

ASFALT



AYBERK ÖZCAN

Yönetim Kurulu Başkanı

Deha Emral

Başkan Vekili

Ahmet Tuncer Ertan

Başkan Vekili

İhsan Çetinceviz

Başkan Vekili

Nihat Kızılrımk

Muhasip Üye

Tahir Çelik

Üye

Aynur Uluğtekin

Üye

Zeliha Temren

Genel Sekreter

Seray Toraman

Teknik Koordinatör

Yönetim Yeri

Mustafa Kemal Mah.
2132 Sok. No:7/2
Çankaya 06530 / ANKARA

Tel: 0.312.447 42 25

Faks: 0.312.447 42 26

www.asmud.org.tr

asfalt@asmud.org.tr

Yeni Üyemiz TAMYOL Asfalt A.Ş.

Tamyol Asfalt Endüstri İnşaat Taah. San. ve Tic. A.Ş. firması 7 Ekim 2022 tarihi itibarıyla Derneğimize üye oldu. >3



4. Kamu Alımları Sempozyumu

Kamu İhale Kurumu, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ve TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi iş birliği ile 14-15 Aralık 2022 tarihlerinde Ankara'da "4. Kamu Alımları Sempozyumu" düzenlendi. >4



ASMÜD 12. Kalkınma Planı Hazırlıkları İçin Kurulan Özel İhtisas Komisyonu'nda

ASMÜD, Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı Sektörler ve Kamu Yatırımları Genel Müdürlüğü'nün özel ihtisas komisyonlarından İnşaat, Mühendislik-Mimarlık, Teknik Müşavirlik ve Mühendislik Özel İhtisas Komisyonunda yer aldı. >8



Avrupa Asfalt Üstyapı Birliği - EAPA Toplantıları

Avrupa Asfalt Üstyapı Birliği - EAPA'nın, Sağlık-Güvenlik-Çevre ile Teknik Komite Toplantıları Eylül ayında, Yönetim Kurulu ve Direktörler Grubu Toplantısı ile E&E 2022 Etkinliği Kasım ayında gerçekleşti. >10



Değerli Sektör Temsilcileri,

Ulaştırma sektörünün altyapı yatırımları arasında yer alan karayolu projelerini yürüten asfalt sektörü, 2022 yılının iş programını yüksek enflasyon yükü altında tamamladı ve Cumhuriyetimizin 100. yılını kutlayacağımız 2023 yılını yeni umutlarla karşıladı.

Covid -19 salgınının yıkıcı etkilerinin hemen ardından, 2022 yılının ilk aylarında başlayan Rusya-Ukrayna savaşıyla sarsılan dünya ekonomisi, hızla artan enflasyon ile resesyona doğru ilerledi. Ülkemizi de derinden etkileyen bu durum karşısında, on iki aylık ortalama üretici enflasyonu % 128'e yükselirken, inşaat sektörünü yakından etkileyen ham petrol, doğal gaz, elektrik, taş ocağı ve mineral ürünlerindeki yıllık artışlar % 284'lere kadar ulaştı.

Ülkemiz inşaat sektörü, tüm dünyanın etkilendiği ortak risklerin yanı sıra, 2019 yıllarında başlayan döviz kurlarındaki artış ve kamu altyapı yatırımlarındaki ödenek yetersizliği ile son 5 çeyrektir sürekli küçülen bir sektör oldu.

Inşaat sektörünün alt segmentlerinden olan asfalt sektörü, kamuda yol yatırımlarına ayrılan ödenekler ile önemli yol projelerini tamamladı. Bu kapsamda karayolu ağında 2022 yılında yaklaşık 1300 km yolda bitümlü sıcak karışım asfalt kaplaması yapıldığı açıklandı. 2022 yılında, yurt genelinde karayolu, şehir içi ve köy yolları ile ilgili kurumlardan topladığımız 2021 verileriyle, sektörümüzün büyüklüğünün temel göstergesi olan, bitümlü sıcak karışım asfalt üretiminin 30.3 Milyon ton olduğunu tespit ettik. Ülkemiz 2018 yılı öncesinde yılda 40 milyon ton üzerinde asfalt üretirken, bu yıldan sonra üretimde %28'e varan düşüşler oldu ve son 3 yıldır üretim 30-33 Milyon ton bandında seyrediyor. Bu yıl toplayacağımız verilerle belirleyeceğimiz 2022 asfalt üretiminin 2021 yılı rakamına yakın olacağını tahmin ediyoruz. Avrupa asfalt istatistikleri arasında yer alan asfalt rakamlarımızı değerlendirecek olursak, 2018 yılı öncesinde Avrupa'nın en yüksek asfalt üreticisi konumunda olan Türkiye, 2021 yılında Avrupa'da üretilen toplam 292 milyon ton asfaltın %10'unu üretirken, Avrupa ülkeleri arasında Almanya ve Fransa'dan sonra üçüncü sırada yer aldı.

Asfalt üretimimize ilişkin açıkladığımız bu rakamlar sektörümüzün global ekonomik krizden önemli ölçüde etkilendiğinin de bir göstergesi. Son yıllarda artan inşaat maliyetleri karşısında kamuya iş yapan yüklenicilerin zararlarının azaltılması amacıyla çıkarılan Ek Fiyat Farkı ve Artırımlı Fiyat Farkı düzenlemeleri ile devam eden sözleşmelere çözüm oluşturulmaya çalışılmasına rağmen, yapımı devam eden ihalelerde verilen fiyat



Ayberk Özcan

ASMÜD Yönetim Kurulu Başkanı

farkları reel fiyat artışlarını karşılayamadı. Bu düzenlemeler ile gerçekleşmesi %15'in altında olan sözleşmelerde işlerini sürdüremeyen yüklenicilere tasfiye olanağı da sağlandı. Ancak şartlı tasfiye hakkı, gerçekleşmesi belirtilen oran üzerinde olan sözleşmelerde yükleniciye çözüm getirmemiştir.

Sektörün karşılaştığı bu sorunlara karşın, 2023 yılı bütçesinde kamulaştırma hariç 37 Milyar TL olarak belirlenen karayolu yatırım ödenekleri sektörümüze umut oldu. 2022 yılına göre %140'lık ödenek artışı sağlanmasına rağmen, her yıl artan proje yükü ve geçen yıldan kalan ödemeler ile enflasyondaki belirsizlikler dikkate alındığında, 2023'ün de zor bir yıl olacağı tahmin ediliyor. Sektörümüz üstlendiği projelerin sorumluluk bilinci ile tüm sorunlara göğüs gererek projeleri başarı ile tamamlamaya odaklanacaktır.

Asfalt endüstrisinin gelişmesine katkı sağlamak üzere gerek yurt içinde, gerekse yurt dışında 26. Yılında, 12. Olağan Genel Kurul toplantısını yaptı, geçmiş ve geleceğe yönelik politikalarını değerlendirdiği genel kurulda seçilen yönetim kurulu ile çalışmalarına devam etti.

Avrupa Asfalt Üstyapı Birliği-EAPA'nın 23 yıllık üyesi olarak, yönetim kurulu ve komite üyeliklerimiz ile Avrupa asfalt endüstrisini yakından takip ederek, gelişmeleri sektörümüze aktarıyoruz. TSE'yi temsilen katıldığımız Avrupa Standardizasyon Kurulunun asfalt ile ilgili teknik komitelerinde standartlarla ilgili çalışmalarda yer alıyoruz.

Ülkemiz asfalt istatistiklerini hazırlayarak ulusal ve uluslararası platformlara veri sağlıyoruz. Asfalt konusu ile ilgili en son yenilikleri kapsayan yayınlar hazırlayarak

sektörü bilgilendiriyoruz. Ulusal ve uluslararası boyutta asfalt ve yol ile ilgili kongre, konferans ve sempozyumlara katılarak sektörü temsil ediyoruz.

2022 yılında, asfalt üretim ve uygulamalarında faaliyet gösteren Tamyol Asfalt Endüstri İnşaat Taah. San. ve Tic. A.Ş. ile asfalt plenti ve ekipmanlarını imal eden Teknofalt Ltd. Şti. ASMÜD ailesine katılarak derneğimize güç katmışlardır. Asfalt alanında tek sivil toplum kuruluşu olan ASMÜD'ün başkanı olarak, ulusal ve uluslararası platformlarda sektörü temsilen güç birliğini sağlamak üzere, üretici, uygulayıcı, tedarikçi ve imalatçısı ile sektörün tüm taraflarını Dernek çatısı altında toplamaya davet ediyorum.

Bu yılki iş programımız kapsamında, asfalt üretim ve uygulamalarında hizmet veren operatörlerin yeterliliklerinin belirlenmesi ve belgelendirilmesi amacıyla geçen yıl Mesleki Yeterlilik Kurumu-MYK ile imzaladığımız protokol kapsamında, mevcut meslek standartlarının revizyonu ve ulusal yeterliliklerinin hazırlanması için başlattığımız çalışmaları, bu yılın ilk yarısında tamamlamayı planlıyoruz.

Kamu ihale ve sözleşmeleri ile ilgili mevzuatı yakından takip eden ve Kamu İhale Kurumu'nun yaptığı çalışmalara görüş ve öneri veren ASMÜD, bu yıl, Kurum bünyesinde oluşturulan "Yapım İşleri Çalışma Grubu"nda yer alarak sektör sorunlarını dile getirecektir.

Ülkemizin On İkinci Kalkınma Planı hazırlık çalışmaları kapsamında düzenlenen İnşaat, Mühendislik, Mimarlık, Teknik Müşavirlik ve Müteahhithlik Hizmetleri Komisyon çalışmalarına katılarak, sektörün mevcut durumu ve karşılaştığı zorlukları ile fırsat ve tehditlerine yönelik görüşlerini aktaracak.

Günümüzde artan çevre bilinci ile düzenlenen yeşil mutabakat eylem planları kapsamında sürdürülebilir kalkınma hedeflerine yönelik "net sıfır" politikaları doğrultusunda, döngüsel ekonomiye katkı sağlayan asfaltın geri kazanımına ilişkin en iyi uygulamaların bilinirliğinin artırılması ve bu politikanın desteklenmesi amacıyla bir konferans düzenlemeyi planlıyoruz.

Bu yıl asfalt sektörü olarak Cumhuriyetimizin 100. Yılı'nı gururla mutlulukla kutlayacağız, ülkemizin asfalt ile ilgili hedeflerinin gerçekleştirilmesi doğrultusunda, sorumluluk bilinci içinde çalışmalarımızı sürdüreceğimizi ve ülkemizin kalkınmasına destek vereceğimizi belirterek, şahsım ve ASMÜD üyeleri adına 2023 yılının sağlık, huzur, istikrar ve başarı getirmesini dileyerek, yeni yılınızı kutluyorum.

Yeni Üyemiz Tamyol Asfalt A.Ş.

Yol altyapı ve üstyapı işlerinin yanı sıra her türlü inşaat ve taahhüt işlerinde de faaliyet gösteren Tamyol Asfalt Endüstri İnşaat Taah. San. ve Tic. A.Ş. firması 7 Ekim 2022 tarihi itibarıyla Derneğimize üye olmuştur.

İstanbul ve Kocaeli'ndeki asfalt fabrikalarında 350, 220 ve 160 ton/saat kapasiteye sahip üç adet asfalt plenti, emülsiyon üretim tesisi, finişer ve silindirleri ile geniş bir makine parkına sahip olan Tamyol Asfalt Fabrikalarında kurduğu laboratuvarları ile kontrollü şartlarda asfalt üretim ve uygulaması yapmaktadır. Firma üstlendiği devlet ihaleleri ve özel işlerde kalite ve yüksek performansı esas alarak sektöre hizmet vermektedir. İnşaat ve taahhüt işlerinde yüksek kapasiteli donanımı ve deneyimi ile günden güne yenilenen asfalt ve yapı



sektörüne tam anlamıyla entegre ve pratik çözümler üreten Tamyol Asfalt A.Ş. hakkında detaylı bilgiye www.tamyol.com.tr adresinden ulaşılmaktadır.

ASMÜD ailesine katılan yeni üyemiz Tamyol Asfalt A.Ş.'ye hoş geldin diyerek, katılımları ile Derneğimize güç kattıklarını belirtir, çalışmalarımıza sağlayacakları destek için teşekkür ederiz.

ASMÜD - MYK Protokolü Kapsamında Serici ve Asfalt Üretim Tesisi Operatörleri İçin Meslek Standartları ve Ulusal Yeterlilikler Hazırlanıyor

ASMÜD ve Mesleki Yeterlilik Kurumu - MYK arasında "Asfalt Üretim Tesisi Operatörü" ve "Serici (Finişer) Operatörü" mesleklerinin ulusal yeterliliklerinin hazırlanması amacıyla 17 Mayıs 2022 tarihinde imzalanan İşbirliği Protokolü çerçevesinde öncelikle MYK moderatörlüğünde, ASMÜD, Karayolları Genel Müdürlüğü ve üyelerimizden Onur Taahhüt A.Ş.'nin temsilcilerinden oluşan 7 kişilik Teknik Çalışma Grubu oluşturularak çalışmalar başlatılmıştır. Meslek standartlarında tanımlanan görevlere uygun olarak moderatör tarafından hazırlanan ön tasarımlar Haziran, Eylül ve Kasım aylarında yapılan dört toplantıda incelenerek, operatörlerin yeterliliklerini ölçmek üzere yapılacak yazılı ve pratik sınav kapsamında gerekli bilgi ve becerilere ilişkin başarımlar ölçütleri belirlenmiştir.



Toplantılarda alınan kararlar doğrultusunda nihai ulusal yeterlilik tasarımları hazırlanarak 15 Kasım 2022'de Mesleki Yeterlilik Kurumu'nun incelemesine sunulmuştur.

Mesleki Yeterlilik Kurumu-MYK, protokol kapsamında yer alan mesleklere ilişkin 2011 tarihinde yürürlüğe giren standartların revizyonun da bu çalışma kapsamında yapılmasını talep etmiştir. ASMÜD Teknik Çalışma grubu söz konusu meslek standartlarını hazırlamak üzere yeni çalışma başlatmış ve Aralık ayında ilk toplantısını yapmıştır. 2023 yılında çalışmaları devam edecek olan meslek standartlarının revizyonu ile ulusal yeterliliklerin hazırlanması ve bir pilot sınav yapılması işlerinin yılın ilk yarısında tamamlanması planlanmaktadır.

4. Kamu Alımları Sempozyumu



Kamu İhale Kurumu, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ve TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi iş birliği ile 14-15 Aralık 2022 tarihlerinde Ankara'da "4. Kamu Alımları Sempozyumu" düzenlendi.

Kamu alımlarına ilişkin güncel gelişmelerin yanı sıra, sektör sorunlarının ele alınmasının ve çözüm önerilerinin geliştirilmesinin amaçlandığı sempozyumda;

- Mal, hizmet ile danışmanlık hizmet alımı ve yapı işleri ihalelerinde güncel gelişmeler, sorunlar ve öneriler,
- Kamu İhale Kurumu ve kamu alımlarına genel bakış,
- Elektronik Kamu Alımları Platformu ve kamu alımlarında dijital dönüşüm,
- Kamu ihale sözleşme uygulamalarında güncel gelişmeler
- Kalkınmada kamu alımlarının rolü konuları ele alındı.

Kamu kurumları, akademisyenler, firma yetkilileri ve sivil toplum kuruluşu temsilcileri ile Derneğimizin de katıldığı sempozyumda Kamu İhale Kurumu Başkanı Hamdi Güleç, yaptığı açılış konuşmasında, 2021 yılında 300 milyar liraya ulaşan kamu alımlarının 2022'nin ilk 9 ayında 421 milyar lira olarak gerçekleştiğini açıkladı. Türkiye'de gayri safi yurt içi hasılanın % 5'ini kamu alımlarının oluşturduğu bilgisini paylaşan Güleç, 2021 yılında Kamu İhale Kanunu çerçevesinde 66 bin ihale yapıldığını ve 2 bin ihale için KİK'e 2343 şikayet başvurusunda bulunulduğunu ifade

etti. Kamu İhale Kurumunun dijitalleşme çalışmalarına önem vererek e-doküman, e-ihale, e-eksiltme, e-şikayet gibi uygulamalar ile kamunun satın alma süreçlerinin teknolojik dönüşümüne öncülük ettiklerini belirtti. Bu kapsamda, 3 Ekim 2022 tarihi itibarıyla tüm ihalelerde e-ihale yönteminin kullanılmasının zorunlu hale getirildiğini ve böylece işlem maliyetlerinin önemli ölçüde azaltıldığını, rekabetin, şeffaflığın ve verimliliğin ise artırıldığını vurguladı.

Sempozyumda konuşan KİK Başkan Yardımcısı Serdar Günbay 2010 yılında kurulan EKAP'ın 1 milyon kullanıcısı olduğunu, sistemi geliştirmek için çalışmaların devam ettiğini belirtti. Blok zincir ve nesnelerin interneti gibi bilgi teknolojileriyle tek bir ihale belgesi ile ihaleye girilebilecek dönemin yakın olduğunu vurguladı.

Pazarlık ve belirli istekliler arası ihale sistemi hariç diğer ihalelerde e-ihale yapılmasının zorunlu olduğunu belirten Günbay, pazarlık ve belirli istekliler arası ihale için yazılım programı geliştirilmesi çalışmalarının devam ettiğini ifade etti.

Sempozyumda Kamu İhale Kurumundan Hukuk Hizmetleri Dairesi Başkanı Dr. Erdem Bafra, Avrupa'da 4. Nesil direktiflerin yürürlüğe girmekte olduğunu vurgulayarak, dijital ihale donanımının geliştirildiğini, yeşil çevreci alımlara ilişkin düzenlemelerin uygulamaya girdiğini belirtti.

Türkiye'de de işlev hale gelen e-ihale sisteminin bundan sonraki aşamasında, e-sözleşme ve sözleşme süreci ilişkilerinin elektronik ortamda yapılması işlemlerine ilişkin donanımın geliştirilmesine devam edildiğini ve hatta sözleşmenin yürütülmesinde hakkeş ve diğer işlemlerin elektronik ortamda yapılmasının da mümkün olabileceğini ifade etti.

TOBB ETÜ Rektörü Prof. Dr. Yusuf Sarıнай ise konuşmasında, KOBİ'lerin kamu alımlarına katılımlarının teşvik edilmesinin ve yerli malında üretim artışının desteklenmesinin önemini belirtti. Günümüzün sürdürülebilirlik politikaları kapsamında yeşil ihale ve dijital dönüşümün öncelikli konular arasında olduğunu vurguladı. Yapı Malzemesi Üretici Bilgi Sistemi ve Yapı Mütahhitleri Bilgi Sistemi ile sanayi veri tabanında üretici ve mütahhitlerin tüm bilgilerine ulaşılabildiğini ifade ederek, alınan yerli malı belgesi ve kapasite raporu ile tanınırlığın artırıldığını belirtti.

Sempozyumun ikinci gününde gerçekleştirilen "Yapım İhalelerinde Güncel Gelişmeler, Sorunlar ve Öneriler" başlıklı birinci oturumda Karayolları Genel Müdürlüğü Program ve İzleme Dairesi Başkanı Uğur Akkaş, Türkiye Mütahhitler Birliği-TMB Yönetim Kurulu Üyesi Kartal Usluel ve Türkiye İnşaat Sanayicileri İşveren Sendikası-INTES Yönetim Kurulu Başkan Vekili Merdan Hüremeydan birer konuşma yaptılar.

Sayın Uğur Akkaş, 2022 yılında yapılan sözleşme tutarı 57 milyar TL olan 1376 ihalenin 620'sinin yapı işi olduğunu ve yapı işlerinin tutarının toplam sözleşme bedelinin %99'una karşılık geldiğini açıkladı. İsteklilerin dengeli teklif vermesi için 2012 yılında fiyat dışı unsur uygulamasına geçtiklerini ve bu uygulamanın EKAP'a entegre edildiğini belirtti. Eşik değerin 1/3'ünün üzerinde olan ihalelerde aşırı düşük sorgulamasının yapıldığını ifade ederek, sınır değerin yaklaşık maliyetten %35- %38 daha düşük gerçekleştiğini, bundan daha düşük gerçekleşmelerde sorunlarla karşılaştığını ve sınır değer altındaki tekliflerin sorgulamaya alınmadan reddedilmesinin çözüm olabileceğini vurguladı.

Akkaş, yeni fiyat düzenleme esaslarının net olmadığını ve ayrıca yayınlanan birim fiyatlar dolayısıyla yaklaşık maliyetin %100'e yakın tahmin edilebildiğini belirterek, yaklaşım maliyetin gizliliğinin mümkün olmadığını vurguladı.

TMB Yönetim Kurulu Üyesi Kartal Usluel, kamu alımlarında en önemli kavramların başında haksız rekabetin geldiğini belirterek konuşmasına başlayarak, ülkemizde idareleri doğru yönlendirmek, eşit rekabet koşullarını temin etmek, mağduriyetlere veya kamu zararına yol açmamak gibi çok doğru ve takdire şayan bir amaç ile hazırlanmış olan mevzuatın uygulanması aşamasında bazı sıkıntılar yaşandığını belirtti.

Rekabetin ancak belli tecrübe, yeterlik ve profesyonelliğe sahip istekliler arasında sağlanabildiğini, Kamu İhale Kanunu'nun; hem mali yeterlik, hem de mesleki yeterlik alanında standartlar, kriterler getirdiğini ifade eden Usluel, yeterlik kriterlerinin ve yaklaşık maliyetin doğru belirlenerek, yeterli teknik bilgiye, deneyime ve donanımına sahip istekliler arasında adil bir rekabet ortamı oluşturulmasının, işin hızlı, zamanında ve istenen kalitede bitirilmesini temin ederek kamu yararına olacağını belirtti.

Kamu ihale sistemindeki temel sorunlardan birisinin, ihale sürecinde yaşanan aşırı düşük teklif sorunu olduğunu vurgulayan Kartal Usluel, Dünyanın hiçbir kamu alım sisteminde, benzer iş bitirme deneyimi olmadan, başkasına ait iş yönetme ve denetleme belgeleri kullanmak suretiyle ihalelere girilebilen bir düzenlemenin bulunmadığını, bu nedenle, ihalelere çok sayıda istekli katılabildiğinden, sert ve yıkıcı bir rekabetin yaşandığını, gerçekte olmayan aşırı düşük bedellerle iş alınabildiğini ve sonuçta tamamlanamayan veya kaliteden ödün verilerek bitirilebilen yatırımların ülke ekonomisine ciddi zararlar verdiğini açıkladı. Sayın Usluel, sınır değer altındaki aşırı düşük tekliflerin ihale komisyonlarının inisiyatifine bırakılmaksızın ve herhangi bir açıklama istenmeksizin değerlendirme dışı bırakılmasının doğru olacağına inandıklarını belirtti.



Aşırı düşük tekliflerin önlenmesi için önemli bir enstrümanın da kefalet sigortası olduğunu ifade eden Usluel, Kefalet Sigortası sisteminin, yurtdışında başarıyla uygulandığı şekliyle hayata geçirilmesinin önümüzdeki dönemde kamu ihalelerinde yaşanan sorunların çözümüne önemli katkı sağlayacağını düşündüklerini açıkladı. Ülkemizdeki uygulamada kefalet sigortası sadece bankalardan temin edilen teminat mektuplarının bir alternatifi olduğunu söyleyen TMB Yönetim Kurulu Üyesi Usluel, yurtdışında bu sistemin, yüklenicilerin işverenlere karşı olan yükümlülüklerini yerine getirememesi veya işverenin yükleniciye borcunu ödeyememesi durumunda kefilin sözleşmede öngörülmuş olan miktarı alacaklı tarafa ödeyeceğini garanti eden bir yasal sözleşme modeli olduğunu açıkladı.

Aşırı düşük teklif sınır değerinin hesaplanma yönteminde yaklaşık maliyetin de yer aldığına dikkat çeken Usluel, kamu kurumlarının yaklaşık maliyet hesaplama yöntemlerinin piyasa koşullarını dikkate alacak şekilde kapsamlı bir güncellemeye tabi tutulması gerektiğini belirtti.

En verimli ihale yönteminin seçilmesinin de önemine değinen Usluel, yapım işleri ihalelerinde adil rekabet ortamı oluşturulması için belli tecrübe, yeterlik ve profesyonelliğe sahip istekliler arasında bir yarışın sağlanması gerektiğini belirterek, belirli istekliler arasında ihale yönteminin daha yaygın ve etkin bir şekilde kullanılmasının ve istekliler arasında

değerlendirme yapılırken benzer iş kriteri ile ilgili olarak, bitirilen işlerin parasal büyüklüklerinin yanında işin niteliğinin de değerlendirileceği bir sistem kurulmasının uygun olacağına inandıklarını ifade etti. Pazarlık usulü ihale yönteminin ise Kanundaki amacına uygun olarak, istisnai durumlarda kullanılması gerektiğini vurgulayan Usluel, pazarlık usulünün, ivediliği doğuran hâlin giderilmesi amacıyla sınırlı olarak kullanılmasını sağlayacak tedbirlerin alınması gerekliliğini vurguladı.

İşveren idareden kaynaklanan nedenlerle işin uzaması durumunda yüklenicilerin yüksek ek maliyetlerle karşılaştığını vurgulayan Kartal Usluel, idarelerin sözleşmeden doğan yükümlülüklerini zamanında yerine getirememeleri nedeniyle süre uzatımı verilmesi durumunda, bu dönemde oluşacak genel giderlerin idare tarafından karşılanmasını temin edecek bir düzenleme yapılmasını önerdi.

Sözleşmenin uygulanması sırasında meydana gelen yeni birim fiyat tespiti aşamasında yaşanan sorunlara da değinen Usluel, işveren idarelerin, belirlenen yeni birim fiyat değerini yaklaşık maliyetle sözleşme bedeli arasındaki oranı baz alarak tenzilatı tabi tuttuklarını belirterek, ihaleden önce istekliler tarafından bilinmeyen ve gizliliği esas olan yaklaşık maliyetle sözleşme bedeli arasında bir orantı kurmanın doğru olmadığını dile getirdi.

Sözleşmede bulunmayan veya fiyatı belirli olmayan işlerin fiyatının tespiti, Yapım İşleri Genel Şartnamesi'nin 22. maddesi hükmü doğrultusunda taraflarca birlikte hazırlanması gerektiğine dikkat çeken Usluel, işveren idarelerin tek taraflı yeni kural ortaya koymasının ihale mevzuatına aykırı olduğu ve doğru bir uygulama olmadığı şeklinde değerlendirme yaptı.

Yüksek Fen Kurulu'nun, sözleşmenin uygulanması sırasında meydana gelen anlaşmazlıklarda, mevzuatın verdiği yetkiyle, taraflara yol gösterici tavsiye niteliğinde görüş ve kararlar vererek kamu adına arabuluculuk görevini üstlendiğini, buna karşın, belirlenen yeni birim fiyat konusunun Sayıştay'a intikal etmesi durumunda Yüksek Fen Kurulu'nun görüş bildirmedeğini açıklayan Usluel, "Yeni birim fiyat tespitinde ortaya çıkan uyuşmazlıklarda, etkin bir uyuşmazlık çözüm mekanizması kurulması (Yüksek Fen Kurulunun tavsiye niteliğindeki kararlarının bağlayıcı olması gibi) gerektiğini ifade etti.

Yapım İşleri Genel Şartnamesinin gözden geçirilmesinin, Kamu-Özel İşbirliği modeliyle gerçekleştirilen yapım işlerine ilişkin iş deneyim belgelerinde yaşanan boşluğun Kanun düzeyinde bir düzenleme yapılması yoluyla giderilmesinin, şikâyet/itiraz süreçlerinin daha hızlı ve etkin hale getirilmesinin yararlı olacağını da ifade eden Usluel, her işin kendine göre özellikleri olduğundan, iş gruplarının bir şablon halinde hazırlanmasının yarattığı sorunları açıkladı.

Yapılan benzer iş tanımı neticesinde idareye sunulan iş deneyim belgelerinde bazı bedellerin düşürülmesinin sorunlara neden olduğunu dile getiren Usluel, benzer iş uygulamaları kapsamında eşitsizlik yaratan bir diğer hususun da, yurtdışından temin edilen iş deneyim belgelerinde yaşandığını belirtti.

Konuşmasının son bölümünde, 4734 sayılı Kanun'un 62. Maddesinde; yapım işlerinde ihaleye çıkmadan önce ödeneğin sağlanmış olması, kamulaştırma veya imar işlemlerinin tamamlanmış olması ve uygulama projelerinin yapılmış olması

şartının yer aldığına dikkat çeken Kartal Usluel, bu şartlar sağlanmadan ihaleler yapılabildiğini, bununla birlikte, 4735 sayılı Kanun, söz konusu şartların sözleşme tarihi öncesinde tamamlanmış olduğu varsayılarak hazırlandığını, bu durumun uygulamada ciddi sıkıntılara yol açtığını belirterek, ihalelerin, ihale mevzuatının temel kuralları olan ön şartlar yerine getirilmiş olarak yapılması gerektiğini ifade etti.

İNTEŞ Yönetim Kurulu Başkan Vekili Merdan Hürmeydan konuşmasına, Kamu İhale Kurumunun başarılı ve etkin çalışmalarına; kuruluşundan itibaren, istikrarlı biçimde devam ettirdikleri diyaloga açık yaklaşımlarına sektör adına teşekkür ederek başladı ve en fazla sorun yaşanan konuları:

- Aşırı düşük teklifler ve ekonomik açıdan en avantajlı teklifin belirlenmesi,
- İsteklilerin mesleki ve teknik yeterlilik kriterleri,
- İş deneyim belgeleri,
- Yaklaşık maliyetin belirlenmesi ve gizliliği olduğunu belirtti.

İNTEŞ'in iki önemli yatırımcı idare ile yaptıkları toplantılarda gündeme gelen ortak başlıkları aşağıdaki gibi sıraladı.

- Ana sorunun sözleşmede öngörülen ödeneklerin tahsis edilememesi ve nakit akışındaki gecikmeler olduğu,
- Ödenek akışındaki düzensizliklerin iş programlarında gecikmelere ve değişikliğe yol açtığı, yüklenicilerin mal ve hizmet tedarikçilerine, çalışanlarına, finans kuruluşlarına ödemelerini olumsuz etkilediği,
- Kamulaştırma işlemleri tamamlanmadan başlayan projelerin yürütülmesinde ve yerel halkla sorunlar yaşandığı, işin devamlılığının sağlanamadığı,
- Projelerdeki eksiklik ya da hataların, sözleşmelerin yürütülmesini olumsuz etkilediği, proje değişikliği için onay süreçlerinin çok vakit aldığı,
- Merkez birimler ile bölge uygulamaları arasında farklılıklar yaşandığı,
- Sözleşmeleri yürütürken, diğer idarelerden alınması gereken izin ve onayların zamanında alınamadığı,

- Fiyat farkı uygulamalarında yapılan iyileştirmelere rağmen, beklenmeyen fiyat artışlarının devam etmesi nedeniyle, dönemin çözüm bekleyen en önemli sorunu olduğu.

Hürmeydan, 4734 sayılı Kamu İhale Kanununun gerekçesinde yer alan 2886 sayılı Kanun döneminde yaşanan ve aşağıda belirtilen sorunların, güncel sorunlarla benzerlik gösterdiğine dikkat çekerek, 4734'ün getirdiği çözümlerin tam olarak uygulanması halinde aşağıda belirtilen birçok sorunun çözülebileceğini ifade etti:

- Uygulamada ödeneği bulunmayan işlerin ihalesinin yapılmasının oluşturduğu ihtilaflar,
- Başlangıç ve sonraki yıl ödeneklerinin programlanandan az olması, işlerin öngörülen sürede bitirilememesi ve sürüncemede kalması,
- Yapım işlerinde, idarelerce yeterli etüt ve fizibilite çalışmaları yapılmadan, ön proje ile ihaleye çıkılması nedeniyle;
 - Yatırım maliyetleri gerçekçi bir şekilde belirlenememesi,
 - İşler öngörülen bedellerin üzerinde ve daha uzun sürede tamamlanması,
- Tahmini bedelin idarelerce belirlenen birim fiyatlara dayanılarak hazırlanması nedeniyle piyasa fiyatlarını yansıtmaması,
- Yapım işlerinde arsa temin edilmeden, mülkiyet, kamulaştırma ve gerekli hallerde imar işlemleri tamamlanmadan ve uygulama projeleri yapılmadan ihaleye çıkılması.

4734 sayılı Kanun gerekçesinde değişik yerlerde geçen "GERÇEKÇİ" kelimesine de dikkat çeken Hürmeydan, Kanunda bu kelimenin tesadüfen seçilmediğini belirterek, yaklaşık maliyetin ve teklif bedellerinin gerçekçi belirlendiği, teklif sahiplerinin Kanunun vurguladığı "sorumluluk sahibi" istekliler arasından seçildiği bir ihale sürecinin Kanunun amaçlarıyla daha uyumlu olacağına inandıklarını ifade etti.

Kamu İhale Kurumunun uzun yıllardır çözüm üretmeye çalıştığı aşırı düşük teklifler sorununa değinen Hürmeydan, Kanunda yer alan "Ekonomik açıdan en avantajlı" olma kavramının "en ucuz" olarak değerlendirildiğini ve kanunun, işletme ve bakım maliyeti, maliyet etkinliği, verimlilik, kalite ve teknik değer gibi fiyat dışı unsurların da esas alınmasını istediğini belirterek, bu unsurların somutlaştırılmadığını söyledi. İhalelerin aşırı düşük teklif sorgulaması yapılmadan, doğrudan değerlendirme dışı bırakılmasını ve iyi niyet taşımayan teklif sahiplerinin de seçim süreci dışında bırakılarak yaptırımlar uygulanması gerektiğini ifade etti.

İşini iyi yapmış olan isteklileri ihale sürecinde destekleyecek mekanizmaların geliştirilmesinin önemli ve gerekli olduğunu belirten Hürmeydan, konuşmasına fiyat farkı uygulamalarında yaşanan sorunlara değinerek devam etti. İhale ve sözleşmelerde, uygulamaya baz alınan resmi girdi fiyatları ile reel piyasa fiyatları arasındaki farkın büyüdüğüne, 2022 yılı resmi birim fiyatlarının iki kez revize edildiğine, iptal edilen ihale ve yürütülemeyen sözleşme sayısının arttığına, bu durumun çok sayıda hukuki uyumsuzluğu beraberinde getirdiğine dikkat çeken Hürmeydan, iptal edilen ihaleler ve yürütülemeyen sözleşmelerin, kamu açısından daha yüksek maliyet ve zaman kaybına neden olduğunu, hakkaniyete uygun bir fiyat farkı uygulaması ile yatırımların tamamlanmasının, bu işlerin tasfiye edilerek yeniden ihale edilmesinden daha ekonomik olduğunu söyledi.

Fiyat farkı uygulamasına ilişkin yapılan iki kanuni düzenlemenin sektöre nefes aldığını, ancak piyasa koşullarına uyumun sağlanamadığını ifade eden Merdan Hürmeydan, sürdürülemez hale gelmiş işlerin tasfiyesi ve fiyat farkında iyileştirici düzenleme ihtiyacının devam ettiğini vurguladı. Hürmeydan 40 yıl önce kurduğu şirketi, ait olduğu sektörü, kamu yatırımları ve hakkaniyet adına mevcut

durumu aşağıdaki cümlelerle açıkladı:

- "Türk lirası cinsinden yapılan sözleşmelerde fiyatlar iki yıl içinde %292- %420 arttı ancak bizler bu artışın beşte birini fiyat farkı olarak alabiliyoruz.
- Sözleşme gereği ithal malzemeler kullanıyoruz. Döviz kuru iki katına çıkıyor, ancak biz bu artışın tamamını sinemize çekiyoruz.
- İlgili projede teşvik var ise, devletin ithal ettiği malzemelere KDV ve gümrük uygulanmazken, yüklenicinin ithal ettiği aynı proje konusu malzemelere, malzeme fiyatından daha yüksek KDV ve gümrük vergisi ödüyoruz.
- Yüklenicinin kusuru olmayan sebeplerle verilen süre uzatımları cezaya dönüşüyor, fiyatlar artıyor, genel giderler devam ediyor, teminat limitleri doluyor ve zararımız katlanarak artıyor.
- Sözleşme uyarlaması için yargıya gitmemiz tavsiye ediliyor, sonucu belirsiz dava, en az beş yıl sürüyor.

Bizler yatırımları yapan Türk müteahhidi, Türk mühendisi ve Türk işçilerinden oluşan yerli ve milli bir aileyiz." ifadeleriyle sorunları dile getiren Hürmeydan, mühendislik ve mimarlık kökenli müessese olmuş kuruluşların bu anlamda milli bir servet olduğunu vurguladı.

Sözleşmelerin yürütülmesinde eşitlik ilkesinin uygulanmasına ilişkin soruna da değinerek, 4735 sayılı Kanunun İlkeler başlıklı 4. Maddesinin "kamu sözleşmelerinin taraflarını, sözleşme hükümlerinin uygulanmasında eşit hak ve yükümlülükler sahip" kabul ettiğini, ancak uygulamada bu eşitliğin hayata geçirilemediğini belirtti. Sözleşme hükümlerine uymayan yükleniciler için, ayrıntılı ceza ve müeyyideler bulunduğunu, oysa sözleşme hükümlerine uymayan idare karşısında yüklenicinin yapabileceği bir şey olmadığını sadece süre uzatımı alabileceğini ifade etti. "Süre uzatımı, aslında ağır bir cezadır. Süre uzatımı nedeniyle yüklenicinin katlanmak zorunda

kaldığı ilave giderlerin hiç biri karşılanmaz." şeklinde konuştu ve bu sorunun çözümüne ilişkin öneri ve taleplerini gündeme getirmekten vazgeçmeyeceklerini söyledi.

4735 sayılı Sözleşme Kanununun, 4734 sayılı Kanunun temel yaklaşımı doğrultusunda hazırlandığını, ancak zaman içinde kaybolan uyumun sağlanması için, sözleşme kanununda da değişimlere uyum sağlayacak çalışmalara ihtiyaç olduğunu belirtti.

Konuşmasının sonunda ;

- İhale konusu işlerin projelerinin nitelikli biçimde hazırlandığı,
- Arsa temini, mülkiyet ve kamulaştırma işlemlerinin ihaleden önce tamamlandığı veya en azından sözleşmenin ilerleme aşamaları ile uyumlu biçimde yürütüldüğü,
- Gerçekçi bir yaklaşık maliyetin belirtildiği,
- Mesleki ve teknik yeterlilik kriterlerinin "iş yapabilecek niteliğe sahip" isteklileri belirttiği,
- Nitelikli isteklilerin sunacağı "gerçekçi teklifler" arasından seçimin yapıldığı,
- Sorumluluk taşımayan tekliflerin elenebildiği,
- Rekabetin eşit şartlarda, güvenilir, gizlilik içinde yürütüldüğü, kamuoyu denetiminin sağlandığı,
- İhtiyaçların uygun şartlarla ve zamanında karşılandığı,
- Kaynakların verimli kullanılmasının sağlandığı,
- Sözleşme uygulamalarında eşitliğin hayata geçirildiği,
- Fiyat farkı uygulamaları ile piyasa arasındaki uçurumun kapandığı

bir dönemi beklemediklerini vurgulayarak, kanun hükümleri değiştirilmeden, mevcut hükümlerin tam olarak uygulanmasıyla pek çok sorunun çözülebileceğini de belirtti.

ASMÜD 12. Kalkınma Planı Hazırlıkları İçin Kurulan Sektörle İlgili Özel İhtisas Komisyonu'nda



Ülkemizin 2053 vizyonu doğrultusunda hazırlanan "On İkinci Kalkınma Planı", Cumhuriyetimizin yüzüncü yılında ülkemizin potansiyelini harekete geçiren, bu sayede sürdürülebilir ve kapsayıcı büyüme hedeflerinin gerçekleştirilmesini sağlayan bütüncül bir yol haritasıdır. Uzun vadeli hedefleri sürdürülebilir kalkınma yaklaşımıyla daha da ileriye taşıyacak ve 2024-2028 dönemini kapsayacak olan "On İkinci Kalkınma Planı" süresince oluşturulacak stratejiler ve hayata geçirilecek uygulamalarla refahın artırılması ve daha adil bir biçimde paylaşılması sağlanacak, ekonomik ve sosyal kalkınma adımlarına devam edilecek, küresel düzeyde süregelen ekonomik, sosyal, jeopolitik ve siyasi dengesizliklerin oluşturduğu tehditlerin bertaraf edilmesi için öncelikler belirlenecektir.

On İkinci Kalkınma Planı Hazırlıklarına ilişkin 2022/10 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Genelgesiyle özel ihtisas komisyonları ve çalışma grupları kurulmuştur. Özel ihtisas komisyonları, katılımcı planlama anlayışının gereği olarak Kalkınma Planı hazırlıklarına geniş bir katılım imkanı sunarken, uzmanlığın ön planda olduğu çalışma gruplarıyla da Plan hedeflerine katkı sağlanması amaçlanmaktadır.

Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı Sektörler ve Kamu Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından gönderilen yazı ile Özel ihtisas komisyonlarından İnşaat, Mühendislik-Mimarlık, Teknik Müşavirlik ve Müteahhitlik Özel İhtisas Komisyonuna davet edilen ASMÜD, Komisyonunda Genel Sekreteri Zeliha Temren tarafından temsil edilmektedir.

21-22 Aralık 2022 tarihinde yapılan Komisyon toplantısında inşaat sektörünün karşılaştığı sorunlar, çözüm

ve öneriler ile sektörün GZFT analizine yönelik çalışmalar yapılmıştır. Toplantı sonrasında ele alınan konulara ilişkin görüş ve öneriler yazılı olarak Komiteye iletilmiştir.

On İkinci Kalkınma Planı ile ilgili detaylı bilgiye, özel ihtisas komisyonları ve çalışma grupları listelerine, geçmiş planlara ve ilgili haberlere [On İkinci Kalkınma Planı \(sbb.gov.tr\)](https://sbb.gov.tr) adresinden ulaşılabilir.



2. Beton Yollar Kongre ve Sergisi 16-17 Kasım 2022 Tarihlerinde Ankara'da Gerçekleştirildi

2. Beton Yollar Kongre ve Sergisi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı himayelerinde, Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM), Türkiye Çimento Sanayicileri Birliği (TÜRKÇİMENTO) ve Yollar Türk Milli Komitesi (YTMK) ile Avrupa Beton Kaplamalar Birliği'nin (EUPAVE) teknik desteği ile 16-17 Kasım 2022 tarihlerinde Ankara'da Karayolları Genel Müdürlüğü Halil Rifat Paşa Konferans Salonu'nda gerçekleştirildi.

Sektörün ilgili paydaşlarının üç yıl sonra yeniden bir araya getiren Kongreye Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, Karayolları Genel Müdürü Abdulkadir Uraloğlu ile bürokratlar, ASMÜD Genel Sekterinin de aralarında yer aldığı sektör temsilcileri, akademisyenler ve Karayolcular katıldı.

Derneğimizin de katılım sağladığı Kongrenin açılışında konuşan Ulaştırma Bakanı Karaismailoğlu, 2003-2022 yılları arasında karayolları için 995 milyar 900 milyon liralık yatırım yaptıklarını ifade etti. Son 20 yılda ülkemiz karayollarındaki bölünmüş yol uzunluğunu, 6 bin 100 km.den 28 bin 790 kilometrenin üzerine çıkardıklarını ve 2053 yılına kadar 38 bin kilometreye ulaşmayı hedeflediklerini belirtti. Otoyol uzunluğunu 1.714 kilometreden, 3 bin 633 kilometreye yükselttiklerini ve 2023'te 3 bin 726 kilometreye ulaşacağını, 2053 yılına kadar ülkede 5 bin 800 kilometrenin üzerinde yeni otoyol yapmayı planladıklarını açıkladı.

Karayollarındaki ulaşım kalitesinin yükseltilmesi için güvenli, ekonomik, hızlı, konforlu, çevreci, kesintisiz ve erişilebilir, çağdaş kalitede yollar yaptıklarını belirten Karaismailoğlu; karayollarında asfalt teknolojisinin yanı sıra alternatif bir yapım sistemi olan



beton yollarda dünyanın geldiği son noktayı değerlendirmek, yol yapımında kullanılan beton sistemlerindeki iyileştirmeleri gözlemlemek, yollarla birlikte; beton bariyerler, havalimanı zeminleri, gürültü bariyerleri gibi yapılardaki son teknolojileri ortak akıl çerçevesinde tartışmak üzere kongrenin düzenlendiğini belirterek, bu yolda, deneyim sahibi olan her ülke ve birimle iş birliğine hazır olduklarını vurguladı.

Geçtiğimiz yıllarda ülkemizde yapımı tamamlanan beton yollardan örnekler veren Karaismailoğlu, 2004 yılında 2 bin metrelik Afyon-İscehisar, 2006'da 3 bin 500 metrelik Hasdal-Kemerburgaz, 2007'de bin metrelik Ordu-Ulubey, 2009'da ise bin 600 metrelik İzmit-Yalova devlet yolunu beton yol olarak yaptıklarını ifade etti. Bakanımız, 21 kilometrelik Kemalîye-Dutluca yolunu da beton yol olarak inşa edeceklerini belirtti.

Kongrenin açılışında yaptığı konuşmada, 'Sürdürülebilir Beton Kaplamalarda Kalıcı ve Akılcı Çözümler' temasıyla, beton yollar üzerinde çalışan kamu kurumları, üniversite ve sektör paydaşlarını bir araya getiren bu etkinliğin bilimsel ve teknolojik

gelişmelerin paylaşımına imkan tanıdığını belirten Karayolları Genel Müdürü Abdulkadir Uraloğlu, ülkemizdeki yüksek standartlı, kaliteli ve konforlu ulaşım ağını tesis etmek için kurulduğu günden bu yana çalışmalarını sürdüren Karayolları Genel Müdürlüğü'nün yeni proje ve tasarım yöntemlerinin araştırılması, geliştirilmesi ve uygulanmasını her zaman desteklediğini, birçok teknolojik yeniliği ve gelişmeyi ülkemize kazandırarak sektördeki gelişmelere öncülük ettiğini dile getirdi.

Beton yol gibi farklı üstyapıların uygulanabilirliği noktasında da sektör temsilcileriyle iletişim halinde olduklarını ifade eden Genel Müdür Uraloğlu, Türkiye Çimento Sanayicileri Birliği ile yapmış oldukları protokol kapsamında İstanbul, Kocaeli, Afyon ve Ordu'da kısa mesafelerde beton yolları deneme fırsatı bulduklarını açıkladı. Hazırlanan Beton Yol Kaplamaları Teknik Şartnamesi ile beton yolların malzeme ve yapım aşamalarını belirlediklerini ifade eden Genel Müdür, ülke şartlarına özgün beton yol tasarım rehberini de oluşturarak ulaşım sektöründe konuyla ilgili kurum, kuruluş ve özel sektör olmak üzere tüm paydaşların faydalanabileceği temel bir kaynak olarak yayımladıklarını belirtti.

Avrupa Asfalt Üstyapı Birliği'nin Komite Toplantıları Eylül Ayında Gerçekleştirildi

ASMÜD'ün üyesi olduğu Avrupa Asfalt Üstyapı Birliği-EAPA'nın bünyesinde kurulu olan Sağlık - Güvenlik - Çevre Komitesi, Teknik Komitesi ve Asfalt 4.0 Komitesi'nin bu yılki sonbahar toplantıları 27-29 Eylül 2022 tarihlerinde gerçekleştirildi.

ASMÜD Genel Sekreteri Zeliha Temren'in webinar üzerinden katıldığı toplantıların ilk günü gerçekleştirilen Sağlık - Güvenlik - Çevre Komitesi Toplantısında, komitenin yıl içinde yaptığı çalışmalar hakkında bilgi verildi ve 2023 yılı çalışma programı oluşturuldu.

Komite bünyesinde oluşturulan Dekarbonizasyon Çalışma Grubu'nun yaptığı çalışmalar hakkında bilgi verildi. Dekarbonizasyon Çalışma Grubu, CO2 emisyonları için bilgi toplamak üzere geliştirdiği ankete ülkelerin verdiği yanıtları değerlendirerek, sektörde uygulanan her farklı teknolojiye uyarlanabilecek bir sistemle karbon ayak izinin belirlenebileceğini belirtti. 2050 yılına kadar karbon nötr hedefine ulaşmak için gerekli tüm kilometre taşlarını içeren bir yol haritasının oluşturulacağı belirtildi.

EAPA Teknik Direktörü Breixo Gomez ayrıca şeffaflık, tutarlılık ve doğruluklarını sağlamak için Ömür Döngü Değerlendirmesi-LCA/Çevresel Ürün Beyanı-EPD hesaplamalarında ömür döngü envanteri veri kümeleri hakkında rehber geliştirmek ve asfalt karışımlarının EPD'lerinde tutarlılık ve karşılaştırılabilirlik sağlamak üzere NAPA ve diğer Amerikalı paydaşlarla bir işbirliği başlatıldığını duyurdu.

Toplantı sırasında Ömür Döngü Değerlendirmesi Çalışma Grubunun raporu da sunuldu. Asfalt Karışımlarının Çevresel Ürün Beyanları (EPD) için Avrupa Ürün

Kategorisi Kurallarının (PCR) geliştirilmesi amacıyla çalışma yapan CEN TC 227 WG6 grubu en son gelişmeleri takip etmektedir.

Toplantıda, Avrupa Silika Ağı (NEPSI) tarafından yayımlanan son yayınlara göre uyarlanmak üzere Asfalt Karıştırma Plantinde Kristal Silikanın Taşınması ve Kullanımı hakkındaki 2018 yılına ait EAPA dokümanının güncellenmesine de karar verildi.

Toplantı gündemi çerçevesinde yer alan diğer önemli konular, yetersiz yol bakımının ömür döngü karbon ayak izine etkisi, Atık Çerçeve Direktifi'nin revizyonu, inşaat sektöründe döngüsel ekonomiye ilişkin AB İstisaresi ve inşaat ürünlerinin taksonomisine ilişkin mevcut Avrupa Komisyonu girişimleri oldu.

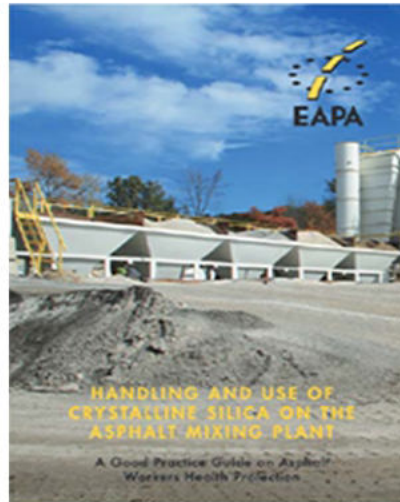
İkinci gün düzenlenen EAPA Teknik Komitesi Toplantısının gündemi, Komitenin Geri Kazanılmış Asfaltın Yeniden Kullanımına ilişkin Çalışma grubu raporunun sunumuyla başladı. 2 yılı aşkın bir çalışmanın ardından

nihayet farklı hedef kitlelerine yönelik (Politika Yapıcılar, Yol İdareleri ve Sanayiciler) üç belgeden oluşan bir grup dokümanının EAPA web sitesinde yayımlandığı açıklandı. Söz konusu dokümanlardan "Döngüsel Ekonomi Hedeflerine Erişilmesinde Asfaltın Bakımı, Yeniden Kullanımı ve Geri dönüşümü konularında Yol Otoritelerine Tavsiyeler" başlıklı dokümanının Türkçesi ASMÜD web sitesinde yer aldı.

Toplantıda Komitenin Ilık Karşım Asfalt Çalışma Grubunda önemli ilerlemeler kaydedildiği belirtilerek, EAPA Üyeleri ve sektörün önemli firmaları arasında dijital anket yapıldığı, 14 Ulusal Dernek, 4 Yüklenici ve 8 firma (çoğu Katkı Maddesi Üreticisi) olmak üzere toplam 17 ülkeden yanıt alındığı, böylece her ülkedeki mevcut durumun, uygulamanın önündeki engellerin, yüksek uygulama oranlarına sahip başarılı ülkelerin belirlendiği ve ulusal politika farklılıklarının incelendiği ifade edildi. Ayrıca bu çalışma grubunun da farklı hedef kitleleri hedefleyen bir dizi belge yayınlayacağı açıklandı.

Yapı Malzemeleri Yönetmeliği'nin (CPR) revizyonunun tartışıldığı toplantıda, Avrupa Komisyonu tarafından CPR revizyon taslağının sektör görüşüne açıldığı belirtilerek, EAPA üyelerince ortak bir görüş oluşturulamadığından revizyon taslağına bir yorum yapılamadığı belirtildi.

Teknik Komite gündeminde şu anda giderek önem kazanan bir başka konunun da, iklim değişikliği sonucu ortaya çıkan sel gibi felaketlere karşı üstyapı dayanıklılığı ile sektörün tedarik zincirindeki aksaklıklar, fiyat artışları ve yönetmelik gibi mevzuat değişiklikleri karşısında varlığını sürdürebilmesine





yönelik tehditlere karşı direncini ifade eden İngilizcesi "resilience" olan "dirençlilik" kavramı kapsamında komitenin çalışmalara başladığı vurgulandı.

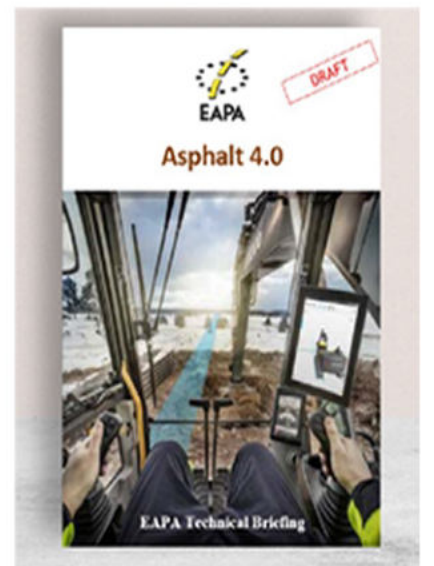
EAPA Teknik Komite Toplantısında, ayrıca CEN Standardizasyon Komitelerindeki özellikle bitümlü karışımlar, bitümlü bağlayıcılar ve agregalarla ilgili standartlardaki son gelişmeler ele alındı ve ılık karışım asfalt kullanımı, diğer endüstrilerden gelen atık ve yan ürünlerin asfaltta kullanılması ile geri kazanılmış asfaltın yeniden kullanımı gibi konular da görüşüldü.

Üçüncü gün gerçekleştirilen Asfalt 4.0 Komitesinin toplantısı, asfalt kaplama sektörünü teknolojik olarak dönüştüren

yeni dijital teknolojilere odaklanan bir gündemle açıldı. Komite tarafından hazırlanan Asfalt 4.0 dokümanındaki gelişmeler hakkında bilgi verildi.

Toplantıda üye E. Görener (InfraTest), laboratuvar örneklemesi için dijital etiketleme çözümleri de dahil olmak üzere kalite kontrol için farklı teknolojiler hakkında bir sunum yaptı. Alex Lamers (Ammann), Mic 4.0 Grubu ve şu anda makineler arası iletişim alanında üstlendikleri çalışmalarla ilgili kısa bir sunum gerçekleştirdi.

Toplantıda ayrıca, İspanya (ASEFMA) ve Slovenya (ZAS) Dernekleri tarafından EAPA işbirliğiyle düzenlenen Uluslararası Asfalt 4.0 Konferansı'nın ana çıktıları sunuldu.



EAPA Yönetim Kurulu ve Direktörler Ortak Toplantısı Kasım Ayında Viyana'da Gerçekleştirildi



Avrupa Asfalt Üstyapı Birliği-EAPA'nın Yönetim Kurulu ve Direktörler grubunun yılın son Ortak Toplantısı 16 Kasım 2022 tarihinde Viyana'da gerçekleştirildi.

Yönetim Kurulu ve Direktörler Ortak Toplantısında gerçekleştirilen yuvarlak masa oturumunda EAPA üyelerinin temsilcileri ülkelerinin gündeminde olan konular ve yaptıkları çalışmalar hakkında bilgi verdi.

EAPA Başkanı Juan Jose Potti, İspanya'da fiyatların artması nedeniyle zor bir yıl yaşandığını açıkladı. ASEFMA'nın büyük bir lobi çalışması yaptığını vurgulayan Potti, yasanın değiştirilmesini sağlayarak fiyat artışlarından kaynaklanan maliyetlerin yol açtığı zararın karşılandığını belirtti. 2022 sonu itibarıyla İspanya'da asfalt üretimin geçen yıla göre daha iyi olacağını tahmin ettiklerini söyledi.

Fransa'dan F. Chaignon, 2022 yılında sektörün üretim ve cirosunun enflasyon nedeniyle 2021 yılına göre yüzde 8,5 - 3 aralığında bir düşüş beklendiğini açıkladı. Chaignon konuşmasına "Benzin ve akaryakıt fiyat endeksini enflasyona göre %40 artırılması sektöre yardımcı oldu. Otoriteler için öncelik enerji olacağından

bu yaklaşımın yol yapım/bakım bütçesini azaltabilir." şeklinde devam etti. Sanayinin dekarbonizasyon için teknolojileri takip ettiğini belirten Chaignon, MURE projesinin tamamlanmasından sonra yeni karışımlarda %40 geri kazanılmış asfalt kullanımına izin verilebileceğini söyledi.

Almanya Derneği Dav'in temsilcisi M. Bokies, sektörün Ukrayna savaşının sonuçlarıyla mücadele ettiğini açıkladı. R. Pomp ise, Almanya'da Hükümetin bu yılın başlarında fiyat endeksleri ile hızlı hareket ettiğini, ancak sistemin beklenen tüm faydaları sağlamadığını söyleyerek, gelecek yıl için büyük belirsizlik olduğunu sözlerine ekledi.

İngiltere'den M. Simms, ekonomik durumun zor olduğu yorumunu yaparak, Hükümetin altyapı için ayıracığı yeni bütçesinin daha açıklanmadığını dile getirdi. Ayrıca baca emisyonlarına ilişkin gerçekten katı sınırlara sahip yeni bir ulusal düzenlemenin onaylandığı Hollanda'daki gelişmeleri takip ettiklerini açıklayan Simms, İngiltere mineral ürünler derneği MPA'nın hidrojen brülörleri üzerine araştırma yapmak için Hükümetten fon talep ettiğini ve teknolojinin gelecekteki karbon nötr tesisler için uygulanabilir olduğunu göstermeye çalışacaklarını söyledi.

Avusturya GESTRATA Derneği temsilcisi M. Spiegl, Avusturya'da yılın ilk yarısında gerçekleştirilen üretim artışının ikinci yarısında düştüğünü ve gelecek yıl için yeni yatırımların beklendiğini ifade edildi.

Çek Cumhuriyeti'nden P. Svoboda, ekonomik durum hala zor olduğundan, Hükümet ile fiyat endeksleri için pazarlık yaptıklarını, gelecek yıl için bütçenin yaklaşık bu yılınki ile aynı olacağını

açıkladı. Önümüzdeki yıl AV23 Konferansı'nı sanal katılım seçeneği ile düzenleyeceklerini ve ayrıca ulusal düzeyde kullanılmak üzere EAPA'nın Asfaltın Döngüsel Ekonomisi başlıklı dokümanını tercüme ettiklerini sözlerine ekledi.

Danimarka temsilcisi A. Hundahl, Danimarka'da yol bakımının öneminin kanıtlanmasıyla, yapılan altyapı planı sayesinde asfalt üretiminde büyük bir düşüş olmadığı yorumunu yaptı. Kamu bütçesinin savunma gibi başka alanlara aktarıldığı için gelecekte altyapı yatırımlarından endişeleri olduğunu açıkladı.

Macaristan'dan T. Veress, E&E Etkinliğinin organizasyonu için EAPA'ya teşekkür etti ve bunun Budapeşte'de 2024 yılında yapılacak E&E Kongresi için iyi bir referans olacağını söyledi. Yeni seçilen belediyelerin henüz başlamamış tüm inşaat projelerinin durdurulduğunu açıkladığını söyleyen Sayın Veress, "hükümetin AB ile ilişkileri iyi değil ve bu durum yüksek fiyat enflasyonu nedeniyle zor olan ekonomik durumun daha da kötüleşmesine katkı sağlıyor." dedi.

İrlanda'dan E. Hegarty, fiyat endekslemesinin henüz sınıflandırılmadığını, ancak Hükümet ile anlaşmaya vardıklarını açıkladı. İrlanda Çevre Koruma Derneği, geri kazanılmış asfaltın yeniden asfaltta kullanımı ile ilgili bir doküman hazırladığını ifade eden Hegarty, bu dokümanın içeriği ile ilgili olarak söz konusu dernekle iletişim halinde olduklarını söyledi. Çevresel Ürün Beyanı-EPD'ler hakkında Çevre Koruma Yetkilileri ile görüşmelerin devam ettiğini, hazırlanan taslak Ürün Kategorileştirme Kurulları - PCR dokümanının incelemelerinin devam ettiğini belirten İrlanda temsilcisi, EPD



sürecinin yakında başlatılacağını, ancak sektörün tam olarak hazır olmadığını dile getirdi. Ayrıca İrlanda'da yollar için ayrılan bütçenin muhtemelen azaltılacağını, ama bisiklet yolları için büyük bir fon ayrılacağını vurguladı.

Norveç temsilcisi G. Lange, fiyat artışlarının sözleşme sayılarında azalmaya yol açtığını ve dolayısıyla üretimin yaklaşık %10 oranında düştüğünü açıkladı. Norveç İş Teftiş Kurumunun sektörü takip ettiğini, asfalt üretiminin %40'ının ılık karışım asfalt ile yapılması hedefinin karşılanmadığını tespit ettiklerini ve kurumun her bir üyesinin bunun nedenlerini açıklayan bir rapor vereceğini söyledi.

Hırvatistan temsilcisi M. Keller, şu anda asıl sorunun yüksek asfalt fiyatları olduğunu belirtti. Ülkelerinde Ticaret Odası'nın asfalt fiyatlarının nasıl belirleneceği konusunda alınan karar gereği, her ay endeks değiştirdiklerini ifade etti. Eski sözleşmelerin sabit fiyatlarının olduğunu, ancak yeni sözleşmeler için güncel indekslerin kullanıldığını belirten Hırvatistan temsilcisi, "yatırımcıların bu durumu nasıl benimsediği ise bir diğer sorundur" dedi. Sene sonunda Hırvatistan'da üretimin 2021'den biraz daha düşük

olabileceğini söyleyen Sayın Keller, durum çok belirsiz olduğu için gelecek yıl için daha fazla endişeli olduklarını belirtti.

Slovenya'dan S. Henigman, Slovenya'da da durumun zor olduğu yorumunu yaptı. Bazı sözleşmelerde fiyatların değiştirirken, bazılarında değişmediğini belirterek, sistemin net olmadığını vurguladı. Slovenya Asfalt Üstyapı Birliği-ZAS'ın, Slovenya'daki asfalt endüstrisi için ileriye dönük vizyonlarıyla (daha fazla asfalt, daha fazla geri kazanılmış asfalt, işçiler için güvenlik, ılık karışım asfalt, vb.). ilgili bir film hazırladığını ve bu filmin kurumsal şirketlerin önemli yöneticileri tarafından tartışıldığını açıklayan Henigman, 2022 sonu itibarıyla asfalt üretiminde geçen yıla göre %10 azalma beklendiğini söyledi.

İsveç temsilcisi E. Thunegard, idarelerin asfalt üretim tesislerinin sağlık ve güvenlik açısından gündemin önemli konuları arasında yer aldığını açıkladı. M. Wendel ise, raylı sistem bütçesinin bir kısmının karayolu altyapısına aktarıldığını, ancak belediyelerin bunu nasıl kullanacağını henüz netleşmediğini söyledi.

Hollanda'dan C. Karcher, Hollandalı asfalt üreticilerinin Ocak 2025'ten

itibaren artık sıcak karışım asfalt üretmemeyi taahhüt ettiklerini ve yeni düzenlemelerle sorunların çözülmeye çalışıldığını söyledi.

Toplantıya davetli olarak katılan eski EAPA üyesi Polonya Asfalt Üstyapı Birliği-PAPA'nın temsilcisi T. Przeradzki, Polonya'daki durumla ilgili olarak farklı projelerin devam ettiğini ve asfalt üretiminin artmasının beklendiğini dile getiren temsilci, "Ukrayna'dan gelenlerin çoğu ülkeyi terk ettiği için işçi kıtlığı var. Polonya Hükümeti ile AB arasındaki kötü ilişkiler nedeniyle AB'den gelen fonlar azaltıldı. 2023 sektör için zorlu geçecek. Polonya'daki jeopolitik durum, önümüzdeki yıl üretim üzerinde etkili olacak." şeklinde konuştu. T. Przeradzki, mevzuata göre geri kazanılmış asfaltın %80'e kadar kullanılabileceğini, ancak tesislerin buna uyumlu hale getirilmesinin henüz net olmadığını ifade etti.

Toplantıda EAPA'nın teknik, sağlık, güvenlik, çevre ve asfalt 4.0 komitesinin çalışmaları ele alındı, 2023 yılında EAPA'nın 50. Kuruluş Yıldönümü nedeniyle Madrid'de gerçekleştirilecek olan etkinlik ile ilgili yapılan çalışmalar hakkında bilgi verildi.

Euroasphalt & Eurobitume 2022 Etkinliği Kasım Ayında Gerçekleştirildi

ASMÜD'ün üyesi olduğu Avrupa Asfalt Üstyapı Birliği-EAPA ve Avrupa Bitüm Birliği-Eurobitume tarafından düzenlenen E&E Etkinliğinin ikincisi 14-15 Kasım 2022 tarihlerinde Viyana'da gerçekleştirildi.

İlki 2018 yılında Berlin'de gerçekleştirilen Etkinlik boyunca, asfalt ve bitüm endüstrisinden katılımcıların en yüksek düzeyde etkileşimini teşvik eden interaktif bir platform oluşturularak, katılımcıların deneyimlerini ve en iyi uygulama örneklerini birbirleriyle paylaşma ve önemli tartışma ortamları sağlanmış, sektörün geleceğini etkileyen önemli konular ele alınmıştır.

E&E 2022 Etkinliğinin ana teması, bir önceki etkinlikte başlatılan ve 2021 yılında düzenlenen 7. Eurasphalt & Eurobitume Kongresinden devam ettirilen "Asfalt 4.0 ve Geleceğin Mobilitesi" konsepti üzerine oldu. İki gün süren Etkinlik oturumları aşağıdaki başlıklar altında düzenlendi.

- Sürdürülebilirlik kapsamında etkin bir şekilde çalışmak
- Geleceğin mobilitesi ve yönetilmesi gereken önemli değişiklikler
- Geleceğin Liderlerinden Eylem Çağrısı
- Sağlık ve Güvenlik
- Asfalt 4.0 ve Dijitalizasyon
- "Sektörümüzü tanıtmak için iletişimi kullanalım" konsepti

Etkinliğin "Geleceğin Liderlerinden Eylem Çağrısı" başlıklı oturumunda 2021 yılında düzenlenen 7. Eurasphalt & Eurobitume Kongresinde Geleceğin Liderleri Oturumuna katılan, sektöre yeni katılmış veya üst düzey yönetici pozisyonunda olmayan EAPA veya Eurobitume üyesi firmalarda çalışan 20 profesyonel ile oluşturulan "Geleceğin Liderleri" platformu, yeni iş gücü için sektörü daha çekici hale getirmeye yönelik önerilerini



doğrudan paylaştı. Asfalt ve bitüm sektöründe mevcut profesyonel kadroyu koruyarak, deneyimlerin paylaşılmasını, yeni iş gücü ve uzmanlık konularının ele alınmasını ve sektörün toplumdaki imajını, bilinirliğini ve çekiciliğinin artırılmasını hedefleyen bu platform, konuyla ilgili sorunları, atılacak adımları ve yapılacakları değerlendirerek öneri niteliğinde hazırladığı "Manifesto"yu etkinlik

sırasında kamuoyuna duyurdu. Söz konusu manifesto Türkçe'ye çevrilerek [ASMÜD web sitesinde](https://asmud.org.tr/web-sitesinde) yayınlandı.

Etkinliğin son oturumunda, katılımcılarla aktif olarak etkileşim kurularak, ortak hedefler ve tehditler konusunda "tek sektör tek ses" yaklaşımı teşvik edildi.



ASMÜD Moskova Bölgesinin Yatırım Potansiyeli Tanıtım Etkinliğindeydi

Türkiye - Rusya Diyalog Birliği, Moskova bölgesi ile ülkemiz arasındaki iş diyalogunu geliştirmek üzere 25 Kasım 2022 tarihinde İstanbul'da Moskova bölgesinin yatırım potansiyeli hakkında bir tanıtım etkinliği düzenlemiştir. ASMÜD'ün de davetli olarak katıldığı etkinlikte Moskova Bölgesi Uluslararası İlişkiler, Sanayi ve Yatırımlardan Sorumlu Vali Yardımcısı Ekaterina Anatolievna Zinovieva ile Yatırım, Sanayi ve Bilim Bakanı Yardımcısı Adil Tavilevich Gantsoy tarafından Moskova bölgesinin genel tanıtımı yapılarak, yatırım potansiyeli ve iş fırsatları hakkında bilgiler verilmiştir.

Toplantıda 2022 yılının ilk 9 ayında Türkiye'nin Rusya ile ihracatının 5,7 Milyar USD, ithalatının ise 44,6 milyar USD olduğu belirtilmiştir. 25 milyon toplam nüfus, 44.340 km2 alana sahip olan Moskova Bölgesinin altyapı yatırımlarının Rusya tüketici pazarının üçte biri ve tüketim hacminin 600 Milyar USD olduğu, bu bölgede 73 sanayi sitesi ile 1500 den fazla işyerinin bulunduğu ve 15 milyar USD'den daha fazla yatırım yapıldığı açıklandı.

Yatırım imkanları fazla olan bölgede Türk yatırımcılara Rus firmalarına tanınan eşit şartlar ve uygun destek fonlarına erişim imkanı sağladığı ifade edilmiştir. Makine İmalat Sektöründe inşaat ekipmanı satış hacminin yüksek olduğu belirtilerek, makine sektöründe yabancı ekipmanların payı % 77 olarak vurgulandı.

Yol inşaat hacmi açısından Moskova'nın Rusya bölgesinde üçüncü sırada yer aldığı ve 2022 yılında biri yol olmak üzere 2,8 Milyar USD tutarında beş büyük inşaat projesi başlatıldığı belirtildi. Özel ekonomik bölge (ÖEB) yatırımlarında sağlanan vergi avantajları aşağıdaki tablolarla açıklandı.

VERGİLER	ÖEB DIŞINDA	ÖEB	
	Ana vergi rejimleri	Vade	Vergi rejimi
Gelir	%20	1-8 yıl 9-14 yıl Sonradan	%2 %7 %15,5
Mülk	%2,2 kadar	10 yıl*	%0
Arazi	%1,5 kadar	5 yıl*	%0
Araç	yılda araba başına 200 \$ (ortalama)	5 yıl*	%0
Arsa değeri	%100 Ortalama yüzde indirimle göre		%15 Kadastro değeri

> \$1 MLN
YATIRIM

Sanayi Destekleri kapsamında yeni üretime: 7 yıla kadar, maksimum 8,5 milyar USD'lik kredi ile kredinin %5'i oranında yıllık devlet desteği sağlandığı ifade edildi.

Sunumda Rusya'nın yeni ticaret rotasının aşağıdaki haritada belirtildiği şekilde yapıldığı belirtildi.



Döngüsel Ekonomi Hedefleri Kapsamında Asfalt Konulu Yayın ASMÜD Web Sitesinde

Avrupa Asfalt Üstyapı Birliği-EAPA tarafından hazırlanan "Döngüsel Ekonomi Hedeflerine Erişilmesinde Asfaltın Bakımı, Yeniden Kullanımı ve Geri Dönüşümü ile ilgili Yol Otoritelerine Tavsiyeler" başlıklı yayın Türkçeye çevrilerek ASMÜD web sitesinde yayınlandı.

2019 yılında Avrupa Yeşil Mutabakatı ve 2020 yılında yeni Döngüsel Ekonomi Eylem Planı gibi düzenlemeleri kapsamında, Avrupa Komisyonu ve üye ülkeler, sürdürülebilirlik ve döngüsel ekonomi açısından Avrupa tarihinin en iddialı hedeflerini belirledi. Bu senaryoda, 5.5 milyon km uzunluğundaki Avrupa yol ağının %90'ından fazlasının kolay onarılabilir, %100 yeniden kullanılabilir ve geri dönüştürülebilir özelliğe sahip asfalt ile kaplı olduğu göz önüne alındığında, Avrupa asfalt sektörünün sahip olduğu bu potansiyel, Avrupa ülkelerinin bu iddialı hedeflere ulaşılmasına yardımcı olacak bir temel araç niteliğinde olduğu vurgulandı.

Bu doküman, mevcut yasal düzenlemelerin ve önemli tanımların açıklamasını, yeni karışımların yaşam döngüsünün değerlendirilmesinde geri kazanılmış asfalt kullanımının etkileri ve mevcut teknolojilerin bir özetini içermekte.

Asfalt endüstrisi yolun hizmet ömrünü uzatan, atık oluşumunu önleyen ve yeni kaynak kullanımını en düşük seviyede tutan teknik ve ekonomik olarak geçerli ve uygun olan bir yol bakımının uygulanmasını sağlayacak şekilde çalışmaya devam edilmesi gerektiği görüşünde. Ayrıca, mevcut asfaltın yeniden kullanımının her zaman ilk seçenek, geri dönüşümünün ise ikinci seçenek olması gerektiğini ve asfalt malzemesinin bir atık depolama sahasında bertarafının yalnızca nihai bir seçenek



olarak değerlendirilmesini savunmakta.

Yol sektöründe otoritelerinin ve politikacıların döngüselliği en üst düzeye çıkaran daha iyi düzenlemeleri yürürlüğe koyması ve uygulanması gerekmektedir.

Bu konuda Avrupa asfalt sektörünün temsilcisi EAPA ilgililere yardım etmek ve onlarla birlikte çalışmak amacıyla tavsiyelerini bu dokümanda belirtti.

Asfaltın Döngüsel Ekonomiye Katkısı

Global iklim değişikliği ve azalan doğal kaynak sorunları karşısında uygulanmaya başlanan yeşil mutabakat eylem planları ile çevresel etkilerin hızla azaltılması hedeflendi. Bu çerçevede Avrupa'da geliştirilen döngüsel ekonomi politikası ile yeniden kullanım ve geri dönüşüm desteklenerek, doğal kaynak tüketimi azaltılmaya ve döngüsel ekonomiye katkı sağlanmaya başlandı.

Çok yüksek miktarda doğal malzeme kaynağı kullanan ve atıkların önemli bir kısmını çıkaran inşaat sektörünün en büyük projeleri arasında yer alan yol altyapılarının yapımı ve bakımında kullanılan malzemelerin çıkartılması, imalatı, inşası ve yenilenmesinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının toplam sera gazı emisyonları içindeki oranı ihmal edilemeyecek derecede yüksektir. Sera gazı emisyonlarının azaltılması ve doğal kaynakların korunması için, yolların öncelikle kolay ve maliyet etkinliği yüksek koruyucu bakım işlemleri ile korunarak hizmet ömrünün artırılmasını esas alan bir

varlık yönetim sisteminin uygulanması gerekmektedir.

Bu kapsamda, asfalt endüstrisi geliştirdiği koruyucu bakım ve onarım teknikleri ile yol yüzey tabakasının hizmet ömrünü önemli ölçüde uzatmış ve alttaki yapısal fonksiyona sahip tabakaların kalıcı olmasını sağlamıştır. Ancak günümüzde mevcut yolların koruyucu bakımından çok onarım ve yeniden yapıma öncelik verilmesi nedeni ile genellikle daha fazla doğal kaynak kullanılmakta ve maliyetler yükselmektedir.

Asfalt yollarda koruyucu bakım ve onarım işlemleri artık etkili olmadığına, asfaltın yoldan kaldırılması gerekmektedir. Yoldan sökülen asfalt, %100 yeniden kullanılabilir bir özelliğe sahip olduğundan, atık hiyerarsisi kapsamında öncelikle yeni asfalt karışımlarının imalatında bir bileşen malzeme olarak "Yeniden Kullanma" şeklinde değerlendirilmesi esastır. Ancak ülkemizde yoldan sökülen asfalt genellikle yolun temel, alt temel ve dolgu tabakalarında agrega olarak "Geri Dönüşüm" şeklinde kullanılmaktadır. Bu kullanımla, içeriğindeki çok değerli olan bitümlü bağlayıcıdan yararlanılamadığından ekonomik ve fonksiyonel olarak asfaltın döngüselligi tam olarak sağlanamamaktadır.

Asfalt endüstrisinin sahip olduğu bu potansiyelin, döngüsel ekonomiye kazandırılması için, gerekli performans ve güveni sağlayacak şekilde geri kazanılmış asfaltın öncelikle yeniden kullanılması, bu mümkün olmuyorsa geri dönüştürülmesi gerekmektedir.



Zeliha Temren, Genel Sekreter
Türkiye Asfalt Mütahhiti Derneği

Atık Çerçeve Yönetmeliğinde "Atık: Üreticisi veya fiilen elinde bulunduran gerçek veya tüzel kişi tarafından çevreye atılan veya bırakılan ya da atılması zorunlu olan herhangi bir madde veya materyal" olarak tanımlandığından ve genelde yolun sahibi olan Yol İdaresi bozulan yoldaki malzemeyi daha sonra hangi amaçla kullanacağını tasarlamadan kaldırarak, yeniden yapım ve bakım işlemi yaptığından, atık yönetmeliğindeki bu tanımla kazınan asfalt "atık" olarak sınıflandırılmaktadır.

Bu sınıflama ile sahadan kazanılan asfalt atığı taşıma, depolama, işleme ve/veya bertaraf etme için bir dizi kompleks ve maliyetli işlemlere tabii tutulduğundan, bu durum geri kazanılmış asfaltın "atık" kategorisinden "ikincil hammadde" kategorisine geçişini zorlaştırmakta, verimi azaltmakta ve maliyetleri artırmaktadır. Bu durum, asfaltın döngüsel ekonominin önünde bir engel teşkil edebilmektedir.

Asfaltın Döngüsel Ekonomisi





olması gerektirir. Çok değerli bir malzeme olan asfaltın atılması gibi bir niyet olamayacağından "asfalt" asla "atık" olarak değerlendirilmemesi gerekmektedir. Ayrıca asfalt endüstrisi, diğer sektörlerden gelen ve asfaltın döngüsellik gibi temel özelliğini tehlikeye atabilecek ürün, yan ürün ve atık malzemeleri kullanmaktan kaçınmalıdır.

Asfalt endüstrisinin geleceği için, sürdürülebilirlik, döngüsel ekonomi, eko-tasarım ve kalite kriterlerini optimize eden sürdürülebilir çözümlerin kullanıldığı etkili yol yapım ve bakım stratejilerinin uygulanması ve mevcut kaplamalardan çıkarılan asfaltın kullanımının teşvik edilmesi büyük bir önem taşımaktadır.

Bu kapsamda, Türkiye Asfalt Müteahhitleri Derneği bu yıl bir etkinlik düzenleyerek "Geri Kazanılmış Asfalt" konusunu sektör paydaşlarıyla detaylı bir şekilde ele almayı planlamaktadır.

Öte yandan, sahadan kazanılan asfaltın sınıflandırmasının "atık" yerine "ürün" veya "yan ürün" kategorisine değiştirilmesi için, son zamanlarda Avrupa ülkelerinde yapılan yeni yasal düzenlemelerle, giderek artan sayıda birçok ülke, iyi tanımlanmış ilkelere dayalı olarak, sahadan kazanılan asfaltın kömür katranı gibi tehlikeli madde içermediği sürece otomatik olarak "yan ürün" olarak beyan edilmesine imkan sağlamıştır (Ref: "Asphalt – A Key Construction Product for the European Circular Economy-EAPA,2022)

ile öncelikle yolun bakım ve onarımının yapılarak korunmasının esas olmasıdır. Ancak asfalt bakım ve onarımı yapılamayacak kadar bozulmuşsa, asfaltın kaldırılması ve bu asfaltın yine asfalt karışımlarında bir bileşen olarak yeniden kullanımının her zaman ilk seçenek ve sadece agrega olarak geri dönüştürülmesinin ise ikinci seçenek

Döngüsel Ekonomi politikası ile yeni yolların yapım ve bakımında geri kazanılmış asfaltın kullanımı kolaylaştığı gibi, diğer sektörlerden gelen atık malzemelerin asfaltta kullanılması da desteklenmiştir. Ancak asfaltın yeniden kullanılabilirliğini ve geri dönüştürülmesini tehlikeye atabilecek hiçbir malzemenin veya yan ürünün asfaltta kullanılmaması gerektiği de açıktır.

Sonuç olarak asfalt endüstrisinin görüşü, yol ağının hizmet ömrünü uzatmak, atık oluşumunu önlemek ve doğal kaynak kullanımını en aza indirmek için, teknik ve ekonomik olarak uygulanabilir olması şartı



Ordu Çevre yolu-1.Etap (<https://www.kgm.gov.tr>)