

YERLİ ÜRETİM VE MİLLİ MARKALARA ADANMIŞ BİR ÖMÜR PROF.DR. SEDAT ÇELİKDOĞAN

Dr. İlhami Pektaş

Prof.Dr. Sedat Çelikdoğan, 7 Nisan 1943 yılında Manisa Turgutlu'da doğdu. Babası Malatyalı Abdullah efendi annesi ise Saraybosnalı Asima hanımdır. Balkan Harbi sırasında yaşanan göçler sırasında Anne ve Babasının yolları İstanbul'da kesişince burada tanışarak evlenmişler ve Manisa Turgutlu'ya yerleşmişler. Sedat Çelikdoğan Manisa'da doğar, ilkokul ve Ortaokulu Turgutlu'da okur. Sonra parasız yatılı imtihanı kazanarak liseyi de Manisa merkezde bitirir. Liseyi bitirdikten sonra İstanbul Teknik Üniversitesi Makine Fakültesi sınavını kazanarak İstanbul'a gider. Makine fakültesini 5 yılda tamamlayarak Makine Yüksek Mühendisi ünvanını alır. Bu yıllarda İTÜ, Alman standardına göre ve çoğunlukla Alman profesörlerin eğitim verdiği iyi bir üniversitedir. Üniversitenin üçüncü sınıfında Necmettin Erbakan hocadan motor dersleri almaya başlar. Erbakan hoca ile burada tanışır. O tarihlerde Erbakan Hoca doktora ve doçentlik tezlerini Almanya, Aachen Üniversitesinde yapmış, Türkiye'ye gelerek İTÜ'de ders vermeye başlamıştı. Aachen, Almanya'da motor araştırma merkezi idi ve Erbakan hoca Aachen'de hem motor çalışmalarına katılmış hemde bu üniversite'de doktorasını tamamlamıştı. Motor konusunda çalıştığı ekip motor konusunda dünyada tanınan çok kitaplar yazmış ve adına araştırma merkezi kurmuş olan Prof.Dr. Hans List ve onun tecrübeli motor ekibi idi.

Bu ekip çalışması içinde Almanların hava soğutmalı bir tank motoru geliştirme projesinde Erbakan hoca kendisini çok iyi yetiştirmiştir. Erbakan hoca Türkiye'ye geldikten sonra bir yandan motor dersleri verirken bir yandan da profesörlük tezini tamamlar. Sedat Çelikdoğan hoca motor konusuna oldukça hakim ve çok güzel ders anlatan Erbakan hocanın etkisi altında kalarak üniversiteyi bitirdikten sonra da motorlar kürsüsünde Erbakan hocaya asistan olarak Üniversite çalışmalarına devam etmiştir. Bu dönemde özellikle 1960 darbesinden sonra Erbakan hoca sürekli Ankara'ya giderek Motor ve sanayi politikalarını kalkınma modeli olarak askerlere anlatmış, Askerler de Erbakan hocayı dikkatle alarak yakından ilgilenmişlerdi. Erbakan hoca teknik konuların yanı sıra milli değerlere çok önem veren inançlı bir insan olarak çalışmalarını sürdürmüş ve Türkiye'nin, Osmanlı'nın, Selçukluların temeli olan teknolojiye hakim, bilgi sahibi inançlı bir neslin temellerini atmıştır. İşte 1960 ihtilalinden sonra Devrim Arabasına karar verilmesi ve sanayi çalışmalarında Makine Kimya'ya görev verilmesi hep Erbakan hocanın etkisiyle olmuştur.

Son 200 yılda sürekli cephelerde savaşan Osmanlı devleti bu dönemde, bilimde, teknolojiye, eğitimde geç kalmıştır. Hele Kurtuluş Savaşında, Çanakkale Savaşlarında 14,15, 16 yaşında bütün gençlerimiz cepheye gitmiş, askere alınmış ve çoğu şehit olmuştur. Dolayısıyla bu dönemlerde hem eğitim yapamamışız ülke darmadağın olmuş ve hem de geleceğin teminatı gençlerimiz şehit olmuştur.



Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri Kümelenmesi

Kurtuluş Savaşı ile ülkemiz yeniden doğmuş, Cumhuriyetin kurulması ile kalkınmanın motoru sanayinin temelleri atılmaya başlanmıştır.

İşte bu dönemde 1956 yılında Erbakan hoca tarımda ve teknelerde kullanılmak üzere Gümüş Motor'u kurdu. Fakat ithalatçı kartellerin batırma hareketi ve ülkedeki develüasyon ile şirket çok zor duruma düştü. Şirket sıkıntıya düşünce Pancar Kooperatifi ve Şeker Fabrikaları Gümüş motoru aldı ve ismini Pancar Motor'a çevirdi. Motor sanayinin temelini atan, Türkiye'yi motor yapacağına inandıran, bunun için şirket kuran, altyapısını hazırlayan Erbakan hocadır.

Erbakan hoca hem manevi kalkınma, hem de teknolojik kalkınma için o zaman Türk Talebe Birliği adı altında birçok yerlerde konferanslar verdi. Erbakan hoca TOBB Birliği'ne Genel Sekreterlik görevine geldiğinde Sedat hocada Erbakan hoca ile doktoraya başladı.

Bu arada ilginç bir olay oldu. Erbakan hoca Almanya'da, Almanya'daki dünyanın sayılı üniversitelerinden olan Berlin Üniversitesi'nin Motor Bölüm Başkanlığına davet edildi. Erbakan hoca artık siyasete başladığı için bu görevi kabul etmedi. Sedat hoca daha sonra Erbakan hoca ile doçentlik çalışmasına başladı. Bu çalışma sırasında aynı zamanda Balıkesir'de Ordudonatım asteğmeni olarak Askerlik görevini de tamamladı. Erbakan hoca 1975 yılında Milliyetçi Cephe Hükümetinde Başbakan Yardımcısı oldu. Bu dönemde Sanayi Bakanlığını alarak kalkınma hareketini başlattı. Bu kalkınma hareketinin içerisinde tarım makinaları, otomotiv, şeker fabrikaları, çimento fabrikaları, ayrıca istihdam için Anadolu'da yeni ayakkabı üretmek için fabrikalar, takım tezgahları da vardı. Ama bunların içerisinde ülke ekonomisinin can damarı olan beş konu seçildi. Bunlar ;

Türk motor sanayi için TÛMOSAN, bu motorları üretmek için Takım tezgahları sanayi, TAKSAN, Elektronik sanayi için TESTAŞ, enerji üretim tesisleri için TEMSAN ve bu fabrikaların yapılması için altyapısını hazırlamak üzere de GERKONSAN kuruldu.

İşte Sedat hoca ağır sanayi koordinatörü olarak bu beş tane şirketin kuruluşunda bulundu. 1976 yılında bu kuruluşlar tamamlanınca Sedat hoca TÛMOSAN Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Başkanı olarak motor sanayisini geliştirmek üzere göreve başladı.

O tarihlerde Türkiye'de otomotiv sanayi olarak Toros otomobili üreten Renault, Murat 124 üreten FİAT fabrikaları vardı. Fakat bu fabrikalara preslenmiş parçalar, motor, transmisyon, şanzıman hepsi dışarıdan geliyor sadece burada montajı ve boyası yapılıyordu.

Kapalı bir ekonomi vardı ve araba almak için sıraya girilen bir dönemdi. Paranızı veriyorsunuz, 6 ay, 1 sene sonra ancak araba alabiliyorsunuz. Yani korunmuş bir sanayi var. Yerli katkı çok düşük. 1976 yılında otomotiv sanayinde ilerlemeler oldu ve üretim rakamları 100 binlere çıktı, ama ne otomobil grubunda, ne kamyon, ne otomobilde nede diğer araçlarda motor üretilmiyordu.

Erbakan Hoca ve Sedat hoca bu araçlara motor üretmek için çalışmalara başladı.



Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri Kümelenmesi

Sedat hoca TŪMOSAN Genel MŪdŪrŪ olduėunda kendisini ilk tebrike gelen rahmetli Turgut Őzal oldu. Turgut Őzal o zaman İstanbul' da Őzel sektŒr firmasında yŒnetici olarak çalıřıyordu. Turgut Őzal'da otomobil ve traktŒr motoru yapmak ũzere Perkins Firmasını TŪrkiye'ye getirmek için çok uėrařtı ama getiremedi. Turgut Őzal ziyareti sırasında Sedat hocaya, Sedat hayırlı olsun, ama çok iddialı bir motor projesine bařladınız, ũ sene içerisinde bir anlařma yaparsanız, sakın moralini bozma, teknoloji transferi yapmak zordur, ũnkŪ TŪrkiye'ye teknoloji vermek istemezler, ben 3 sene uėrařtı getiremedim, sen 3-4 sene içinde getirebilirsen bařarılı sayılır demiřtir.

Fakat bu dŒnemde kararlı bir HŪkŪmet vardı ve Erbakan Hoca motor sanayini kurmakta çok ısrarlıydı. Sedat hoca ve ekibi hızlı bir şekilde projelere başladı ve 1976 yılında Tır Motorları Projesi'nde Volvo ile ilk lisans anlaşması yapıldı. Tırlar için 350 beygirlik motorlar yapıldı. Arkasından Kamyon Motorları Projesi'nde Mercedes ile lisans anlaşması yapıldı ve fabrika Aksaray'da kuruldu. Hemen arkasından İtalyan Fiat'la da traktŒr ve traktŒr motorları lisans anlaşması yapıldı ve fabrika Konyada kuruldu. MinibŪs ve kamyonetler için hafif dizel motorları projesinde Japon Mitsubishi'yle anlaşma yapıldı. Aktarma organları projesinde Alman ZF firması ile lisans anlaşması yapıldı.

TŪm bu projelerle yılda 100 bin adet motor, 30 bin adet traktŒr ũretilmesi planlandı.

Bir taraftan da TAKSAN Takım Tezgahlarının devreye girmesi ile bŪyŪk bir sanayi hamlesi bařladı.

Bu dŒnemde koalisyon hŪkŪmeti olmanın zorlukları vardı. Projelerin hayata geçirilmesi için, temeller atılmaya, fabrikaların inřası yŪkselmeye bařladıėı sırada koalisyon bozuldu ve hŪkŪmet dŪřtŪ.

TŪm bu projelerden rahatsız olan Amerika ve Batı, TŪrkiye'ye ambargo uygulamaya bařladı.

Batı diyor ki biz size dŒrt tane sektŒrŪ serbest bırakıyoruz, bu sektŒrlerde sizi destekleriz.

Bunlar; Saėlık, Tarım, Enerji ve Eėitim sektŒrleridir. Bu sektŒrlerde her tŪrlŪ desteėi veririz. Ama bu sektŒrlerin dıřında bařka bir řey yapmanıza asla izin vermeyiz.

Motor, otomobil, tank, silah, uçak vb bunları ancak biz yaparız siz asla bu sektŒrlere giremezsiniz diyorlar.

İşte bu ciddi bir ambargo ile Sedat hocanın projelerine finans akışı kesildi. DŪnya bankası da kredilerini durdurdu.

İtalya, Doğu Almanya ve ek Cumhuriyeti bu ambargoya uymadı ve kredi anlaşmalarını onayladı. TAKSAN, Doğu Bloku sermayesiyle kuruldu ve ũretime başladı.

Sedat hoca, Mercedes, Volvo, Mitsubishi, Fiat anlařmaları için İslam Kalkınma Bankasından kredi talep etti. Banka ile ilk leasing anlařmasını yaptı ve TŪMOSAN için gerekli tŪm makinaları İtalya'dan aldı. Bu projeler yapılırken hŪkŪmet dŪřtŪ ve çalıřmalar engellendi. Bir ũlkede sanayinin geliřmesi için temel řartın istikrar ve akıllı politikalar olduėu bir kez daha gŒzler ŒnŪne serilmiş oldu.



Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri Kümelenmesi

1977 yılında hükümet değişince, geri dönüşü olmayan projeler yavaşlatılarak, başlama aşamasında olanlar iptal edildi. Tümosan, Kamyon Motorları Projesi ile Traktör ve Traktör Motorları Projeleri ileri aşamada oldukları için devam etti. Fakat Sedat Çelikdoğan ve ekibi görevden alındı.

1978 yılında ikinci Milliyetçi Cephe hükümeti, Süleyman Demirel başbakanlığında kuruldu. Prof. Dr. Necmettin Erbakan Başbakan yardımcısı oldu ve Sedat Çelikdoğan'ı tekrar Tümosan'a Genel Müdür olarak atadı.

Konya traktör motorları üretiminde kullanılan transfer hatları, makinalar ve gerekli ekipmanlar alınarak fabrikada üretim başlatıldı.

Fakat 2 yıl sonra 12 Eylül 1980 ihtilâli olunca projeler askıya alındı. Sedat Çelikdoğan ve proje müdürleri görevden alınarak Tümosan'a emekli bir albay Genel Müdür olarak atandı ve başlayan yatırımlar durduruldu.

Sedat Çelikdoğan, Tümosan'da beraber çalıştığı ve görevinden el çektirilen üst düzey kadrosu ile SAM Mühendislik firmasını kurarak Eğitim araç gereçleri üretmeye başladı.

Sedat Çelikdoğan, SAM Mühendislik sıkıntılı günler yaşamaya başladığında yeni bir oluşuma giderek biyel kolu üretmek üzere Yavuz Motoru kurdu. Biyel kolu üretimi sayesinde Yavuz Motor fabrikası bugün Türkiye'nin yerli ve milli dizel motorunu üreten ilk fabrikası olmuştur.

Sedat Çelikdoğan daha sonra Türkiye'nin ihtiyacı olan, hassas üretim rulmanlı yataklar imalatı için özel sektörün teşebbüsüyle Ankara-Polatlı'da Ortadoğu Rulman Sanayi A.Ş.yi kurdu. Genel Müdür olarak Avusturya Steyr firması ile lisans anlaşması yaptı. Bugün ülkemizin önemli bir kuruluşu olan bu fabrika, üretiminin % 80'ini ihraç etmektedir.

Özel sektörde 1977 yılında kurulan Türkiye'nin ilk ve en büyük kam mili üretim tesisi ESTAŞ otomotiv sanayinin gelişmesine destek oldu. SAM Mühendislik Yönetim Kurulu Başkanlığı, HEMA Dişli Fabrikası Koordinatörlüğü, Orta Doğu Rulman Sanayi Genel Müdürlüğü, Ankara Belediyesi BELTAŞ Yönetim Kurulu Başkanlığı, TÜBİTAK Mühendislik Araştırma Grubu Üyelikleri sırasında, Sedat Çelikdoğan ülkenin milli sanayileşme sürecine önemli katkıda bulundu.

1994 yılında Milli Görüş yerel yönetimlerde büyük başarı kazandı. Sedat Çelikdoğan, Belediyelerin Teknik yönden desteklenmesi için, Prof. Dr. Necmettin Erbakan tarafından kurulan BELTAŞ'ta görev aldı. Sedat Çelikdoğan Refah'lı belediyelerin problemlerine çözüm ve gelişmelerine projeler üretti. Tramvay ve metro araçları, otobüs, duktıl boru ithalatını önlemek ve Türkiye'de üretilmesi için çalışmalar başlattı. Yerel Yönetim Fuarları düzenleyerek belediyelerle onlara hizmet veren şirketlerin bir araya gelmelerini ve Belediye personeline uzmanlık eğitimleri verilmesini sağladı.

1995 seçimlerinde Refah Partisi'nin en büyük parti olarak seçimi kazanması ve akabinde 1996-1997 tarihleri arasında Prof. Dr. Necmettin Erbakan başbakanlığında 54'üncü hükümet (Refah-Yol) kuruldu. Refah-Yol Hükümeti kurulunca Başbakan Erbakan, Sedat hocayı Stratejilerden sorumlu Başbakan başdanışmanı olarak atadı.



Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri Kümelenmesi

Kader, Başbakan Erbakan ve Sedat hocayı milli sanayinin gelişmesi için yeniden bir araya getirdi. Sedat hoca Türkiye’de devletin yeniden yapılanması için Sanayi ve Teknoloji Geliştirme Merkezi (SATEM)’in kurulmasını sağladı. Sedat Çelikdoğan önceki tecrübelerinden anlamıştır ki devleti yapılandırmazsanız aynı zamanda halkı da bilinçlendiremezseniz uygulamak istediğiniz projeleri gerçekleştirmekte asla başarılı olamazsınız. Sedat hocaya göre mevzuat ve kanunları oluşturmadan, yukarıdan aşağıya doğru organize olmadan proje yapılamazdı.

Sedat Çelikdoğan, bizim mevzuatımızın üretime göre değil, satın almaya göre dizayn edildiğini vurgulayarak, Tanzimat’tan bu yana Batılı üretecek, biz satın alacağız politikasının değişmesi için üretime ve ihracata dönük yeni bir yapılanmaya gidilmesi şarttı. İşte bunun için devletin yeniden yapılanması gerekiyordu.

Bu yapılanma için Sedat Çelikdoğan liderliğinde hem sanayi politikaları ve hem de D-8 hareketi için ekipler oluşturularak İslâm birliğinin kurulmasını sağlayacak D-8 projesinin temelleri atıldı. 1970’li yıllardaki ülkemizin ağır sanayi hamlesi benzeri hamlelerle İslâm ülkelerinde ortak üretimlerin yapılması, otomobil, uçak, gemi, ziraât araç ve gereç, savunma sanayii teçhizatları gibi üretimlerin D-8 ülkeleri ile birlikte yapılması hedeflendi.

Başbakan Erbakan hocanın katıldığı ve Sedat Çelikdoğan’ın yürüttüğü toplantılarda özel sektörün temsilcileri, devletin önemli kimseleri, gündeme göre de bakanlardan bazıları yer alırdı. Bu toplantılarda ülkenin ve özel sektörün bütün nabzı tutulurdu. Mesela bu çalışmalar sırasında paradan 6 sıfır atılması görüşülmüştü.

Kara yollarında bütün oto yollar, hızlı trenler, kalkınma hareketi, limanlar, sanayileşme hareketiyle ilgili olarak önemli toplantılar yapıldı. Erbakan hocanın özelleştirme modelinde şirketler kara geçirildikten sonra % 51’i halka açılacaktı. AK parti zamanında burada alınan kararların hemen hemen bir çoğu gerçekleştirildi. SATEM’de Sedat hoca ilk olarak otomotiv sektörüne el attı. Çünkü bu sektör çok aşırı döviz yutuyor ve Türkiye’nin ihracatının tamamını verseniz döviz yetmiyordu. Bunu önlemek için Türkiye’de yeni modeller üretilip Dünyaya ihraç edilecekti. Renault / Megane bu stratejiden doğdu. Fakat yeterli değildi. Tasarımında burada yapılması, milli markaların üretilmesi ve ihraç edilmesi gerekiyordu ama bunlar Sedat hocanın istediği gibi yapılamadı.

Tekstil sektöründe Türkiye iplik ve kumaş üretiyor, konfeksiyona geçmeyi istiyor ama konfeksiyona geçmek için makineler gerekiyordu. İhtiyaç duyulan bu Makineler İtalya’dan ithal ediliyordu. Sedat hoca sorunun çözümü için bu tekstil makinelerinin Türkiye’de üretilmesi için çalışmalar başlattı.

Sedat hoca ve ekibi Erbakan hoca önderliğinde D-8 projesini başlattı. İslam ülkeleri arasında hem siyaseten, hem teknolojik, hem de sanayileşme olarak birlikteliğe ihtiyaç vardı. Sedat hoca bu çerçevede Endonezya ve Malezya’ya giderek Endonezya’da uçak sanayinin ileri seviyede olduğunu ve kendi uçağını yaptığını, Malezya’nın ise elektronikte çok ileri seviyede olduğunu gördü. Erbakan hoca ile görüşerek üst seviye oluşturulan bir heyet ile Malezya, Endonezya, Pakistan, İran seyahatlerine çıkıldı. D-8’in kurulmasına yönelik olarak atılan ilk adım, Türkiye’nin daveti üzerine İran, Pakistan,



Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri Kümelenmesi

Bangladeş, Malezya, Endonezya, Mısır ve Nijerya'nın katılımıyla 22 Ekim 1996 tarihinde İstanbul'da düzenlenen "Kalkınmada İşbirliği Konferansı" ile atıldı. 15 Haziran 1997'de D-8 kuruldu. Tabii bu hareket batıda büyük rahatsızlık yarattı. Yapılan ilk toplantıya D-8 ülkelerinin bütün liderleri geldi. Sedat hoca ve SATEM ekibi D-8 projesi için 130 proje hazırladı. D-8 projesinde ticareti kim yapacak, sanayiye kim kuracak, Ar-Ge'leri kim geliştirecek, bankacılığı, tarım ve istihdamı kim yapacak şekilde ülkelerin güçlü yönlerine göre aralarında pay edildi. Türkiye sağlık ve sanayileşme alanında, Endonezya istihdam ve tarım alanında, Malezya finansman ve elektronik alanında olmak üzere iş bölümleri yapıldı. Türkiye'de üretilmek üzere ziraat uçağı üretim çalışmaları başlatıldı. Bu uçak o tarihte yapıldı şimdi TAI'de hangarda duruyor.

Diğer projelere başlama aşamasında Türkiye'de 28 Şubat darbesi oldu. Buna rağmen otomotiv sanayinin planlaması, ilaçlama, yangın söndürme uçakları projeleri onaylandı. Bu arada raylı sistem araçları çalışması da yapıldı. Projeler, Genel Kurmay Başkanı, Jandarma, Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri komutanlarına anlatıldı. Çok beğenilmesine rağmen batının ve medyanın baskısı ile bir türlü yapılamadı.

Amerika ve batı bu projeleri engellemek için önce 28 Şubat darbesi ile Erbakan hocayı iktidardan uzaklaştırdı. Arkasından 25 sene iktidarda olan Endonezya başkanı Suharto, 1998 yılında, yine aynı tarihlerde Malezya'da Başbakan yardımcısı Enver İbrahim farklı oyunlarla, yine benzer şekilde Nijerya devlet başkanı ve Pakistan'da Navaz Şerif hükümeti de darbe ile iktidardan uzaklaştırdı. Böylece 1.5 milyar İslam dünyasının ekonomik işbirliğini sağlamaya yönelik olan D-8 projesi de eski heyecan ve önemini kaybetti.

Ayrıca bu engeller nedeniyle Türkiye'nin AB, Karadeniz Ekonomik İş Birliği, Balkan Ülkeleri ve Türki Cumhuriyetleri ile ekonomik iş birlikleri çabalarında da istenen sonuçlar alınamadı.

Refah-Yol hükümetinin görevi bırakması sonrası, Sedat Çelikdoğan Ostim Organize Sanayi Bölgesi'nde yönetimde yer alarak sanayicilerin problemlerine çözüm bulmaya, sanayinin gelişmesine katkı sağlamaya devam etti. Eksik kalan akademik kariyerini tamamlayarak, 2014 yılında Karabük Üniversitesinde Profesör oldu.

Sedat hoca hiçbir zaman yılmadı her fırsatta gönül verdiği ülkesine ve milli proje çalışmalarına, Ostim OSB çatısı altında Ostim OSB Başkanı Orhan Aydın bey ile birlikte devam etti. Ben de daha önce ESAM toplantılarında tanıştığım rahmetli Sedat hocamın asistanı olarak Ostim OSB'de yanında çalışmaya başladım. Burada Sedat hocam ile bir çok projelerde birlikte çalıştık. Ondan çok şey öğrendim.

Bunlardan bir tanesi de Milli Rüzgar Enerji Sistemleri Geliştirilmesi ve Prototip Rüzgar Türbin Üretimi (MİLRES)'dir. Bu proje ile 500kW ve 2.5 MW'lık endüstriyel ölçekte elektrik üretimi yapan rüzgar türbinlerinin tamamen özgün ve yerli teknoloji ile geliştirilmesi ve prototiplerinin üretilmesi hedeflendi. TÜBİTAK proje sürecinde ilk etapta 500 kW'lık rüzgar türbini geliştirilecek, bu prototip deneme amaçlı kullanılarak tasarım olgunlaştırıldıktan sonra 2.5 MW'lık türbin prototipi geliştirilecektir. 500 kW'lık rüzgar türbini üretilerek İstanbul Terkos'ta başarıyla test edilmiştir. Şimdi ikinci etap 2.5 MW'lık Rüzgar türbini hazırlıkları devam etmektedir.



Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri Kümelenmesi

Sedat Çelikdoğan, 2012 yılında Raylı sistem üreticilerini Ankara'da bir araya getirerek Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri Kümelenmesinin kurulmasında ve Ankara'da ihalesi yapılan ve Çin CSR firmasının kazandığı 324 adet metro aracının alımı için % 51 yerli katkı şartı getirilmesinde büyük katkı sağladı. Raylı sistemlerde getirilen % 51 yerli katkı şartı bir milat oldu ve Türkiye'de yapılan tüm ihalelerde yerli katkı şartının getirilmesine öncü oldu. Bu tarihten sonra yapılan tüm ihalelerde yerli katkı şartı getirildi. ARUS küme üyeleri otomotiv sektöründe bir türlü yapılamayan milli markayı raylı sistemlerde sadece % 60 yerli katkı sağlamakla kalmayıp Sedat hocanın milli marka anlayışına uygun olarak Türkiye'de ilk defa milli marka tramvay, hafif metro aracı ve trambüs üretimlerini gerçekleştirdiler. Bozankaya, Durmazlar, İstanbul Ulaşım gibi firmalarımız tarafından üretilen 224 adet milli marka araçlar şimdi Kayseri, İstanbul, Bursa, Samsun, Kocaeli ve Malatya şehirlerimizde hizmet etmektedir.

Türkiye'de ilk yerli ve milli motor fabrikası Yavuz Motorun kurucusu olan Sedat Çelikdoğan hoca, Milli lokomotif için Cer motoru ve Tank Motorunun Türkiye'de üretilmesi için yoğun çalışmalarında bulunmuş ve ekipler kurmuştur.

Bunun yanı sıra Ostim'de Milli Metro, Milli Zeplin, Milli radar, Milli roket, Sanal fabrika, Ekoman projeleri, 3 D tasarım merkezi, Mühendislik ve tasarım merkezi, D-8 projesinin devamı gibi bir çok projelerde yer aldı.

Sedat Çelikdoğan, Türkiyede yapılan kamu ihalelerinde offset yada yeni adıyla Sanayi İşbirliği Programı (SİP) ile yerli katkının artırılması için büyük gayretler sarf etti ve SİP yönetmeliğinin yayınlanmasında etkili bir isim oldu.

Sedat Çelikdoğan, tüm bu çalışmalar sırasında bir yandan da eksik kalan akademik kariyerini tamamlayarak, 2014 yılında Karabük Üniversitesinde Profesör ünvanını aldıktan sonra burada Raylı Sistemler Mühendisliği öğrencilerinin yetişmesinde büyük katkılar sağladı. Aynı zamanda Ostim Teknik Üniversitesinin kurucusu ve mütevelli heyeti üyesi yaptı.

Sedat Çelikdoğan'ın Yerli Üretim ve Milli Marka Anlayışında,

Türkiye'de üretim yapılıyorsa ama markası (tasarım, know-how, patent, lisans hakları) bizim değilse bu yerli üretimdir. Örnek olarak Renault ve Fiat otomobil markası verilebilir. Evet ,Türkiye'de % 70 yerli katkı sağlanarak üretim yapılıyor ama tasarımı, markası ve lisans hakları bizim değilse bu yerli üretimdir, milli üretim değildir. Burada sadece yerli katkı var. Ama Türkiye'de finansal olarak en az % 51 yerli katkı ile üretim yapılıyorsa ve tasarımı, IP (Lisans, know-how, patent) hakları bize aitse, markası bizimse bu üretim milli üretim ve ürün de Milli markalı bir üründür. Örnek olarak Arçelik, Vestel, Aselsan, Durmazlar, Bozankaya verilebilir.

İşte, Sedat Çelikdoğan hoca milli markalar çıkarmak için her zaman hazırды. Kendine güvenen heyecanlı ve milli şuura, milli duruşa sahip, vatanını seven milli bir insandı. Onun inancına göre askeri güce sahip olmak değil, üretim ve AR-GE gücüne sahip olmak daha önemliydi. Dışarıdan satın aldığınız dünyanın en güçlü silahları ile ordunu donatsanız bile eğer bu silahları üretemiyorsanız, tasarımını yapamıyorsanız asla lider olamazsınız, Çin, Japonya, G.Kore ve Almanya üretim yaparak dünyada söz sahibi



Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri Kümelenmesi

oldular. Eğer üretmezseniz milli markalara sahip olamazsanız, dünyanın finans merkezi de olsanız değil dünyada bir güç ancak hizmetçi olursunuz inancındaydı.

Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri Kümelenmesi Kurucu ve Onursal Başkanı Prof. Dr. Sedat Çelikdoğın Hocamız 10/07/2016 tarihinde Hakkın rahmetine kavuşmuştur. Allah rahmet eylesin Mekanı Cennet Olsun.

Dr. İlhami Pektaş

