

Düşey kurgulanmış uçak bakım hangarı tasarımıyla dünyada bir ilke imza atan mimar: Yılmaz Değer



Yılmaz Değer

Mimar Yılmaz Değer tasarladığı "My Technic MRO" adlı yapıyla Türkiye Hazır Beton Birliği 2012 Mimarlık Ödülleri Yarışması'nda Eş Değer Ödül'ü almaya hak kazandı. Düşey uçak hangarı tasarımıyla dünyada bir ilke imza atan Mimar Yılmaz Değer'in "My Technic MRO" Projesi, çevreci yapısıyla "Green Airport" ödülü de aldı. Bu sayımızda Yılmaz Değer ile ödül kazandığı proje, mimarlık ve beton üzerine yaptığımız röportaja yer veriyoruz.

THBB: Kendinizden biraz bahsedebilir misiniz? Mimar olmaya nasıl karar verdiniz?

Yılmaz Değer: 1973 yılında bugünkü adıyla Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi o zamanki adıyla Güzel Sanatlar Akademisi'nde mimarlık eğitimine başladım. 1980 yılında yüksek mimar olarak mezun oldum. Akabinde yurtdışına çıktım. İsviçre'de ve Fransa'da mimarlık eğitimimi ve mimarlık ofislerinde pratiğini sürdürdüm. 1987 yılında da Türkiye'ye

dönüp kendi mimarlık ofisimizi ortağım Murat Selimoğlu ile birlikte kurduk. O günden bugüne Lotus Mimarlık olarak hem proje hem de uygulama hizmetleri veriyoruz. Türkiye'de ve yurt dışında iç mimariyi de kapsayan bir yaklaşımla, mimarlıkla ilgili birçok alanda projeler yapıyoruz. Ayrıca İsviçre'de abimle birlikte kurduğumuz bir ofis var. Orada da mimarlık projelerini eş zamanlı yürütüyorum. İtiraf etmeliyim ki orada yaptığımız mimarlıktan daha çok keyif alıyorum.

"Bu betonarme döşeme üstünde Boeing 747-400 dahil uçaklar dolaşiyor. Bunlar aşağı yukarı her bir tekerleğinde, döşemeye noktasal olarak 40 tonluk yük getiriyor."

THBB: Ödül aldığınız projeyi biraz anlatır mısınız? Hedefleriniz, vurgulamak istedikleriniz nelerdi, bunlara ulaşabildiniz mi? Tasarımında öncelikli kriterleriniz nelerdi? Sizce beton bu kriterleri nasıl yansıttı?

Y.D.: "My Technic MRO" Uçak Bakım, Onarım ve Yenileme Hangarı Projesi, Sabiha Gökçen Havaalanı bünyesinde tasarlandı. Yaklaşık 60 dönüm büyüklüğündeki alan içinde yer alan bir projedir. Malum uçak bakım hangarları büyük alanlar ve büyük açıklıklar gerektiren yapılar. Uçak bakım holleri olarak düşünüldüğünüz alanları çelik konstrüksiyon olarak ele almak tek alternatifti ama uçak bakım hollerine hizmet verecek diğer yapılarda çelik konstrüksiyon dışında başka teknik çözümler de söz konusu olabilirdi. Biz betonarme bir sistemle projelendirme yapabileceğimizi düşündük. Burada da ana kriterimiz şu idi: Endüstriyel yapı olsa da bir yapının çevreci bir kimliğe sahip olması bizce çok önemli. Çevreci kimliğe sahip olmasındaki en önemli kriterlerden bir tanesi yapının işgal ettiği alanın mümkün olan minimum ölçülere indirilmesi yani yapının ayak izinin minimum hale

getirilmesi. Uçak bakım hangarları ve bu hangara destek veren üniteler dünyada yatay ve tek kat üzerinde çözümlenen yapılar. Sözelimi 15 bin metrekare uçak bakım hangarınız varsa bir o kadar ya da daha da fazla yatayda ona destek veren ünitelerle ilgili kapalı bir alan söz konusu oluyor. Biz Sabiha Gökçen Havaalanı apron kotu ile hangara karadan ulaşılmasını sağlayan servis yolu arasında var olan yaklaşık 15 metrelik kot farkını bu amaçla değerlendirmeyi düşündük. Yani dezavantajı avantaja dönüştürerek, dünyada ilk kez uçak bakım hangarı holünün altında uçak bakım hangarına destek verecek üniteleri yerleştirerek, çok katlı bir planlama modeli oluşturduk. Yukarıda uçaklar bulunurken alt katlarda ona destek verecek üniteler yer aldı. Karınca yuvası gibi çok katlı bir yapı sistemi oluşturuldu. Dolayısıyla yapının toprak üstünde kapsadığı alan 16.000 metrekarede kaldı. Bu alan alışlagelmiş bir çözümde 40-50.000 metrekarelere çıkardı. Bizim toplam kapalı alanımız 60.000 metrekare, ama çevreci bir yaklaşımla tercih ettiğimiz çok katlı sistem sayesinde 16.000 metrekare alanda çözdük ve böylece yeşile daha fazla yer bıraktık. Uçakların bulunduğu apron kotunda yer alan uçak bakım holleri için gereken 75 metrelik açıklıkların geçilmesinde çelik tek alternatifken, yine büyük açıklıklar gerektiren alt katlar için betonarme çözümler bulduk. Bazı yerlerde 18 metre açıklık geçen kirişlerle betonarme bir döşeme tasarlandı. Bu da aslında cesurca bir denemeydi. Çünkü bu betonarme döşeme üstünde Boeing 747-400 dahil uçaklar dolaşılıyor. Bu aşağı yukarı her bir tekerleğinde 40 tonluk noktasal bir yük demek. Projenin yapımında yaklaşık 40 bin metreküp C35 beton kullandık. Yapının, betonarme ve çelik konstrüksiyon statik projelerinin tasarımı Y.İnşaat Mühendisi Ali Tahir Bulduk tarafından gerçekleştirildi. Statik danışmanlığını ise İTÜ Mimarlık Fakültesi'nden Prof. Dr. Feridun Çılı ve Dr. Haluk Sevgür yaptı.

Görenlerin takdir ettiği bu proje uçak bakım sektöründen, Boeing ve Airbus yetkililerinden de olumlu tepkiler aldı. Düşey sirkülasyon, hidrolik platformlar ve asansörlerle sağlanıyor. Hangar gibi çok metrekareye yayılan yapılarda sirkülasyon zamanı çok önemli. Böylece zamandan da tasarruf sağlanmış oldu. 50-60.000 metrekare alana yayılmış bir iş alanında bir uçtan bir uca bir servisi ulaştırmak zaman kaybı. Hangarlar endüstriyel yapılar olduğundan rekabetçi fiyat oluşturabilmek için bir hizmeti ne kadar sürede verdiğinizi önemli. Burada uçak motoru sökülüyor hemen aşağı indiriyor ya da indirilen parça hemen yukarı çıkarılıyor. Yatay taşımanın neden olduğu zaman kaybı minimize edildi. Bu yapı dünyadaki tek örnek.

Proje ve uygulama sürecimiz çok hızlı oldu. Toplam 18 ayda proje ve uygulamayı yaparak açılışa hazır hale getirdik. Birinci hedefimiz çevreci bir yapı yapmaktı. Bu açıdan takdir edildi ve Türkiye'de "Green Airport" ödülü alan ilk yapı oldu. Bunu kullanılan malzemelerde de devam ettirerek enerji tüketimini minimize ettik. Bu yapıda kış aylarında dahi hava kararana kadar ekstra aydınlatmaya gerek yok.

"Beton sadece statik sistem bakımından tercih edilen değil estetik açıdan katkısı düşünülmüş olarak tercih edilen bir malzeme oldu."

An architect who blazes a trail in the world thanks to his vertically-devised aircraft maintenance hangar design: Yılmaz Değer

Architect Yılmaz Değer was deemed worthy of the Tantamount Prize with the structure he had designed, named "My Technic MRO," in the Turkish Ready Mixed Concrete Association 2012 Architecture Awards Contest. "My Technic MRO" Project of Architect Yılmaz Değer who blazed a trail in the world with his Vertical Aircraft Hangar Design has also received the "Green Airport" Award thanks to its environmental-friendly structure. In this issue, we include Yılmaz Değer and the interview with him on his award-winning project, architecture, and concrete.

THBB: En fazla hangi tür yapının tasarımından keyif alıyorsunuz? Genel olarak tasarımda öncelikli kriterleriniz nelerdir?

Y.D.: Özel olarak şu tür yapı grubunu tasarlamaktan hoşlanırım diyemem. Genel anlamda mimarların benzer düşündüğünü varsayıyorum. Çok küçük bir konut yapısı da kapsamlı bir projede bir mimar için ilginçtir. Bir kuyumcu yaklaşımıyla bakarsak bir pirlanta yüzüğün çapı küçüktür ama üzerindeki işçilik ve tasarım değeri o küçüklükle orantılı değildir. Özgün olmak, o projeye ait bir çözüm oluşturmak, projenin içinde yer aldığı bağlama uygun bir çözüm oluşturmak herhalde en önemli şey diye düşünüyorum. Beton sevdiğimiz bir malzeme. Özellikle betonun çıplak olarak kullanılması mimari anlamda mekana çok katkısı olan bir uygulama. Hangar yapısında her şeyi açıkta bırakan, her şeyi görünür kılan bir anlayışımız söz konusuydu ve betonu da çıplaklığıyla bıraktık. Statik sistem bakımından tercih edilen betonun görünür kılınmasında, ekonomik olmasının yanısıra, mekana sağlayacağı estetik katkısı da göz önünde bulundurduk.

THBB - Peki, mimarlığı nasıl algılıyorsunuz? Ülkemizdeki mimarlık bilgisi ne düzeyde? Sizin açınızdan bu nasıl olmalıdır?

Y.D.: Yıldız Teknik Üniversitesi'nde öğretim görevlisi olarak haftada 2 gün proje dersi veriyorum. Genel mimarlık seviyesinin Türkiye'de giderek geliştiğini düşünüyorum ama yeterli bir düzeyde olduğumuzu söyleyemiyorum. Dünyada yapılan örneklerle karşılaştırdığımızda Türkiye'de çağdaş mimarlık uygulamaları hala çok geride. Tasarım düzeyinde de uygu-



lama düzeyinde de bu söz konusu. Ama daha iyi ele alınmış projelerin bütün içindeki oranı giderek artmaya başladı. Ama, Cumhuriyetin ilk yıllarında, 50'li yılların sonuna kadar yapılmış mimarlık işlerindeki genel kaliteyi hala yakalamış değiliz. Daha sonraki dönemlerde bir duraklama bir gerileme var. Ama son 10-15 yılda mimarlar, uygulamacılar ve yatırımcılar açısından bir ilerleme görülüyor. Müteahhitler de artık kalitenin iyi bir mimarlıktan geçtiğinin farkındalar. Malum müteahhitler için mimarın görevi en ucuz ve karlı olanı bulmak, olmayacak yerde olmayacak mimari çözümler üretmek gibi görülüyor. Bugün iyi mimariyi herkes biraz daha düşünüyor. En önemli sıkıntının kamuyla ilgili uygulamalardan geçtiğini düşünüyorum. Cumhuriyetin ilk yıllarında kamu binalarının birçoğu yarışmalar yoluyla elde edilmiş ki bu da mimari ortamı destekleyen bir şey. Kamu eliyle son 10 yılda inşa edilen yapıların metrekare olarak büyüklüğü Cumhuriyet döneminde, 10 yıl öncesine kadar yapılan yapıların toplamına yakın. Kamu bu yapıları genellikle "kapalı devre" ihalelerle uyguluyor. Bu da iyi mimarlığı ve gelişimi desteklemeyen bir durum. Öncelikle katılımcı bir süreç sonucunda bir yarışma yapılması, projenin elde edilmesi, sonra projenin uygulamasının ihale edilmesi gerekiyor. Örneğin İstanbul'a 3. köprü gerekli / gerekli değil tartışması bir yana, nasıl bir köprü, nasıl bir tasarım olacağını bilmiyoruz, bu müteahhite bırakılmış. Halbuki köprü tasarımı, hem mimarlık hem mühendislik anlamında çok farklı ve özgün tasarımların ortaya çıkarılabildiği bir alan. Bir gün saydım, Türkiye'nin nüfusunun 10'da 1'i olan İsviçre'de aynı dönemde 50'den fazla yarışma devam ederken, Türkiye'de ise 5-6 yarışma yapılıyordu. Mimarlığın bir inşaat değil, öncelikle özgün bir tasarım faaliyeti olduğunu anlamak lazım.

"Betonun inşaat malzemesi olmasıyla birlikte mimarlıkta, mekanın yapısal organizasyonunda çok temel değişiklikler ortaya çıktı."

THBB: Betonun mimari bir malzeme olarak değerlendirir misiniz?

Y.D.: Beton zaten çelikle birlikte modern mimarinin en temel malzemesi. Betonun inşaat malzemesi olmasıyla birlikte mimarlıkta mekanın yapısal organizasyonunda çok temel değişiklikler ortaya çıktı. Betonarme strüktür yapıların taşıyıcı sistemlerinin bağımsızlaşmasını yani duvarların, döşemelerin, taşıyıcı sistemlerin birbirinden bağımsız tasarlanabilir olmasına imkan veren bir sistem. Bu sayede binalar mimari özellik anlamında farklı farklı kimlikler edinebilme, farklı malzemeleri cephelerinde bulundurabilme özgürlüğüne kavuştu. Modern mimari öncesi yığma yapıda cephe duvarları, bölücü duvarlar taşıyıcı sistemin ana öğeleri olarak kurgulanıyordu. Dolayısıyla bu taşıyıcılık göreviyle beraber kısıtlayıcı bir form ya da cephe estetiği imkanları söz konusuydu. Geçebileceğiniz açıklıklar, kullanabileceğiniz malzemeler önceden belirlenmişti. Betonarme ile birlikte cepheler, duvarlar, döşemeler bile bağımsızlaştı. İstedikleriniz yerde boşluklar bırakıp farklı uygulamalar yapabilme şansınız oldu. Cephenin bir giydirmeye strüktürüne sahip olabildiğinin önü açıldı. Bu da mimari de farklı bir boyut.

"Ben de betonun bu plastik özelliklerine de doğal rengine de dokusuna da son derece pozitif bakıyorum."

THBB: Betonun mimari bir malzeme olarak değerlendirir misiniz? Betonun ve estetiği bağdaştıran bir anlayış mimarlarımızda mevcut mu sizde?

Y.D.: Modernizmle birlikte 20. yüzyılın başında üzerinde durulmuş bir konu. Corbusier'in yaptığı yapılarda beton çıplak haliyle, tahta kalıpların iziyle estetik bir öğe olarak yer almış. Sadece strüktürel, mimari mekanı doğrudan etkileyen malzeme olarak değil mekanın hem içinde hem dışında kullanılmış. Betonun o plastik özelliği ki kalıpta belki form verilerek röl-yef ve barölyef uygulamalarının yapılmasına imkan vermiş. Bu yanıyla da geniş bir kullanım imkanı bulmuş. Ben de betonun bu plastik özelliklerine de doğal rengine de dokusuna da son derece pozitif bakıyorum. İmkan olduğu ölçüde betonun mekan içinde cömertçe kullanılmasını hiç kapatılmadan kullanılmasını arzu ediyorum. Betonun belirleyici bir mimari öğe olarak kullanılmasını benimsiyorum. Beton çok temel bir malzeme. Bu açıdan bakıldığında mimaride sadece strüktür malzemesi değil aynı zamanda tayin edici, dekoratif ve mimari mekanı tanımlayan, çok imkanları olan bir malzeme. İçine katılabilecek renk ve doku imkanlarıyla mekana plastik anlamda katkıda bulunabilecek bir malzeme.

THBB: Yurtdışındaki beton kullanımını mimari olarak Türkiye'deki ile değerlendirmeniz mümkün mü?

Y.D.: Türkiye’de genel olarak insanlar betonun yalın etkisinden çok hoşlanmıyor diye düşünüyorum. Soğuk bulunuyor. Betonun çıplak halinden hoşlanmak bir bakış açısı meselesi. Sanki daha rafine bir beğeni düzeyi gerektiriyor. Betonun bizdeki imajı biraz negatif. “Betonlaşmak” klişesi bence malzeme haksızlık. Türkiye’deki beton işçiliği kalitesi biraz arttı ama hala çok iyi değil. Özellikle kalıp işçiliğindeki hassasiyetler son derece yetersiz. Beton dökülmesi esnasında sonucun görsel etkisinin düzgün olmasını sağlayacak koşullara pek dikkat edilmiyor. Beton dökümünde ve sıkıştırılmasında hatalar var. Mimarların şantiyede kontrolörlüğü pek istenmiyor. Şantiyede betona estetik bir malzeme gibi bakılmıyor. Uçak hangarını yaparken her seferinde kalıpcılarla, betoncularla yalvar yakar çaba sarfettik. Yurtdışında da proje yapıyorum. Orada söylemenize gerek yok. Betonun estetik bir malzeme olduğu ve son derece şık şekilde bitirilmesi gerektiğini yüklenici de betoncu da kalıpcı da biliyor. Orada karışım veya kalıp hatasını gösterip o duvarı tartışmasız yıktırabilirsiniz. Son derece normaldir. Burada ise bu ancak mimarın mücadele etmesi, kavgayı göze alması halinde gerçekleşebilir. Anlayış farkı var. Öyle olunca beton seyredilebilir olma özelliğini kaybediyor. Tadao Ando’nun Venedik’te eski gümrük binalarının müze/galeri olarak yeniden kullanımı için gerçekleştirdiği mekanları gezdim. Mevcut taş duvarlar ve ahşap çatı strüktürleri dışında tek malzeme; brüt beton kullanmış. Mekanı belirleyen tek öge beton ve şiiir gibi. Öyle bir betonu üretmek, o neticeyi Türkiye’de elde etmek mümkün değil. Bir beyin ameliyatı titizliğiyle ele alınmış. Betonun kimyasından, fiziğine her şey olması gerektiği gibi ve sonuçta mükemmel, estetik bir mekan ortaya çıkmış.

THBB: Dünya mimarlığında ‘modern’ mimarlık kavramı yeniden yorumlanıyor. Yeni yüzyılda beton’un rolü sizce nasıl olacaktır?

Y.D.: Beton mimarlığın en temel malzemelerinden biri olma özelliğini yitirmeyecek. Tabii ki betonun dayanımı ya da imkanlarının artmasına yönelik bir takım teknolojik gelişmeler söz konusu olacak. 21. yüzyılda da betonun çelik ve cam gibi en temel malzemelerden olma özelliği devam edecek. Bizim de betonun mimariye estetik açıdan nasıl katılacağı konusunda bir şeyler yapmamız lazım.

THBB - Betonda kalitenin denetimi THBB’nin öncelikli konularından birisi. Mimar olarak hem bu projede hem de yaptığınız diğer projelerde kalitenin denetimini değerlendirir misiniz?

Y.D.: Kendi yaptığımız projelerde kalite denetimini kendimiz takip ettik. Beton numunelerini şantiyeden alıp, hem kendimiz test ettik, hem de üniversite laboratuvarlarında test ettirdik. Bu denetimin daha yaygın daha kolay ulaşılır olmasını sağlamak önemli. Çünkü beton sadece santralde hazırlandığıyla kaliteli olmuyor. Hem üretim ve nakliye sürecindeki, hem de uygulama sürecindeki hatalardan betonu sakınmak önemli. Malesef inşaat sektörü eğitim düzeyi düşük olan kişilerin hizmet verdiği bir sektör. Beton trafik vb sebeplerle şantiyeye geç kalmış, içine su katılıyor. İnşaattaki herkesin betonu bu halde uygulayamam diyebilecek bir bilinçte olması gerekiyor.

THBB: Genç mimarlara mesajlarınız nelerdir? Mesleklerinde başarılı olmaları mimarlığı hakkında hayata geçirebilmeleri için ne gibi tavsiyelerde bulunursunuz?

Y.D.: Genç mimarların her halükarda daha şanslı olduklarını düşünüyorum. Dünya mimarlık ortamına bizlerin döneminden daha yakınlar. İnternet üzerinden yapılan her türlü projeyi izleme şansına, çok daha fazla iletişim ağına sahipler. Bütün bunları çok iyi değerlendirip kendilerini sadece Türkiye’de değil, çağdaş bir mimar olarak dünyanın her yerinde proje yapabilecek bir mimar olarak görmeleri ve eğitmeleri gerekiyor. Türkiye ölçü değil. Dünyadaki tüm proje konseptleri ve gelişmeleri onları ilgilendiriyor. Okullarda öğretiyor ya da öğretilmiyor olması da çok önemli değil. Zaten üniversite eğitimi kişinin kendini nasıl yetiştireceğinin ipuçlarının verildiği bir eğitim. Betonun, çeliğin nasıl kullanıldığını, neleri yapabileceklerini görebiliyorlar. Ayrıca, uygulama sürecindeki hatalar ve özensizlikler zincirinin bir yapının strüktürel kalitesini olumsuz etkilemesinin sonucu olarak, Türkiye’de mimarların tasarım aşamasında da yönetmeliklerle eli kolu bağlanmış hale geldi. Türkiye’den başka deprem ülkesi yokmuş gibi, konsol çıkma maksimum 1,5 metre olabilir, kolon, perde duvar vb. ebadı minimum şöyle olur gibi sınırlamalarla mimarlar kısıtlanıyor. Depreme ma-





ruz olan ama işini doğru yapan, çağdaş mühendislik bilimlerini, yapı malzeme ve teknolojisini bilimsel olarak kullanan ülkelerde beton ve çelik daha büyük imkanlar sunabiliyor.

THBB: Yapı kalitesinin artırılmasında mimarlara ne gibi görevler düşüyor?

Y.D.: Yapının kalitesinden 2 şekilde söz edilebilir. Biri yapının mekânsal kalitesi diğeri uygulama kalitesi. Bunlar mimarlığın sorumluluk alanında. Mimarların yaşanabilir mekanları sunması, bunları deneyimletmeleri gerekiyor. Bu hem iyi bir proje hem iyi bir uygulama demek. Sıradan bir proje uygulaması başarılı olduğu için çok iyi bir etki bırakabiliyor. Tam tersi de olabilir. Çok başarılı konseptte sahip iyi proje kötü uygulamalarla o olumsuzluklarını fark ettirmeyecek olumsuz etki yaratabilir. Mimarın hem proje oluşum sürecinde hem uygulama sürecinde mimarlık adına müdahalelerde bulunması gerekiyor. Bu da kendini iyi yetiştirmesiyle ilgili. Mimarın hayatı geniş açılardan izleyen, donanım sahibi ve bilgi sahibi olması gerekiyor. Bu çok büyük bir sorumluluk. Yaptığınız mekanlarla insanların onlarca yüzlerce yıl o mekanlarda yaşamasını zorunlu hale getiriyorsunuz . Ve yaşadıkları bu mekanların hem davranışlarını hem de kişiliklerini belirlemede çok etkisi var.

“Beton standartlarının oluşturulması, yaygınlaştırılması ve denetimi konusunda Türkiye Hazır Beton Birliği’nin çok önemli bir pozisyonu olduğunu düşünüyorum.”

THBB: Hazır beton sektörüne yönelik mesajınız nelerdir?

Y.D.: Hazır beton sektörünün malum betonarmenin dünyadaki yaygınlığıyla birlikte Türkiye’de önemli bir konumu var. Beton standartlarının oluşturulması, yaygınlaştırılması ve denetimi konusunda Türkiye Hazır Beton Birliği’nin çok önemli bir pozisyonu olduğunu düşünüyorum. Beton yanlış kullanıldığında olumsuz sonuçlar da getirdiğini depremlerde gördük. Betonu doğru ve bilimsel uygulayan deprem riski olan ülkelerde so-

run olmadığını da gördük. Dolayısıyla bu sürecin iyi denetlendiği, bilimsel ve bilinçli bir yaklaşım ile yönlendirildiği bir Türkiye hayal ediyorum. Bu konuda THBB’ye bu süreçlerin denetlenmesi, örgütlenmesi konusunda büyük sorumluluklar düşüğünü düşünüyorum. Bu örgütlenmenin sivil bir örgütlenme olması benim açımdan önemli. Kendi kendini örgütleyenler ancak toplum olabiliyor. Sorunlarınızı kendinizin çözmesi anlamında örgütlenmeniz önemli. Bu tür bir bilinçlenmeyi devletten beklemeye gerek yok. Betonu üretenler, kullananlar, uygulayanlar yaptıkları işin bilincine sahip değilse bunu dışarıdan birinin ya da kurumun zorla yaptırması kadar komik bir durum olamaz. Beton hayati önem taşıyan bir malzeme. Betoncuların böyle sivil bir örgütlenmeye gitmeleri, kendi kendilerini denetlemeleri önemli. Gelişmesini ve yaygınlaşmasını arzu ederim.

“MY TECHNIC MRO” Yılmaz Değer THBB 2012 Mimarlık Ödülleri Yarışması Eş Değer Ödülü	
Mimari Proje:	Lotus Mimarlık
Proje Yönetimi:	Prima İnşaat
Statik Proje:	İmar İnşaat
Mekanik Proje:	ER Mühendislik
Elektrik Proje:	Tan Mühendislik
İnşaat Uygulama:	Kılıç İnşaat
Çelik Uygulama:	Galva Çelik
Mekanik Uygulama:	Marmara Mekanik
Elektrik Uygulama:	Elsan Mühendislik
Cephe Uygulama:	Skyline Mimarlık
Proje Uygulama Yılı:	2007-2008

Türkiye ekonomisi üçüncü çeyrekte %1,6 büyüdü

Turkey's economy grows in the third quarter by 1,6 %

According to the data provided by Turkish Statistics Institution (TÜİK), the economy achieved 1,6 percent growth in the third quarter. With this data, the growth performance in the first nine months of 2012 was realized as 2,6 percent. Turkey's economy had grown in the first quarter by 3,4 percent and in the second quarter by 3,0 percent. The growth in 2011 was 8,5 percent.

üçüncü üç aylık dönemde bir önceki yılın aynı dönemine göre cari fiyatlarla gayri safi yurtiçi hasıla %7,7'lik artışla 377 milyar 584 milyon TL oldu. 2012 yılının üçüncü üç aylık döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre sabit fiyatlarla gayri safi yurtiçi hasıla %1,6'lık artışla 31 milyar 594 milyon TL oldu.

Takvim etkisinden arındırılmış sabit fiyatlarla GSYH 2012 yılı üçüncü üç aylık döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre %1,9'luk artış gösterirken, mevsim ve takvim etkilerinden arındırılmış GSYH değeri bir önceki döneme göre %0,2 arttı.

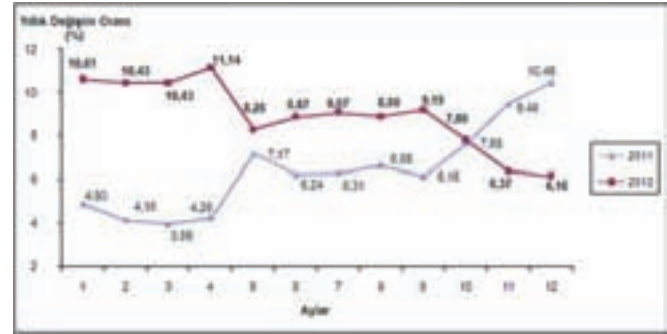
TÜFE'de aylık değişim %0,38 olarak gerçekleşti

TÜFE'de (2003=100 temel yılı) 2012 yılı Aralık ayında bir önceki aya göre %0,38, bir önceki yılın Aralık ayına göre

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK)'nin açıkladığı verilere göre ekonomi üçüncü çeyrekte yüzde 1,6 büyümeye kaydetti. Bu veriyle 2012'nin ilk dokuz ayındaki büyüme performansı yüzde 2,6 olarak gerçekleşti. Türkiye ekonomisi ilk çeyrekte yüzde 3,4, ikinci çeyrekte ise yüzde 3,0 oranında büyümüştü. 2011 yılındaki büyüme ise yüzde 8,5 olmuştur.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), üretim yöntemiyle hesaplanan gayri safi yurtiçi hasıla tahmininde, 2012 yılı

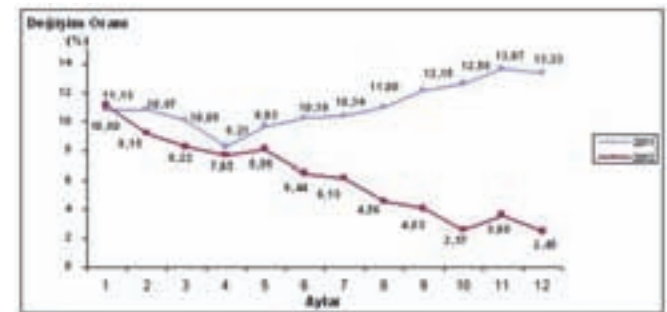
%6,16, bir önceki yılın aynı ayına göre %6,16 ve on iki aylık ortalamalara göre %8,89 artış gerçekleşti.



Kaynak: TÜİK

ÜFE'de aylık %0,12 düşüş gerçekleşti

Üretici Fiyatları Endeksi (ÜFE), 2012 yılı Aralık ayında bir önceki aya göre %0,12 düşüş, bir önceki yılın aynı ayına göre %2,45 ve on iki aylık ortalamalara göre %6,09 artış gösterdi.



Kaynak: TÜİK

Sanayi üretimi %5,7 düştü

2012 yılı Ekim ayında 2005=100 temel yıllık sanayi üretim endeksi bir önceki yılın aynı ayına göre %5,7 düştü. Sanayinin alt sektörleri incelendiğinde, 2012 yılı Ekim ayında bir önceki yılın aynı ayına göre; madencilik ve taşocakçılığı sektörü endeksi %3,9, imalat sanayi sektörü endeksi %5,9, elektrik, gaz, buhar ve iklimlendirme üretimi ve dağıtım sektörü endeksi de %5,1 azaldı. Takvim etkisinden arındırılmış endeks 2012 yılı Ekim ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %0,9, mevsim ve takvim etkilerinden arındırılmış sanayi üretim endeksi de bir önceki aya göre %2,6 azaldı. Sanayide İstihdam bir önceki yılın aynı dönemine göre % 3,6, bir önceki döneme göre % 1,0 arttı.

Sanayide İstihdam bir önceki yılın aynı dönemine göre % 3,6, bir önceki döneme göre % 1,0 arttı

Üç Aylık Sanayi İstihdam Endeksi 2012 yılı III. döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre % 3,6, bir önceki döneme göre % 1,0 arttı. Üç Aylık Sanayi İstihdam Endeksi 110,9 oldu.

Sanayide Çalışılan Saat bir önceki yılın aynı dönemine göre % 2,5 artmış, bir önceki döneme göre % 1,1 azaldı

Üç Aylık Sanayide Çalışılan Saat Endeksi, 2012 yılı III. döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre % 2,5 arttı, bir önceki döneme göre % 1,1 azalmıştır. Üç Aylık Sanayide Çalışılan Saat Endeksi 105,8 oldu.

Sanayide Brüt Ücret - Maaş bir önceki yılın aynı dönemine göre % 14,5, bir önceki döneme göre % 4,3 arttı

Üç Aylık Sanayide Brüt Ücret-Maaş Endeksi, 2012 yılı III. döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre % 14,5, bir önceki döneme göre % 4,3 artmıştır. Üç Aylık Sanayide Brüt Ücret-Maaş Endeksi 220,9 oldu.

Sanayi Ciro Endeksi, 2012 yılı Ekim ayında %5,2 azaldı

Sanayi Üretim Anketi kapsamında yer alan İmalat Sanayi ile Madencilik ve Taşocakçılığı kısımlarında bulunan işyerlerinden 2005=100 temel yıllık oluşturulan Sanayi Ciro Endeksi, 2012 yılı Ekim ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %5,2 azaldı.

Sanayinin alt sektörleri incelendiğinde, 2012 yılı Ekim ayında, bir önceki yılın aynı ayına göre; Madencilik ve Ta-

şocakçılığı endeksi %4,7 artmış; İmalat Sanayi endeksi ise %5,5 azaldı.

Sanayi Sipariş Endeksi, 2012 yılı Ekim ayında %4,7 azaldı

Avrupa Birliği düzenlemelerine göre, İmalat Sanayi kısmında sipariş ile çalışan faaliyetlerde bulunan ve Sanayi Üretim Anketi'nin kapsamına giren işyerlerinden, 2005=100 temel yıllık oluşturulan Sanayi Sipariş Endeksi, 2012 yılı Ekim ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %4,7 azaldı.

İnşaat Sektöründe Ciro % 7,7 arttı

Üç Aylık İnşaat Sektörü Ciro Endeksi 2012 yılı 3. döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre %7,7 arttı. Bina İnşaatı Sektörü Ciro Endeksi %16,0 artarak 118,7'den 137,7'ye yükseldi. Bina Dışı İnşaat Sektörü Ciro Endeksi ise %0,5 azalarak 191,3'den 190,3'e düştü.

İnşaat Sektöründe Üretim % 0,7 azaldı

Üç Aylık İnşaat Sektörü Üretim Endeksi 2012 yılı 3. döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre %0,7 azaldı. Bina İnşaatı Sektörü Üretim Endeksi %0,8 azalarak 136,4'den 135,4'e, Bina Dışı İnşaat Sektörü Üretim Endeksi ise %0,3 azalarak 178,2'den 177,6'ya düştü.

İnşaat Sektöründe İstihdam %2,2 arttı

Üç Aylık İnşaat Sektörü İstihdam Endeksi 2012 yılı 3. döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre %2,2 arttı. Bina İnşaatı Sektörü İstihdam Endeksi %1,6 artarak 82,0'dan 83,3'e yükselirken, Bina Dışı İnşaat Sektörü İstihdam Endeksi %3,0 artarak 122,2'den 125,8'e yükseldi.

İnşaat Sektöründe Çalışılan Saat %1,6 arttı

Üç Aylık İnşaat Sektörü Çalışılan Saat Endeksi 2012 yılı 3. döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre %1,6 arttı. Bina İnşaatı Sektörü Çalışılan Saat Endeksi %1,4 artarak 78,5'den 79,6'ya yükselirken, Bina Dışı İnşaat Sektörü Çalışılan Saat Endeksi %1,9 artarak 124,3'den 126,6'ya yükseldi.

İnşaat Sektöründe Brüt Ücret-Maaş %16,5 arttı

Üç Aylık İnşaat Sektörü Brüt Ücret-Maaş Endeksi 2012 yılı 3. döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre %16,5 arttı. Bina İnşaatı Sektörü Brüt Ücret-Maaş Endeksi %18,5 artarak 166,7'den 197,6'ya; Bina Dışı İnşaat Sektörü Brüt Ücret-Maaş Endeksi %14,3 artarak 243,8'den 278,6'ya yükseldi.

Yapı Ruhsatı verilen yapıların yüzölçümü %28,7 arttı

2012 yılının ilk dokuz ayında bir önceki yılın ilk dokuz ayına göre belediyeler tarafından Yapı Ruhsatı verilen yapıların bina sayısı %5,6, yüzölçümü %28,7, değeri %36,8, daire sayısı %20,0 oranında arttı. 2012 yılının ilk dokuz ayında Yapı Ruhsatına göre yapıların yüzölçümü 106.556.578 m² iken bunun 60.487.850 m²'si (%56,8) konut, 27.782.375 m²'si (%26,1) konut dışı ve 18.286.353 m²'si (%17,1) ise ortak kullanım alanı olarak gerçekleşti.

İşsizlik oranı % 9,1 oldu

Türkiye genelinde işsiz sayısı geçen yılın aynı dönemine göre 141 bin kişi artarak 2 milyon 539 bin kişiye yükseldi. İşsizlik oranı ise 0,3 puanlık artış ile % 9,1 seviyesinde gerçekleşti. Kentsel yerlerde işsizlik oranı 0,2 puanlık artışla % 11,3, kırsal yerlerde ise 0,3 puanlık artışla % 4,8 oldu.

Tüketici güveni 2012 Kasım ayında arttı

Tüketici Güven Endeksi 2012 Kasım ayında bir önceki aya göre %4,0 oranında arttı; Ekim ayında 85,7 olan endeks Kasım ayında 89,2 değerine yükseldi.

Hizmet, perakende ticaret ve inşaat sektörlerinde güven 2012 Aralık ayında azaldı

2012 Aralık ayında bir önceki aya göre, Hizmet Sektörü Güven Endeksi %2,9, Perakende Ticaret Sektörü Güven Endeksi %5,3 ve İnşaat Sektörü Güven Endeksi %5,7 oranında azaldı. 2012 yılı Kasım ayında 95,6 olan Hizmet Sektörü Güven Endeksi 92,9; 94,4 olan Perakende Ticaret Sektörü Güven Endeksi 89,5; 76,2 olan İnşaat Sektörü Güven Endeksi 71,8 değerine düştü.

İnşaat Sektörü Güven Endeksindeki düşüşü, alınan kayıtlı siparişlerin mevcut düzeyi ve gelecek üç aylık dönemde toplam çalışan sayısı beklentisi değerlendirmelerinin kötüleşmesinden kaynaklanmaktadır.

Çimento Üretimi Ekim ayında geçen yıla oranla yüzde 3,42 azaldı

2012 yılı Ekim ayı sonunda çimento üretiminde geçen yıla oranla %3,42'lik azalma yaşandı. Bu dönemde üretilen çimentonun yaklaşık %15'i ihracata gitti. Yine bu dönemde iç satışlarda %1,12 ve ihracatta %15,89 oranlarında daralmalar yaşandı. Sektör, çok sert geçen kış aylarından sonra toparlanmaya başlamış ve Ramazan ve Bayramdan sonra, geçen yılın iç satış rakamlarına ulaşmıştı. Ancak Ekim ayında iç satışlarda tekrardan bir azalma yaşandı.

Bölgesel olarak baktığımızda, üretimde Doğu Anadolu Bölgesi dışında, iç satışta Doğu Bölgeleri ve Akdeniz dışında düşüşler yaşanırken, ihracatta Karadeniz Bölgesi dışında düşüşler yaşandı. En sert düşüşler üretimde ve iç satışlarda yaklaşık %8 ile Marmara bölgesinde yaşandı. İhracatta ise Doğu Anadolu Bölgesinde %88 oranında düşüş yaşandı.

2000-2012 (Ocak-Ekim) Çimento Verileri (ton)			
Çimento	Üretim	İç Satış	Dış Satış
2000	30.550.817	26.760.833	3.946.449
2001	26.914.024	22.746.423	4.375.381
2002	28.765.330	23.806.733	5.062.774
2003	30.616.759	24.422.643	6.342.277
2004	33.629.276	26.565.064	7.117.083
2005	36.700.753	29.964.562	6.742.823
2006	39.925.870	34.993.240	4.825.275
2007	41.932.716	36.435.372	5.447.892
2008	43.920.381	34.873.697	8.885.234
2009	47.998.861	34.753.372	13.218.642
2010	52.629.782	39.833.538	12.819.997
2011	54.236.644	44.596.278	9.628.855
2012	52.380.186	44.094.624	8.098.569

Kaynak: TÇMB

Kaynak: TÇMB

Çimsa 40. kuruluş yıldönümünü kutladı



1972 yılında faaliyetlerine başlayan, yüksek kaliteli ve yenilikçi ürünleriyle Türkiye çimento ve beton sektörüne damgasını vuran Çimsa 40. kuruluş yıldönümünü özel bir etkinlikle kutladı.

20 Aralık Perşembe akşamı İstanbul Swisshotel'de yapılan Çimsa 40. Yıl gecesine Sabancı Holding Yönetim Kurulu Başkanı Güler Sabancı, Sabancı Holding CEO'su Zafer Kurtul, Sabancı Holding Yönetim Kurulu Üyesi Serra Sabancı, Sabancı Holding Çimento Grubu Başkanı Mehmet Göçmen, Çimsa Genel Müdürü Mehmet Hacıkâmioloğlu, iş dünyasının temsilcileri ve diğer davetliler katıldı.

Çimsa 40. yıl tanıtım filminin gösterildiği gecede Güler Sabancı'ya Çimsa'nın ilk hisse senedi hatıra olarak verilirken, Çimsa'nın eski yöneticilerine, çalışanlarına ve bayilerine 40. yıl anı plaketleri verildi.

Etkinlikte bir konuşma yapan Sabancı Holding Yönetim Kurulu Başkanı Güler Sabancı şunları söyledi: "Sabancı Holding olarak başarılarla dolu bir 40 yılı geride bırakan Çimsa'nın, Türkiye'nin en değerli çimento ve hazır beton şirketi olma vizyonu doğrultusunda emin adımlarla ilerlediğini görmekten gurur duyuyoruz. İhracat alanında da Çimsa her yıl sektöre öncülük ediyor. Bu, şirketimizin ürün geliştirme ve kaliteli üretim becerisi kadar, yeni pazarlar oluşturma ve bunları büyüterek koruma anlamındaki gücünü de gösteriyor."

Daha sonra söz alan Çimsa Genel Müdürü Mehmet Hacıkâmioloğlu ise "40 yaşın insanın hâlâ kendini genç hisset-

tiği, aynı zamanda önemli tecrübe kazandığı bir yaş olduğunu hatırlatarak" Çimsa'nın da kendini genç hissettiğini vurguladı.

Hacıkâmioloğlu şöyle devam etti: "Her yıl ülkemizde iş dünyamızla ilgili pek çok kamuoyu araştırması yapılır. Bu araştırmalarda Sabancı Topluluğu her zaman en çok güvenilen şirketler arasındadır. Çimsa bu güvenin mirasçılarından ve yaratıcılarından biridir. Belki Türkiye'nin en büyük şirketi değiliz, ama iddia ediyoruz ki, ülkemizin en iyi çimento üreticisiyiz. Varlığımızın yegâne sebebi olan müşterilerimize her zaman daha iyi ürünler ve hizmetler sunmaya çalışıyoruz. Bayilerimize, tedarikçilerimize yani iş ortaklarımıza ve çalışanlarımıza yıllardır "emin ellerdesiniz" diyoruz. Bizi diri tutan ve rekabetçi olmamızı sağlayan rakiplerimize adil rekabet sözü veriyoruz. Türkiye'ye fayda sağlamadan hiçbir işi yapmamaya özen gösteriyoruz. Sadece ekonominin değil, çevrenin korunmasına ve toplumun gelişimine katkıda bulunmaya çalışıyoruz."

Konuşmaların tamamlanması ardından sahneye çıkan Candan Erçetin en beğenilen parçalarını seslendirerek geceye katılanlara renkli ve keyifli anlar yaşattı.

Çimsa Celebrates 40th Anniversary of Incorporation

Having started its activities in 1972 and marked the Turkish cement and concrete sector thanks to its high quality and innovative products, Çimsa has celebrated its 40th anniversary of incorporation with a special event.



Lafarge Ereğli Çimento'ya İş Sağlığı ve Güvenliği Ödülü



Önem Dergisi tarafından bu yıl üçüncüsü düzenlenen Altın Baret Ödülleri 22 Aralık 2012 Cumartesi günü Gazeteciler Cemiyeti Burhan Felek Konferans Salonu'nda gerçekleştirilen törenle sahiplerini buldu. Türkiye'de ulusal düzeyde gerçekleştirilen yarışmada ödüller İyi Uygulama Örnekleri, Akademik Çalışma ve Fotoğraf dallarında verildi.

Work Health and Safety Accolade for Lafarge Ereğli Çimento

Golden Helmet Awards organized by Önem Magazine for the third time this year were given to the institutions deemed worthy through the ceremony held on 22 December 2012 Saturday in Burhan Felek Conference Hall of the Association of Journalists.

Lafarge Ereğli Çimento San. Tic. A.Ş. İş Sağlığı ve Güvenliği konusunda yapılan çalışmalarını desteklemek ve iyi uygulamaların toplum tarafından da bilinmesini sağlamak amacıyla, İyi Uygulama dalında Enerji İzolasyonu projesi ile yarışmaya katıldı ve Altın Baret Yarışması İkincilik ödülünü kazandı. Enerji İzolasyon projesi ile Lafarge; makine, ekipman veya prosesler üzerinde yürütülen çalışmalarla ilgili olarak, kontrolsüz enerji kaynaklı ölümlü kaza risklerini ortadan kaldırmayı amaçladı. Bu çalışma kapsamında öncelikle fabrikada bulunan tüm enerji kaynakları; motorlar, konveyör bantlar, havalı oluklar, elevatörler.vb. listelenerek, fabrika ekipman tablosu hazırlandı. Daha sonra her ekipman için ayrı ayrı yapılan işler ve bu ekipmanların beslendiği enerji kaynakları, elektrik ve potansiyel enerji olarak sıralandı. Sonraki aşamada her iş için tehlikenin tanımlanması ve risk değerinin belirlenmesi aşaması gerçekleştirildi.

Ford Otosan'dan Otomotiv Meslek Yüksek Okulu



Kocaeli Belediyesi tarafından Kocaeli Üniversitesi'ne tahsis edilen arazide Ford Otosan ve Vehbi Koç Vakfı tarafından inşa edilecek okul; otomotiv sanayindeki gelişmelere, üretim ve ihracat hedeflerine uygun, yeni teknolojilere hakim işgücü yetiştirecek. Okul-

da, uluslararası eğitim standartlarına ve mesleki kriterlere uygun eğitim verilecek; mezunlar tasarım, üretim, satış ve satış sonrası hizmetlerde çalışabilecek.

Ford Otosan Genel Müdürü Haydar Yenigün, bu yeni okulun sektörün ihtiyacı olan yetişmiş işgücüne olan ihtiyacını karşılayacak bir eğitim vereceğini ve bundan Ford Otosan olarak katkılarının bulunmasından onur duyduklarının belirterek konuyla ilgili şunları söyledi; "Meslek Lisesi ve genel olarak mesleki eğitim 'Memleket Meselesi' olduğu kadar bizim de meselemiz oldu. Geçirdiğimiz 6 yıllık süreçte 19 meslek lisesinde, 36 meslek lisesi koçu ile 1200'ün üzerinde öğrenciye kişisel ve mesleki gelişimlerinde destek verdik. Türkiye'nin ve sektörümüzün geleceğine yatırım yapmaktan büyük mutluluk duyuyoruz. Bu çalışmaları Kocaeli Üniversitesi ve Kocaeli Belediye'siyle birlikte bir adım daha ileri taşıyarak "Meslek Yüksek Okulu" projesine hayat verdik. Önümüzdeki süreçte de bu "meseleye" gönüllü katkı yapmayı sürdüreceğiz."

Gölcük İhsaniye'de 6.000 metrekarelik bir alana Vehbi Koç Vakfı ve Ford Otosan tarafından inşa edilen okul 3 katlı olacak. Okulda; prototip atölyesi, derslikler, laboratuvarlar, kütüphane, idari ve sosyal mekanlar bulunacak, toplam 400 öğrenci eğitim görecek.

Automotive Vocational High School from Ford Otosan

The school that will be constructed by Ford Otosan and Vehbi Koç Foundation on the area allocated by Kocaeli Municipality to Kocaeli University will train the workforce that is suitable for the developments in automotive industry as well as the production and export targets and that dominates the state-of-the-art technologies. In the school, the training that complies with the international training standards and occupational criteria will be provided and the graduates will be able to work in the design, production, sales, and after-sale services.

Giresun'da 27 köy yolu betonla kaplandı

Giresun Köylere Hizmet Götürme Birliği tarafından Merkeze bağlı 27 köyde yürütülen beton yol çalışmaları tamamlandı.

Roads of 27 villages coated with concrete in Giresun

The concrete road works conducted by Giresun Union of Village Delivery Service in 27 villages governed from the centre were completed.

The concrete road works had been put into a tender in the recent months for total 958.295,00 Turkish Liras. The inspection services of the tender that took place in the form of two groups were conducted by Special Provincial Administration Road and Transport Services Directorate.

İşmalarla görüyor ve köylerimizin betonlarını hızlı ve kaliteli bir şekilde yapıyoruz. Merkezde bulunan 27 köyde yaptığımız çalışmalar neticesinde toplam 6810 metre beton yol yapıldı. Daha önceki yıllarda 15 cm kalınlığında yapılan köy yolu betonlarının daha dayanıklı ve sağlıklı olması açısından 20 cm kalınlığında planladık ve yaptık. Giresun Merkez Alınca, Burhaniye, Çamlık, Çukurköy, Darıköy, Ergence, Hisargeriş, Okçu, Orhaniye, Sayca, Sıvacı Seyit, Yayıklık, Ambaralan, Barçaçakırlı, Çalış, Camili, Çandır, Çavuşoğlu, Çiçekli, Esentepe, Güneyköy, Gürköy, Ortaköy, Uzgur, Yazlık ve Yenicehisar köylerinin içinde olduğu 27 köyde beton yol çalışmalarını bitirdik " dedi.



Beton yol çalışmaları geçtiğimiz aylarda toplam 958.295,00 Türk Lirasına ihale edilmişti. İki grup halinde ihale edilen beton yol çalışmalarının kontrollük hizmetleri ise İl Özel idaresi Yol ve Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü tarafından yürütüldü. Konu ile ilgili açıklama yapan İl Genel Meclisi Başkanı Osman Öden, Vali Ali Şahin'in, bu çalışmanın gerçekleştirilmesinde büyük katkıları olduğunu belirterek, "Köydes çalışmalarımıza ve hizmetlerimize devam ediyoruz. Köydesin nimetlerini il genelinde yaptığımız ça-

Volvo Trucks ve Renault Trucks Güçlerini Birleştirdi



Uluslararası nakliye, yurtiçi dağıtım, inşaat gibi lokomotif sektörlerin çözüm ortağı olan ticari araç üreticileri Volvo Trucks ve Renault Trucks, son on iki yıldır Volvo Group çatısı altında ayrı organizasyonlar olarak ancak aynı kurumsal kültür ile faaliyetlerine devam ediyor. Yaklaşık bir yıldır birleşme çalışmalarını devam ettiren Volvo Group, yeni uygulamaya Ocak 2013 itibari ile geçti.

Türkiye'nin de dahil olduğu, stratejik bir öneme sahip olan EMEA (Avrupa, Ortadoğu ve Afrika) bölgesinde Volvo Trucks ve Renault Trucks, Volvo Group Trucks çatısı altında müşterilerine sundukları geniş ürün yelpazesi ve kapsamlı çözümler ile geniş servis ağı yaratmayı hedefliyor.

Volvo Trucks ve Renault Trucks, Türkiye'de ayrı satış organizasyonlarına sahip bir firma olarak tek bir genel merkezden faaliyetlerine devam edecek. Renault Trucks Türkiye Pazarlama Müdürü Mete Büyükkakıncı; "Hedefimiz müşteri memnuniyetinde ve büyümede liderlik. Bu birleşme sonucunda Türkiye'de müşterisine daha da yakın; daha da güçlü bir servis ağına sahip olacağız. İki önemli markanın güçlerini birleştirmesi ile satışlarımızı arttırarak pazar payımızı yükseltecek, rakiplerimiz karşısında geniş ürün yelpazemiz ve üstün hizmet kalitemizle lider olmak için tüm gücümüzü ortaya koyacağız" dedi.

Volvo Trucks and Renault Trucks Unite Forces

Volvo Trucks and Renault Trucks, the commercial vehicle manufacturers that are the solution partners of the locomotive sectors like international transport, domestic distribution, and construction, have continued their activities as separate organizations but through the same culture under the roof of Volvo Group for the last two years. Having continued its merger works for approximately one year, Volvo Group commenced the new application as of January 2013.