Circuit

Yıl 2 - Sayı 11 - Mart 2020

JIE JIE Microelectronics & MEGASAN

STRATEJİK İŞBİRLİĞİ

MEGASAN

MEGASAN
YIL: 2020 • SAYI: 11

İMTİYAZ SAHİBİ
Hasan Ali CESUR

GENEL MÜDÜR
Mahmut Berat CESUR

GENEL YAYIN YÖNETMENİ
Levent DALGIÇ

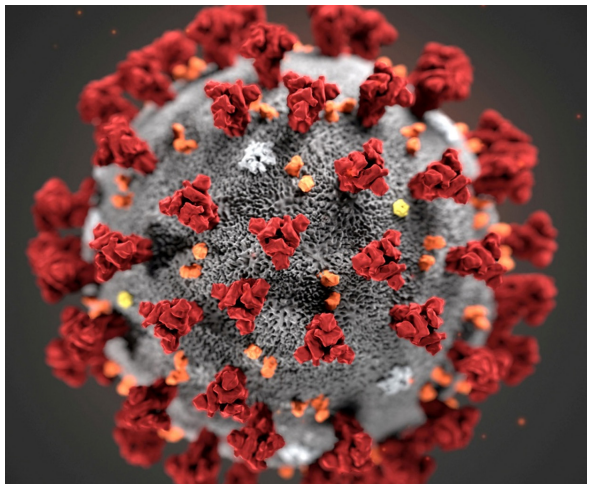
GÖRSEL SANAT YÖNETMENİ
Mustafa ÖZEN

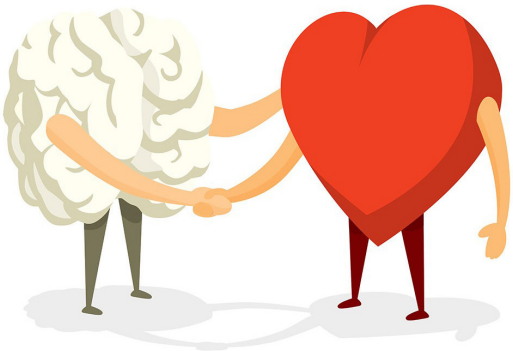
EDİTÖR - REDAKSİYON
Dilara BULUT

YAYIN KURULU
Cavit SAVAŞ
Levent DALGIÇ
Erhan AYVAZ
Erkut BENLİ
Zehra KOÇDAŞ
Kenan BEZCİ

Perpa Ticaret Merkezi A Blok | Kat:11 No:1409 | 34384 Şişli / İSTANBUL
T: (+90) 212 293 5900
F: (+90) 212 293 5903
www.megasan.com
bilgi@megasan.com

Circuit, Megasan A.Ş. tarafından hazırlanmaktadır. Yerel ve süreli olarak ayda bir yayınlanır. Yayınlanan yazı, haber ve fotoğrafları tamamen veya kısmen dahi olsa izinsiz kullanılamaz, çoğaltılamaz. Yayınlanan köşe yazılarındaki fikir ve görüşler, röportajlar ve ilanların sorumluluğu hukuken sahiplerine aittir. Megasan Bülten basın ve meslek ilkelerine uymayı kabul ve taahhüt eder.





• Cavit SAVAŞ
JIE JIE MICROELECTRONICS VE MEGASAN ELEKTRONİK'İN STRATEJİK İŞBİRLİĞİ
■ Çin'in üretici lideri Jie Jie, Megasan Elektronik aracılığıyla Türkiye'de.
SAYFA 02

• Levent Dalgıç
ENDÜSTRİ 4.0 İLE ASANSÖRLERİN DİJİTAL DÖNÜŞÜMÜ
■ Asansörlerde geçmiş bilgilere dayanarak hasar tespiti ve çözümleme işlemleri Endüstri 4.0 ile daha kısa zamanda ve daha az maliyetle gerçekleşecek.
SAYFA 04

• Erhan Ayvaz
DÜNYA'YI KORKUTAN SALGIN
■ Anavatanı Çin'in Wuhan kenti olan Corona virüsü can kayıplarının yanısıra dünya ekonomisini de altüst ediyor.
SAYFA 09

• Erkut Benli
TÜRKİYE'DE VE DÜNYA'DA OTOMOTİV SEKTÖRÜ
■ Montajdan üretime geçiş yapan Türk otomotiv sektörü, yerli otomobil ile küresel ölçekteki payını artıracak.
SAYFA 12

• Zehra Koçdaş
İŞ HAYATINDA DUYGUSAL ZEKÂ (EQ)
■ Çalışma ortamındaki duygusal zeka gelişimi yalnızca çalışan ve yöneticilerle değil, kurum kültürü ve yapısıyla doğru orantılı olarak sağlanır.
SAYFA 16

JIE JIE Microelectronics & MEGASAN

Stratejik İşbirliği

• Cavit SAVAŞ

Çin'in üretici lideri Jie Jie, Megasan Elektronik aracılığıyla Türkiye'de.

1995 yılında kurulan Jie Jie Microelectronics yarı iletken ayrık bileşenler ve güç elektroniği konularına odaklanmış, yüksek kalite standartlarında üretim yapan Çin'in lider SCR, TRIAC üreticisidir. Kendi ürün grubunda dünyanın üçüncü büyük, Çin'in ise en büyük üreticisi konumundadır.

Jie Jie'nin tesisleri, 27.907 m² kapalı alanı olmak üzere 83.958 m² alana yayılmıştır. Jie Jie 100 milyon doları aşan yıllık cirosu, % 12'sinden fazlası Ar-Ge mühendisi olan 500'ü aşkın çalışanı ile sürekli Ar-Ge yatırımı yapan, satış ağıyla dünyaya yayılmış bir şirkettir.

ISO9001, ISO14001, OHSAS18001 sertifikalarına ve QC80000'e göre tehlikeli madde süreç yönetimi mevcuttur. Ürünlerinde IECQ sertifikasına sahip olup, UL Standard, RoHS ve REACH, HL gereklilikleri ile müşterilerin özel çevre koruma gereksinimlerini karşılamaktadır. Laboratuvarları uluslararası AEC-Q101, JDEC, IEC ve ISO standartlarına uygundur. HTRB, H3TRB, PC, TC, HAST dâhil 20'yi aşkın test yapabilme olanağı mevcuttur.

Jie Jie ülkemizde Megasan Elektronik ile 2017'den beri işbirliğini devam ettirmektedir. Megasan'ın, Türkiye münhasır distribütörü olması ve stratejik olarak gerçekleştirilmiş olan bu iş birliği sayesinde yüksek kalite SCR, TRIAC, Tristör, Mosfet ve Diyot ürünleri Türkiye'de güvenle tedarik edilmekte ve kullanılmaktadır.

Geniş bir uygulama yelpazesine sahip olan bu ürünler dayanıklı tüketim ve küçük ev aletleri, elektrik tesisat ve kontrol ürünleri, bina güvenliği ve otomasyon sistemleri, aydınlatma, otomotiv ve iletişim başta olmak üzere birçok sektörde yaygın olarak kullanılmaktadır.

Uluslararası güvene sahip Jie Jie ürünleri birçok büyük üreticinin de tercih ettiği birincil markadır. ABB, Mitsubishi Electric, Bosch, Dyson, Alhua, GE, Yamaha, Makita, Daewoo bunlardan sadece birkaçıdır.

Endüstri 4.0 İle Asansörlerin Dijital Dönüşümü

• Levent Dalgıç

Asansörlerde geçmiş bilgilere dayanarak hasar tespiti ve çözümleme işlemleri Endüstri 4.0 ile daha kısa zamanda ve daha az maliyetle gerçekleşecek.

Asansörler, yakın tarihe kadar sadece halatlarla çekilebilen veya hidrolik ile itilebilen, kabinleri olan mekanik ve elektrik sistemlerden oluşuyordu. Günümüz dijital çağında Endüstri 4.0'ın (4. Sanayi Devrimi) sunacağı imkanlarla; nesnelerin interneti, bulut sistemler, makine öğrenimi, artırılmış gerçeklik, büyük veri analitiği gibi teknolojileri bünyesine alan asansörler tahmin ettiğimizden daha da akıllı hale geliyor.

Bilindiği üzere Endüstri 4.0, son dönemde sıkça kullanılan tabirler arasında yer alıyor. Endüstri 4.0 kısaca tanımlamak gerekirse genel hatlarıyla; robotların üretimi tamamen devralması, yapay zekanın gelişimi, üç boyutlu yazıcılarla üretimin fabrikalardan evlere inmesi, devasa miktarda ki bilgi yığınını veri analizleriyle ayıklanıp değerlendirilmesi ve daha birçok yeniliklerle ifade edilebilir. Endüstri 4,0'ın en büyük amacı, birbirleriyle haberleşen, sensörlerle ortamı algılayabilen ve veri analizi yaparak ihtiyaçları fark edebilen robotların sistemi devralıp; daha kaliteli, daha ucuz, daha hızlı ve daha az israf yapan bir teknoloji ile üretim miktarı ve kalitesini artırmaktır.

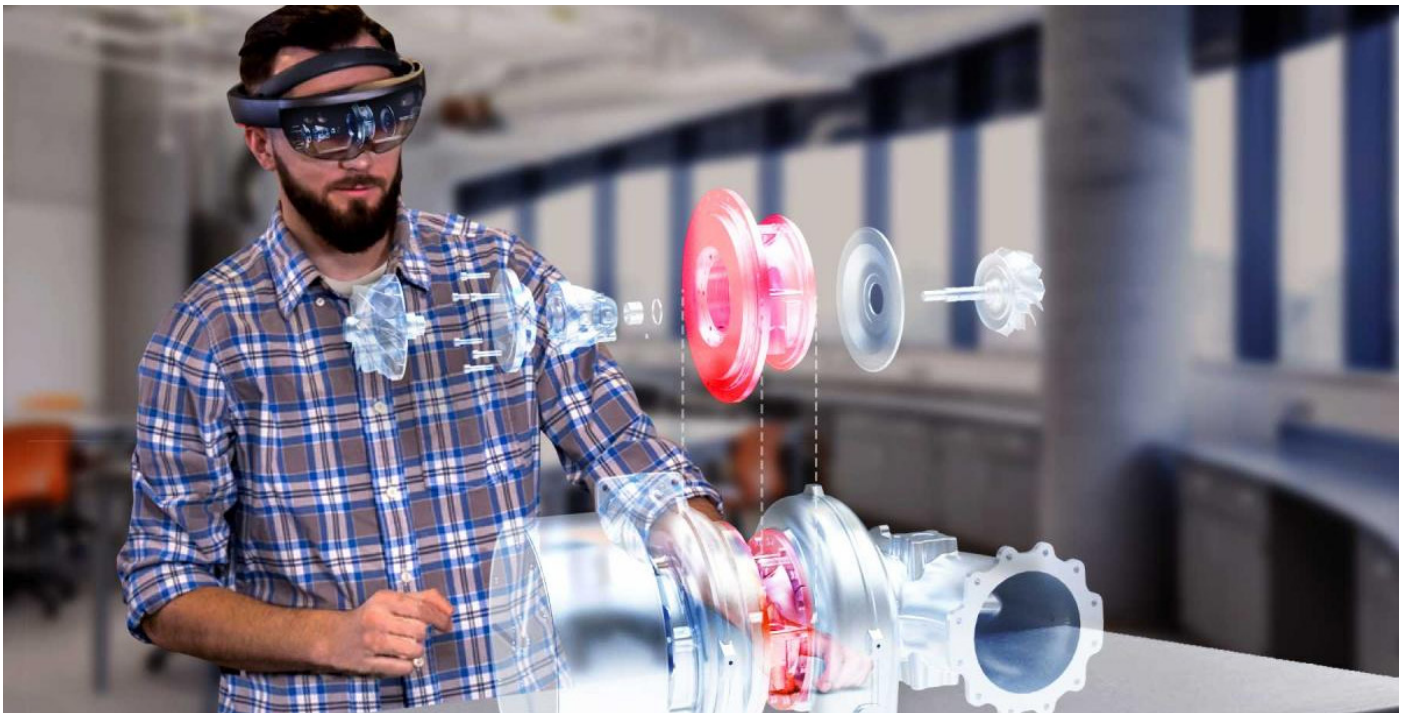
Asansörler ve Nesnelerin İnterneti

Dünyada günde 1 milyarın üzerinde yolcu taşıyan yaklaşık

12 milyon asansör sistemi bulunuyor ve bu sayı hızla artış gösteriyor. Fakat bu dikey kutular maalesef her zaman istenilen verimde çalışmıyor. Her yıl arızalar için 190 milyon saat bakım ve onarım zamanı harcanıyor. Asansör arıza ve kazalarını önlemek için birçok bakım ve onarım prosedürü geliştirilse de asansörde kalmak günümüzde ne yazık ki şaşırtıcı bir durum değil. Bu yüzden asansörü durdurmaya yarayan kırmızı düğme ya da bakım onarım elemanına kapıyı açtırmak için çağıracağımız telefon gibi ilkel teknolojiler günümüz asansörlerinin çoğunda bulunuyor. Bu durumu değiştirmek için Endüstri 4.0'ın bize sunduğu olanakları kullanarak, bulut sistemleri ve nesnelerin interneti teknolojilerini asansörlere entegre eden öncü şirketler asansörleri daha akıllı hale getirdiler. Örneğin dünyanın ileri gelen şirketlerinden ThyssenKrupp ve Microsoft, MAX adını verdikleri küçük asansörleri buluta bağlayan bir sistem üzerinde çalışmalar yapıyor. Oluşturulacak bu sistemle veriler alabilecek, analiz yapabilecek bu sayede geleceği öngörmek için ürünün geçmişinden bilgiler toplayabilecek ve başarısız olan bileşenler için ön çalışmalar ve gerekli müdahaleleri yapabilecekler.

Akıllı Asansörün Çalışma Mekanizması

ThyssenKrupp, on binlerce bağlı asansör ve veri toplayan sensörlerle, verilere dayalı bakımın uygulanabilir bilgiler sunma gücünden yararlanır. Makine öğrenimi ve gelişmiş analitik, MAX algoritmasının neden geçmişte arıza veya arızalar yaşandığını, ayrıca sorunun kök sebebinin neler olduğunun anlamasına olanak tanır. Bu analizden sistem, gelecekte aynı bileşene neler olacağı konusunda bağımsız olarak mantıklı bir tahmin yapabilir. Özetle, asansör kumandasındaki veriler alınıp bulut üzerinde saklanır, daha sonra analiz edilir ve makine öğrenimi teknikleri uygulanarak yorumlanır. MAX, binlerce asansörden çok miktarda veriyi hızlı bir şekilde toplar ve onu öğrenir. Bu güzel bir



"Nesnelerin İnterneti" örneğidir.

Karmaşık algoritmalar, her asansörün ana bileşenleri ve sistemlerinin kalan ömürlerini hesaplar ve hangi bölümlerin bakım gerektirip gerektirmediğini belirler. MAX kullanımıyla servis mühendisleri ve teknisyenleri, sorun öncesi onarımlar için gerçek zamanlı uyarılar alır ve müşterilerle daha proaktif hale gelir. Bu, asansör arızalarının önüne geçmek için bakım görevlerinin zamanlamasını da içerir. Bu şekilde mühendisler, kullanıcıların hizmet dışı asansör uyarısı görmek gibi hayal kırıklığı yaşadıkları durumları azaltabilir.

Artırılmış Gerçekliğin Hololens İle Asansörlere Entegrasyonu

Özel gerçeklik cihazı, asansör şirketinin servis teknisyenlerinin 24.000'ininden fazlasının görevlerini daha güvenli ve verimli bir şekilde yerine getirmelerine, insanların ve şehirlerin her zamankinden daha dinamik ve konforlu olmasına olanak tanır. Microsoft bu alanda kullanılmak üzere geliştirdiği HoloLens, Windows tabanlı tamamen giyilebilir holografik bilgisayardır. Kablolara, telefonlara veya başka bir bilgisayara bağlantı gerektirmez, fiziksel ortamınıza hologram yerleştirmenizi sağlar ve dünyayı görmenin yeni bir yolunu sunar. Hizmet teknisyenleri bu sistemi kullanarak iş başında asansörle ilgili sorunları görselleştirebilir ve tanımlayabilir. İhtiyaç halinde teknik ve uzman bilgiye uzaktan erişebilir.

Bu sayede zamandan önemli tasarruf sağlar. Bu sistemin

ilk saha denemeleri, bir servis müdahalesinin eskiye oranla dört kat daha hızlı yapılabileceğini göstermiştir. MAX entegre asansörler binaların enerji tüketimlerini önemli ölçüde azaltırken ek olarak HoloLens ile donatılmış olan binalar, sürdürülebilirlik ve bina verimliliği için yeni standartlar belirliyor.

Makine Öğrenimi Ve Büyük Veri Analitiğiyle Verimlilik Artışı

Endüstri 4.0 teknolojisinin imkanlarıyla, büyük veri akışı ve makine öğrenimi günümüz binalarını daha ekolojik ve daha verimli hale getirecek potansiyele sahipken aynı zamanda yaşamı kolaylaştıran asansör gibi yapı unsurlarını da akıllandırmış durumda. Nesnelerin interneti tabanlı sistemler, çeşitli uygulanabilir değişiklikleri sistemlere entegre etmeye devam edecek gibi görünüyor. Örneğin, asansör klimaları, hızı, ışıklandırması ortam şartlarına göre nesnelerin internetiyle iyileştirilebiliyor. Bu sistemle topladığımız verileri kullanmamız optimum bir ortam sunmanın yanı sıra; binaların, dünyanın toplam enerji tüketiminin %40'ından sorumlu olduğunu düşünürsek daha çevre dostu sistemler oluşturmamıza yardımcı olacak. "Ölçülebilen şeyler, iyi yönetilir" düşüncesinden yola çıktığımızda, arızaların sebeplerini nicel olarak bize sunan bu teknolojiler enerji yönetimi gibi önemli konulara hâkim olmamıza da olanak sağlayacak. Aynı zamanda asansörde kalma gibi istenmeyen durumların yönetilmesiyle yaşadığımız ilkel koşullar, yerini rahat ve konforlu koşullara bırakacak. Kişi başına daha düşük enerji kullanımı, düşük sera gazı üretimi, artan gelir ve üretkenlik yapılarımızı ve şehirlerimizi dinamik ve daha yaşanabilir hale getirecek.

Kaynak:

ThyssenKrupp, Microsoft

Dünya'yı Korkutan Salgın

COVID 19

• Erhan AYVAZ

Anavatanı Çin'in Wuhan kenti olan Corona virüsü can kayıplarının yanısıra dünya ekonomisini de altüst ediyor.

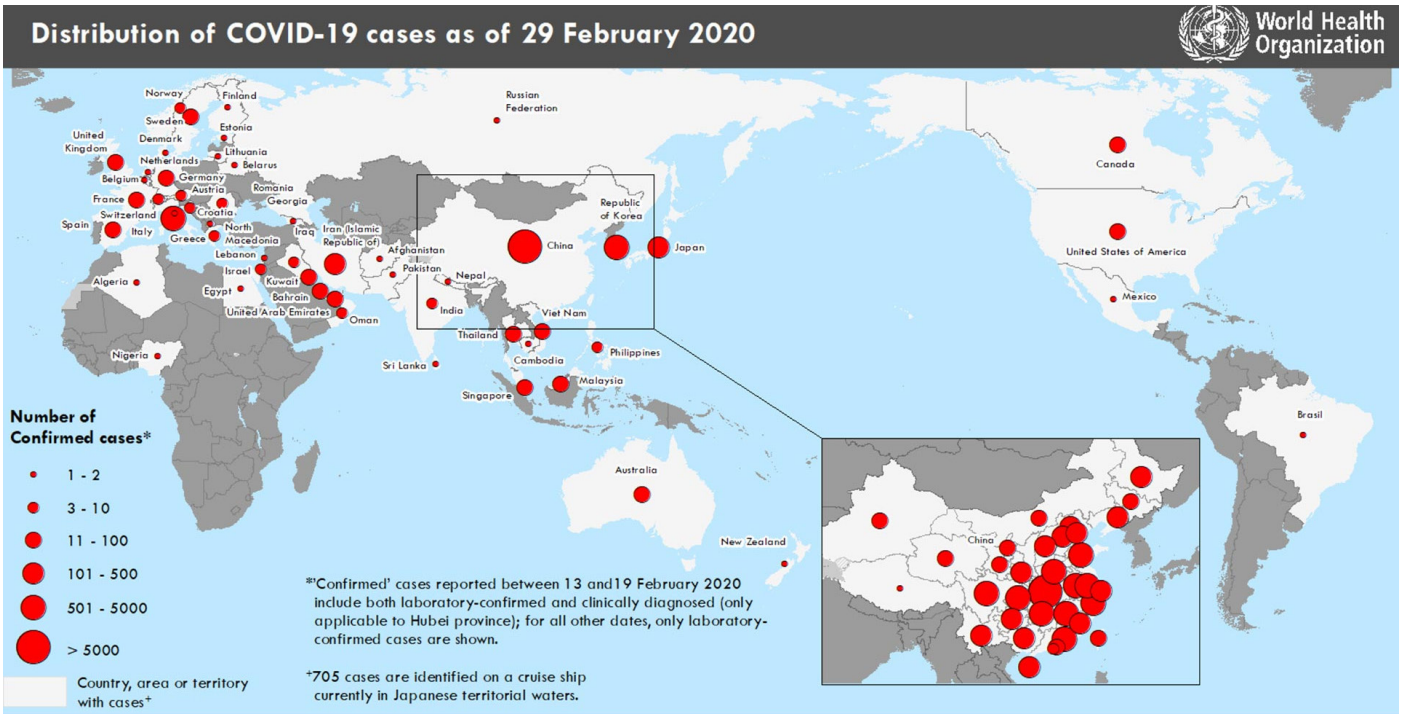
Çin'in Wuhan kentinden yayılan Corona virüsü (Covid-19) insan sağlığını ve dünya ekonomisini olumsuz şekilde etkilemektedir. Dünya Sağlık Örgütü'nün resmi açıklamalarına göre yaşamını yitiren insan sayısı 2912'i aşmıştır. Aşı geliştirme çalışmalarının uzmanlara göre 12-15 ay süreceği öngörülmektedir. Çin hükümeti salgının yayılmasını önlemek için ciddi önlemler almakta ve başta uluslararası olmak üzere tüm ulaşım kanallarında kısıtlama, durdurma ve karantina koşulları uygulamaktadır.

Corona Virüsü

DSÖ, virüsü soğuk algınlığı semptomlarıyla başlayan ve çok tehlikeli sağlık sorunlarına neden olan Mers ve Sars gibi virüslerle aynı aileden gelen bir virüs olarak tanımlıyor. Bu tip virüslerin hayvandan insana bulaşabildiğini ve insanlar arasında hızla yayıldığını belirtiyorlar. Mikroskopla virüse bakıldığında şekli, ışık huzmesi şeklinde bir taca benzediğinden, Latince anlamı tac olan Corona ismini almış. Belirtileri; nefes darlığı, yüksek ateş, öksürük, hızla zatürreye çevirmesi ve böbrek yetmezliği olarak biliniyor. Bilinen bir tedavi yöntemi olmamakla birlikte doktorlar bol sıvı tüketilmesi, istirahat edilmesini ve bağışıklık sistemini güçlendirecek gıdalar tüketilmesini tavsiye ediyor.

Corona Virüsünün Dünya Ticaretindeki Etkileri

Çin ekonomisi dünyanın ikinci büyük ekonomisi konumundadır. Virüs, çoğu Çin'de olmak kaydıyla dünya üzerinde güncel verilere göre 100 bin civarında kişiyi etkilemiş durumda ve bu rakam hızla artmaktadır. Hastalık haberlerinin dünya medyasında yer almaya başlamasıyla salgının önüne geçebilmek için Türkiye de dâhil olmak üzere tüm dünya ülkeleri, gerekli tedbirleri önce hava limanlarında almaya başladılar. Çin'e yapılacak ve Çin'den gelecek uçak seferleri iptal edilmeye başlandı, yolcu ve ticari malları taşıyan uçaklar ve gemiler Çin limanlarına seferlerini bir süreliğine durdurdu. Dünya'nın neredeyse her ülkesine ticaret yapan Çin, bu ülkelerden gelecek olan iş insanlarını ve ticari malları taşıyan havayolu ve nakliye firmalarının tüm rezervasyonlarının iptal edilmesiyle karşı karşıya kaldı. Kalabalık nüfusuyla Çin dünya turizmine de sekte vurmuş durumda. Çoğu Çinli turist yurtdışı turlarını iptal ettiler. Çin'de imalat, montaj ve üretim yapan elektronik, gıda, otomotiv, giyim ve sinema sektöründe faaliyet gösteren birçok global firma Corona virüsü salgınından olumsuz etkilendi.
Huawei ve Apple ilk çeyrek cirolarının bu yönde olumsuz etkileneceği beyan etti. Üretim merkezi olan Wuhan'da başta bilgisayar



ve televizyon ekranlarında kullanılan sıvı kristal ve ışık yayan diyot panel üretiminde de aksaklıklar yaşanıyor. Çin lojistik ağı tamamen durma noktasına geldi, Çin tatili uzatıldı ve çalışan insanların fabrikalara geri dönüş imkânı bir süreliğine sınırlandırıldı. Teknoloji araştırma merkezi IHS Markit'e göre bu aksaklık, tedarik sorunu nedeniyle üretici firmalarda fiyatları arttırdı ve teslim tarihlerini uzattı. Çeşitli ülkelerde üretim yapan pek çok şirket imalat aşamasında Çin malı kullanıyor. Çipten kabloya, plastikten metale maliyet avantajlı Çin ürünleri firmaların vazgeçilmezi konumunda. Çin'de salgının artmasıyla birlikte bu malların teminiyle ilgili de endişeler arttı. Bir anda hastalığın kalbi durumuna gelen ve aslında önemli bir üretim merkezi olan Wuhan'da deyim yerindeyse, çarklar durmuş halde...

Çin, petrol dâhil çok sayıda ürünün en büyük ithalatçısı konumunda. Çin'den gelen talebin düşmesi nedeniyle Brent petrolün varil fiyatı 70 dolardan 55 dolara kadar geriledi. Petrol fiyatlarındaki düşüş, tüketici durumumdaki ülkeler için olumlu ancak üretici ülkeler için tam bir şok anlamına geliyor. Suudi Arabistan, Endonezya gibi ülkelerin gelirlerinde ciddi düşüş bekleniyor.

Financial Times'ın ING Bank ve IMF'in verilerinden faydalanarak oluşturmuş olduğu rapora göre Türkiye'nin Corona virüsünden ekonomik anlamda zarar görmeyeceği hatta büyüyeceği öngörülüyor. Bunun sebepleri olarak da petrol fiyatlarının düşmesi ve Çin'le benzer sektörlerde ihracat yapan Türk şirketleri olduğu belirtiliyor. Ayrıca raporda virüs salgınında ekonomileri en çok zarar görecek ülkelerin Çin'e komşu olan ülkelerin, en başta da Güney Kore'nin olacağı düşünülüyor. Ancak ülkemiz, geçtiğimiz yıl Çin'den 19,1 milyar dolar ithalat yaptı. İthal edilen ürünlerin büyük bir çoğunluğunu ise makine-teçhizat ve elektrik-elektronik ürünleri oluşturuyor. Bu büyük ithalat karşılığındaysa Çin'e sadece 2,6 milyar dolar ihracat yapılabildi. İhraç edilen ürünler mermer, krom ve borattı. Uzmanlar Corona virüsten dolayı ihracatın ve turizmin olumsuz yönde etkileneceğini öngörüyor.

Türkiye'de Ve Dünya'da Otomotiv Sektörü

• Erkut BENLİ

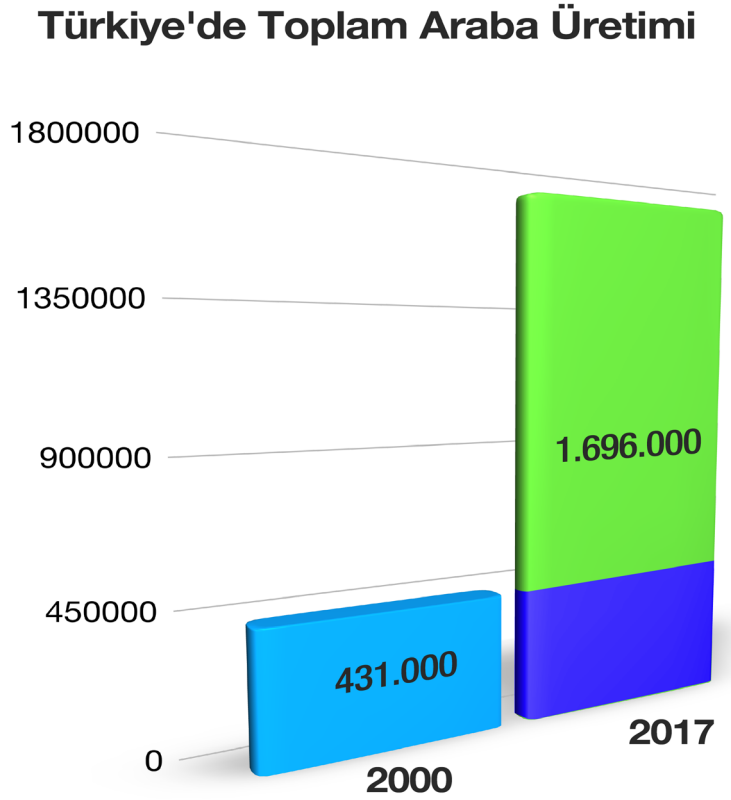
Montajdan üretime geçiş yapan Türk otomotiv sektörü, yerli otomobil ile küresel ölçekteki payını artıracak.

Üretim, istihdam ve teknolojik gelişmeye doğrudan etki eden otomotiv sektörü ekonomi için stratejik bir öneme sahiptir. Sadece kendi içerisinde ürettiği katma değerle değil, bağlantılı sektörlerle ekonominin genelini pozitif etkilemektedir. Demir-çelik, cam, plastik, elektronik, elektrik ve yazılım gibi alanlardaki üretimlerden yararlanan otomotiv sektörü inşaat, turizm, ulaştırma ve tarım gibi alanlarda daha verimli bir işleyiş sağlamaktadır.

İleri teknolojiler, sürdürülebilir politikalar ve farklılaşan tüketici davranışlarının beslediği küresel ölçekteki değişim rüzgârından otomotiv sektörü de nasibini almaktadır. Otonom sürüş, elektrik motorları, bağlanabilirlik (connectivity) gibi yeniliklerin yapısal olarak otomotiv sektörünü değiştireceği öngörülmektedir. Bu yeniliklerin ortaya çıkmasıyla hem üreticiler hem de sürücüler açısından birçok değişikliğin yaşanacağı anlaşılmaktadır. Mevcut modellerin yerine daha fazla enerji verimliliği sağlayan ve yeni teknolojilerle donatılan modellerin ön plana çıkmasıyla birlikte özellikle gelişmiş ülkelerde bu modellerin pazardaki paylarının artacağı tahmin edilmektedir. Öte yandan çevre ve enerji maliyeti açısından öne çıkan elektrikli arabaların batarya ücretlerinden dolayı satış fiyatlarının yüksek ve özellikle tek şarjla gidilecek mesafenin kısa olması gibi nedenlerden ötürü kısa süre içerisinde sayısının çoğalması ve yaygınlaşmasının zor olduğu görülmektedir. Ancak batarya teknolojisindeki ilerlemeye bağlı olarak yakın gelecekte maliyetlerin düşüşe geçmesi ile birlikte elektrikli arabaların artacağı öngörülmektedir.

Küresel ölçekte ciddi bir teknolojik kırılma yaşamaya başlayan otomotiv sektörü Türkiye ekonomisi açısından da kritik öneme sahiptir. Türkiye'nin toplam araba üretimi 2000'de 431 bin seviyesinden 2017'de yaklaşık 1 milyon 696 bine yükselmiş, söz konusu on sekiz senelik dönemdeki ortalama üretim oranı yıllık bazda yaklaşık yüzde 8 oranında artmıştır. Türkiye coğrafi konumu, altyapısı ve beşeri sermayesi gibi avantajları sayesinde otomotiv üretiminde önemli bir üs haline gelmeyi başarmıştır.

AR-GE bakımından yoğun bir endüstri olan otomotiv sektörü son on yıldır Türkiye'de en fazla ihracat yapan sektör konumundadır. 2017'de ulaşılan seviyeyle Türkiye taşıt araçları üretimi sıralamasında Avrupa'da beşinci, dünyada



ise on dördüncü sırada yer almaktadır. Bununla birlikte Türkiye Avrupa'nın ticari araç üreticileri kategorisinde bulunmaktadır.

Yukarıda saydığımız önemli katkılarına rağmen Türkiye'deki otomotiv sektörü daha çok montaja dayalı bir yapıya sahip olduğu için özellikle yüksek teknolojili ve katma değeri fazla ara mallarda ithalata bağımlı bir yapıdadır. Bu durum Türkiye'nin otomotiv sektöründeki potansiyelini tam olarak kullanamamasına neden olmaktadır. Bu açılardan bakıldığında Türkiye ekonomisinin orta gelir tuzağından kurtularak yüksek gelirli gelişmiş ülkeler grubuna yükselebilmesi için otomotiv gibi ileri teknolojik sektörlerde kendi markalarıyla küresel sektöre yönelik kaliteli üretim gerçekleştirmesi gerekmektedir. Yerli ve milli otomobil bu sebeple hem teknolojik ilerlemenin önemli bir parçası hem de sağladığı katma değer açısından ekonomik büyümenin vazgeçilmezi olacaktır.

Geleneksel Otomobillerden "Sanal Şoförlere"

Geçmişte "özgürlük makineleri" ilan edilen geleneksel otomobiller, bugünün koşullarının ötesinde, yüksek seviye yapay zekâ ve sezgisel ara yüzle geliştirilen, sürücü ve yolculara geniş çaplı özgün deneyimler sunan otomobillere dönüşecek.

Amerikan Otomotiv Mühendisleri Derneğinin (SAE) tanımlamasına göre, otomotiv sektöründeki en köklü değişimlerden biri olarak gösterilen otonom yani sürücüsüz veya sürücüye çok az ihtiyaç duyan araçlar, sürücü kontrolü açısından 5 seviyede değerlendiriliyor; tamamen sürücü kontrolündeki geleneksel otomobillerden sonra gelen ve temel seviyede bağlantılılık özellikleri barındıran L-1'den (Level 1- 1. seviye), tüm yol koşullarında sürücüsüz ve tam zamanlı performans gösteren otonom sürüş sistemini ifade eden L-5'e kadar uzanıyor.

Buna göre, "genel donanım bağlantılılığı" kategorisindeki

L-1 otomobillerde sürücüler, temel araç kullanımını yürütebilecek ve teknik pozisyonu gözlemleyebilecek. L-2 olarak sıralanan "bireysel bağlantılılık" kategorisinde sürücü, dışarıdaki dijital ekosistem ve platformlar aracılığıyla dijital hizmetlere ulaşmak için kendi bireysel profilini kullanacak.

"Tercih bazlı kişiselleştirme" kategorisindeki L-3 otomobillerde sürücüler, kişiselleştirilmiş kontrollerden ve kendi oluşturdukları bilgi-eğlence içeriğinden yararlanabilecekken, "canlı çoklu-algı etkileşimi" kategorisindeki L-4 otonom özelliği sürücülere, araçla canlı etkileşim kurma, hizmet ve fonksiyonlar üzerine proaktif öneriler edinme fırsatı sunabilecek.

En üst seviyede otonomluk özellikleri taşıyan ve "sanal şoför" olarak değerlendirilen L-5 tipi araçlarda ise bilişsel yapay zeka, tüm yolcuların belirtilen ve belirtilmeyen ihtiyaçlarını karşılayacak, karmaşık ve programlanmamış görevleri tespit ederek uygulayacak.

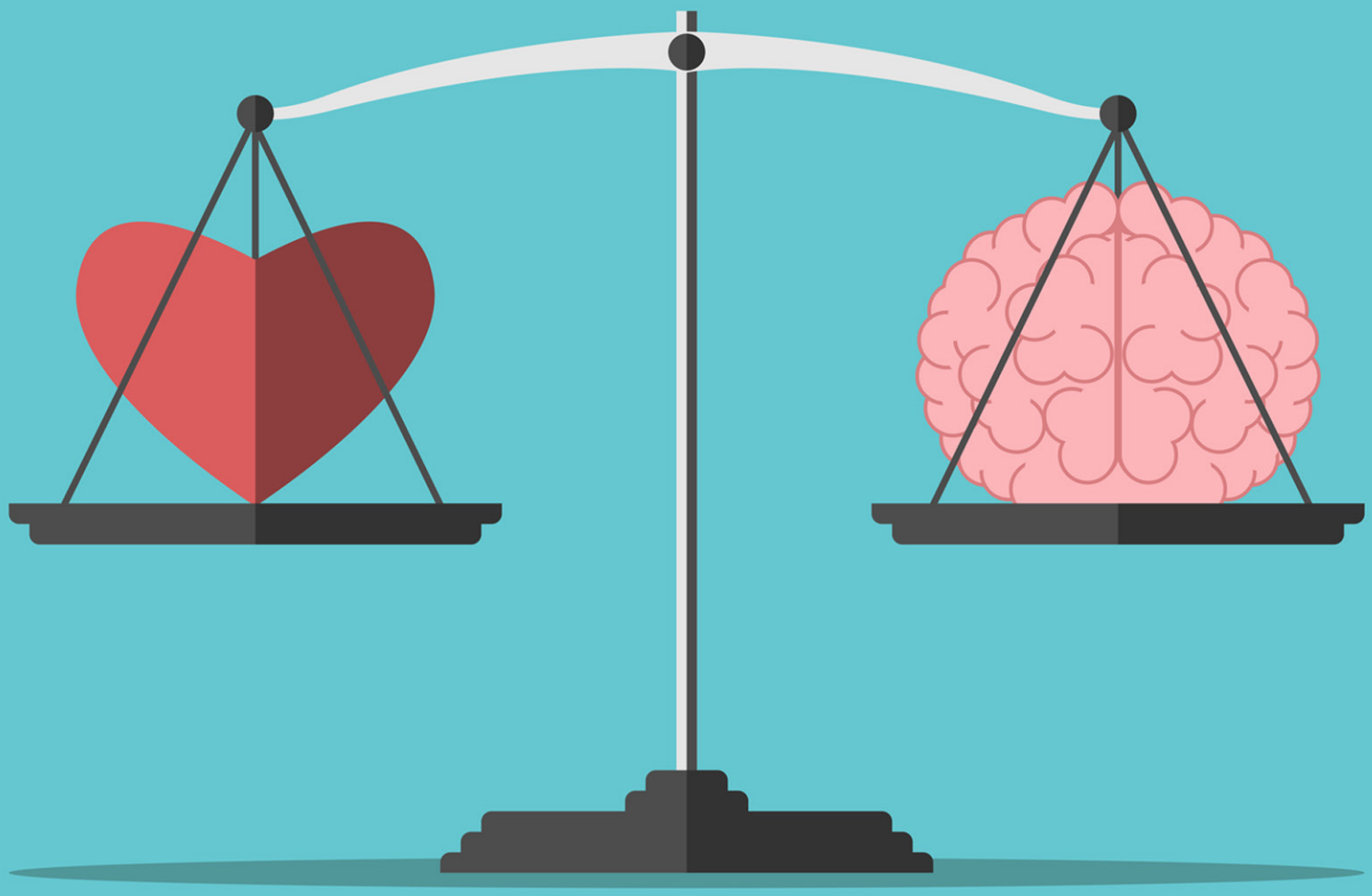
Araştırmaya göre 2030 yılına kadar yeni araçların yüzde 45'i L-3 sınıfı araçlardan oluşacak.

KAYNAK:

1-Küresel Otomotiv Sektörünün Değişimi ve Yerli otomobil Projesinin Geleceği, SETA/RAPOR

2-https://www.dunya.com/sektorler/otomotiv/otomotiv-sektoru-mega-trendlerle-donusecek-haberi-450898

İş Hayatında Duygusal Zekâ (EQ)



• Zehra Koçdaş

Çalışma ortamındaki duygusal zeka gelişimi yalnızca çalışan ve yöneticilerle değil, kurum kültürü ve yapısıyla doğru orantılı olarak sağlanır.

Duygusal zeka, bireylerin öncelikle kendi duygularını anlayabilme, empati kurabilme, motivasyon artırma ve özgüven duygusunu geliştirme olanağı tanıyan bir kavramdır. Bundan dolayı günümüzde duyusal zekânın geliştirilmesi konusuna verilen önem giderek artmaktadır.

Duygusal zekâ kavramının özel hayatımızda önemli bir yeri varken, günümüz iş yaşamında çatışmaların çözümlenmesinde, iş ortamı huzurunun ve çalışan barışının sağlanmasında büyük bir etkiye sahip olduğu artık fark ediliyor.

Birçok kurum eğitim planlamalarında, özellikle yönetici pozisyonundaki çalışanlarına duygusal zekâ konularında eğitim aldırmakta, çalışanlarının duygusal zekâ kapasitesini, becerisini arttırmaya ve farkındalık yaratmaya çalışmaktadır. İşe alım süreçlerinde farklı bölüm ve pozisyonlar için duygusal zekâ düzeyini ölçmek için vaka soruları ve test uygulamaları yapılmakta, terfi süreçlerinde duygusal zekâ eğilimlerine dikkat etmektedir.

İşletmelerde bir tarafta disiplin uygulamalarının sıklığıyla yaratılan olumsuz hava, yıldırmalardan kaynaklı davalar, sorunlu işten çıkarma süreçleri ve çalışma ahengini bozan birçok olumsuz durumlar varken; diğer tarafta verimli çalışan, üstün performans gösteren, aidiyet hissi kuvvetli, sorumluluk alabilen, ekip çalışmasına yatkın, inisiyatif kullanabilen çalışan profilinin olduğu çalışma grupları bulunmaktadır. Bu bağlamda çalışanların duygusal zekâ kapasitesinin, işletme ortamını olumlu ve olumsuz etkilediği gerçeği göz ardı edilemez.

Araştırmalar yüksek duygusal zekâya sahip yöneticilerin, elemanları tarafından daha başarılı ve etkin olarak algılandığını gösteriyor. Ayrıca duygusal zekâsı yüksek liderlerin çalışanları, iş yaşamlarından daha fazla tatmin oluyor ve iş yerinde daha mutlu hissediyorlar. Liderler için duygusal farkındalık ve kendi duygularını farklı ortamlarda en iyi şekilde kullanma becerileri, geliştirmeleri gereken en önemli becerilerden. Ancak duygusal zekâ liderliğe katkı sağlasa da bazen liderleri aşırı hassas da yapabildiği için olumsuz etkileri de olabiliyor.

Duygusal zekânın etkili olması için, işe kendinizle başlamanız gerekiyor. Duygusal düzeyde çalışanların nasıl çalıştıklarını anlamadan, başkalarının refahını, gelişimini ve benlik hissini artıramaz veya geliştiremezsiniz. Liderleri ayıran şey genellikle duygusal zekâ seviyesidir ve daha etkili bir iş yeri ortamı geliştirmeye yardımcı olan da bu becerilerdir.

Duygusal zekâsı gelişmiş çalışanların olduğu bir iş yerinde daha etkin, daha üretken ve iletişime daha açık bir çalışma ortamı olacağı söylenebilir. Ancak dikkat edilmesi gereken nokta bazı rollerde çalışanların duygusal zekâ becerileri yerine farklı becerilerini geliştirmesi hem kendi başarıları hem de şirket için daha faydalı olabilir. Duygusal zekâ becerilerinin faydaları kurumun ve yapılan işin özelliklerine göre değiştiği için bu kararı verirken bu faktörleri göz önüne almakta fayda var. Şunu da unutmamak gerekiyor, çalışanların duygusal zekâsı ne kadar geliştirilirse geliştirilsin, kurum kültürü ve yönetim şekli bu becerilerle çelişiyorsa yapılan bu yatırım çok da verimli olmayacaktır.