



50. YIL

MMO'nun 50. Yılı

BÜLTEN

TEMMUZ - AĞUSTOS 2004 SAYI : 17

TMMOB MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI
SAMSUN ŞUBESİ YAYINI



"Çalışmadan, öğrenmeden, yorulmadan rahat yaşamamanın yollarını alışkanlık haline getiren milletler, evvela haysiyetlerini, sonra hürriyetlerini ve daha sonra da istikballerini kaybetmeye mahkumdurlar;"

H. Mustafa



50.YIL

tmmob

makina mühendisleri odası

samsun şubesi

1. Doğal Gaz

Paneli ve Sergisi

01-02 Ekim 2004

Atatürk Kültür Merkezi
SAMSUN

BÜLTEN

TEMMUZ – AĞUSTOS 2004 SAYI : 17

MMO Samsun Şubesi Adına
Sahibi

Kadir GÜRKAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Metin KIVIRCI

Bülten Yayın Komisyonu
Mine ŞENK

Aycan TÜRKEL Levent AYSEVİNÇ
Ercan YÜZBAŞI M.Öğuz ÖZKÖROĞLU
H.İbrahim ATAMER

Dizgi

Mehmet ŞEN

Yayınlanan yazılardaki sorumluluk yazarlarına aittir.
Yazıların yayınlanmasına bülten komisyonu karar verir.
Gönderilen yazılar iade edilmez. İlan ve reklamlardaki
sorumluluk ilanı veren kişi ve/veya kuruluşa aittir.

YÖNETİM YERİ

**TMMOB MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI
SAMSUN ŞUBESİ**

Bahçelievler Mah. Abdülhak Hamit Cad.

SEDAT SİMAVİ SOK. NO:2

Tel:0.362.2312750 – 0362.444 8 666

Fax: 2312751 SAMSUN

Web : www.mmo.org.tr/samsun

E-Mail : samsun@mmo.org.tr

TEMSİLCİLİKLERİMİZ

AMASYA İL TEMSİLCİLİĞİ

Derekoçacı Mah. Şair Akif Sok.No:11/6

el:0.358.218 49 38 – 0358.444 8 666

E-Mail : amasya@mmo.org.tr

Web : www.mmo.org.tr/samsun/amasya

ÇORUM İL TEMSİLCİLİĞİ

Karakeçili Mah.Gazi Cad.Balaban Pasajı.No:53/4

Tel:0.364.225 33 98 – 0364.444 8 666

E-Mail : corum@mmo.org.tr

Web : www.mmo.org.tr/samsun/corum

ORDU İL TEMSİLCİLİĞİ

Şarkıye Mah. Atatürk Bul. Sahil Cad. No:152/4

Tel:0.452.225 09 87 0452.444 8 666

E-Mail : ordu@mmo.org.tr

Web : www.mmo.org.tr/samsun/ordu

SİNOP İL TEMSİLCİLİĞİ

Kaleyazısı Mahallesi Hal Binası SİNOP

E-Mail : sinop@mmo.org.tr

Web : www.mmo.org.tr/samsun/sinop

TOKAT İL TEMSİLCİLİĞİ

Alipaşa Mah.. Gazipaşa Cad. Gürbuğa Apt. No:18

Tel: 0.356.2148117 – 0356.444 8 666

E-Mail : tokat@mmo.org.tr

Web : www.mmo.org.tr/samsun/tokat

İÇİNDEKİLER

ŞUBE YÖNETİM KURULU ÇALIŞMALARI.....	3
ODA YÖNETİM KURULU ÇALIŞMALARI.....	9
MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI 2004 YILINDA PROGRAMLADIĞI 24 ADET ETKİNLİKLE YİNE KAMUOYUNUN ÖNÜNE ÇIKMAYA HAZIRLANIYOR.....	9
ŞEHİR GÜNDEMİ.....	10
"BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ KANUNU" DOSYASI	10
ÜLKE GÜNDEMİ.....	13
KENT İÇİ ULAŞIM VE TOPLU TAŞIMACILIKTA KAYNAKLARIN VERİMLİ KULLANILMASI.....	13
OECD TÜRKİYE KOBİ RAPORU.....	21
RUSYA-GÜRCİSTAN ACİL DURUM	24
DÜNYA GÜNDEMİ.....	25
BİR İRAK OLAYI KI!.....	25
ALMANYA'DA İŞLETMELER NASIL DESTEKLENİYOR?32 AVRUPALI ŞİRKETLER, FAALİYETLERİNİ İŞGÜCÜNÜN UCUZ OLDUĞU DOĞU AVRUPA'YA KAYDIRMA TEHDİDİNDE BULUNARAK İŞÇİLERİNİ, DAHA AZ PARAYA DAHA ÇOK ÇALIŞTIRIYOR / AVRUPA'DA 'ÇALIŞMA SAATI' KRİZİ.....	34
ENGEL.....	36
MESLEKİ MAKALELER.....	37
BASINÇLI HAVA HAZIRLAMA VE DAĞITIMI	37
AİLE İŞLETMELERİNDE SÜREKLİLİĞİN SAĞLANMASI 40	
ENERJİ GÜNDEMİ.....	44
ÜRÜN ÇEŞİTLERİNE GÖRE SANAYİDEKİ KULLANIM İÇİN YAKIT FİYATLARININ KARŞILAŞTIRMA TABLOSU	44
ÜRÜN ÇEŞİTLERİNE GÖRE KONUTLARDAKİ KULLANIM İÇİN YAKIT FİYATLARININ KARŞILAŞTIRMA TABLOSU	45
EKONOMİ GÜNDEMİ.....	46
TÜKETİM VE İNSAN.....	46
HER YÖNÜYLE YENİ LİRA VE EKONOMİK HAYATA ETKİLERİ.....	47
SUNİ KRİZ PEŞİNDEKİLER	49
TÜRKİYE EKONOMİK GÖZLEM TABLOSU.....	50
SİSTEMATİK YAKLAŞIMLAR	51
OKUMAK ÜZERİNE	51
YAŞAMIN BÜYÜSÜ BOZULDU	54
BİLİŞİM KÖŞESİ	56
ADRES-MEKTUP BİRLEŞTİRMEYE GENEL BAKIŞ	56
İSTEDİĞİM HER ŞEYE SAHİBİM	58
SAGLIK KÖŞESİ.....	59
"YANLIŞ BESLENME" VE "SİGARA" KANSERİN EN BÜYÜK SEBEBİ.....	59
BRİÇ KÖŞESİ	61
BRİÇ.....	61
NOSTALJİ KÖŞESİ	62
ESAT UZER	62
ÜYELERDEN HABERLER.....	63

BASKI : SANAYİ MATBAASI
Tel/Fax : 0.362.2381540 SAMSUN

SUNUŞ

Dünya hızla değişiyor; tarım toplumu, sanayi toplumu, hizmet toplumu derken bilgi toplumu olgusu ile karşı karşıyayız.

Dünyadaki bu değişime paralel olarak iş hayatında da benzer bir süreç yaşanıyor. Artık seri üretimin, imalatın ya da bunların arkasında verilen hizmetlerin bir ölçüde önemini yitirmekte olduğu bir geçiş dönemini yaşıyoruz. Dahası ne ürettiğimizden çok, nasıl ürettiğimiz ve bunu içeren bilgi ve o bilgiye nasıl ulaşabileceğimiz önem taşıyor. İş tanımları değişiyor, yeni çalışma alanları ortaya çıkıyor. "Yeni Ekonomi" diye de adlandırılan bu yapıda nitelikli, yaratıcı, yenilikçi işgücüne sahip olmak, firmaların elindeki en önemli koz haline geliyor.

Yeni Ekonomi'de iki önemli unsur diğer özelliklerin önüne geçiyor. Daha doğrusu iki şey hızla artıyor; bunlardan birincisi, genç nüfusun toplam çalışanlar içindeki payı, diğeri ise bilginin önemi.

Bilgi ile iletişim arasında çok yakın bir ilişki var. İletişim kurabildiğimiz sürece bilgiye ulaşabiliriz. Bilgi 21. yüzyılın iş yaşamında artık olmazsa olmaz koşul haline gelmiştir. Bilgi çağının koşullarına ayak uydurabilmek için profesyonellerin yenilikçi, görev yaptıkları alanlarda en üst düzeyde bilgi birikimine sahip olan, esnek çalışma koşullarına ayak uydurabilen kişiler olması gerekmektedir. Bu da beraberinde sürekli yenilenen, ortaya çıkan yeni bilgilerin sürekli dönüşüme uğradığı - özümsemiştiği, yeni koşullara uyum sağlamayı kolaylaştıracak becerilerin edinildiği yaşam boyu öğrenimi zorunlu kılıyor. Bu ekonomik yapı içerisinde çalışanların -tüm iş hayatına yeni atılanlar, orta ve üst kademe yöneticiler ve girişimciler- yönetim beceri ve tekniklerini, stratejik ve vizyoner düşünebilme yeteneği, karar alma kabiliyetlerini artırmaları iş hayatında yeni ufuklar elde edebilmeleri için mutlak bir gereklilik artık.

Öte yandan çalışanların yaşamlarındaki kimi zorluklar, bu eğitimi almalarına imkan tanımamaktadır. Gerek iş yaşamındaki yoğun tempo, gerekse ailelerine karşı olan yükümlülükleri, çalışanların böyle bir eğitime ayırabilecekleri zamanın tümünü tüketmekte. Bazen de coğrafi uzaklık nedeniyle diğer koşullar sağlansa bile kişiler bu eğitimleri alamamaktadır.

Zaman ve mekan gibi bu tür imkansızlıkların ortadan kalktığı bir eğitim modelinin uygulanması, yeni teknolojik imkanlarla artık mümkün olmaktadır. Eğitim almak isteyen herkesin herhangi bir coğrafi sınırlama olmaksızın, istediği zaman istediği yerde eğitim alabileceği ve ders programını kendi programına uygun şekilde takip edebileceği bu eğitim modeli "Uzaktan Eğitim" olarak adlandırılmaktadır.

Bu model geleneksel eğitim sisteminde yer alan sınıflarda, eğitmenler ile yüz yüze yapılan öğretim çalışmaları yerini, fiziki derslik ortamından uzaktan teknoloji imkanları kullanılarak verilen eğitime bırakmaktadır. Dersler ve dersle ilişkili tartışmalar, ödevler, sınavlar bilgisayarla veya farklı iletişim araçları kullanılarak gerçekleştirirken, bir yandan da geleneksel eğitim araçları ile desteklenmektedir.

Günümüzde bilgi teknolojileri, geleneksel eğitim modelinde yer alan tüm yöntemlerin kullanılmasına imkan vermektedir.

Artık ülkemizde de uzaktan eğitim modellerinin yaygınlaştırılarak maliyetlerinin makul düzeye çekilmesi ve ilgili kurumların koordinasyonu sağlanması gerekmektedir.

Saygılarımla

Kadir GÜRKAN
Makina Mühendisleri Odası
Samsun Şubesi Başkanı

ŞUBE YÖNETİM KURULU ÇALIŞMALARI

BACA GAZI ÖLÇÜMLERİMİZ DEVAM EDİYOR

Baca Gazı Emisyon ölçümlerimiz devam etmektedir. Edirne Şubemiz işbirliği ile Temmuz 2004 ayı içerisinde 19 Mayıs Üniversitesi ve Vezirağaç A.Ş. firmasına ait toplam 9 bacanın emisyon ölçümleri yapılarak ölçüm raporları ilgilileri teslim edilmiştir.



ŞUBE AİTM KOMİSYONUMUZ TOPLANDI

AİTM Projeleri ve uygulamalarında karşılaşılan problemleri tespit edebilmek, mevzuat-yönetmelik değişikliklerini takip ederek üyelerini bilgilendirmek gayretinde olan komisyonumuz; ilgili kurumlar ile bir araya gelerek çalışmalarına devam etmektedir.

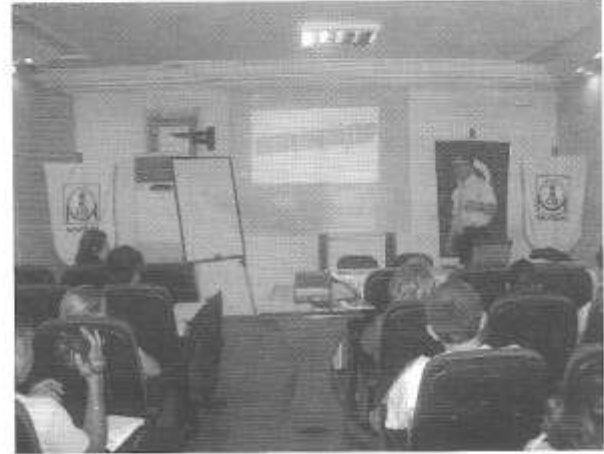


5 Temmuz 2004 tarihinde yapılan toplantıya; Sanayi ve Ticaret İl Müdürlüğü, TCK 7.Bölge Müdürlüğü ve TSE Samsun

Mahalli İl Temsilciliği'nden yetkililerin katılımı sağlanarak karşılaşılan sorunlarda ortak hareket edilmesi kararına varılmıştır.

ETKİN HİZMET SUNUMU EĞİTİMİ DÜZENLENDİ

Üyelerinin ve toplumun beklentileri doğrultusunda Eğitim Hizmetlerini devam ettirmekte olan Makina Mühendisleri Odası Samsun Şubesi, KOSGEB Samsun İş Geliştirme Merkez Müdürlüğü ile ortaklaşa "Etkin Hizmet Sunumu" eğitimi düzenledi.



Makina Mühendisleri Odası Samsun Şubesi Seminer Salonunda 9 Temmuz 2004 tarihinde düzenlenen eğitime, KOBİ'lerde çalışmakta olan Makina Mühendisleri, Sanayici ve İşadamları katıldı. Eğitimin sunumu Yrd.Doç.Dr.Bülent ÇETİNKAYA tarafından gerçekleştirildi.

ŞUBE DANIŞMA KURULU TOPLANDI

VII. Dönem Şube Danışma Kurulu Toplantısı 10 Temmuz 2004 tarihinde Şube Seminer salonunda yapıldı. Şube Danışma Kurulu ve üyelerimizin katılımı ile gerçekleşen toplantıda üyelerimize 6 Aylık Şube Çalışmaları hakkında detaylı bilgi verilmiştir.



Danışma Kurulu Toplantısı sonucu, Şubemizin üyelerine düzenlemekte olduğu eğitimler konusuna ağırlık verilerek eğitimlerin çeşitlendirilmesi, sosyal etkinliklerin artırılması ve kamu-özel sektörde çalışmakta olan üyelerimizin özlük haklarının iyileştirmelerine yönelik çalışmaların yapılması benimsenmiştir.

VI.DÖNEM ŞUBE YÖNETİM KURULUNA TEŞEKKÜR

2002-2003 Yıllarında görev yaparak, Şube çalışmalarına yen bir soluk kazandıran, üyeler ile iletişimi artırarak Şubemiz performansını yükselten VI.Dönem Şube Yönetim Kurulu Üyelerine teşekkür plaketleri takdim edilmiştir.



SAMSİAD ZİYARET EDİLDİ

Şube Yönetim Kurulumuz 13.07.2004 tarihinde Samsun Sanayici ve İş Adamları Derneği'ni ziyaret etti. Ziyarete SAMSİAD Başkanı Mustafa ALEMDAROĞLU ve Yönetim Kurulu üyeleri hazır bulundu. Ziyaret esnasında

Samsun ilimizin gündemindeki konuların yanı sıra, Şubemizin 2005 yılında gerçekleştirmeyi öngördüğü "I.Ulusal Tıbbi Cihazlar İmalatı Sanayi Kongre ve Sergisi" görüşüldü.



ECA'DAN ŞUBEMİZE ZİYARET

Emas Makina Sanayi A.Ş. Genel Müdürü ve Doğal Gaz Sanayici ve İşadamları Derneği Başkanı Önder KIRATLILAR 20 Temmuz 2004 tarihinde Şubemizi ziyaret etmiştir.



Ziyaret esnasında Oda-Şube çalışmaları hakkında bilgilendirme yapılarak Samsun Doğal Gaz Dağıtım çalışmaları hakkında görüş-alış verişinde bulunulmuştur.

VII.DÖNEM I.ŞUBE DENETLEMESİ YAPILDI

VII.Dönem I.Şube Denetlemesi 24 Temmuz 2004 Tarihinde yapıldı.



Oda Denetleme Kurulu üyesi Yıldırım ÇAKAR ve Galip AKALIN'ın katılımı ile gerçekleşen denetleme sonrası Şube Bütçesi ve Muhasebe konularında bilgi alışverişinde bulunulmuştur.

VALİ MUSTAFA DEMİR'E "TEŞEKKÜR PLAKETİ"

Şehrimizde 09 Haziran 2004 tarihinde Atatürk Kültür Merkezi'nde düzenlenen "Trafik Paneli"nin Düzenleme Komitesi, katkılarından dolayı Samsun Valisi Sn.Mustafa DEMİR'e teşekkür plaketi verdi.

Makina Mühendisleri Odası Samsun Şubesi, İnşaat Mühendisleri Odası Samsun Şubesi ve T.Trafik Kazaları Önleme Derneği Samsun Şubesi tarafından Samsun Valiliği Öncülüğünde düzenlenen panele halkımız yoğun ilgi göstermiştir.

Vali DEMİR'i makamında ziyaret eden Trafik Paneli Düzenleme Komitesi; kamuoyunu bilgilendirmek ve gelişmeleri sunabilmek amacıyla panel ve seminer çalışmalarına devam edeceklerini açıkladılar.



Teşekkür ziyaretine; Makina Mühendisleri Odası Samsun Şubesi adına Şube Başkanı Kadir GÜRKAN, İnşaat Mühendisleri Samsun Şubesi adına Şube Başkanı Coşkun KAYA ve T.Trafik Kazalarını Önleme Derneği Samsun Şubesi adına Şube Başkanı Dursun KAVURAN katılarak, teşekkür plaketi Samsun Valisi Mustafa DEMİR'e takdim ettiler.

MÜSİAD ZİYARET EDİLDİ

Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği Samsun Şubesi Yönetim Kurulu, Şube Yönetim Kurulumuz tarafından 20.07.2004 tarihinde ziyaret edilmiştir. Ziyarete MÜSİAD Samsun Şube Başkanı Mustafa KARABIYIK ve Yönetim Kurulu hazır bulunmuştur.



Ziyaret esnasında Samsun gündemindeki konular görüşülerek, Oda ve Şube çalışmalarımız hakkında bilgi verilmiştir.

AUTOCAD KURSLARIMIZ DEVAM EDİYOR

Üyelerimize yönelik düzenlenmiş olduğumuz, AutoCAD Bilgisayar Destekli Tasarım kursu Şube bilgisayar laboratuvarında yapılmıştır.



Kursun sunumu Dr.Müh. Köksal SARICAOĞLU tarafından yapılmış olup üyelerimiz kursa yoğun ilgi göstermiştir.

MAKİNA MÜHENDİSLERİ DOĞAL GAZA HAZIRLANIYOR

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu tarafından Samsun İlinin "Doğal Gaz Dağıtım Lisansı İhalesi"nin yapılmasının ardından çalışmalarını Doğal Gaz'a yoğunlaştıran Makina Mühendisleri Odası Samsun Şubesi, üyelerine yönelik "Doğal Gaz İç Tesisat Mühendis Yetkilendirme Kursu" düzenledi.

MMO Samsun Şube Hizmet Binası Seminer Salonunda 23-25/07/2004 tarihleri arasında düzenlenen kursa; Samsun, Amasya, Tokat, Çorum illerinden toplam 24 Makina Mühendisi katıldı.

Kursun sunumunu, Makina Mühendisleri Odası MİEM Kurs öğreticisi Makina Yüksek Mühendisi Behçet BAL tarafından gerçekleştirildi.



SANAYİ BAKANLIĞI'NDAN ŞUBEMİZE ZİYARET

Kurumlar ile olan diyalogunu artırarak devam ettirmek hedefinde olan Şubemizi, T.C.Sanayi Bakanlığı Ölçüler ve Standartlar Gen.Müd.Yrd.Süleyman YEŞİLYAPRAK ve Samsun Sanayi ve Ticaret İl Müdürü Ahmet ARSLAN 27 Temmuz 2004 Tarihinde ziyaret etti.



Ziyarete Oda ve Şube çalışmalarımız hakkında bilgi verilerek 2005 yılında gerçekleştirilmesi hedeflenen "I.Ulusal Tıbbi Cihazlar İmalat Sanayi Kongre ve Sergisi" için destek talep edilmiştir.

HİDROSER'DEN ŞUBEMİZE ZİYARET

Hidroser Ltd.Şti. Ankara Bölge Müdürü Tolga ÖZCAN ve Mak.Müh.Cenk POLAT Şubemizi 29 Temmuz 2004 tarihinde ziyaret etmiştir.



Ziyarete Oda ve Şube çalışmaları hakkında bilgi verilerek, Hidrolik ve Pnömatik konularında üyelerimize eğitim seminerleri düzenlenebilmesi konuları görüşülmüştür.

Yapılan görüşme sonucunda; üyelerimize yönelik Hidrolik ve Pnömatik Uygulamaları seminerleri düzenlenmesi prensip kararına varılarak I.Etap Hidrolik Eğitiminin 24-25 Eylül 2004 Tarihlerinde Şube Eğitim Merkezimizde yapılması hedeflenmiştir

ŞUBEMİZ GAZİ BELEDİYESİ İLE ASANSÖR KONTROLÜ NE YÖNELİK PROTOKOL İMZALADI

Makina Mühendisleri Odası Samsun Şubesi ve Elektrik Mühendisleri Odası Samsun Şubesi, 2 yıldır sürdürmekte oldukları çalışmaları sonucu, Asansörlü Binaların İşletme Ruhsatının verilmesi konusunda Gazi Belediyesi ile işbirliği protokolü imzaladı.

Gazi Belediye Başkanı Sn. Süleyman KALDIRIM'ın makamında gerçekleştirilen imza töreninde, Makina Mühendisleri Odası Samsun Şube Başkanı Kadir GÜRKAN ve Elektrik Mühendisleri Odası Samsun Şube Başkanı Tevfik Fikret DEMİREL hazır bulundu.



Protokol gereği Gazi Belediyesi sınırları içerisinde inşaa edilen Asansörlü Binaların İşletme Ruhsatları verilmesi aşamasında, mevcut yönetmelik çerçevesinde, Makina Mühendisleri Odası ve Elektrik Mühendisleri Odalarından görevlendirilen, konularında uzman mühendislerin yapacağı inceleme sonucunda hazırlayacakları Teknik Raporla göre işletme ruhsatı işlemi yapılacaktır.

Böylece Gazi Belediyesi Sınırlarında, standartlara aykırı asansörlerin kullanımının önüne geçilerek kazaların önlenmesi hedeflenmektedir.

ŞUBE SMM KOMİSYONUMUZ ÇALIŞMALARINA DEVAM EDİYOR

Şube SMM Komisyonumuz toplantılarına devam ederek, ilimiz, bölgemiz ve ülkemizdeki mesleki gelişmelere paralel olarak çalışmalarını sürdürmeyi devam ediyor.



TUS(Teknik Uygulama Sorumluluğu), Samsun Doğal Gaz Dağıtım, ilimizde de yürürlüğe girmesi beklenen Yapı Denetim Uygulamaları konularında yoğunlaşan komisyonumuz gelişmeler doğrultusunda SMM üyelerimize bilgi aktarmaya devam etmektedir.

DOĞALGAZ VE UYGULAMALARI SEMİNERİ YAPILDI

Üyelerinin ve toplumun beklentileri doğrultusunda Eğitim Hizmetlerini devam ettirmekte olan Makina Mühendisleri Odası Samsun Şubesi, ELGİNKAN firması ile ortaklaşa "Doğalgaz ve Uygulamaları" konulu seminer düzenlendi.

Makina Mühendisleri Odası Samsun Şubesi Seminer Salonunda 15 Temmuz 2004 Tarihinde düzenlenen eğitime kamu ve özel sektörde ısı ve tesisat konusunda çalışan makina mühendisleri katıldı.



EMAS Makina Sanayi AŞ. Müşteri İlişkileri Teknik Destek ve Eğitim Sorumlusu Makina Y.Mühendisi Kenan ŞAHİN, EMAR A.Ş. Servis Müdürü Suat YILMAZ ve ELBA Basınçlı Döküm San. A.Ş. Şirket Müdürü Ömer ÖZGEN tarafından üyelerimize Doğalgazla çalışan kombiler, doğalgaz tesisatı, panel radyatörler, bacalar ve doğalgaz tesisat uygulamalarında karşılaşılan sorunlar ve çözüm yöntemleri konusunda bilgi verildi.

ŞUBE DOĞAL GAZ PANEL HAZIRLIK KOMİSYONU ÇALIŞMALARI DEVAM EDİYOR

Şubemizin 1-2 Ekim 2004 tarihinde Atatürk Kültür Merkezinde gerçekleştirmeyi hedeflediği 1.Doğal Gaz Panel ve Sergisi çalışmaları devam ediyor.



Çok Yakın bir zamanda uygulamaya geçilecek olan Samsun Doğal Gaz Dağıtım öncesi, üyelerimizin ve kamuoyunun bilgilendirilmesinin hedeflendiği panele ilgili kuruluşların katılımının sağlanarak amacına ulaşması hedeflenmektedir.



KAHVE MOLASI

GENÇLİK ELDEN GİTMEYEN

Zamanın birinde bir kasabada yaşayan dünyalar güzeli bir kız varmış.. Bu kız öyle güzelmiş ki çok uzak şehirlerden ve ülkelerden çok zengin, çok yakışıklı, asil pek çok delikanlı onu görmeye gelirmiş.. Kendisiyle evlenmek isteyen nice prensi nice şövalyeyi reddeden güzel kız kimseleri beğenmezmiş.. Bu arada aynı kasabada yaşayan ve bu kıza aşık olan genç bir delikanlı da bu kıızı istemiş.. Ama kız onu da reddetmiş.. Aradan uzun yıllar geçmiş.. Bizim delikanlı kasabadan ayrılmış..Kendine başka bir hayat kurmuş ve evlenmiş, çocuk çocuğa karışmış.. Bir gün yolu bir zamanlar yaşadığı güzel, küçük kasabaya düşmüş.. Orada tanıdık birine rastladığında aklına bir zamanlar orada yaşayan dünyalar güzeli kız gelmiş ve ona ne olduğunu sormuş.. Yaşlı adam önünde gül bahçesi olan bir evi göstererek kızın evlendiğini söylemiş.. Bizimki bir zamanlar herkesi reddetmiş olan kızın kocasını pek merak etmiş.. Bir gün gizlenip kocasını evden çıkarken görmüş.. kızın kocası şişman, kel ve çirkin mi çirkin bir adammış.. Üstelik zengin bile değilmiş.. Çok merak eden adam kocası gittikten sonra evin kapısını çalmış.. kız kapıyı açınca kendini tanıtmış ve neden böyle bir adamla evlenmiş olduğunu sormuş.. kız da ona arkasındaki gül bahçesinden en güzel gülü koparıp getirirse cevabi vereceğini bu arada tek şartının bahçede ilerlerken geriye dönmemesi olduğunu söylemiş.. Adam da bunun üzerine yüzlerce güzel gülün olduğu bahçede ilerlemeye başlamış.. Birden çok güzel sarı bir gül görmüş.. Tam ona doğru eğilirken biraz ilerde kocaman pembe bir gül gözüne çarpmış.. Tam ona uzanırken daha ilerde muhteşem güzellikte kırmızı bir gül goncası görmüş.. Derken bir de bakmış ki bahçenin sonuna gelmiş ve mecburen oradaki bir gülü koparıp kıza götürmüs.. Bahçenin en güzel gülünü getirmesini beklerken kız bir de ne görsün yaprakları solmuş cılız bir gül.. Bunun üzerine adama dönen kız söyle demiş: "Bak gördün mü? Her zaman daha iyisini bulmak isterken ömür geçer ve sen en kötüsüne razı olmak zorunda kalırsın.. Bu yüzden gençlik elden gitmeden elindekiyle yetinebilmeyi öğrenmek gerekir.."

ODA YÖNETİM KURULU ÇALIŞMALARI

MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI 2004 YILINDA PROGRAMLADIĞI 24 ADET ETKİNLİKLE YİNE KAMUOYUNUN ÖNÜNE ÇIKMAYA HAZIRLANIYOR

MMO, her çalışma döneminde, Şubeleri tarafından gerçekleştirilen onlarca etkinliğin dışında, örgütsel birikimi ve 57.000 örgütlü üyesinin katkı ve katılımları ile, meslek alanlarına yönelik olarak onlarca konu başlığında düzenlediği Kongre, Kurultay ve Sempozyum etkinlikleri ile kamuoyu önüne çıkmaktadır. Bu etkinliklerle bir yandan üyelerin bilgi aktarımları, bilginin erişilebilir ve yaygınlaştırılma olanakları yaratılırken, bir yandan da mesleki alanlar ile ilgili ülke gerçekleri tanımlanmakta, sorunlar tespit edilmekte, çözüm yolları önerilmektedir. Öte yandan düzenlenen bu etkinliklerle bilim ve teknolojinin halkın kullanımına sunulmasının araçları yaratılmaktadır. Makina Mühendisleri Odası 2004 yılında, sekreteryalıkları Şubelerimiz tarafından yürütülecek olan 24 adet etkinliği merkezi düzeyde tasarlamış, planlamalarını ve altyapılarını tamamlamış ve çalışmalarını sürdürmektedir. Ülkenin dörtbir yanında gerçekleştirilecek olan bu etkinliklerde, otuzbine yakın üyenin, katılımcının ve çeşitli sektör temsilcilerinin biraraya getirilmesi hedeflenmektedir. Bu etkinlikler sonunda beşyüze aşkın bildiri, otuzu aşkın panel ve onlarca oturumla ortaya çıkacak birikim, yirmidört çeşit kitabın toplam yetmişbin baskı sayısı ile kamuoyunun ilgisine sunulacaktır.

Bu dönem etkinlikleri arasında yer alan Marka Yönetimi Sempozyumu, Ulusal İklimlendirme Sempozyumu ve Sergisi, Ulusal Tıbbi Cihazlar İmalatı Sanayi Kongresi ve Sergisi, Tekstil Makinaları ve Yan Sanayi Kongresi gibi ilk olma özelliğini taşıyan etkinlikler de bulunuyor.

Etkinlik Adı	Etkinlik Tarihi	Etkinliği Düzenleyen Birim
Öğrenci Üye Kurultayı	25-26 Mart 2005	MMO Merkez
Marka Yönetimi Sempozyumu	14-15 Nisan 2005	Gaziantep Şube
Ulusal İklimlendirme Sempozyumu ve Sergisi	15/16 Nisan 2005	Antalya Şube
İletim Teknolojileri Kongresi ve Sergisi	28/30 Nisan 2005	İstanbul Şube
III. İş Sağlığı ve Güvenliği Kongresi	29/30 Nisan 2005	Adana Şube
Bakım Teknolojileri Kongre ve Sergisi	11/14 Mayıs 2005	Denizli Şube
Uçak Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı	20/21 Mayıs 2005	Ankara Şube
Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu	27/28 Mayıs 2005	Bursa Şube
Yeni ve Yenilenebilir Enerji Kaynakları/Enerji Yönetimi Sempozyumu	3/4 Haziran 2005	Kayseri Şube
Güneş Enerjisi Sempozyumu	17/18 Haziran 2005	Mersin Şube
Endüstri İşletme Mühendisliği Kurultayı	24/25 Haziran 2005	Zonguldak Şube
Makina Tasarımı ve İmalat Teknolojileri Kongresi	16/17 Eylül 2005	Konya Şube
Ulusal Tesisat Mühendisliği Kongresi ve Sergisi	21/25 Eylül 2005	İzmir Şube
Demir Çelik Kongresi	22/24 Eylül 2005	Zonguldak Şube
İş Makinaları Sempozyumu	29/30 Eylül-1 Ekim 2005	İstanbul Şube
Tıbbi Cihazlar İmalatı Sanayi Kongresi	30 Eylül 1-2 Ekim 2005	Samsun Şube
GAP ve Sanayi Kongresi	8/9 Ekim 2005	Diyarbakır Şube
Mühendislik Eğitimi Sempozyumu	4/5 Kasım 2005	Ankara Şube
Tekstil Makinaları ve Yan Sanayi Kongresi	11/12 Kasım 2005	Gaziantep Şube
Ulusal Kaynak Teknolojileri Kongresi	11/12 Kasım 2005	Kocaeli Şube
Ulusal Ölçüm Bilim -Kalite-CE Kongresi	17/18 Kasım 2005	Eskişehir Şube
Ulusal Hidrolik-Pnömatik Kongresi ve Sergisi	24-27 Kasım 2005	İzmir Şube - İstanbul Şube
TMMOB Sanayi Kongresi	16/17 Aralık 2005	MMO Merkez

ŞEHİR GÜNDEMİ

“BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ KANUNU” DOSYASI

I- Genel Değerlendirmeler

Kamu Yönetimi Reform Tasarısı çalışmaları tüm hızıyla devam etmektedir. Bu kapsamda Belediye Kanunu ve İl Özel İdareleri Kanunu hazırlanmış, ancak bazı maddelerinin gözden geçirilmesi için Cumhurbaşkanınca TBMM’ye iade edilmiş, 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu (BBK) 23.07.2004 gün ve 25531 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Böylece, 09.07.1984 gün ve 18453 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 3030 sayılı “Büyükşehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin Değiştirilerek Kabulü Hakkında Kanun” 5216 sayılı Kanunun yürürlüğe girmesi ile yürürlükten kalkmıştır.

II- 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununun Samsun İlimize Getirdiği Yenilikler

5216 sayılı BBK’nun ilimiz getirdiği en büyük değişiklik Büyükşehir sınırlarının genişlemesidir. Samsun Büyükşehir Belediyesi sınırları Kanunu’nun Geçici 2. maddesi uyarınca yarıçapı 20 km alan içerisinde genişlemiştir. Bu genişleme ile;

- Gazi, İlkadım, Canik ve Atakum İlk Kademe Belediyelerinin yanında Tekkeköy İlçe Belediyesi, Yeşilkent, Kurupelit, Altinkum, Atakent, Çatalçam (Merkez ilçe), Aşağıçinik, Büyüklü, Kutlukent (Tekkeköy) ve Çınarlık (Çarşamba) belde belediyeleri de Büyükşehir Belediyesi kapsamı içerisine girmiştir.
- Aynı zamanda, alt kademeler ilk kademe olarak adlandırılmıştır.
- Samsun Büyükşehir Belediyesi 1 İlçe ve 13 ilk kademe Belediyesinden teşekkül etmiştir.
- 5216 sayılı Kanun yürürlüğe girmeden önce 363.180 olan Büyükşehir Belediye nüfusu bu genişlemeyle 434.065’e çıkmıştır (70 bin net artış var).
- İlimizde 964 Köyün 23 köyü mahalle statüsüne dönüşmesiyle köy sayısı 941’e inmiş, 314 olan mahalle sayısı da 337’ye yükselmiştir.
- Mahalle olan 23 köyün 14 tanesi Merkez ilçeye 8 tanesi Tekkeköy İlçesine ve 1 tanesi de Çarşamba ilçesine bağlıdır.
- Bu şekli ile 469.379 nüfusa sahip köylerimizin nüfusu 455.840’a inmiştir.
- Büyükşehir, İlçe ve Beldelerde oturan nüfus da 753.297 olarak gerçekleşmiştir.
- Samsun merkez de köy sayısı 91 den 77 ‘ye inmiş ve mahalle. sayısı da 74 den 88 e çıkmıştır
- Tekkeköy İlçesinde köy sayısı 39 dan 31’e inmiş ve mahalle sayısı da 31’e çıkmıştır.
- Çarşamba İlçesinde köy sayısı 121 den 120 ye inmiş ve mahalle sayısı da 23 e çıkmıştır. 69 köyümüz Büyükşehir belediyesi mücavir alanına girmiştir.

III- 5216 Sayılı Kanunun Genel Olarak Büyükşehir Belediyelerine Getirdiği Yenilikler

1. İlçe ve İlk Kademe Belediyelerinin de görüşlerini alarak Büyükşehir Belediyesinin stratejik planını, yıllık hedeflerini, yatırım programlarını ve bunlara uygun bütçesini hazırlamak;
2. Büyükşehir’in bütünlüğüne hizmet eden sosyal donatılar, bölge parkları, hayvanat bahçeleri, hayvan barınakları, kütüphane, müze, spor, dinlence, eğlence ve benzeri yerleri yapmak, yaptırmak, işletmek veya işletirmek; gerektiğinde amatör spor kulüplerine malzeme vermek ve gerekli desteği sağlamak, amatör takımlar arasında spor müsabakaları düzenlemek, yurt içi ve yurt dışı müsabakalarda üstün başarı gösteren veya derece alan sporculara belediye meclis kararıyla ödül vermek;

3. Gerektiğinde sağlık, eğitim ve kültür hizmetleri için bina ve tesisler yapmak, kamu kurum ve kuruluşlarına ait bu hizmetlerle ilgili bina ve tesislerin her türlü bakımını, onarımını yapmak ve gerekli malzeme desteğini sağlamak;
4. Kültür ve tabiat varlıkları ile tarihi dokunun ve kent tarihi bakımından önem taşıyan mekanların ve işlevlerinin korunmasını sağlamak, bu amaçla bakım ve onarımını yapmak, korunması mümkün olmayanları aslına uygun olarak yeniden inşa etmek;
5. Coğrafi ve kent bilgi sistemini kurmak;
6. İl düzeyinde yapılan planlara uygun olarak, doğal afetlerle ilgili planlamaları ve diğer hazırlıkları büyükşehir ölçeğinde yapmak; gerektiğinde diğer afet bölgelerine araç, gereç ve malzeme desteği vermek; itfaiye ve acil yardım hizmetlerini yürütmek;
7. Sağlık merkezleri, hastaneler, gezici sağlık üniteleri ile yetişkinler, yaşlılar, engelliler, kadınlar, gençler ve çocuklara yönelik her türlü sosyal ve kültürel hizmetleri yürütmek, geliştirmek ve bu amaçla sosyal tesisler kurmak, meslek ve beceri kazandırma kursları açmak, işletmek veya işlettirmek, bu hizmetleri yürütürken üniversiteler, yüksek okullar, meslek liseleri, kamu kuruluşları ve sivil toplum örgütleri ile işbirliği yapmak;
8. Merkezi ısıtma sistemleri kurmak, kurdurmak, işletmek veya işlettirmek;
9. Afet riski taşıyan can ve mal güvenliği açısından tehlike oluşturan binaları insandan tahliye etmek ve yıkmak;
10. Çevre düzeni planına uygun olmak kaydıyla, büyükşehir belediye ve mücavir alan sınırları içinde 1/5.000 ile 1/25.000 arasındaki her ölçekte nazım imar planını yapmak, yaptırmak ve onaylayarak uygulamak gibi bir takım görev ve sorumluluklar verilmiştir.

IV- Önceki Kanunla Yeni Kanunun Karşılaştırılması

1. Kasım, Mart ve Temmuz aylarında toplanan Büyükşehir Belediye meclisi bundan böyle her ayın ikinci haftası önceden meclis tarafından belirlenen günde ve mutat toplantı yerinde toplanacaktır. Kasım ayı toplantısı dönem başı toplantısıdır. Bütçe görüşmelerine rastlayan toplantı süresi en çok yirmi, diğer toplantıların süresi en çok beş gündür. Mutat toplantı yeri dışında toplanılmasının zorunlu olduğu durumda üyelere önceden bilgi vermek kaydıyla belediye hudutları dahilinde meclis başkanının belirlediği yerde toplantı yapılabilir.
2. Belediye meclisinin almış olduğu kararlardan bazıları Valilik onayına tabi, bazılarıda direk kesinleşirken yeni kanuna göre Büyükşehir Belediye Meclisinin almış olduğu tüm kararlar Büyükşehir Belediye Başkanının imzalamasıyla kesinleşip Mahallin en büyük mülki amirine de göndermekle yürürlüğe girmektedir. Mülki amirin hukuka uygun bulmadığı kararla ilgili 10 gün içerisinde idari yargıya gitmesini de öngörmüştür.
3. Eski Kanuna göre Büyükşehir Belediye encümeninde hiç seçilmiş üye yokken yeni kanun uyarınca Belediye Encümeni Büyükşehir Belediye başkanının Başkanlığında, belediye meclisinin her yılın olağan toplantısında kendi üyeleri arasından bir yıl için, gizli oyla seçeceği beş üye ile biri genel sekreter, biri mali hizmetler birim amiri olmak üzere belediye başkanının her yıl birim amirleri arasından seçeceği beş üyeden oluşmaktadır. Belediye Başkanının katılmadığı toplantılarda, encümen toplantılarına genel sekreter başkanlık etmektedir.
4. Belediye encümeninin başkan ve seçilmiş üyelerine (12.000) gösterge rakamının Devlet memur aylıkları için belirlenen katsayı ile çarpımı sonucu bulunacak miktarda aylık bürüt ödenek verilir. Encümenin memur üyelerine bu miktarın yarısı ödenir.
5. Yeni kanunla Büyükşehir meclisinde İmar ve Bayındırlık Komisyonu, Çevre ve Sağlık Komisyonu, plan ve bütçe komisyonu, eğitim, kültür, gençlik ve spor komisyonu ile ulaşım komisyonunun kurulması zorunlu hale getirilmiştir. Komisyonların sayısı ise en az beş ve en çok dokuz kişiden oluşabilmektedir.
6. 5216 sayılı kanunla sözleşmeli ve işçi statüsünde çalışanlar hariç belediye memurlarına, başarı durumlarına göre toplam memur sayısının % 10'unu ve Devlet Memurlarına uygulanan aylık katsayının (30.000) gösterge rakamı ile çarpımı sonucu bulunacak miktarı geçmemek üzere

hastalık ve yıllık izinleri dahil olmak üzere, çalıştıkları sürelerle orantılı olarak encümen kararıyla yılda en fazla iki kez ikramiye ödemesi getirilmiştir.

7. Büyükşehir belediyesi kendine ait büfe, otopark ve çay bahçelerini işletebilir; ya da bu yerlerin belediye ve bağlı kuruluşlarının % 50'sinden fazlasına ortak olduğu şirketler ile bu şirketlerin % 50'sinden fazlasına ortak olduğu şirketlere 2886 sayılı Devlet İhale kanunu hükümlerine tabi olmaksızın belediye meclisince belirlenecek süre ve bedelle işletilmesini devredebilir.
8. Büyükşehir Belediyelerine bu kanunla; Büyükşehir belediyeleri ve bağlı kuruluşlar ile sermayesinin % 50'sinden fazlası büyükşehir belediyelerine ait şirketlerin, 30.06.2004 tarihi itibari ile diğer belediyelerden ve kamu kurum ve kuruluşlarından olan kamu ve özel hukuka tabi alacakları, bunların diğer kamu kurum ve kuruluşlarına olan borçlarına karşılık olmak üzere yeni kanunun yayımını izleyen altı ay içinde mahsup edilebilme imkanı da getirmiştir. Buradaki alacak ve borç ifadesi bu alacak ve borçlara ilişkin fer'ileri ve cezaları da kapsamaktadır. Kalan kısım, büyükşehir belediyesinin vergi gelirlerinden alacakları payın yüzde 40'ını aşmayacak şekilde her ay tahsil edilecektir.
9. Belediye başkanlarının spor kulüplerinin başkanlıklarını yapma ve yönetim kurulunda bulunma imkanı ortadan kalkmıştır. Bu kanunun yayımı tarihinde profesyonel spor kulüplerinin başkanlığını yapan veya yönetiminde bulunan belediye başkanları en geç 1 ocak 2005 tarihine kadar bu görevlerinden ayrılacaklardır.
10. 5216 sayılı Kanun gereği Büyükşehir Belediyesi olmak isteyen İl Belediyelerinin fiziki yerleşim durumları ve ekonomik gelişmişlik düzeyleri dikkate alınarak 750.000 nüfusa da sahip olmak kaydıyla kanunla Büyükşehir Belediyesine dönüşmeleri mümkün olmaktadır.

V- BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ KANUNUNUN GETİRDİĞİ DİĞER YENİLİKLER

- Büyükşehir belediyeleri arsa üretebilecek, toplu konut ve kamulaştırma yapabilecek
- Büyükşehir Belediyesi kendisi tarafından yapılan ve işletilen yerleri ruhsat vererek denetleyebilecek
- İlçe ve ilk kademe belediyelerinin imar uygulamaları büyükşehir belediyesi tarafından denetlenecek. Denetim sonucunda belirlenen eksiklik ve aykırılıkların giderilmesi için ilgili belediyeye üç ayı geçmemek üzere süre verilecek
- Büyükşehir belediyeleri, belediye meclisi ve belediye başkanının onayı ile görev ve yetkilerinin bir bölümünü ilçe ve ilk kademe belediyelerine devredebilecek
- Büyükşehir belediye meclislerinin üyeleri diğer belediyelerde olduğu gibi doğrudan halk tarafından seçilecek. Ancak ilk kademe belediye başkanları meclisin doğal üyesi olarak görev yapacak
- Gündemdeki konularla ilgili olarak kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşları, üniversitelerin ilgili bölümleri, sendikalar ve sivil toplum örgütlerinin temsilcileri, büyükşehir belediye meclisinin ihtisas komisyonlarına katılabilecek. Ancak bunların oy hakkı olmayacak
- Büyükşehir belediyeleri bünyesinde Ulaşım Koordinasyon Merkezleri kuruluyor. Trafik hizmetlerinin planlanması, taksi, dolmuş ve servis araçlarının durak ve araç park yerleri ile sayısının tespitine ilişkin yetkiler bu merkezde belirlenecek, Büyükşehir dahilinde İl Trafik Komisyonu'nun yetkileri Ulaşım Koordinasyon Merkezlerine devredilecek
- Büyükşehir belediye başkanları, görevlerinin devamı süresince siyasi partilerin yönetim ve denetim organlarında görev alamayacak, Büyükşehir belediye başkanları özürhümler merkezleri oluşturacak, yoksul ve muhtaç vatandaşlar için bütçeden ödenek kullanabilecek
- Nüfusu iki milyonu aşan büyükşehir belediyelerinde 10, diğer büyükşehir belediyelerinde ise beşi geçmemek üzere, en az dört yıllık yükseköğretim kurumlarından mezun başkan danışmanı görevlendirilebilecek
- Büyükşehir belediyelerinin otoparklardan elde edilecek gelirlerin yüzde 50'si ilçe belediyelerine, kalan kısım büyükşehir belediyelerine verilecek.

Mücahit UYAR

ÜLKE GÜNDEMİ

KENT İÇİ ULAŞIM VE TOPLU TAŞIMACILIKTA KAYNAKLARIN VERİMLİ KULLANILMASI

Hızlı kentleşme, sanayileşme ve nüfus artışının beraberinde getirdiği sorunlar hiç kuşkusuz ulaşım sektörüne de yansımaktadır. Ulaştırma kendi başına ekonomik bir faaliyet olduğu gibi diğer sektörlerle yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri olumlu yönde etkileyen bir hizmet sektörüdür. Ulaştırma bir hizmettir. Bu hizmetin ihtiyaç duyulduğunda kullanılmak üzere depolanma olanağı bulunmamaktadır. Diğer sektörler kendisine ihtiyaç duyulduğu kadar üretilmek durumundadır. Diğer bir ifadeyle; bütün ihtiyaçlar, kaynaklar ve ilişkiler bir planlama çerçevesinde değerlendirilmek durumundadır.

Ulaşım planlaması;

Gelişen kentlerin ve kentler arasında yaşayanların ulaşım gereksinimini;

- Ekonomik, hızlı, konforlu ve emniyetli olarak temin etmek,
- Bunun yöntemlerini ve planlamasını yapmak,
- Kent içinde ve kentler arasında araç ve eşyanın; hızlı, konforlu, ekonomik, emniyetli ve çevre problemi yaratmadan hareketini temin etmektir.

Dün bu kavramlar ne kadar önem taşıyorduyorsa bugün de ve gelecekte de bu kavramların önemi artarak devam edecektir. Çünkü;

- Nüfus hızlı bir şekilde artmaya devam etmekte,
- İnsanların refah ve kültürel seviyesi yükselmekte,
- Toplumun refah düzeyine bağlı olarak bireysel araç kullanımı hızla yaygınlaşmakta,
- Kentleşme oranı ile birlikte ticaret ve alış-veriş merkezleri hızlı bir şekilde yaygınlaşmaktadır.

Bu ve benzeri sorunların çözümlenmesi ancak ulusal ana master planı çerçevesinde hizmetin hangi alternatif ulaşım sistemleri arasında dağıtılacağına planlanması ve koordinasyonu ile mümkün olacaktır.

Ulaşım, hareket ve hareket güvenliği olarak tanımlanabilir. Bu tanımın merkezinde birincil olarak insan hareketliliği, ikinci olarak yük taşımacılığı bulunmaktadır. Ulaşım ve trafik ana eksen olarak görülen bu iki faktörden kaynaklanan arz ve talebin doğru tanımlanmasıdır.

Ulaşımında temel tercih; ekonomik, güvenli, hızlı, yol taşımalarında konforlu, ulaşım süresinin ve maliyetin en aza indirilmesi, çevre ile uyumlu en az düzeyde gürültü, dışa bağımlılığın azaltılması ve taşıma kolaylığı sağlayacak bir trafik tekniğini zorunlu kılmaktadır. Ulaşım ve trafik; ulaşım alt yapılarının oluşturulması ve sonrası iletişim sistemleri arasında oluşacak olumsuzlukların ve bu alandaki güvenlik kaygıları ile insan hareketliliğini, davranışlarını ve güvenliğini hedef almalıdır. Ulaşımında; ekonomik etüt, koordinasyon ile alt yapı ve üst yapı arasındaki uyum esastır.

Günlük yaşantımızın vazgeçilmez bir parçası olarak görülen ulaştırma sistemi; ekonomik ve sosyal girdileriyle toplumu sürekli etkileyen bir yapıya sahiptir. İnsanlığın dönüm noktalarından biri olarak kabul edilen tekerleğin bulunmasıyla insanlar; sırtında ve hayvanla taşıdığı yükü çok basit de olsa bir araca yüklemeyi başarmış, böylece bir noktadan diğer bir noktaya çabuk, kolay ve daha çok taşır hale gelmiştir.

Sanayileşme ve ticaretin gelişmesi taşımacılık kavramını da beraberinde getirmiştir. Üretimin artması taşımacılık ihtiyacını artırarak, mal ve eşyanın taşınması özel bir ihtisas dalı haline gelmiştir. Zaman kavramının devreye girmesiyle alt yapı gereksinimleri ve taşımamanın türleri de çeşitlenmiştir.

Ulaşım türlerini çeşitlendirerek koordineli ve kombine yapıda kullanmak; ülkelerin ekonomik gelişmişliğin göstergesi olarak görüldüğü gibi, bu türlerin özendirilmesi çıkar ilişkilerinin sembolü olarak da değerlendirmek gerekir. Zaman zaman bir ülkede ulaşım türlerinden birinin diğerine göre öncelikli olmasının nedeni; o ülkenin ulaştırma ihtiyaçlarından ve yapılan ulaşım planlamasının bir sonucu değil, emperyalist ülkelerin (uluslar arası sermayenin) istem ve taleplerine uygun ihtiyaç ve planlamanın yapılmasından kaynaklanmaktadır.

Tüm ülkelerde; on dokuzuncu yüzyılın en önemli taşıma aracı demiryolları olmuştur. Demiryolu yapımında uzmanlaşmış batılı ülkeler; teknoloji satabilmek için her yolu denemişlerdir. Çünkü gelişmemiş ülkelerin; tarımsal ürünlerini, yeraltı ve yerüstü zenginliklerini demiryollarıyla limanlara oradan da kendi ülkelerine taşımak, kendi ülkelerinin mamul mallarını ise, kısa sürede kitlesel ve ekonomik olarak geri kalmış ülkelere taşımak için demir yollarına ihtiyaç duymuşlardır.

Osmanlı imparatorluğu ve Cumhuriyetin ilk yılları dahil olmak üzere ülkemizin çağa ayak uydurması için en iyi ulaşım türü olarak demiryollarının seçilmesi önemlidir. Ancak demiryolu yapımının seçilmesi imparatorluk dönemi de dahil olmak üzere ülkenin ekonomik ve sosyal ihtiyaçlarının belirlenmesi için yapılan planlamaya göre değil, sermayenin istem ve taleplerine göre yapılan bir çalışmadır.

CUMHURİYET DÖNEMİNDE ONAR YILLIK DÖNEMLER İTİBARIYLA

Demiryolu Hat Yapımı

Dönemler	Toplam Km.
1923-1930	1451
1931-1940	2626
1941-1950	566
1951-1960	348
1961-1970	339
1971-1980	373
1981-1990	103

Not: İltisak hatları hariçtir.

OSMANLI DÖNEMİ DAHİL DEMİRYOLU HAT YAPIMI

Dönemler	Toplam Km.
Osmanlı imparatorluğundan devir alınan ana ve tali hat uzunluğu	4559
1923-1931	6011
1940	8637
1950	9204
2001	10933

Mevcut demir yollarımızın %42 si Cumhuriyetin ilanından önce yapılmıştır. 1923-1950 yılları arasında yılda ortalama 172 km demiryolu olmak üzere toplam 4465 km demiryolu inşa edilirken 1950 yılından sonra yılda ortalama 34.5 km demiryolu inşa edilmiştir.

1950'li yıllardan sonra özellikle Marchall yardımının başlaması ile birlikte stratejik yol yapım konusu önem kazanmıştır. Başlangıçta demiryollarının Avrupa'nın en ileri teknolojisine sahip Almanlar tarafından, karayollarının ise zamanın en ileri otomotiv sanayisine sahip Amerikalılar tarafından Türkiye'nin öncelikleri göz ardı edilerek kendi önceliklerine ve askeri amaçlarına göre planlamanın yapılması dikkat çekicidir.

Marchall planı çerçevesinde;

- Korumacı önlemlerin kaldırılmasını,
- Devlet müdahalesinden vazgeçilmesini,
- KİT'lerin tasfiye edilmesini,
- Sanayileşme anlayışının terk edilmesini,
- Tarıma dayalı ve iç pazara dönük, kendisine bağımlı bir gelişme izlenilmesi isteniyordu.

2. Dünya savaşından karlı çıkan otomotiv şirketleri tercihlerinin karayolu ulaşımı olduğunu çok net ifade etmişlerdir. Amerikan Ford, General Motors ve ABD petrol tekelleri bu politikanın başını çekmişlerdir.

O tarihlerde Amerikan Karayolları Genel Müdür Yardımcısı Mr. Hilts Türkiye'ye gelerek bir rapor hazırlar. Bu raporunda; 'Kamyonla yük taşıma işinde Amerikan girişimcilerden mutlaka yararlanın' önerisinde bulunur. Yine aynı raporda; Denizyollarıyla yapılacak ulaştırmaya karşı çıkar. Hükümete verilmesi gereken kredinin verilmemesi yönünde tavrı geliştirir. O tarihlerde Devlet Demiryolları ile ilgili bir lokomotif fabrikasının kurulması gündemdedir. Fabrikanın kurulmaması yönünde tavrı alır.

Bütün bu politikalar ve geliştirilen öneriler çerçevesinde Türkiye'nin ulaştırma politikası ABD'nin emrine girer. Bu politika değişikliği ile birlikte, idari alandaki politikalar da değişmeye başlar. 1934 yılında çıkarılan yasayla 'Şimendifer istasyonlarını ve limanlarını birbirine bağlamak, Şimendifer hatlarını besleyecek yollar tertip etmek' göreviyle kurulan 'Şose ve Köprüler Reisliği' Ulaştırma Bakanlığından ayrılarak 1950 yılında Bayındırlık Bakanlığına bağlı Karayolları Genel Müdürlüğü kurulur. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün önceliği "savunma ittifakı" gereksinimlerini karşılayacak yol planlaması yapmak ve buna öncelik vermektir. Nitekim ilk planlanan hat İskenderun-Erzurum yol hattıdır. Çünkü bu

hat; Sovyetlerle savaşında ikmal hattı olarak planlanmıştır.

1950-1970'li yıllar karayolu yapımının altın çağıdır. 1970 yılında mevcut yol durumumuza baktığımızda; devlet ve il yolu ağında bulunan 59 469 km'lik yolun 48 125 km'lik kısmının alt yapısı tamamlanmış olup bunun 19 000 km'lik kısmı asfalt kaplamadır.

1970'li yılların ikinci yarısından itibaren petrol fiyatlarının artması ve çıkan kriz ile birlikte petrole dayalı ulaşım politikalarını uygulayan ülkeler; bu politikalarını gözden geçirmeye ve değişiklikler yapmaya başlamıştır. Özellikle petrol fakiri ülkeler; petrolden bağımsız ulaşım planlamalarına yönelirken petrol zengini ülkeler ise; petrol tüketimine dayalı ulaşım politikalarını teşvik etmeye devam etmişlerdir.

Ülkemiz de tam da bu dönemde; petrol tüketimine dayalı karayolu ulaşım politikalarını kalkınma stratejisi ile, verimli ve ekonomik bir şekilde 1950'li yıllardan beri uyguladığı tek tercihli karayolu ulaşım politikalarını radikal bir şekilde diğer ulaşım sistemlerine dönüştürmesi gerekirken üretici batılı ülkeler ile tüketici orta doğu ülkelerinin tuzağına düşerek yatırımlarını karayolu ulaşımına kaydırmaya devam etmiştir. Bununla da yetinmeyerek 1980'li yıllarda transit yol yapımını üstlenmiştir.

Ülkemizin de dahil olduğu 9 batılı ülke; azalan iş hacimlerini geliştirebilmenin yolu olarak TEM (Trans European Motorways) idaresi adı altında birleşerek 3 600 km'lik kısmı ülkemizde olmak üzere 9 000 km'lik bir otoyol projesi geliştirerek uygulamaya koymuşlardır.

Otoyol geometrisi itibariyle; yüksek standartlara sahip, giriş ve çıkışı tam kontrollü, hız ve konfor yoludur. Özel oto sahiplerine hizmet eden, otomobil endüstrisinin itici bir güç olduğu ülkelerin bulduğu pratik bir çözümdür. Yani otoyol;

özel oto sahipliğinin geliştiği ve özel oto ile seyahatlerin çok yapıldığı gelişmiş ülkelerin gereksinimlerinin sonucu ortaya çıkmıştır.

Ülkemizdeki karayollarının trafik kompozisyonuna baktığımızda; ağır taşıt oranı diğer gelişmiş ülkelere kıyasla çok daha yüksektir. Devlet ve il yollarındaki ağır taşıt oranı ortalama %40-50 arasındadır. Dolayısıyla ağır taşıt trafiğinin

yolun üst yapısında yaratacağı tahribatta bir o kadar fazla olacaktır.

Nitekim; Avrupa konseyinin Aralık 1994 yılında Essen de yaptığı toplantıda

ÇEŞİTLİ ÜLKELERDE OTOMOBİL VE TİCARİ ARAÇ ORANI

T.21

ÜLKE	OTOMOBİL	TİCARİ ARAÇ	TOPLAM	OTOMOBİL ORANI %	TİCARİ ARAÇ ORANI %
AVUSTURYA	4.009.604	328.591	4.338.195	92,43	7,57
BELÇİKA	4.583.615	494.706	5.078.321	90,26	9,74
BULGARİSTAN	1.908.392	272.102	2.180.494	87,52	12,48
ÇEK CUMHURİYETİ	3.439.745	287.240	3.726.985	92,29	7,71
DANİMARKA	1.877.117	311.574	2.188.691	85,76	14,24
FİNLANDİYA	2.082.580	303.194	2.385.774	87,29	12,71
FRANSA	27.480.000	5.610.000	33.090.000	83,05	16,95
HOLLANDA	6.051.000	695.000	6.746.000	89,70	10,30
İNGİLTERE	22.785.000	373.900	23.158.900	98,39	1,61
İRLANDA	1.100.000	176.000	1.276.000	86,21	13,79
İSPANYA	16.100.000	3.444.800	19.544.800	82,37	17,63
İSVEÇ	3.867.000	368.400	4.235.400	91,30	8,70
İSVİÇRE	3.467.275	289.897	3.757.172	92,28	7,72
LÜKSEMBURG	253.406	32.432	285.838	88,65	11,35
MACARİSTAN	2.400.000	343.000	2.743.000	87,50	12,50
NORVEÇ	1.813.642	440.078	2.253.720	80,47	19,53
POLONYA	9.282.816	1.761.604	11.044.420	84,05	15,95
PORTEKİZ	3.200.000	1.097.000	4.297.000	74,47	25,53
ROMANYA	2.994.543	474.936	3.469.479	86,31	13,69
TÜRKİYE	5.102.377	2.116.769	9.500.235	53,71	22,28

- "TOPLAM" değeri ticari araç (otobüs, kamyon, kamyonet, minibüs) ve otomobilin toplamıdır. Traktör, motosiklet ve mobilet bu değere dahil değildir.
- Otomobil değeri hususi otomobil ile ticari taksilerin toplamıdır.
- Türkiye bilgileri 2002, diğer ülke bilgileri ise 2001 yılına aittir.

Nitekim; Avrupa konseyinin Aralık 1994 yılında Essen de yaptığı toplantıda onayladığı öncelikli ulaşım projeleri için toplam 91 milyar ECU (112 milyar dolar) tutarındaki yatırımın %80'i demiryolu yatırımı, %9'u karayolu-demiryolu bağlantılarına, proje toplam tutarının ancak %11'i yeni karayolu yapımına ayrılmıştır. Bu rakamlar şu anlama gelmektedir;

Avrupa Birliği karayolu taşımacılığına alternatif yöntemlerin geliştirilmesini hedeflemiştir. Demiryolu altyapı teknolojileri sürekli yenilenerek hızlı tren sistemleri kurulmuş ve demiryolları diğer ulaşım sistemleri ile (özellikle havayolu) rekabet eder hale gelmiştir.

Gelişmiş Avrupa ülkeleri toplu taşımacılıkta önemli bir işleve sahip olan Demir yolları lehinde çalışmalar yürütürken ülkemizde özellikle 1950'li yıllardan sonra; ulaşım sistemlerinin planlanmasında ve öncelikli tercihin belirlenmesinde, ulusal çıkarlarımızla örtüşmeyen ve tümüyle karayolu ağırlıklı bir ulaşım politikasının izlenmesi sonucunda, demiryolu yapımı durma noktasına gelmiştir. Mevcut demiryollarının fiziki ve geometrik yapısı gelişen teknolojiye uyumlu hale getirilememiştir.

Hantallaşan yönetim yapısı; yeni işletmecilik anlayışlarını yaşama geçirmeyerek çağ dışı bir işletmeciliğin sürdürülmesine seyirci kalmışlardır. Sonuçta bugün ülkemizde yaşanan ve binlerce insanımızın yaşamını yitirmesine, sakat kalmasına ve milyonlarca dolarlık ulusal servetimizin yok olmasının ortamı yaratılmıştır.

Ulaşım imkanları bir bütün olarak o kentin veya o ülkenin genel yapısını etkilemekle kalmaz, aynı zamanda o ülkede veya o kentte yaşayanların ekonomik, sosyal ve kültürel dinamiklerini de etkiler. Günden güne artan yük ve yolcu yoğunlukları gelişen teknolojiye bağlı olarak ulaşım alternatiflerini ve sistemlerini de devreye sokmuştur. Geline bu süreçte ulaşım sistemlerinin çevreye, topluma ve sanayileşmeye olan yararlarının yanı sıra her geçen gün insanları rahatsız eden çevre ve ortam olumsuzluklarına yenileri eklenmektedir (trafik kaynaklı hava, gürültü kirliliği, vb).

21. yüzyıl ideal kenti; kentli haklarını koruyan, olumlu yaşam koşulları ve yaşam biçimini sunan, ziyaretçiler, çalışanlar ve ticaret yapanlar, eğlence kültür ve bilgiyi arayanlar ve eğitim görenler için ulaşım, yaşama, çalışma, dinlenme gibi ihtiyaçları bir anda ve uyum

içinde sağlayan yaşam yeridir. Kent; aynı zamanda modern gelişme ile kent mirasını koruya bilmeli ve eskiyi tahrip etmeden yenile bütünlendirilebilmelidir.

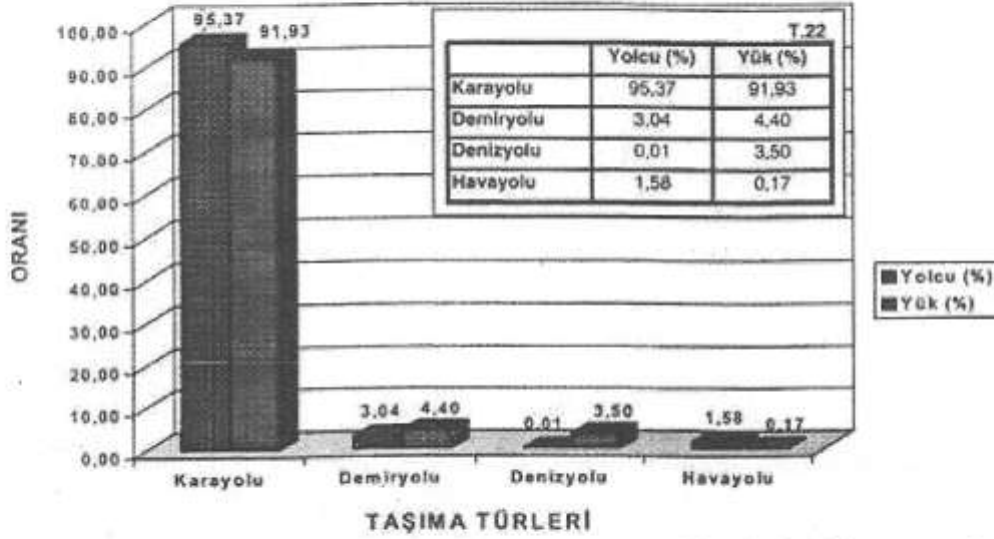
Ulaşım sistemlerine yatırım yapılırken temel amaç; toplu taşımın sağlayacağı kamu kazançlarının iyileştirilmesi ve yaşam kalitesinin artmasıyla daha sağlıklı ortamlarda yaşanmasının sağlanmasıdır.

Kent içi ve kent dışı taşımacılığın birbiriyle uyumlaştırıldığı dünyada; kent içi ve kent dışı ulaşımda kara, deniz, hava yolu, demiryolu ve boru hatları taşımacılığının koordineli ve kombine yapıda değerlendirilerek taşımacılıkta oluşan talepleri saydığımız alternatiflerle birlikte ve öncelikle toplu taşımacılığı birincil kılan ulaşım politikaları uygulanırken; ülkemizde yük ve yolcu taşımacılığındaki talepler; tüm ulaşım alternatifleri birlikte değerlendirilmeyen, toplu taşımacılığı birincil tercih kılmayan yatırım politikaları uygulanmaktadır.

Ülkemizi yönetenlerin ulaşım politikaları; toplu taşımacılığa yönelik kısa ve uzun erimli hedefleri, politikaları ve bu politikaların sonucu oluşan stratejileri kapsamamaktadır.

Ülke kaynaklarını doğru kullanacak ulaşım alt yapısına yönelik mali bir plan ve bütçe olmadığı gibi, fizibil olup olmadıkları değerlendirilmeden bir sürü karayolu yapım projesi uluslar arası finans kuruluşlarının kredileri kullanılarak gerçekleştirilmekte ve uluslar arası sermayenin ihracına yönelik toplumun geleceği ipotek altına alınmaktadır. Denizyolu ve demiryolu taşımacılığında planlama ve yatırımın doğru yapılmaması ulaşım hizmetlerinde karayolu taşımacılığı ile diğer taşıma türleri arasındaki makas karayolu taşımacılığı lehine daha da açılmaktadır.

YURT İÇİ ŞEHİRLERARASI YOLCU VE YÜK TAŞIMALARI (2001)
(Kaynak: Devlet İstatistik Enstitüsü)



Son dönemlerde tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de Dünya bankası orijinli "küresel yol güvenliği projesi" çalışması başlatılmıştır. 1999 yılında başlatılan çalışma 2020 yılına kadar devam edecektir. Proje iki aşamalı olup; genelde gelişmekte olan ve geri kalmış ülkelerde trafik güvenliğine yönelik stratejiler geliştirmek ve bu stratejilerin gerektirdiği alanlarda kredi kullandırmayı öngörmektedir. Karayolunda meydana gelen ölüm ve yaralanmaları önlemeye yönelik olarak başlatıldığı iddia edilen proje; toplu ve kombine taşımacılığı ön görmemekte, tavsiye veya girişimde bulunmamaktadır. Bu proje karayolu güvenliğini esas olan ve tüm toplumu kapsayacak bir örgütlenme modeliyle yürütmeyi hedeflemektedir.

Ülkemizde bir afet haline gelen trafik kazalarının sadece güvenlik projeleriyle çözülebileceği imajı toplumda yavaş yavaş yer bulmakta ve kamoyu oluşturulmaktadır. Sadece karayolu güvenliği gündemleştirilerek ülke kaynaklarının geliş güzel kullanılması yerine oluşturulacak uzun erimli ulaşım politikalarıyla kentler arası ve kent içi ulaşımın entegrasyonu sağlanmalıdır. Kentsel ulaşım da toplu taşımacılık geliştirilerek artan trafik talebi daraltılmalı ve bu alanda gerekli tedbirler alınmalıdır.

Kentlerimizi yönetenlerin önünde; otomobil, minibüs, otobüs, otobüs yolu, tramvay, hafif raylı sistem, metro, banliyö treni gibi çeşitli ulaşım türleri ve seçenekleri bulunmaktadır.

Yapılan kentsel planlamada;

- Düşük kapasiteli ulaşım türleri,
- Plansız ve çarpık kentleşme,
- Düşük kapasiteli şebeke,

Sorunları çözmek yerine büsbütün ağırlaştırmaktadır. Çünkü; Kent içi ulaşım sisteminin belirlenmesinde ve seçiminde yalnızca sistemde kullanılan teknolojinin işletilmesi, ağ özellikleri belirlenmez. Aynı zamanda kentin fiziksel gelişimi, ekonomisi, sosyal durumu, çevresel şartları da belirlenir.

Dolayısıyla ulaşım türlerine ilişkin yapılan analizlerde tek bir optimum ulaşım türü çıkmayabilir. Çünkü kullanılan parametreler (farklı fiziksel özellikler, işletme özellikleri, kapasite, yatırım ve işletme maliyetleri, çevresel etkileri ve sermaye ihracı vb.). Özellikle büyük kentlerde çok çabuk değişkenlik gösterebilir.

Ulaşım türlerinden hangisinin hangi aşamada ve kentin hangi alanında uygulanacağına kapsamlı ve bilimsel

yöntemlerle yapılacak ulaşım planlaması çalışmaları sonucu belirlenecektir. Bizim ülkemizde ise; bu bilimsel çalışmalar yerine kentlerimizde yeni karayolu yapımı, alt-üst geçitler, katlı kavşaklar, raylı sistem projeleri gibi temel kararlar ya kendiliğinden ve bilinçsizce ortaya çıkmakta ya da baskı gruplarının yönlendirmesi sonucu (minibüs, özel otobüs işletmecileri, raylı sistem araç üreticileri, vb.) kamu yararı anlayışıyla uyumlu geniş bir katılım modelini hayata geçirmekten uzak, belli çıkar çevrelerin hakim olduğu kararlar alınmaktadır.

Bu açıdan bakıldığında ulaşım sistemleri arasında bir dengenin kurulması gerektiği ortadadır. Bu dengenin kurulmasıyla bir yandan taşıma maliyetleri düşecek, diğer yandan da ağır taşımalar sonucu yolun üst yapısında meydana gelen tahribatlar azalacaktır.

Bugün uygulanan yanlış politikalar sonucudur ki;

- Planlama geleneğinin ortadan kaldırıldığı,
- Denetleme mekanizmasının işlemediği,
- Meslek odalarının projelendirme, planlama ve etüt çalışmalarının hemen hemen hiç birinde kurumsal olarak yer almadığı,
- Güvenilir, bilimsel araştırmaya dayalı bir veri tabanının olmadığı,
- Otoriteyi temsil edenlerin ve uygulayıcıların bireylere dayalı çalışmaları savunmaya devam ettikleri, kurumların alternatif çalışmalarına hiç itibar edilmediği,
- Kentin sahibi olan kentlinin, üniversitelerin kendi geleceklerini ilgilendiren konularda düşüncelerini aktaramadıkları, aktarılanların ise hiç dikkate alınmadığını görmekteyiz.

Bu politikalar devam ettiği sürece; trafik kazalarında azalmaların olmasını, çevre kirliliğinin olmamasını, enerji ve

zaman kaybının olmamasını, ulaşım sistemleri arasında planlanmış, projelendirilmiş sistemlerin kurulmasını ve koordine edilmesini beklemek hayaldir. Çünkü ulaşım sistemleri birbiriyle rekabet etmeyen tam tersine tüm alt sistemlerin en ekonomik, en uygun ve birbirlerini tamamlayacak şekilde kullanıldığı sistem olarak görülmelidir. Bir ülkenin rejimini, insan haklarını, kalkınmasını, ekonomik ve sosyal gelişmesini ancak biri biriyle uyumlu ve iyi işleyen alt sistemlerden oluşmuş bir ulaşım sistemiyle sağlayabilir.

Günümüzde ulaşım planlamasında "araçların erişebilirliğinin sağlanması yerine, insanların daha kısa sürede, güvenli, konforlu, daha ekonomik ve çok sayıda taşınmasını sağlamak olduğu" bununda ancak toplu taşıma ile gerçekleştirilebileceği temel ilke olarak kabul edilmiştir.

Ulaşım politikaları; ister kent içini, ister kentler arasını kapsasın sonuçta toplum yararını gözeten koordineli ve kombine taşımacılık (seri, ekonomik, çevreci, hızlı) gibi tüm alternatifleri (kara, hava, deniz, demiryolu, boru hatları) gözetmesi gerekmektedir.

Kent içi ve kentler arası ulaşım çağdaş yaklaşımlara ve politikalara dayanmalıdır. Taşıtlara değil insana öncelik veren, trafikçi politikalar yerine toplu taşımacı politikaları tercih eden, yatırımda ve işletmecilikte kaynakları etkin ve verimli kullanan, mevcut altyapı ve tesislerin kapasitesini en üst düzeyde kullanan, çevresel, kentsel, insani ve tarihsel değerleri bozmayan, koruyan ve desteleyen, büyük projelerde toplumun ilgili kesimlerinin özellikle meslek odalarının karar süreçlerine katıldığı, modern teknolojinin kullanımında etkinliği gözetilen projeler, yöntemler ve teknikler kullanılmalıdır.

Ulaşımında maliyet yalnızca parasal kaynak tüketimi değil, zaman ve iş gücü

kaybı, çevre kirliliği, can ve mal kayıpları şeklinde de ortaya çıkar.

Kentsel ulaşım talebinin karşılanmasında yatırım gerektirmeyen taşıt ve yaya trafiğini düzenleme ve kontrol etmeye yönelik tedbirler düşük seviyelerde ve kısa vadede etkindir. Ancak kentsel ulaşım sorunlarına kalıcı çözümler getirebilmek için mevcut ulaşım sistemlerinin analizinin doğru yapılması, gelecekte ortaya çıkabilecek problemlerin tespiti ve çözümüne yönelik politikaların belirlenmesi büyük önem taşımaktadır.

Hızla kentleşen ülkemizde; kentle ilgili sorunlar kentleşmeye paralel olarak her geçen gün hızlı bir şekilde artarken, kentleşmeye paralel olarak ulaşım türlerinin sayısı da artmaktadır. Türlerin sunduğu hizmetler arasında çelişkiler oluşmakta, hizmet tekrarları ortaya çıkmakta, kaynakların verimsiz kullanımına yol açan rekabet ortamı yaratılmaktadır. Birbirinden bağımsız, birbiriyle bütünleşmeyen ulaşım türleri kent içinde verimsiz, pahalı, yavaş, güvenliği giderek azalan, çevreye olan olumsuzlukları giderek artan farklı hizmet katmanları oluşmaktadır.

Günümüzde kent içi ulaşım hep yerel yönetimlerin bir sorunu olarak

algılanmaktadır. Oysa ulaşım sorununa kent rantının paylaşımı dışında, kentlinin doğal ve vazgeçilmez bir hakkı olarak bakılmalıdır. Sorunun çözümünde kaynak, planlama ve siyasi tercihler yerel yönetimlerin dışında ulusal ölçekte ele alınmalıdır.

Ulaştırma sistemleri arasındaki dengesiz gelişme ve koordinasyonsuzluk sadece ekonomik fayda/maliyet yönünden dengeleri bozmamakta, kent ve kentler arası yol kapasitelerini, park yeri yetersizliklerini artırmakta, sektöre yönelik yatırımlar ve dış ödemeler dengesini bozduğu gibi enflasyonist bir baskı da yaratmaktadır.

Ulaşım sistemlerindeki iyileştirme çalışmaları ülke kaynakları ve gerçekleri dikkate alınarak yapılmalıdır. Bu iyileştirme çalışmaları ulus ötesi sermayenin öngördüğü küresel yol güvenliği stratejileri ve politikalarından bağımsız kendi özgün politika ve stratejileri ile gerçekleştirilmelidir. Farklı ulaşım türlerini içeren ama aynı zamanda bu türler arasında koordinasyonun sağlandığı dengeli ve entegre kentsel ulaşım sistemine ihtiyaç vardır.

Ali Ekber ÇAKAR
Makina Mühendisleri Odası
Genel Sekreteri



KAHVE MOLASI

YAPIŞMAYAN PUL

- "İlkel bir kabile devletinde, milli eğitimi ele geçiren mum yüzlü bir bakan buyurmuş: - Üzerinde resmim olan pul bastırdım, bakanlığın bütün mektuplarında bu pullar kullanılacak. Bir süre sonra görülmüş ki, pullar zarfa bir türlü yapışmıyor. Bakan küplere binmiş ve yetkiliyi çağırıp sormuş; - Üstünde resmim olan pullar yapışmıyor, arkalarına zank sürmediniz mi? - Sürdük efendim, demiş yetkili ve eklemiş; - Yapışmamasının nedeni, herkesin pulun ön yüzüne tükürmesi....."

OECD TÜRKİYE KOBİ RAPORU KOBİ'LER TÜRKİYE EKONOMİSİNDE ÖNEMLİ BİR ROLE SAHİP BULUNUYOR.

OECD tarafından hazırlanan "Türkiye 'deki Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeler Mevcut Durum ve Politikalar" isimli taslak raporu yayımlandı.

Taslak raporda, Türk küçük ve orta boy işletmelerin (KOBİ) bilgi, beceri seviyesi, sermaye miktarı ve özellikle bilgi ve iletişim alanındaki modern teknolojiye erişim ve sağladığı avantajlardan istifade etme kabiliyeti açısından büyük işletmelerin gerisinden geldiği ifade edilerek, diğer birçok ülkede olduğu gibi Türkiye'deki KOBİ'lerin de finansman bulma konusunda güçlük yaşadığı belirtildi.

Taslak raporda, şöyle denildi:

"İstikrarlı bir ortamda sürdürülebilir güçlü bir büyümeyi sağlayan ekonomik politikanın devamlılığı çoğu zaman büyük işletmelerin aksine iç ve dış şoklara karşı kendilerini koruyacak donanımına sahip olmayan KOBİ'lerin gelişimi için son derece önemli bir incelikler. Ancak, Türkiye'nin kişi başı gelirinin artırılması ve istikrar için gerekli olan yeni iş oluşumuna açık koşulların oluşması KOBİ'lerin gelişimi ile gerçekleşecektir."

UYGUN İŞ ORTAMININ GELİŞTİRİLMESİ

Türkiye'nin başta Avrupa olmak üzere uluslararası entegrasyon sürecinde KOBİ'leri etkileyecek orta ve uzun vadeli ekonomik stratejileri ve politikaları hayata geçirdiği belirtilen taslak raporda, "öncelikle KOBİ'lerin gelişimini destekleyen bir ekonomik ortamın tesis edilmesi ve güçlendirilmesi gerekmektedir."

"Yapısal reformlar alanında birçok OECD ülkesinde yaşanan tecrübeler

Türkiye'de yakın zamana kadar yaşanan şartlardan daha olumlu ortamlarda bile bu tür çerçeve politikaların uygulanmasının politik, sosyolojik ve bürokratik zorluklardan ötürü güç olduğunu ortaya koymaktadır." denildi.

Türkiye'de KOBİ'lerin güçlendirilmesi için birçok politika ve programın mevcut olduğu kaydedilen taslak raporda, bu politika ve programların çoğunun uluslararası standartlarca şekillendirildiği, ancak uzun vadede stratejik yeniden yönlendirme ihtiyacı göz önünde bulundurulması gerektiği belirtildi.



Taslak raporda, şu ifadeler yer verildi:

"Buna rağmen oluşturulan KOBİ politika ve programların bütünü olabileceğinden de daha az etkindir. Genel itibarıyla, bu politika ve programlardan daha geniş bir alana yayılmış ve daha fazla sayıda KOBİ'nin istifade etmesi sağlanmalıdır."

KOSGEB'in yetki alanının tarım dışında ekonominin tüm sektörlerinde faaliyet gösteren KOBİ'leri destekleyecek şekilde geliştirilmesinin önemine değinilen taslak raporda, KOBİ'lerin karşılaştıkları mali problemlerin elverişsiz iş ortamı yüzünden olduğu ifade edildi.

Taslak raporda, daha fazla danışmanlığın rol oynayabileceği, KOBİ'lerin büyük ölçekli firmalarla ilişkilendirilmesine teşvik edilmesi gerektiği ifade edildi.

TÜRKİYE'DE KOBİ'LER, SAYILARI VE SAHİP OLDUKLARI İŞGÜCÜ NEDENİYLE TÜRK EKONOMİSİNDE ÖNEMLİ BİR YERE SAHİP

Taslak raporda, farklı sektörlerden KOBİ politikalarının belirlenmesine katkıda bulunan farklı kuruluşların her birisi kendine ait bir KOBİ tanımı getirmiş olduğundan dolayı Devlet İstatistik Enstitüsü'nün (DİE) KOBİ'ler hakkında ekonominin genelini kapsayacak şekilde veri üretiminde bulunmadığı ifade edildi.

Raporda, Türk KOBİ'lerinin büyük bölümünün özellikle kentsel merkezlerin dışında kalan küçük işletmelerin ya ulusal ya da yerel piyasa için üretim yaptığı belirtildi.

Bunların çoğu zaman modası geçmiş üretim modellerine göre ve ekseriyetle de verimsiz ve eski üretim metot ve araçları kullanarak üretimleri gerçekleştirildiği kaydedilen taslak raporda, "Türkiye'nin zaman içinde dışa açılmasıyla, ortaya çıkacak rekabetle baş edebilmesi için bu firmaların teknoloji transferi, dizayn, yönetim ve eğitim alanında yardıma ihtiyacı olacaktır" denildi.

Devletin, KOSGEB İşletme Geliştirme Merkezleri ve Teknoloji Geliştirme Merkezleri'nden destek alan KOBİ'lerin doğrudan kullanımına açık olan krediler oluşturduğu ifade edildi.

Taslak raporda, devletin küçük sanayi sitelerinin veya organize sanayi bölge (oked) gelerinin kurulması için uzun vadeli borçlar verdiğine işaret edilerek, sanayi sitelerinin yaklaşık üçte ikisinin özel kişilerce kurulduğu, var olan birçok sanayi sitesinde önemli atıl kapasite bulunuyor gibi görünmesine rağmen, devletin yeni sanayi siteleri için fonlar sağlamayla devam ettiği kaydedildi.

Raporda, "Devlet, bu tür sanayi sitelerinde mekan ihtiyacının, özellikle de

Türkiye AB'ye kabul edilirse, hızla artacağına inanabilir. Büyük sanayi siteleri inşa etmek, hem para hem de zaman gerektirmektedir. Devlet desteği, bu alandaki gecikmelerin daha hızlı bir büyümenin önünde engel olmamasını sağlama amaçlı olabilir." denildi.

Raporda şunlar kaydedildi:

"Devletin harcamalarını kontrol etme ve enflasyon oranlarını azaltma çabaları devam ederken, devlet, bütçeyi dengeleme amacına ulaşmak için mevcut KOBİ mali destek programlarını daha fazla gözden geçirmelidir. Bu, bir dizi KOBİ'nin bilançolarını iyi durumda tutmasını zorlaştırabilir ama aynı zamanda bankacılık sektörü, KOBİ'lere borç veren ana tedarikçi olarak hareket etmeye başlamalıdır.

Ayrıca, daha istikrarlı ekonomik politikalarla kaynaklanan parlak büyüme tahminleri de birçok KOBİ'nin iş durumunu iyileştirebilir."

Taslak raporda, birçok ülkedeki çok küçük işletmelerin işe başlama veya en başından işleri genişletme amacıyla düşük miktarda kredi bulmakta hayli zorlandığı vurgulanarak, bankaların çok küçük borç taleplerini gözden geçirmeyle ilgili işlem masraflarının, borcun başarılı bir şekilde geri ödenmesi halinde bile bankanın para kazanamayacağını haklı olarak dile getirdikleri anlatıldı.

Raporda, Türkiye'nin fon mekanizmalarından yoksun olmasına karşın, örgütlü bir risk sermayesi sisteminin başlangıcına sahip olduğu belirtildi.

İş başlangıçları için özel fon sağlama konusundaki kaynak eksikliği dikkate alındığında, Türk devletinin KOSGEB ve ilgili programlarla sağladığı geniş desteğin, iş başlangıçları desteklemek için en iyi yol olduğu ifade edildi.

Raporda, ihracatın Türk ekonomisinin refahı için önemli olduğu kaydedilerek, şöyle denildi; "Ama ihracatın artırılması için KOBİ'lerin uygun bir odak noktası olup olmadığı cevaplanması gereken önemli bir sorundur. Bazı sektörlerdeki bazı KOBİ'ler başarılı ihracatçılar konumundadırlar. Ama birçok KOBİ iç piyasa için üretim yapmakta ve

ancak iç piyasa doygunluğa eriştiğinde dış piyasaya yönelmektedir.

Türkiye piyasa koşulları gelişmeye devam ettikçe, giderek daha çok sayıdaki küçük işletme, öncelikli üretimlerini daha büyük Türk işletmelerinin taleplerini karşılamaya yönelteceklerdir. Daha büyük Türk üreticiler için yüksek kaliteli parçalar üreten ve ara montaj yapan Türk KOBİ'leri bir hal almasına yardımcı olabilir."

SANAYİCİNİN SESİ Mayıs-Haziran 2004



KAHVE MOLASI

PORTRE

Güzel sanatlara hayran bir adam varmış. O kadar çok seviyormuş ki ,hayatini ona adanmış.Güzel sanat eserleri alabilmek için çok çalışıyor ve güzel bir sanat eseri için tüm parasını veriyormuş.Öyle ki Rembrandt,Picasso ve diğer pek çok ünlü sanatçının eserini satın alabilmek için var gücüyle çalışıyormuş. Esini yıllar önce kaybetmiş, ama bir oğlu varmış. Çocuğunu yetiştirirken bu sanat sevgisini ona da aşılamış. Büyüyünce, oğlu da bir sanat koleksiyoncusu olmuş.Ve bu sanat sevgisi her ikisinin de çok sevdiği ve onları birbirine bağlayan güçlü bir bağ olmuş. Bir süre sonra ülkeleri bir savaşa girmek zorunda kalmış. Ülkenin diğer gençleri gibi oğlu da göreve yazılıp ülkesi için savaşa katılmış. Aradan biraz zaman geçmiş ve baba bir mektup almış. Oğlunun bir harekatta kaybolduğunu bildiriormuş mektup. Baba çok üzülmüş. Oğlunu çok seviyormuş ve yokluğunda, oğlunun,onun için ne kadar önemli olduğunu anlamış. Ona ne olduğunu bilmemek acısını çok daha fazla artırıyormuş. Birkaç hafta sonra kalbini parçalayan ikinci mektubu almış baba. Bu mektupta ,oğlunun bir hareket sırasında öldüğü yazıyormuş. Oğul, muharebe sırasında yaralanan askerleri kurtarıyormuş.Ve en son yaralıyı güvenli bölgeye taşıırken ,arkadan gelen bir kursun onun hayatını kaybetmesine sebep olmuş. Mektubu alalı birkaç ay olmuş ve Noel sabahıymış.Ama baba yataktan kalkmayı istemiyormuş. Oğlu olmaksızın bir Noel geçirmeyi gönlü arzu etmiyormuş. Birden kapı çalınmış ve kim olduğuna bakmak için aşağıya inmiş. Kapıyı açınca elinde bir paket olan genç bir adam görmüş. Genç adam: "Bayım,siz beni tanıyorsunuz; ama ben oğlunuzun kurtarıırken öldüğü yaralı askerim." demiş. "Ben çok zengin biri değilim.Ama oğlunuz sizin sanat sevginizden bana söz etmişti.Ve ben de çok iyi bir ressam olmadığım halde onun bir portresini yapıp size hediye etmek istedim." demiş. Baba paketi almış ve eve girip açmış. Sonra koleksiyon odasına gidip şöminenin üzerinde asılı olan Rembrandt eserini çıkarıp onun yerine kendi oğlunu portresini asmış. Sonra gözlerinden akan yaşlarla genç adama dönmüş ve "Bu benim en değerli eşyam.Ve evimdeki tüm değerli eserlerin hepsinden daha değerli." demiş. Baba ve genç adam birlikte Noel yemeği yemişler ve genç adam daha sonra gitmiş. Birkaç yıl sonra baba hastalanmış ve bir süre sonra da ölmüş. Onun ölümü her yerde duyulmuş. Herkes onun sahip olduğu sanat eserleri için yapılacak müzayedeyi merak ediyormuş. Nihayet müzayedenin Noel Günü yapılacağı duyurulmuş. Müze yetkilileri ve dünyanın en ünlü koleksiyoncuları evde toplanmışlar. Hepsi heyecanla satılacak sanat eserlerini alabilmeyi bekliyormuş. Ev dolmuş.Müzayede yöneticisi ayağa kalkmış ve : "Hepinize geldiğiniz için teşekkür ederim.Müzayedenin ilk parçası arkamda gördüğünüz portredir." demiş. Arka sıralardan bir "Ama o, yaşlı adamın oğlunun portresi." diye bağırması. "neden onu geçip ,asil sanat eserlerine gelmiyoruz." Mezatçı : "Önce bunu satmamız gerek.Sonra diğerlerine geçebileceğiz." demiş. "Evet, artırmayı 100 dolar ile başlatıyorum.Yok mu artıran?" Hiç kimseden ses çıkmayınca "O zaman 50 dolar" demiş. Hala kimseden ses çıkmamıştı. "O zaman 40 dolar."ses çıkmayınca "Hiç kimse bu portreye talip değil mi?" diye sormuş. Yaşlıca bir adam ayağa kalkmış ve "10 dolara olur mu?" demiş . "Tüm param bu. Ben onların karşı komşusuyum ve bu çocuğu tanıyorum.Onun büyümesine tanık oldum ve o çocuğu çok sevdim.Onun portresini almak isterim." "Yani 10 dolara almak istiyor musunuz?" diye sormuş müzayedeci. "10 dolar!Satıyorum !Satıyorum !Satttttttiiiiimmm!" Salonunda bir sevinç mırıltısı yükselmiş ve herkes birbirine : "Nihayet gerçek sanat eserlerine kavuşacağız" demeye başlamış. Müzayedeci o zaman : "Hepinize geldiğiniz için teşekkürler ederim.Sizleri bugün burada görmek çok güzeldi.Ama müzayede burada bitti." demiş. Kalabalıktan kızgın sesler yükselmeye başlamış. "Ne demek müzayede bitti? Diğer parçalar için artırma başlamadı bile..." Müzayedeci o zaman: "Üzgünüm ama müzayede sona erdi.Çünkü yaşlı adam vasiyetinde şöyle demişti. "Oğlunun portresini alan tüm eserlerin sahibi olur."

RUSYA-GÜRCİSTAN ACİL DURUM

Dün öğleden sonra... Başbakan Erdoğan'ın dış politika başdanışmanı, Büyükelçi, Prof. Ahmet Davutoğlu'nu tam Erdoğan'ın odasına girer iken, kapıda yakaladım. Davutoğlu telaşlıydı çünkü ben onu aradığım esnada Başkan Putin ile Başbakan Erdoğan telefon görüşmesine hazırlanıyorlardı ve O da bu kritik görüşme esnasında odada hazır bulunacaktı.

Davutoğlu, sağolsun beni kırmadı ve iki arada bir derede şimdi okuyacağınız bu önemli -özel- değerlendirmeyi yaptı, kayda geçin ey okur, çok ama çok önemli;

- 'Başkan Putin ertelemek zorunda kaldığı Türkiye ziyaretini en yakın zamanda gerçekleştirecek.
- Putin'in Ankara ziyareti, Rusya - Türkiye arasında başlayan bu yeni işbirliği süreci sadece 2 ülke- Rusya-Türkiye adına değil, tüm dünyanın geleceği adına da önem taşıyor.
- Çünkü Rusya-Türkiye arasında geniş manada işbirliğini içeren bu stratejik ortaklığın KÜRESEL BOYUTU VAR...
- Kafkasya'daki güç dengeleri, Avrupa Birliği ile bölgesel ilişkiler ve de daha geniş çerçevede etki yaratacak olan Türkiye-Rusya arasındaki bu yeni işbirliği süreci, dünyadaki tek kutuplu güç dengesi ve tek boyutlu politikaların geleceği adına da çok önemli..
- Rusya ve Türkiye küresel etkiler yaratacak bir stratejik ortaklığa doğru ilerliyorlar."
- Evet sevgili okur, Sayın Davutoğlu böyle diyor. Peki sizce, küresel boyuta sahip Türk-Rus stratejik ortaklığı, yıllardır ABD eksenine oturan politikamızı, tek boyutlu düşünce sistematığımızı ne derece...? Üstelik takdir edersiniz ki Rusya ile işbirliği ABD ile yıllardır süregelen stratejik ortaklığımızı da bozmamızı asla gerektirmiyor, aynı anda her iki ülkeyle de işbirliğine devam edebiliriz, etmeliyiz de. Türkiye'min genel menfaatleri konusunda dengeleri koruyarak tabii, sizce?

- Bu arada, peki malum bazı gruplar-güçler (!) bu yeni küresel boyutlu ilişki sürecini baltalamaya kalkarlar mı dersiniz?
- Şimdi, cevabı ASAM'ın (Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi) uzmanlarından Sinan OGAN imzalı ilgili bir raporla verelim;
- "Rusya'da artan terör eylemleri hiç şüphesiz ki, 29 Ağustos'ta yapılan Çeçenistan devlet başkanlığı seçimleri ile ilgilidir. Ve bu noktada özellikle dikkat çekmek gerekmektedir ki;
- Rusya'da terör eylemleri bir süre daha devam edecek gibi görünmektedir.
- Ancak, her şeyden önemlisi ve korkulana Türkiye'de de Kafkasya kökenli insanların bulunduğu unutulmaması ve bu çevrelerden bazı radikal kişilerin Başkan Putin'in Türkiye ziyareti esnasında ses getirebilecek ve Çeçenistan konusunu gündeme taşımaya yönelik eylemlere girişebilirler.
- Bu eylemler ise daha önce olduğu gibi gelişen Türk-Rus ilişkilerini yeniden derinde yaralayabilir."
- İşte büyük fotoğraf... Prof. Davutoğlu'nun belirttiği gibi, Rusya ve Türkiye küresel etkiler yaratacak bir stratejik ortaklığa doğru ilerliyorlar iken dünyanın gidişini değiştirebilecek bu süreci baltalamak isteyenlerin malum sabotaj ihtimallerinden birine ASAM dikkat çekiyor.
- Bu kritik süreçte bizim üç-beş necip Türk yazarı da size sunacak onca kritik konu varken, Türk-Rus ilişkilerini 'Katerina-Baltacı Mehmet Paşa' ekseninde magazinleştirerek bir çeşit 'zihni sabotaj'la... Artık noktaları siz doldurun.
- Bu arada son dakika gelişmesi. Putin, BM Güvenlik Konseyi'ni acil toplantıya çağırdı. İddia o ki Gürcistan'a her an müdahale durumu olabilir. Bu kritik gelişme hepimizi çok yakından ilgilendiriyor.

Güler KÖMÜRÇÜ

gulerkomurcu@haberturk.com

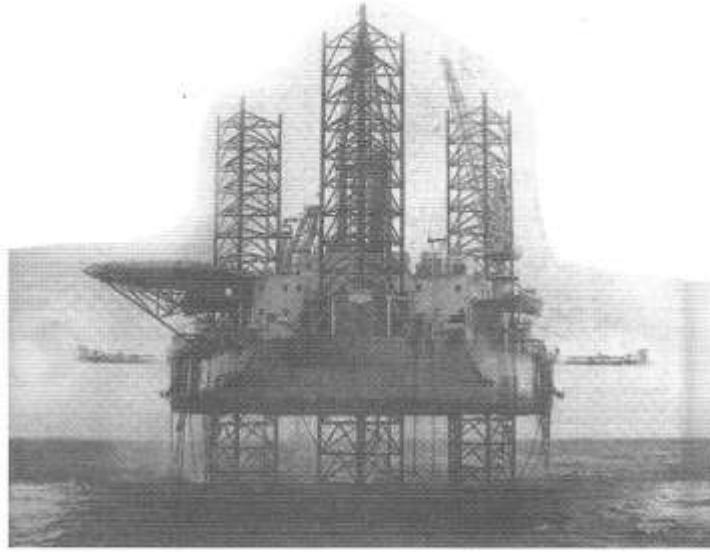
gulerkomurcu@usa.net

DÜNYA GÜNDEMİ

BİR IRAK OLAYI KI!

Elimizdeki verilere göre petrol, ilk kez ve fakat savunma amacıyla Büyük İskender tarafından düşman fillerini korkutup kaçırmak için M.Ö. 300 yıllarında yakılarak bir silah olarak kullanılmıştır. Ancak bir grup arkeologun araştırmalarına göre petrolün, M.Ö. 4000 yıllarında Hazar Bölgesi'nde kullanıldığına ilişkin bulgular elde edilmiştir. Çok büyük olasılıkla ısınma yada aydınlanma amacıyla. İtalyan gezginci Marco Polo ise 13. yüzyılda Hazar Bölgesi'nde yeraltından yanıcı bir sıvının sızdığını notlarına düşerek petrolün serüveninin Hazar'dan başladığına ilişkin yorumlara önemli ölçüde destek sağlamıştır.

Petrolün, insanın yaşam kalitesine getirdiği akıl almaz katkıların ötesinde stratejik bir madde, savaşları başlatan, savaşları bitiren, ülkeler arasındaki ilişkilerin ve gelişme süreçlerinin vazgeçilmez parametresi ve sonunda da bir ÖCÜ olarak anılması 1. Dünya Savaşı yıllarına rastlamaktadır. Bugün günlük yaşamımızın hemen her kesitinde yer alan, yaşamımızı kolaylaştırıp güzelleştiren, enerjinin, bilimsel çalışmaların ve teknolojik gelişmelerin vazgeçilmezi olan, diş fırçasından kalp kapakçığı, haberleşme, uzay teknolojileri ve belki de yapay zekaya kadar uzanan bir yelpazede olmazsa olmaz bir konum kazanan petrol, 1. Dünya Savaşı sonrasında bu kez stratejik madde konumunu daha da güçlendirerek "YERİN



KANI", "ZAFERİN KANI" (Daniel Yergin) olarak adlandırılmaya başlanmıştır. Acaba insan, petrolün olağanüstü özelliklerini kendi gelişimi için kullanırken kötülükleri için de bir araç haline mi dönüştürdü? 1941 yılında Hitler, Rusya üzerinden Baku petrollerine, Libya üzerinden de Kahire ve Ortadoğu petrollerine ulaşmak için (Barbarossa Hareketi) binlerce insanın yaşamını hiçe saymış, buna karşın panzerleri yine de petROLSÜZLÜKTEN Libya çöllerinde çakılıp kalmıştır.

Peki Hitler bu hareketinde başarılı olup Baku veya Ortadoğu petrollerini eline geçirseydi dünya haritası şimdiki gibi mi olurdu? Bununla beraber, bu yenilgi Hitler Almanya'sını yakıt sorununu çözmeye zorladı ve başarı da sağlanarak "sentetik yakıt" endüstrisi hızla kuruldu. Ancak müttefikler bu tehdidi ortadan kaldırmak için tüm tesisleri bombalayarak imha ettiler ve ham petrolün egemenliğini perçinleştirdiler.

Japonlar ise Aralık 1941'de Pearl Harbour bombardımanı ile ABD donanmasını çökertip, Pasifik'te egemen olarak yine petrol sorunlarını çözmeyi hedeflemişler fakat gelin görün ki donanmaya ait 4.5 milyon tonluk stok yakıt tanklarını vuramadıkları için bu stratejik savaşta zafere ulaşamamışlardır. Hampetrolün karizması bir kez daha güçlenmiştir.

1948 yılına gelindiğinde petrol artık sadece rezerv değil fiyatları ile de stratejik hammadde konumunu ilan etmiştir. Fiyatlar 1945 yılına göre iki katına çıkınca, başta ABD olmak üzere tüm endüstrileşmiş ülkeler ve petrol ithalatçısı gelişmekte olan ülkeler, bu kez enerji güvencesine yeni boyut kazandırmak zorunda kalmışlardır. Petrolün, artık ülke ekonomilerinin belirleyici parametrelerinin en önemlilerinden birisi olduğu (üretici ve tüketici ülkelerin tümü için) kesinleşmiş ve doğal olarak da soğuk savaşın merkezine oturmuştur. Artık uğrumla akıl almaz entrikaların üretildiği ve hatta pek çok yaşamın gözardı edildiği bir emtea olmuştur. Bu bağlamda gözler, doğa tarafından hiç de hakça dağıtılmamış petrol rezervlerine çevrilmiştir. Gelişmiş ülkeler artık "petrostratejiler" hazırlarken, gelişmekte olan petrol ithalatçısı ülkeler de zaten kırılgan olan ekonomilerini dalgalanan petrol fiyatlarının belirsiz etkilerine karşı korumaya alabilmenin yollarını araştırmaya başlamışlardır. Çünkü yıllık GSMH artışı ortalama % 2.7 olan gelişmiş ülkelere oranla ortalama yıllık GSMH artışı % 5 olan gelişmekte olan ülkelerde petrole karşı adeta bir talep patlaması olmuş ve bu halende devam etmektedir.

Doğaldır ki başta S. Arabistan olmak üzere Ortadoğu ülkelerinin dev petrol rezervleri asıl ilgi odağı oldular. Dünya ispatlanmış petrol rezervlerinin üçte ikisi (% 65), doğalgaz rezervlerinin % 34'ü Ortadoğu'da olduğuna göre ve ayrıca dünyanın diğer bölgelerindeki rezervlerin de hızla tüketildiği bilindiğine göre bu bölgenin odağı oluşturması yadırganamaz. Petrol, dünya enerji gereksiniminin en hızlı büyüyen bileşeni olmuştu. Hal böyle olunca da petrol ihracatçısı ülkeler, fiyat sömürüsüne karşı çıkabilmek için, örgütlenerek dünya petrol rezervlerinin % 80'ini elinde bulunduran OPEC'i kurdular. Fiyatların kontrolü şirketlerin elinden kayarak bu örgüte geçti. Dünya

ekonomisinde artık roller ve aktörler değişiyordu. Hatta belki senaryolar da. Ancak sahneyi değiştirme olanağı yoktu. Dünya ortalama günlük petrol tüketiminin, mevcut trende göre 2005 yılında 86.3 milyon varil, 2010 yılında 94.4 milyon varil, 2020 yılında ise 119 milyon varile çıkacağı öngörüldüğüne göre petrol ithalatçısı ülkelerin Ortadoğu ve genelde OPEC üyesi kartel ülkelerinin arzına güvenmeleri de zorunludur.

1980 İran-İrak Savaşı ve 1991 Körfez Savaşının tek suçlusu olarak petrol ilan edildi. Savaşlar sonrasında çok çarpıcı değişimler ve yeni yapılanmalar gözlenmeye başladı. Uluslararası ilişkilerde petrol, stratejik gündemin hemen hemen ilk maddesini oluşturuyordu. Tabii bir taraftan da petrole bağımlılığın azaltılması için yeni ve yenilenebilir enerji kaynaklarına, yeni tasarruf ilkelerine, enerji verimliliği araştırmalarına yöneliniyordu, Ortadoğu elbette her yaklaşımın odağındaydı ve bu nedenle de rezerve ilişkin güvenilir bilgi ve verilere gereksinim vardı. Politikalar buna göre şekillendirilecekti. Bölgenin ilk güvenilir rezerv değerleri de 1948 de belirmeye başladı. Bununla beraberde bölge ülkelerinin güçlü ülkelere paylaşımı pazarlıkları da başladı. Yeni senaryolar hazırlandı. Ne kadar doğru bilgidir bilemiyoruz ama o yıllarda ABD'nin İran'ı İngilizlere, S. Arabistan'ı kendisine, Kuveyt'i ise ortaklaşa paylaşmaya yönelik öneride bulunduğundan söz edilmektedir. Bu bağlamda krallarla başkanlar, hükümetlerle petrol şirketleri ve bazen tümü bir arada mekik diplomasi yapıldığı da tarihi notlar arasındadır.

Ham petrol rezervleri açısından 260 milyar varille S. Arabistan'ın ilk sırayı aldığı konusunda herkes aynı görüşte ancak Irak rezervleri konusunda gerçekten uzlaşma sağlanamadı. Sıkça kullanılan istatistiklere göre Irak, 112 milyar varil rezervle 2. sırada, İran-Kuweyt-BAE ise 107 milyar varil rezervle 3. sırada yer

alıyor. (1-6) Bu değerler güvenilir bir yayın organı tarafından her yıl ülkeler bazında yapılan anketlere göre elde edilen istatistiki verilere dayandırılmaktadır. Oysa USGS (US Geological Society), güvenilir bir özel kurum tarafından ayrıntıda ve titizlikle hazırlanan istatistiki bir tabana dayandırılan verilerin, geliştirilmiş bilgisayar programları ile değerlendirilmesiyle sonuca ulaşmaktadır. Bu veriler 40 yıldır ve dünya genelindeki 1800 petrol sahasını kapsamaktadır. Buna göre Irak'ın 1995 yılındaki rezervi 100 milyar varildi ve bunun da 22 milyar varili üretildiğine göre kalan rezervi yaklaşık 78 milyar varildir. USGS, tahminlerine göre Irak'ın % 5 olasılıkla 85 milyar varil ek rezem bulunmaktadır. Yani bazı uzmanlarca açıklanan 200-300 milyar varil değeriyle hiç uyuşmuyor. Kısacası ABD Department of Energy (DOE) tahminleri ile de ciddi farklılıklar gösteriyor. Bu durumda, yani USGS'nin verilerine güvenmemiz durumunda, ki öyle de gerekiyor, Irak'ın, rezerv büyüklüğü sıralamasında Rusya'nın gerisine düştüğünü söyleyebiliriz. Ancak Irak'ta bugüne değin keşfedilerek geliştirilmiş 74 saha dışında bugün sadece 15 yeni sahada çalışmalar sürmektedir. Oysa Irak'ın umutlu saha sayısı 526'dır ve bunların da ancak 125 adedinde sondaj yapılmıştır. Bu durumda hiç aranmamış veya geliştirilmemiş sahaların tahmini büyüklükleri göz önüne alındığında bir çelişki yaşanmaktadır. Petrol üreticisi ülkelerin kendilerinin resmen açıkladıkları abartılı rezerv değerleri ile politik prestij kazanma, OPEC üretim kotalarında yüksek pay alma, dünya bankasından alınacak borç ve garanti miktarını artırma-bilme gibi süreçlerde avantaj sağlama amacını güttüklerini de unutmamak gerekiyor. Bu nedenle Saddam döneminde uluslararası istatistik kurumlarına resmi olarak verilen değerlerin güvenilirliği tartışılır. Örneğin USGS, yine DOE ve EIA tarafından Irak Batı Çölü için yaptığı 100 milyar varillik rezerv tahminine karşı çıkarak bu bölgede

% 50 olasılıkla ancak 6.6 milyar varil rezerv olabileceğini, en iyimser senaryoya göre ise 14 milyar varil olabileceğini açıklamıştır. Öz olarak Irak, hampetrol rezervleri açısından çok cazip bir ülke ise de üretim düzeyi için aynı şeyi söyleyemeyiz. Çünkü üretici ülkeler sıralamasında oldukça arkalardadır. Sadece 1979 yılında yakalanan günlük 3.5 milyon varillik pik üretim değeri ile önemli bir arz merkezi olmuş fakat bilinen nedenlerle bu korunamayı üretim hızla geriye gitmiştir. 2002 yılında günde ortalama 2.6 milyon varil olan üretim, Irak Olayı sonrasında durma noktasına kadar gelmiştir. Bugün için günde yaklaşık ortalama 1.3-1.5 milyon varil üretim yapılabilmekte fakat ihracatta önemli sorunlar yaşanmaktadır. Tekrar günlük 3 milyon varil üretime ulaşılabilmesi için en az 5 milyar dolar yatırım ve 3-4 yıla gereksinim olduğu tahminleri yapılmaktadır.

Irak'ın çekim merkezi oluşunun aslında en önemli nedeni, rezerv ve üretim olanaklarının da ötesinde 1 varil petrolün keşif bedelinin 35-40 cent (Hazar'da en az 50 cent) ve yine 1 varil petrolün işletim maliyetinin (operating cost) 50-75 cent gibi çok düşük değerde oluşudur.(8) Kıyaslama yapılabilir diye operating cost değerinin S.Arabistan'da ve BAE'de varil başına 2.5 dolar, Rusya'da ise 7 dolar olduğunu anımsatalım.

"Bazı önemli araştırmacılar "Stratejik Enerji Elipsi Haritası" adı altında bir haritadan söz ediyorlar. Bu harita, Türkiye, İran ve Rusya'nın bir kısmını da içine alacak şekilde 16 ülkeyi kapsıyor. Elipsin merkezinde İran var."

Körfez Savaşı sonrasında Saddam yönetimince sektöre hemen hemen hiç yatırım yapılmamış, altyapı onarımlarına dahi kaynak ayrılmamıştır. Irak'ta yaşanan millileştirmeler, iki büyük savaş, 12 yıl süren BM ve ABD ambargoları ve yatırım yasakları gibi nedenlerle ABD ve bazı Avrupalı büyük şirketler, iştafları kabarsa

da Irak'tan uzaklaşmak zorunda kalmışlar ve bu boşluk, başta Fransız TOTAL olmak üzere bazı büyük Rus şirketlerince doldurulmuştur. Irak'ın toplam rezervinin % 25'ini geliştirmeye hakkı TOTAL'e verilmiş, yine OIAY öncesinde Irak petrol ve diğer endüstri alanlarının yeniden inşası, onarımı ve modernizasyonu ile ilgili toplam 40 milyar dolarlık işler için Rus şirketleri ile 5 yıllık kontratlar imzalanmıştır. Hizmet sektöründe ise Alman şirketleri öncelik almıştır. Bu bağlamda Fransa, Rusya ve Almanya'nın OIAY öncesi sergiledikleri karşı çıkışların, önemli ölçüde şirketlerin çıkarları için yapıldığına ilişkin oldukça yaygın bir kanaat vardır. Rusya için bir diğer tedirginlik ise eski Sovyetler Birliği zamanında Irak'ın yapmış olduğu 8 milyar dolarlık borcun geri ödenmesinde karşılaşılabilecek sorunlardır. Ancak görülen odur ki bu tür konularda ABD bir ölçüde güvence vermeye başlamış ve karşı çıkışların en azından dozunu azaltmıştır. Kuşkusuz karşılıklı pazarlıklar da sürece gidecektir. Şimdilerde ABD ve Avrupalı bazı dev şirketler Irak petrol pazarı kuyruğunda ön sıraları almaya başlamışlardır. Bu gerçeğin, dünyanın diğer petrol bölgelerine yatırımını önemli ölçüde olumsuz olarak etkileyeceği kaygılarında gündeme oturmuştur.

Bir araştırmaya göre OIAY sonrası Irak'ta tahrip edilmiş olan kentsel altyapı ve endüstri merkezlerinin onarımı ve/veya yeniden inşası için 20-100 milyar dolar gerekmektedir. Peki bu kaynak Irak'ın bugünkü en iyimser günlük brüt 25-30 milyon dolarlık petrol geliri ile karşılanabilir mi? Pek olası görülüyor. O halde uluslararası toplumdan yardımlar talep edilecek, petrol fiyatları yüksek tutularak Irak'ın üretimi artırılacaktır. Ancak bir diğer sorun petrolün kesintiye uğramadan pazarlara verilmesidir. Ancak Kerkük-Yumurtalık boru hattı, Irak'ın kuzeyinde bilinen nedenlerle yapılan sabotajlar sonucunda tamamen durmuştur

ve ABD askeri birlikleri de buna müdahale edememektedir (!). Oysa İngilizlerin kontrolündeki Güney boru hattında önemli bir sorun yaşanmamaktadır. Kısacası sorunun çözümünün bir parçası olunamayınca, sorunun kendisinin bir parçası olunmaktadır. Belki de sorunun kendisi!

Hazır sırası gelmişken, Kerkük petrolleri hakkında bazı bilgileri anımsatalım. Bilindiği gibi 1927 yılında keşfedilen Kerkük petrol sahalarının 7 milyar varillik bir üretilebilir rezervi olduğu hesaplanıyor. Yaklaşık olarak Alaska Prudhoe Körfezi rezervi ile aynı büyüklükte. OIAY öncesinde bu sahalardan yapılan günlük 500 bin varil üretim, 900 bin varile çıkarılmıştı (Türkiye'nin günlük üretimi ortalama 50 bin varil, tüketimi ise 675 bin varil). Ayrıca 20 Mart 2003 tarihinden itibaren Yumurtalık boru hattı yani Ceyhan terminalinden yeni Kerkük petrolü yüklenemedi. Sadece boru hattı ve Ceyhan depolarında stoktaki 10 milyon varil Irak petrolünün satışı yapıldı. Bununla 8 milyon varili Kerkük, 2 milyon varili ise Basra petrolü idi. Şimdi kısaca ABD'nin petrostratejilerinde Irak'ın konumuna ilişkin bazı bilgilerden söz edelim:

ABD'nin ispatlanmış petrol rezervleri 30.4 milyar varildir ve dünya rezervinin toplam % 2.9'una sahiptir. Bugünkü üretim ve tüketim düzeylerinin aynı kalması ön koşuluyla rezervlerinin 11 yıllık ömrü kalmıştır. Tehlike çanları kendiliğinden çalmaktadır. Aynı varsayımlarla toplam Ortadoğu rezervlerinin ömrü ise 100 yıldan fazladır. Diğer taraftan sadece ABD petrol şirketlerinin 2001 yılında 7.9 milyar varillik ek rezerv yarattıklarını da unutmamak gerekir. ABD'de günde 7.7 milyon varil üretim yapılmasına karşın 11.5-12 milyon varil de ithal edilmektedir, yani şimdilerde tüketimin % 55'i oranında dışa bağımlılık söz konusudur. Bu bağımlılığın 2025 yılında % 65-75'e

çıkacağı tahmin edilmektedir. Bu nedenle ABD, son 10 yıldaki stratejileri gereği Ortadoğu petrollerine olan bağımlılığını % 25 oranında azaltmıştır ve arz güvenliğini sağlamak içinde ithalatını 16 ayrı ülkeden yapmaktadır. Bu ithalatta Irak'ın payı ise sadece % 8'dir. İthalatta Rusya'nın payının daha da artırılabilmesi için iki ülke arasında çok ciddi bir enerji diyalogu başlatılmış ve Başkan Bush'un Rusya'yı ziyaretinde (24.05.02) üst düzey bir "enerji sürekli komisyonu" oluşturulmuş ve büyük yetkilerle donatılmıştır, ABD ve Rus petrol şirketlerinin gerek iki ülke sahalarında gerekse ortaklıklarla üçüncü ülkelerde ortak proje yapmak ve yatırıma yönelmek için kararlar alınmış ve şirketlerin bu konuda özendirilmesi için özel destekler sağlanmıştır. Nitekim son iki yıldır ABD'nin dev petrol şirketlerinin Rusya'nın özellikle hiç aranmamış fakat çok umutlu petrol ve gaz sahalarına ilgileri beklenenin de ötesindedir.

ABD, dünya toplam ekonomik üretiminin % 43, yüksek teknoloji üretiminin % 40, araştırma-geliştirme yatırımlarının ise % 50'sini karşılamaktadır. ABD ekonomisi, Japonya, Almanya ve İngiltere ekonomilerinin toplamı kadardır.

Yukarda pek de ayrıntıya girmeden sizlere anımsatmaya çalıştığımız açık bilgi ve veriler ışığında, bazı araştırmacılar tarafından (4) 2003 IRAK OLAYI öncesi tartışmaya açılan bazı teorileri ve senaryoları bir kez de sizin yorumlarınıza açalım istedik. Dünya toplumunun çok büyük bir kesiminin karşı çıkmasına karşın ABD ve İngiltere neden bu OLAY'ı gerçekleştirdiler?

TEORİ-1 Irak Olayı'nın nedeni petroldür. ABD ekonomisi daha ucuz petrole gereksinim duymaktadır.

Bugünün dünyasında petrolün stratejik önemi artık savaşlar kazanmak veya kaybetmek değil, ekonomik gelişme süreçlerinin sürdürülebilirliği, zengin

ekonomilerin ise korunabilirliği ile özdeşleşmiştir. Yukarda da söz ettiğimiz gibi Irak'ın petrol rezervleri, üretim düzeyi ve mantıklı seyreden petrol fiyatları göz önüne alındığında ABD ekonomisi için Irak petrollerinin olmazsa olmaz bir konumda bulunmadığını düşünebiliriz. Kaldı ki OLAY da harcanan ve daha da harcanacak kaynakların boyutu, girilen politik, ekonomik ve sosyal riskler, can kayıplarının yaratacağı toplumsal reflexler, sosyolojik ve psikolojik gerginlikler, 250 bin askerin bölgeye şevkinde yaşanacak uluslararası sorunlar, prestij kayıpları, toplumsal güvenirliliğin sarsılması ve daha nice olumsuzluklar karşısında her ülkenin yaptığı gibi parası ödenerek satın alınan bir madde olan petrolün temel neden olduğunu düşünmek, bazı stratejik gerçekleri görmezden gelirsek, pek de kolay olmasa gerek. (3) Kaldı ki ABD ve İngiltere Irak petrollerini hemen yer altından çıkararak ve de ellerini kollarını sallayarak ülkelerine götülebilirler mi ki?

ABD yönetimi bu teoriye başından beri şiddetle karşı çıkmakta ve asıl amacın, aşağıda 5. sırada açıklanan teorideki gibi, bölgeye demokrasi kültürünün taşınması, kitle imha silahları tehdidine karşı tüm uygar dünyanın korunması, terörizmin yaşam bulduğu bir bataklığın kurutulması vb. gibi ulvi duygular olduğunu yinelemektedir.

Kaldı ki amaç sadece petrol olsaydı ABD'nin hemen yanı başında olan ve dünya rezervlerinin % 8'ine sahip, ayrıca üretim düzeyi yüksek ve daha istikrarlı Venezuela'nın hedef seçilmesi gerekirdi gibi bir diğer tez ileri sürülmektedir. (3) Denilmektedir ki ABD yönetimi ve halkı, bedelini ödeyerek petrolü satın almak yerine rezerve el koymanın çok daha pahalıya mal olduğunu Kuveyt savaşı sonrasında öğrenmiştir. (2)

Nedenin petrol olduğu görüşünü savunanlar ise OPEC'in fiyatları dayatmacı tavrı ve fiyatları kontrol gücünün, dünya

ekonomisi için yarattığı tehdide dikkat çekmektedirler. Irak olayı ile OPEC'e karşı tehdit yaratılacak ve belki de OPEC'in böylece dağılması sağlanacaktır diye düşünenler de hiç te azımsanmayacak sayıda. Ancak Kuveyt örneği anımsandığında bu görüşün desteği önemli ölçüde azalmaktadır. Kuveyt, OPEC dışına çıkmamış ve bu yaklaşım diğer OPEC üyesi ülkeler tarafından da reddedilmiştir, Zaten OPEC petrol sepetinde öngörülen 22/28 \$/varil fiyat aralığında ABD dahil birçok gelişmiş ülke ekonomisi için uygun görülmektedir. Peki, acaba ABD petrol şirketlerinin güçlü lobilerinin baskısıyla Irak petrol rezervleri bu şirketlerin tekeline alınmak için mi bu OLAY tetiklenmiştir? Burada da düşünmek gerekiyor. Tek bir endüstri lobisinin ABD'nin diğer lobilerini gözardı ederek ve de başta ABD olmak üzere uluslararası topluma önemli zararlar verecek, uygarlığın vazgeçilmez değerlerini hiçe sayacak bir hareketi kurgulamasına izin verilebilir mi? Yanıt, doğal olarak, hayırdır. Çünkü bir çırpıda ABD ve BM ambargolarının kaldırılmasıyla şirketlerin bu rezervlere ulaşmasının önü açılabilirdi. Ancak teori, yine de teoridir.

TEORİ-2 Irak Olayı'nın nedeni Euro'nun Dolar'ın egemenliğini tehdit etmesidir.

Bu teori, Saddam yönetiminin 2000-2001 yıllarında OPEC üyesi ülkelere yaptığı döviz rezervlerinin dolardan Euroya değiştirme önerisine dayandırılmaktadır. Bu bir gerçektir ve hatta Irak tarafından bir ölçüde eyleme de geçilmiştir. Fakat ne OPEC üyelerinin ne de başta AB üyeleri olmak üzere diğer ülkelerin böylesine radikal bir değişime yanaşmayacakları da açıktır. Nitekim öyle de olmuştur. Belki bir tehdittir ama savaş gerekçesi olarak pek yandaş bulamamıştır.

TEORİ-3 Hıristiyan Batının İslam'a karşı savaşıdır. Bu teori kendi içinde çelişkiler taşımaktadır. Çünkü daha OLAY'ın çok öncesinde Hıristiyan batı

ülkelerinin hemen hemen tamamı ve hatta Papa, böyle bir OLAY'a karşı olduklarını resmen açıklamışlar ve hatta şiddetle karşı çıkmışlardır. Zaten bunun aksine düşünmek, dünya barışı için çok ciddi bir tehlikedir. Bu teorinin daha çok bir komplo olarak üretildiği konusunda kuşku duyulmamaktadır.

TEORİ-4 İsrail'in Arap Dünyası'na karşı ABD'ye ihale ettiği bir savaştır.

Bu teorinin üreticilerinin ilk dayanakları yıllardır süren ABD-İsrail bütünleşmesi ve bunun Arap dünyasına olumsuz yansımalarıdır. Örneğin ABD'nin her yıl İsrail'e ABD Kongresi tarafından dahi hiç tartışılmadan 3 milyar dolar yardım yaptığı, çok çeşitli araçlar kullanılarak İsrail'in 1973 yılından buyana ABD'ye toplam maliyetinin 1.6 trilyon dolara ulaştığı, bu yardım ve değişik başlıklar altında yapılan destekler sonucunda her İsrail vatandaşının yıllık gelirinin ciddi boyutlarda yükseltildiği şeklinde savlar ileri sürülmektedir. Bu teoriyi güçlendirmek için 1956 Mısır, 1967 Ürdün-Suriye-Mısır, 1981'den bu yana Irak ve 1982 den itibaren Ürdün'e karşı ABD yönetimince sürdürülen tavırlar ve eylemlerde anımsatılmaktadır. Tabii uluslararası toplumun bu teoriye açıktan destek vermesi beklenemez. Oldukça yanlı ve önyargılı bir komplo teorisi olarak değerlendirilmektedir.

TEORİ-5 Irak'ta rejim değiştirilerek Irak halkına özgürlük ve demokrasi getirilecektir. Saddam'ın elindeki kitle imha silahları yok edilerek uygar dünyaya yönelik tehdit ortadan kaldırılacaktır. Bu teori, çok iyi bilindiği gibi ABD ve İngiltere yönetimlerinin resmi teorisidir ve her iki ülkenin ve yine bazı ülkelerin yönetimleri ve toplumları da başlangıçta bu teoriye destek vermişler ve hatta doğrudan OLAY'a katılmışlardır. Öncesinde de sonrasında da bu sav, böylesine ayrıntıda tartışıldı ve halen de tartışılmakta ki doğrularla yanlışlar artık karıştırılmaya başlandı. Teori bir mitoz

bölünmeye uğradı ve ulaşılan sonuçlar ve/veya sonuçsuzluklar nedeniyle ciddiyetini iyice kaybetti. Başlangıçta haklı olarak onay gören "terörizme karşı savaş" eksenini, zaman geçtikçe Irak OLAY'ı ile bir türlü örtüştürülemedi. "Terörizme karşı topyekün savaş" çılgınlıkları, doğal olarak "savaşa hayır" çılgınlıklarına dönüştü. BM silah denetçileri ve CIA ajanları, kitle imha silahlarının izine dahi raslayamayınca, eksen biraz döndürülerek bu kez silahların Saddam tarafından El-Kaide'ye önceden transfer edilmiş olabileceği iddiaları seslendirilmeye başlandı. Ancak bu konuda da ne bir güvenilir bilgi ne de belge açıklanamadı. Bu teorinin karşıtları derler ki, eğer Saddam'ın elinde bu silahlar vardysa, çok zor duruma düştüğü 1. Körfez Savaşı sırasında neden kullanmadı ki? Irak'ta henüz özgürlük ve demokrasi ile ilgili altyapı çalışmalarının dahi başlatılmaması ve hatta tersine gelişmelerle özgürlüklerin ve insan haklarının daha da sınırlanması, benzeri yanıtız daha pek çok sorunun varlığı, bu teorinin temellerini sarsmaktadır.

Biz, yukarda sayılan teorilerden çoktan seçimi size bırakıyoruz. Dilerseniz bir teoride siz üretin. Ancak bunu yaparken

Osman DEMİRAĞ
Jeofizik Yük.Müh.
PetroGas Dergisi
Yayın Danışma Kurulu Üyesi

aşağıda verdiğim iki küçük notu da gözden kaçırmayın istiyorum: Bazı önemli araştırmacılar "Stratejik Enerji Elipsi Haritası" adı altında bir haritadan söz ediyorlar. Bu harita, Türkiye, İran ve Rusya'nın bir kısmını da içine alacak şekilde 16 ülkeyi kapsıyor. Elipsin merkezinde İran var. İran, Hazar Denizi ile Hint Okyanusu'nü birbirine bağladığından birilerinin jeopolitik harmonisini iki parçaya ayırıyor diyorlar. Belki bu da bir başka teori!

Acaba Belçikalı araştırmacı-yazar Michelle Collon'un şu yorumuna mı katılalım? Collon der ki, "Eğer dünyayı yönetmek istiyorsanız petrolü kontrol etmek zorundasınız. Hem de tüm petrolü. Ve nerede olursa olsun."(7) Biz de "Ve nasıl olursa olsun" ekini yaparak yeni bir teorimi üretsek? İyi de hani özgür toplumlar kendi tarihlerini kendileri yapacak idi? Teoriler ve teorilerin türevi teoriler saymakla bitmez. Peki bu teorileri, kaybedilen binlerce cana, dökülen çocuk kanlarına, umutlan ellerinden alınan milyonlara, tahrip edilen çevreye, kuşlara,böceklerle ve hele çiçeklere nasıl anlatabilirsiniz ki?



KAHVE MOLASI

ERKEKLİĞİ BEŞ PARA ETMEZ

Kır saçlı yaşlı adam kamyoncuların durup yemek yedikleri benzin istasyonunda kahvaltısını ederken içeriye, deri ceketli, dev gibi üç tane serseri girmiş.. Birincisi adamcağızın tabağındaki böreğe sigarasını söndürüp barın önündeki sandalyeye oturmuş.. İkincisi adamın içtiği sütün içerisine tükürüp bardaki yerini almış.. Üçüncüsü adamın tabağını ters çevirip arkadaşlarının yanına geçip oturmuş.. Adamcağız en ufak bir itirazda bulunmadan barı sessizce terk etmiş.. Kısa bir süre sonra serserilerden biri garson kıza dönüp "Ne biçim herif bu? Erkeklığı beş para etmezmiş..!" demiş.. "Evet!" demiş kız,"Şöförlüğü de beş para etmezmiş.. Benzinlikten çıkarken dev gibi TIR'ı ile üç Harley Davidson'un üzerinden geçti!"

ALMANYA'DA İŞLETMELER NASIL DESTEKLENİYOR?

Aslında sadece Almanya'da değil, neredeyse tüm A.B.üyesi ülkelerde işletmeler için çıkarılması düşünülen hemen hemen her destekte KOBİ'lerin çıkarları her zaman önem arz etmektedir.

Ticaret Müşaviri olarak görev yaptığımız Almanya'nın geçtiğimiz 2003 yılında rekor seviyede dış ticaret fazlası verdiğine tanık olduk.

Almanya'nın 2003 yılında gerçekleştirdiği 661,6 milyar Euro'luk ihracatı ve 531,3 milyar Euro'luk ithalatının sonucunda ortaya çıkan 130 milyar Euro'luk fazlalık, kamu ve özel sektör kuruluşları tarafından gururla dile getirilmektedir.

Almanya'da mal ve hizmet alanında faaliyet gösteren firmaların ihracatının, yaratılan Gayri Safı Yurt içi Hasılanın yaklaşık üçte birini oluşturduğu görülmektedir.

Almanya'da faaliyet gösteren her dört işyerinden biri ihracata bağımlı çalışmaktadır. Yine Alman istatistiklerine göre, son 30 yıldır Alman dış ticaret rakamlarının her yıl 1 Trilyon ABD Doları'nın üzerinde seyrettiği görülmektedir.

Almanya'nın dış ticaret istatistikleri gerek bölgesel, gerek bölgesel, hatta ülkesel bağlamda incelediğinde, ticari ilişkilerinin çok istikrarlı bir şekilde yürütüldüğü görülecektir.

Örneğin, Fransa, A.B.D. Japonya, Hollanda, Belçika ve hatta Türkiye ile ticari ilişkilerine ilişkin sayısal verilerde çok aşırı iniş ve çıkışların olmadığı bir bakışta anlaşılacaktır.

Esasen bu oluşum, Alman kamu idaresinin kendi işletmelerinin dünya pazarlarındaki yerlerini genişletmek ve güçlendirmek amacıyla yaptığı çalışmalar sayesinde gerçekleşmektedir.

İster kamu, ister özel sektör kuruluşu olsun, Almanya'da kabul gören bir görüş, dünyanın gelişen global ortamında Alman işletmelerinin ancak,

kuruluş yerleri, yani kendi ülkeleri ile birlikte diğer ülkelerde yapacakları etkinliklerle ayakta kalabilecekleridir.

Almanya'da işletmelere yönelik bir destek öngörüldüğünde, devlet yani kamu, sadece yönlendirme, gerekli ortamı hazırlama ve izleme görevini üstlenmektedir.

Buna göre, ilgili kamu kuruluşu (genelde bakanlık) tarafından, gerekli finansmanı ayrılarak, tamamen öze sektör tarzında çalışan ve kendi kar merkezlerini yaratarak ayakta kalması öngörülen Teşvik Şirketi'nin oluşturulmasına gidilmektedir.

Söz konusu şirketlerin her yıl veya öngörülen proje dönemi süresince gerçekleştirdikleri hizmetlere ilişkin yapılacak denetimlerinin sonucuna göre faaliyetine devam edip etmeyeceğine karar verilmektedir.

Almanya'da federal ya da eyaletler bazında bu şirketlere ilişkin çok sayıda örnek verilebilir, bunlardan bazıları ise, her eyalette kurulan eyalet teşvik şirketleri, her kentin ekonomisinin geliştirilmesi amacıyla kurulan teşvik şirketleri veya ajansları, bölgesel yatırım bankaları, teknoloji geliştirme ve destekleme şirketleri, ajansları, mesleki oda ve derneklerin kurdukları teşvik ve danışmanlık şirketleri ve bu grupta yer alan daha bir çok şirket ya da firma kurulmuştur. Söz konusu şirketler, firmalar ya da ajanslar eliyle Alman işletmelerine verilen desteklerin dışında ayrıca dış piyasalarla ilgili olarak işletmelere çok geniş bilgi ve danışmanlık desteği veren kuruluşlar da bulunmaktadır. Bu kuruluşlar:

- Alman ekonomisi resmi delegasyonları,
- Alman ekonomisindeki kurumların temsilcilikleri
- Yurt dışı ticaret odaları,
- Resmi dış temsilcilikler,
- Federal Dış Ticaret Ajansı (bfai),