



Yrd. Doç. Dr. Hediye Tüydeş Yaman

Yollar Türk Milli Komitesi Yönetim Kurulu Üyesi
ODTÜ BİLTİR Merkezi - Akıllı Ulaşım
Sistemleri Birim Başkanı
<http://biltir.metu.edu.tr/akilliulasim.html>

AUS Alanında Kamu-Üniversite-Özel Sektör İşbirliği

Avrupa Birliği Horizon 2020 araştırma programının detaylarını incelediğinizde, özellikle karayolu ulaşımı konusundaki AUS uygulamaları için çok sayıda çağrı ve ciddi bütçeler ayrılmış olduğu görülmektedir. Bu çağrıların bir çoğu ulaşırma için bilgi ve servis odaklı yenilikler ve ürünler istiyor; ve genelde daha önceki 6. Ve 7. Çerçeve programları kapsamında geliştirilen teknolojilerin artık uygulamaya ya da ürüne dönüştürülmesini hedefliyor. Yani Avrupa "daha akıllı, daha çevreci, daha bütünleşik" bir ulaşırma sistemi kurmak istiyor. Akıllı ulaşırma ile başlayıp akıllı kentler hedefine kadar gidebilecek, belki de 21. yüzyılın en önemli konularından birisi olacak bir konu bu. Gelişmiş dünya bu yöne gidiyorken bizim başka yöne gitmemiz mümkün değil. Hatta, katma değer yaratabileceğimiz bir alan. Çünkü, benzer bilgisayar ve elektronik teknolojilerinin kullanıldığı savunma sanayisinde yaratılmış başarı örnekleri var. Eğer bu bilgi birikimi AUS alanında çözüm geliştiren bir hale dönüştürülemez ve Avrupa'daki AUS konusunda kazanılmış ivmeyi kısa zamanda yakalayamazsak, bu sektörde de sadece tüketici olarak yer alır ve takip eden durumda kalırız. Peki AUS alanında istenen atılımı yapmak için ne gerekli? Katma değer yaratmanın bir önşartı "uzman ve araştırmacı" sağlanması; ki bu Ulaşırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) tarafından hazırlanan AUS Strateji Belgesi'nde belirlenen hedefler arasında (Hedef 2.4). Bir diğere önemli nokta ise çalışılacak konuların belirlenmesi; hele de AUS gibi çok farklı uygulamaların hepsini içine alan bir alanda bu daha da önemli. Ülke olarak bütün AUS uygulamalarında ön sırada yer almamız anlamlı bir hedef değil; öne çıkabileceğimiz, liderlik edebileceğimiz AUS kulvarlarını seçmemiz lazım. Ayrıca bizim kendi ihtiyaçlarımızın kendi kaynaklarımızla gidererek de katma değer yaratılabilir; bu biraz daha yerel bir katma değer, ama nihayetinde bizim için bir katma değerdir.

Başlangıç olarak karayolu ulaşırmasında görevli kurum ve kuruluşlarımızın AUS'tan beklentilerinin ve katma değer yaratma potansiyellerinin tespit edilmesi gerekir. Bu çok kolay bir iş değil; zira bunun için hem "gelişen teknolojilerinin yönünü ve özelliklerini" hem de karayolu ulaşırmasında görevli kurum ve kuruluşların "sorumluluk ve sorunlarını" bilmek gerekmektedir. Bu yüzden kurumların AUS beklentiler doğrultusunda üniversite ve AR-GE firmaları ile görüşüp kendilerine gerekli AUS uygulamaları geliştirilmesi sağlanmalı. Yani, AUS alanında başarılı olmak için Kamu-Üniversite-Özel Sektör işbirliği sağlanması çok önemli. Bu önemli ve zor ilk adıma yardımcı olmak adına, Yollar Türk Milli Komitesi tarafından UDHB ve Karayolları Genel Müdürlüğü ile birlikte düzenlenen "1. Ulusal Karayolu Akıllı Ulaşırma Sistemleri (K-AUS) Kongre ve Sergisi" kapsamında bir panel düzenledik. Bu panelde dile getirdiğim üzere zaten henüz yeterince uzmanın yetiştirilemediği ve uygulamaların tam olarak başlamadığı AUS alanında, kurumların beklenti ve projelerini netleştirmeleri zor. Ama, teknolojik olarak uluslararası bağlantı ve bilgi seviyeleri yüksek akademisyenlerimiz, karayollarındaki AUS uygulamalarının nereden başlaması gerektiği konusunda karar verebilecek konumda ya da sorumlulukta değiller. Bu kısır döngüyü kırmak için AUS uygulamalarını kullanacak kurumlarımızın üniversite ve AR-GE firmalarıyla bir araya getirilmesi çok önemli. Ülkemiz "AUS birikimi ve tecrübesi yaratacak", bu sayede uzman ve araştırmacı yetiştirilmesine imkan sağlayacak ve diğere taraftan da AUS uygulamalarını kullanarak karayolu ulaşırması alanında yerel bir katma değer yaratacak "güdümlü" projelerin geliştirilmesi çok önemli. Bu projelere uygun fonların yaratılması daha da önemli. Zira üniversite ya da AR-GE firmamızın da dünyadaki teknolojik gelişmeleri takip etmede, proje üretmede sorunu yok ama görüştüğümüz

kurumların kendi AUS uygulamaları ve AR-GE ihtiyaçları için fon ayıramamaları projelerin hayata geçirilmesinde ciddi darboğaz yaratmakta. Fon kaynakları sorulduğunda, sürekli bize AB Horizon 2020 kapsamında üniversiteler ve KOBİlerin katılabileceği ortak araştırma fonlarının varlığı hatırlatılıyor. Ama bu fonlar, AB ülkelerine katma değer yaratması beklenen uygulamalar öngörmekte ve uluslararası işbirliği önşartı getirmekte. Henüz ulaşırma için gerekli veri altyapısını bile kuramadığımız AUS alanında bu seviyede projelere dahil olma ve bütçe alma, geliştirilecek çıktılarının da ülkeye büyük bir katma değer yaratma olasılığı çok düşük. Ayrıca, karayolu ulaşırmasında yer alan kurumlarımızın AUS alanındaki altyapılarının hızlıca ve yerel ürünlerle geliştirmek, Avrupa'daki uygulamalara benzer birikim yaratabilmek için Horizon 2020 fonlarını doğru bir kaynak olmaz; zira Türkiye AUS tecrübesinin ilk adımı olması gereken bu uygulamalar, Türkiye için anlamlı olurken AB'ye pek bir katkı yaratmayacaktır. Bu yüzden de bizi orta vadede AB AUS seviyesiyle buluşturacak ve birlikte proje üretebilecek noktaya getirecek, ilk AUS tecrübemiz yerel kaynaklarla planlı ve güdümlü bir şekilde desteklenmelidir. Bu konuda daha fazla tartışmak ve fikir üretmemiz lazım ama bu yazımı şununla bitirmek istiyorum: UDHB tarafından belirlenmiş bir AUS Strateji ve Eylem Planı var, belli oranda öncelikli alanları işaret ediyor. Üniversitelerde ve tekno-kentlerde AR-GE birikimimiz de var. Bize acilen lazım olan bundan sonraki AUS yol haritası. Kurumların AUS misyon ve vizyonlarından öte yol haritaları; detaylı bir şekilde hazırlanmış, kısa vadede, orta vadede, nereye gitmek istediklerini gösteren ve bunun için gerekli AR-GE desteğini ortaya koyan yol haritaları ve bu haritaların hayata geçmesini sağlayacak yerel proje fonları. Çünkü AR-GE gücümüz de sınırlı, AUS atılımı yapmak için vaktimiz de... ●