ivme kazandı. Türkiye'nin en çok ithalat yaptığı ülkeler Güney Kore, Çin, Çekya ve Almanya; en çok ihracat yaptığı ülkeler ise Tayland, Polonya ve Almanya. Türkiye'de bugün itibarıyla 12 ilde kent içi raylı ulaşım işletmesi bulunuyor. Bu iller İstanbul, Ankara, Bursa, İzmir, Konya, Kayseri, Eskişehir, Adana, Gaziantep, Antalya, Samsun ve Kocaeli. Bu işletmelerde bugüne kadar 3 bin 461 adet metro, LRT, tramvay ve banliyö araçları ithalatı yapıldı. Ayrıca yakın gelecekte raylı sistem kullanması planlanan diğer iller olan Diyarbakır, Mersin, Erzurum, Erzincan, Urfa, Denizli, Sakarya ve Trabzon için de araç alımı yapılacak.

Yerli firmalar, 2016 yılı sonu itibarıyla Suudi Arabistan, Senegal, Etiyopya, Cezayir, Fas, Hindistan ve Ukrayna'da 2 bin 600 kilometre demiryolu ve 41 raylı sistem projesini başarıyla tamamladı. 2017 yılında bu firmalar tarafından 25 ülkeye 85 milyon Euro'luk vagon ve yedek parça ihracatı gerçekleştirirken, hizmet ihracatı ortalaması

da son yıllarda 500 milyon Euro seviyesine yükseldi. 2018 yılı araç ve yedek parça ihracatı, hizmet ihracatı ile birlikte 600 milyon Euro olarak gerçekleşti ve 2019 yılında 700 milyon Euro olması bekleniyor.

Öte yandan, yerli üretimi teşvik etmek amacıyla kamu ihalelerinde getirilen en az yüzde 51 yerlilik şartı, global pazarda büyük ölçekli şirketlerin dikkatini çekiyor. Bu noktada Türkiye'de kendine yatırım yeri ya da yerli bir ortak arayan bazı yabancı firmaların, ortaklıklarda know-how'u ellerinde tutarak, Türkiye'yi bir montaj ülkesi şeklinde değerlendirmek istediği belirtiliyor. Bu durumun önüne geçilmesini isteyen sektör temsilcileri, yüzde 51 yerlilik şartının yanı sıra ortaklıkta hisse çoğunluğunun Türkiye firmalarında olması halinde bu firmalara ihalelerde yüzde 5 ek puan verilmesi gerektiğinin altını çiziyor. Uzmanlar, bu adımın yerli sermayeyi koruyup geliştireceğini, Türkiye'nin teknolojiye adaptasyonunu, sisteme hakimiyetini ve finansman gücünü artıracığını söylüyor.

“MİLLİ ÜRETİM POLİTİKALARI SEKTÖRLERİN ÖNÜNÜ AÇACAK”



İlhami PEKTAŞ
Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri
Kümelenmesi (ARUS) Koordinatörü

Gelecek 10 yıl içinde raylı sistemler pazarının her yıl ortalama yüzde 2.6 oranında büyüme göstermesi bekleniyor. Küresel demiryolu pazarında büyüklük bakımından sırasıyla hizmet, alt yapı, yük vagonları, sinyalizasyon, bölgesel tren, kent içi ve anahat raylı ulaşım sistemleri yer alıyor. Sektörde en fazla yatırım ve ihracat yapan ülkeler Çin, Almanya ve ABD'dir. Yolcu vagonları pazarında AB ve Asya en büyük pazar paylarına sahipken, hafif raylı sistemler alanında AB ülkeleri ilk sırada yer alıyor.

Türkiye'de 2009-2016 yılları arasında ihracat/ithalat oranı ortalama 1/5 iken, bu oran 2017 ve 2018 yıllarında yerli ve milli markalarımızın üretilmesiyle tersine ivme kazandı. Türkiye'nin en çok ithalat yaptığı ülkeler G. Kore, Çin, Çekya ve Almanya, en çok ihracat yaptığı ülkeler ise Tayland, Polonya ve Almanya'dır. H. Rotem / G. Kore ve CRRC / Çin firmaları ülkemizde Türk ortaklarıyla Sakarya ve Ankara'da yatırım yaptı, Siemens ise Gebze'de tramvay üretimi için yatırım yapmayı planlıyor. Katar'la ortak olan BMC'ye Sakarya'da yatırım yapılmak üzere 572 milyon lira teşvik verildi.

Yerli ve milli imkanlarla üretim yaparak ithalata son vermeyi ve raylı sistem ihracatımızı artırmayı hedefliyoruz. Bu sektörde uygulanan yerli ve milli üretim politikalarının diğer sektörlerin de önünü açmasını bekliyoruz.

BMC'nin beş yıl içinde 250 adet lokomotif üretmesi hedefleniyor.

2017 ve 2018 yıllarında Bozankaya, Bangkok/Tayland'a 88 adet metro aracı, Durmazlar Polonya'ya 20 adet tramvay ihracatına başladı. 2022 Dünya Kupası'na hazırlanan Katar'da bedeli 4.4 milyar dolar olan en büyük metro ihalesini, STFA ve Yapı Merkezi'nin aralarında bulunduğu konsorsiyum kazandı.

“Firmalarımız üç kıtada 41 raylı sistem projesini tamamladı”

Firmalarımız 2016 yılı sonu itibarıyla üç kıtada Suudi Arabistan, Senegal, Etiyopya, Cezayir, Fas, Hindistan ve Ukrayna'da 2 bin 600 kilometre demiryolu ve 41 raylı sistem projesini başarıyla tamamladı. Son olarak da Yapı Merkezi, geçen yıl Tanzanya'da 1 milyar 924 milyon dolarlık raylı sistem altyapı ihalesini kazandı. 2017 yılında firmalarımız tarafından 25 ülkeye 85 milyon Euro'luk vagon ve yedek parça ihracatı gerçekleştirilirken, hizmet ihracatı ortalaması da son yıllarda 500 milyon Euro seviyesine yükseldi. 2018 yılı araç ve yedek parça ihracatı, hizmet ihracatı ile birlikte 600 milyon Euro olarak gerçekleşti ve 2019 yılında da 700 milyon Euro olması bekleniyor.

ARUS'un 2012 yılında kurulmasından bu yana verdiği büyük mücadele ile yurt dışından satın alınan ithal araçlara yerli katkı şartı getirildi ve yerlilik oranı bugün itibarıyla yüzde 60 seviyesine yükseldi. 2012 yılından bu yana yerlilik şartı getirilerek, bin 293 adet raylı ulaşım aracı satın alındı. Bu araçlardan 200 adedi yüzde 50-60 arasında yerli katkı sağlanarak üretilen Panorama, İstanbul, Talas, İpekböceği ve Green City milli marka araçlarımızdır. Bozankaya, Durmazlar, Aselsan, Tülomsaş, Tüvasaş ve Tüdemtaş, kurduğu Ar-Ge

merkezleri ile yerlilik oranı yüzde 60'ın üzerinde milli marka araç üretimine başladı. 2017 yılında Tülomsaş ve TÜBİTAK MAM ilk E1000 elektrikli manevra lokomotifini, 2018 yılında da Tülomsaş Aselsan ile E 1000 Hibrit lokomotifini geliştirdi. Elsan Elektrik, Tübitak MAM ile CER motoru projesini tamamladı. Aselsan; kontrol sistemleri, dişli kutusu ve CER motoru projesini tamamlayarak, tramvaylarda kullanmaya başladı. Tülomsaş, bin beygir gücündeki yerli ve milli TLM6 dizel motoru üretti. Demiryolu hattında kullanılmak üzere yerli ve milli sinyalizasyon projesi kurulum aşamasına geldi. Tüdemtaş, ilk yerli ve milli vagonu tasarlayarak, 150 adet üretim gerçekleştirdi. Tülomsaş ve Tüvasaş, hızlı tren üretmek için çalışmalarına devam ediyor.

“Yerlileştirme ve milli marka alım süreci resmîyet kazandı”

Raylı sistemlerde en az yüzde 51 yerli katkı şartı getiren 2017 tarihli Başbakanlık genelgesi ve 2018'de Cumhurbaşkanlığı tarafından onaylanan 'Sanayi İşbirliği Programının Uygulanmasına İlişkin Usul ve Esaslar' yönetmeliği ile kamu alımlarında yerlileştirme ve milli marka alım süreci resmîyet kazandı. Şimdi gerek kamu ihalelerinde ve gerekse belediye ihalelerinde yerli katkı şartı uygulanmaya başlandı. Böylece raylı sistemler, yerlileştirme ve milli marka üretiminde tüm sektörler için örnek oldu. Kent içi raylı sistemlere sahip 12 işletmemiz ve raylı sistem planlanan sekiz ilimizde, 2035 yılına kadar ihtiyaç duyulan metro, LRT, tramvay ve banliyö tren ihtiyacı yaklaşık 7 bin adet olup; hızlı tren, YHT, EMU, DMU tren ihtiyacı 2 bin 200 adettir. 2035 yılına kadar ihtiyaç duyulan araçlar, altyapısı ile birlikte yaklaşık 100 milyar Euro maliyet gerektiriyor.

“YAN SANAYİ DE GELİŞİYOR EKONOMİYE KATKI SAĞLIYOR”



Emel SAKARYA
RAYDER
Yönetim Kurulu Başkanı

Türkiye’de demiryolları ve raylı ulaşım sistemlerinin geliştirilmesine öncelik veriliyor. Bu alandaki çalışmalar bir devlet politikası olarak kabul edildi. Teşvik yasalarının desteği ile alt yapı ve sektörel yatırımlar artarak devam ediyor. Bu politikalar doğrultusunda, Türkiye’de demiryolları ile yük ve yolcu taşımacılığı, hızlı tren ve belediyelerin metro ve tramvay araç ihtiyaçlarını karşılayacak raylı sistemler için 2023 yılına kadar yaklaşık 50 milyar dolarlık yatırım yapılması planlanıyor. Raylı sistemlerde son zamanlarda görülen hareketlenme, önemli gelişmeler olacağı ve sektörel ivmelenmenin yukarı doğru yöneldiğinin göstergesi. Artık kendi tramvayını, metrosunu üretmiş, milli trenini ve hatta hızlı trenini üretme çabasına girmiş bir Türkiye’den söz ediyoruz. Tüm bu çabalar yan sanayiye de geliştiriyor, ekonomiye katkı sağlıyor.

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

Kendi tramvayını, metrosunu üretmiş, milli trenini ve hatta hızlı trenini üretme çabasına girmiş bir Türkiye’den söz ediyoruz. Tüm bu çabalar yan sanayiye de geliştiriyor ve ekonomiye katkı sağlıyor.

Şehir içi raylı sistem işletmeciliği Türkiye’de henüz 11 ilde yapılmakta iken, 17 il için daha raylı sistem yatırımları onaylandı, proje çalışmaları başladı.

“TCDD, 11 yılda 7.7 milyar dolarlık yatırım yaptı”

TCDD tarafından son 11 yılda 7.7 milyar dolarlık bir yatırım yapıldı ve 2023’e kadar toplam 50 milyar dolarlık bir yatırım öngörülüyor. 2023’e kadar hedef; 3 bin 500 kilometre Yüksek Hızlı Tren (YHT), 8 bin 500 kilometre hızlı tren ve bin kilometre standart hat yapımı dahil toplam 25 bin kilometreye ulaşmak. 2023 yılına kadar demiryolunun, yolcu taşımacılığındaki payının yüzde 10, yük taşımacılığındaki payının ise yüzde 15’in üzerine çıkarılması hedefleniyor.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, bu yıl sonuna kadar raylı sistem ağını 450 kilometreye çıkarmayı hedefliyor. Dokuz yıllık bütçesi olan 60 milyar liranın 35 milyar lirasını ulaşım giderlerine ayırdı. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, raylı sistemlerde yerli araç ve ekipman kullanılmasına yönelik çalışmalarına da hız veriyor. İzmir Büyükşehir Belediyesi, hızla raylı sistem ağını genişletiyor. İzban ve İzmir metro hatları ile toplu ulaşım yolculuğunun yüzde 35’i raylı sistem ile yapılıyor. Yılda ortalama 200 milyon kişi taşıyor, hedef 500 milyon kişi taşımak. Bursa Büyükşehir Belediyesi, yerli üretim tramvay ve LRV alımları ile Bursa’da raylı sistemler ile taşımacılığı artırmayı hedefliyor. Diğer büyükşehir belediyelerinde de yatırımlar hızla devam ediyor.

Raylı sistemlerde 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 oldukça önemli. Yabancı yatırımcıların da Türkiye’ye yatırım yapmasını sağlayacak.

İhalelerde yer alan yüzde 51 yerlilik oranı da bu ülkede üretim ve yatırım yapıldığının bir göstergesi. İhalelerde yasal mecburiyet ve denetim ile yerlilik oranlarında bu kademelere çıkılması, sektördeki firmaların da iştahını artıracak ve gelişmelerini sağlayacak.

“Global raylı sistem pazarının büyüklüğü 1.8 trilyon dolar”

Yaklaşık 1.8 trilyon dolar olan global raylı sistem pazarında, Türkiye de artık raylı sistem teknolojisine sahip ve üretim yapabilen bir ülke olarak tanınacak.

Öte yandan ihalelerde getirilen yüzde 51 yerlilik oranına karşılık, yerli sanayinin güçlendirilmesi için öncelikle yerli üretici tanımlanmalı. Yerli sanayimizi güçlendirmemiz gerekiyor. Aksi halde Ar-Ge yapmak, teknoloji geliştirmek mümkün değil. Türkiye sanayisinin kalite ve üretim açısından bir sorunu yok. Stratejik bir bölgedeyiz. Ortadoğu-Kuzey Afrika ve Avrupa’ya yönelik projeler geliştirmek isteyen demiryolu ekipman üreticileri için bir yatırım merkeziz.

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 sanayimizin gelişmesi açısından RAYDER, bu hedeflere uygun stratejiler ve politikalar oluşturuyor; alt yapı, sinyalizasyon, araç üretimi yapan sanayimizin günümüz uluslararası koşullarına paralel gelişmesi için çalışmalar yapıyor.

TÜLOMSAŞ, ENDÜSTRİ 4.0 YATIRIMLARINA AĞIRLIK VERECEK

Eskişehir’de kurulu Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi (TÜLOMSAŞ), dijital dönüşümün sağladığı avantajlarla küresel pazarda adını daha fazla duyurmak istiyor. TÜLOMSAŞ’ta, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi (ESOGÜ) işbirliğiyle düzenlenen ‘Lokomotifler İçin Dijital Dönüşüm Çalıştayı’nda lokomotif üstü dijital sistemlerin standartlaştırılması ve dijital dönüşüme ilişkin olası yenilikçi yol haritalarının oluşturulması kararı çıktı. Global ölçekte raylı sistemler alanında ulaşılan dijital dönüşümü yakalamak isteyen TÜLOMSAŞ, Endüstri 4.0 yatırımlarına ağırlık verecek.

Çalıştay kapsamında TÜLOMSAŞ’ın son bir yılda dijital dönüşüme ilişkin yaptığı çalışmalar masaya yatırılırken, lokomotif üstü bileşenler için standartlar ve olası uygulamalar, dizel motor ve bileşenleri

için standartlar ve dijital dönüşüm konularında oturumlar gerçekleştirildi. Çalıştaydan elde edilen verilerle TÜLOMSAŞ’ın katma değer üretme, standartlaşma ve uluslararası rekabete ayak uydurmayı beraberinde getirecek dönüşümün devamı sağlanacak. TÜLOMSAŞ’ta dijital dönüşüme ilişkin yapılan çalışmalarda, lokomotif üzerinde ölçülebilecek parametreler ve bazı standartlar incelenerek, lokomotif bileşenlerinde toplanan verilerin anlık olarak izlenmesi ve yorumlanması, elde edilen bilgi birikiminin geleceğe yönelik uygulamaları şekillendirmesi için kullanılması planlanıyor. Dijital dönüşümle elde edilecek verilere dayalı karar alma mekanizmalarının işletilmesi, alınan kararların otomatik bir şekilde yorumlanması, raporlanması ve birbiri ile ilişkilendirilmesi amaçlanıyor.

“Üniversite-sanayi işbirliğinde önemli aşamalar kaydedildi”

Dijital dönüşüm sayesinde elde edilecek yeni avantajlarla tesis ve iş gücü olarak dünyanın sayılı üretim merkezlerinden biri olan TÜLOMSAŞ, üretim olanak ve kabiliyetiyle küresel pazarlarda daha fazla yer almak istiyor. Dijital dönüşüm sürecinde ESOĞÜ’nün desteğini alan TÜLOMSAŞ, üniversite-sanayi iş birliğinde önemli aşamalar kaydetti. Bu iş birliği kapsamında öğretim üyelerinin bilimsel birikiminden; Ar-Ge, tasarım, üretim ve pazarlamaya kadar her alanda yararlanılacak. Dijital dönüşüm projesi kapsamında ayrıca raylı sistemler sektöründe faaliyet gösteren uluslararası firmaların yanı sıra dijital dönüşüm sürecinde yerli çözüm anlamında katkı sağlayacak firmalar ile paydaş görüşmeleri gerçekleştirildi.

KARDEMİR, DEMİRYOLU TEKERİNDE YERLİ ÜRETİM YAPACAK

Türkiye’nin ilk ve tek ray üretim tesisini kurduğu 2007 yılında demiryollarının atılımına önemli katkılar sunan Kardemir, demiryolu tekerinde yerli üretime hazırlanıyor. Artan üretim kapasitesini katma değeri yüksek ürünlere yönlendiren şirket, bu yılın ikinci yarısından itibaren seri olarak demiryolu tekeri üretimine başlayacak. Kurulan tesisin yıllık 200 bin adet kapasiteyle Türkiye’nin ihtiyacından daha fazla üretim yapabileceğini söyleyen Kardemir Genel Müdürü Hüseyin Soykan, “Böylece Kardemir, cevherden mamule kadar entegre tesislerinde demiryolu tekeri üreterek, global ölçekte sayılı üreticiler arasında yer alacak” dedi.

Kardemir’in özelleştiği 1995 yılın-

dan itibaren bir yandan üretim teknolojilerini yenileyip kapasiteyi artırırken, diğer yandan da üretimlerini katma değeri yüksek ürünlere yönlendirmeye çalıştığını belirten Hüseyin Soykan, üretim kapasitesinin bu yıl sonunda tamamlanacak olan yatırımlarla önce 3 milyon tona, 2021 yılında da 3.5 milyon tona ulaşacağını söyledi.

“Katma değerli ürünlerin üretiminde kullanılacak”

Soykan, “Bu üretimin bir bölümü sektör kuruluşlarının kullanımına sunulurken, önemli bir bölümü de katma değerli ürünlerin üretiminde kullanılacak” dedi.

Yıllık 200 bin adet kapasiteli olarak kurulan demiryolu tekeri üretim

tesislerinin bu yılın ikinci yarısından itibaren seri üretime başlayacağını ve kurulan tesiste yük ve yolcu trenleri, hafif raylı sistemler ve lokomotifler için teker üretiminin yapılacağını ifade eden Hüseyin Soykan, tesisin Türkiye’nin ihtiyacından daha fazla kapasiteye sahip olduğunu aktardı.

Soykan, “Böylece Kardemir, cevherden mamule kadar entegre tesislerinde demiryolu tekeri üreterek, sadece Türkiye’nin değil, dünyanın sayılı üreticileri arasında yer alacak. Rayda olduğu gibi Türkiye’deki demiryolu seferberliğinde TCDD ile olan stratejik işbirliğini daha da pekiştirirken, ihracatımızdaki ileri teknolojik ürünlerin artırılmasına da ayrıca hizmet edecek” diye konuştu.