

I. SERBEST MÜŞAVİRLİK MÜHENDİSLİK HİZMETLERİ VE MESLEKİ DENETİM KURULTAYI SONUÇ BİLDİRGESİ AÇIKLANDI

TMMOB Makina Mühendisleri Odası'na bağlı 18 Şubenin etkinlik alanında gerçekleştirdiği yerel kurultaylardan seçilerek gelen 220 delegenin katılımıyla 31 Mart 2007 tarihinde Ankara Dedeman Otel'inde yapılan I. Serbest Müşavirlik Mühendislik Hizmetleri ve Mesleki Denetim Kurultayı sonuç bildirgesi açıklandı.

Kurultay sonucunda delegelerin eğilimiyle belirlenen aşağıdaki tespit ve önerilerin çalışma yapılmak üzere Oda Yönetim Kuruluna önerilmesine karar verilmiştir.

1. Serbest Müşavirlik Mühendislik Hizmetlerinin sonucunda elde edilen ürünlerin işletme bakım süreçlerini de kapsayacak biçimde toplum yararı gözetilerek uzman üyelerimiz tarafından gerçekleştirilmesi amacıyla, bu ürünlerin bilim ve teknolojinin gereklerine ve yasal kurallara uygunluğunun denetlenmesinin Odamızın temel görevleri arasında yer aldığı bir kez daha vurgulanmıştır.
2. Serbest müşavir ve mühendislik hizmetlerinin uygulama konularının ve buna bağlı olarak meslektaşlarımızın çalışma alanlarının gelişmiş ülkelere göre istenilen düzeyde olmadığı tespiti yapılmıştır. Bu tespit beraberinde planlı, sağlıklı, konforlu, verimli, güvenli, kentleşme, sanayileşme temel hedeflerinin yaşama geçirilmesi, toplumsal gereksinimlerin kamu yararı esas alınarak gerçekleştirilmesi için SMMH kapsamına giren çalışma alanlarının artırılması gerekliliği belirtilmiştir. Bu kapsamda mekanik tesisat AİTM, asansör, ölçü aletleri, enerji vb. konularda Odamızca sürdürülen yasal mevzuat çalışmalarının sonuçlandırılması yönündeki girişimlere tüm üyelerimizin destek olması gerektiği vurgulanmıştır.



3. İmar Kanunu, Yapı Denetim Kanunu ile bu kanunların uygulama usul ve esaslarını düzenleyen yönetmeliklerin önemli eksikliklerinin yanı sıra mevcut haliyle mevzuat karmaşasına da yol açtığı tespiti yapılarak; TBMM gündeminde yer alan Yapı Kanunu Taslağının, tasarım, uygulama ve denetim süreçlerini bütünsel olarak değerlendirip, bu süreçlerde ilgili meslek odalarının etkinliğini artıracak, mesleki sorumluluk sigortasını kapsayacak ve her yönüyle projesine uygun yapı yapılmasını sağlayacak şekilde mevzuatın tek bir çatı altında toplanmasını sağlanması konusunda Odamızın yasa hazırlık sürecine müdahil olması gerektiği vurgulanmıştır.

4. SMMH kapsamına giren hizmetlerin kalitesinin artırılması amacıyla;
 - a. Odamızca hizmetlere ilişkin asgari uygulama standartlarının tespit edilmesi ve uygulanmasının sağlanması,
 - b. Gelişen teknolojilere ve mevzuat değişikliklerine bağlı olarak üyelerin meslek içi sürekli eğitimlerinin gerçekleştirilmesi, uzmanlık belgelerinin geçerliliğinde meslek içi eğitimlere katılımı esas alan ölçme ve değerlendirme sisteminin Odamızca kurulması ve işletilmesi,
 - c. Üyeler arasında haksız rekabetin önlenmesi, bilim ve teknolojinin gereklerine ve yasal düzenlemelere uygun gerçekleştirilen hizmetlerin karşılığının hakkaniyetle üyelerimizce alınmasının sağlanması amacıyla, her bir uzman mühendise karşılık gelecek şekilde Serbest Müşavirlik ve Mühendislik Hizmetleri ve Asgari Ücret Yönetmeliğinin Yetki ve Sorumluluk alt başlıklı 4. maddesinde belirtilen yetki sorumluluk kademe ve sınırlarına ilişkin uygulama esas ve usullerinin belirlenerek, anılan yönetmeliğe yansıtılması konusunda Oda Yönetim Kurulunca çalışma yapılması,
 - d. Üyelerimizin mesleki gelişmelerinin yanı sıra sosyal ve kültürel bilgi ve becerilerinin artırılmasına yönelik destekleyici ve tamamlayıcı eğitim ve etkinliklerin ücretsiz olarak düzenlenmesi,
5. Makina mühendisleri tarafından gerçekleştirilen hizmetlerin ve bu hizmetlerin gerçekle-

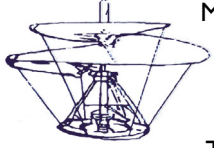
mesinden doğan sorumlulukların toplumu, doğayı, çağımızı ve geleceğimizi doğrudan etkilediği tespitiyle; bu hizmetlerin tüm şube, temsilcilik ve mesleki denetim bürolarımızda aynı standartta, TMMOB Mesleki Davranış ilkelerine uygun, haksız rekabeti önleyecek şekilde ülke genelinde etkin ve yaygın olarak gerçekleştirilmesi amacıyla mesleki denetim uygulamalarının düzenlenmesi,

- a. Mesleki denetim çalışmalarının kamu yararını esas alan sağlıklı, güvenli ve hizmet kalitesini artırıcı şekilde gerçekleştirilmesi konusunda yerel yönetimlerde uzman makina mühendislerinin çalıştırılması ve bu mühendislerin mesleki gelişmelerinin sağlanmasına yönelik Odamızca ücretsiz eğitimler düzenlenmesi konusunda ilgili bakanlıklar ve yerel yönetimler nezdinde girişimlerde bulunulması,
- b. TMMOB Serbest Müşavirlik Mühendislik ve Mimarlık Hizmetleri ve Büro Tescil Belgesi Yönetmeliği hükümlerine uygun olarak yapı üretim sürecinde proje müellifi ve teknik uygulama sorumlusu olarak görev alan mimar, inşaat, makina ve elektrik mühendislerinin Ortak Mesleki Denetim Uygulamalarını



- (OMDU) gerçekleştirmesi ve Odalar arasında uygulama birliğinin sağlanması amacıyla Oda Yönetim Kurulunca TMMOB nezdinde girişimlerde bulunulması,
- c. Makina Mühendisleri Odası'nın tüm birimlerinde yürütülen mesleki denetim hizmetlerinde uygulama birliğinin sağlanması için başlatılan çalışmaların Oda Yönetim Kurulunca sonuçlandırılması,
- d. Doğal Gaz Piyasası Kanunu ve İkincil Mevzuat kapsamında ülke genelinde sürdürülmekte olan mekanik tesisat uygulamalarındaki farklılıkların ve hatalı uygulamaların giderilmesi için; endüstriyel ve evsel doğal gaz dönüşüm teknik şartnamelerinin ülke genelinde tek tip haline getirilmesi ve bu hizmetlerin yerine getirilmesinde Serbest Müşavirlik Mühendislik Büro Tescil Belgesi ve her proje için Proje Müellifi Sicil Durum Belgesi'nin aranması için başlatılan yasal düzenleme çalışmalarının sonuçlandırılması,
6. Araçların LPG'ye dönüşümü uygulamalarında Kasım 2006'da yayınlanan TSE 12664-1 standardının montaj servislerinde makina mühendisi bulundurma ve dönüşüm yapan yerlerin Makina Mühendisleri Odası'ndan Büro Tescil Belgesi alması zorunluluğunu ortadan kaldırdığı tespiti yapılarak bunun haksız rekabeti körükleyeceği, teknik ve idari mevzuat dışı uygulamalara neden olacağı ve böylece halkımızın can ve mal güvenliğinin tehlikeye atılacağı gündeme taşınarak, söz konusu standardın servislerde mühendislerin çalışmasını ve servisler için Büro Tescil Belgesi alınmasını zorunlu kılacak şekilde yeniden düzenlenmesi için Sanayi ve Ticaret Bakanlığı nezdinde sürdürülen girişimlerin sonuçlandırılması,
7. Odamızca hazırlıkları tamamlanan Asansör İşletme ve Bakım Yönetmeliği'nin, bakım ve montaj yapan firmaların Serbest Müşavirlik Büro Tescil Belgesine sahip olmasını sağlamak üzere ivedilikle Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından yayınlanması yönündeki girişimlerin sonuçlandırılması,
8. Odamızca hazırlanarak Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'na sunulan Sıcak Su Kazanlarının Tesis İşletme Bakım Yönetmeliği'nin, tesis montaj ve bakımlarını gerçekleştiren firmaların Serbest Mühendislik Müşavirlik Hizmetleri Büro Tescil Belgesine sahip olmasını sağlamak suretiyle yönetmeliğin ivedilikle yayınlanması yönündeki girişimlerin sonuçlandırılması,
9. MMO Serbest Müşavirlik Mühendislik Hizmetleri ve Asgari Ücret Yönetmeliği hükümlerine göre asgari ücret belirlenmesinde kullanılan parametrelerin mekanik tesisat alanındaki ürün ve hizmet üretimine ilişkin tasarım ve uygulama süreçlerindeki gelişmeler, Odalar arası Ortak Mesleki Denetim Uygulamaları (OMDU) gözetilerek yeniden düzenlenmesi konusunda ivedilikle çalışma yapılması,
10. Kamu kurumlarına ait yapılar ile Organize Sanayi ve Serbest Bölgelerde gerçekleştirilen yapıların proje tasarım ve yapım süreçlerinde mesleki denetim uygulamasının getirilmesi için ilgili Bakanlıklar nezdinde girişimlerde bulunulması,
11. Odamız Uzmanlık ve Belgelendirme Yönetmeliği kapsamında, mesleki yeterliliğin belgelendirilmesi sürecinde ön şart durumundaki 1 yıl staj süresinin genç meslektaşlarımızca en iyi şekilde değerlendirilmesinin sağlanması amacıyla, staj süresince genç meslektaşlarımızın gelişimine yönelik bilgi ve beceri sürecinin Odamızca yakından takip edilmesi, staj yeri sıkıntısının önüne geçilebilmesi amacıyla, belli büyüklükteki SMM bürolarının zorunlu stajyer çalışmalarının sağlanması.

IV. ULUSAL UÇAK, HAVACILIK VE UZAY MÜHENDİSLİĞİ KURULTAYI YAPILDI



Makina Mühendisleri Odası adına Eskişehir Şube sekreteryalığında düzenlenen IV. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı, 12- 13 Mayıs 2007 tarihlerinde Eskişehir Taşbaşı Kültür Merkezi'nde gerçekleştirildi. İki gün süren Kongrenin açılış konuşmaları; MMO Eskişehir Şube Başkanı R. Erhan Kutlu, MMO Yönetim Kurulu Başkanı Emin Koramaz, TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Soğancı, Eskişehir Sanayi Odası (ESO) Başkanı Savaş Özaydemir ve Millî Savunma Bakanlığı (MSB) Savunma Sanayi Müsteşarı Murad Bayar tarafından yapıldı.

Kurultayda; “Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Eğitimlerinin Havacılık Sektörünün İhtiyaçları Çerçevesinde Değerlendirilmesi”, “Bilim ve Teknoloji Politikaları Çerçevesinde Havacılık ve Uzay Sektörünün Değerlendirilmesi”, “Ulaşım Politikaları Çerçevesinde Havacılık Sektörünün Değerlendirilmesi” ana başlıklı 3 oturum kapsamında 15 bildiri ile 3 poster bildiri sunulurken, “Ülkemizde Havacılık Sanayi Yatırımlarının Değerlendirilmesi ve Eskişehir’in Yeri”, “Ülkemizde Hava Yolu Taşımacılığının Mevcut Durumu ve Geleceğinin Değerlendirilmesi” konulu iki panel gerçekleştirildi.

“Eskişehir eskiden beri önemli bir havacılık kenti olarak bilinmektedir”

Kurultayın açılışını yapmak üzere kürsüye gelen Makina Mühendisleri Odası (MMO) Eskişehir Şube Başkanı R. Erhan Kutlu, önceki Kurultaylarda saptanan ortak noktanın ülkenin bilim, teknoloji ve sanayi politikasının olması ve teknoloji geliştirme yeteneğinin artırılarak, dışa bağımlılığın azaltılmasını sağlayacak ulusal politikaların oluşturulması olduğunu belirterek, Kurultay oturumları hakkında bilgi verdi. Erhan Kutlu; Kurultayın düzenleme amacının havacılık sektörünün Eskişehir’de bulunan alt yapısının değerlendirilerek, kentin cazibe merkezi haline getirilmesi ve yatırımların artırılarak önünün açılması olduğunu ifade ederek, şöyle konuştu: “Eskişehir; Üniversitesi, Sivil Havacılık Yüksek Okulu, 1.Hava İkmal Bakım Merkezi, TEİ, Türk Hava Kurumu İnönü Tesisleri, Alp Havacılık Uçak ve Havacılık Müzesi vb. kamu ve özel

sektör eğitim, bakım, üretim tesisleri bulunan, eskiden beri önemli bir havacılık kenti olarak bilinmektedir. Bu kurumlarda bulunan deneyim, kabiliyet, teknoloji ve olanaklar çok önemlidir. Bize düşen görev bu kazanımların kullanılmasının önünü açmaktır”.

“Uçak üretimi ABD’ye bağımlılık ile şekillenen bir hüviyet arz etmiştir”

Eskişehir Şube Başkanı Erhan Kutlu’nun ardından kürsüye gelen MMO Başkanı Emin Koramaz, açılış konuşmasının başında havacılık sanayisinin geçmişine değinerek, konu ile ilgili şöyle konuştu: “Uçak havacılık ve uzay mühendisliği; ilgili ana ve yan sanayiler dahil Türkiye’nin AR-GE’deki durumu ve mühendislik eğitiminden başlayıp, özelleştirmeler ve ülke bağımsızlığına kadar bir dizi konu ile bağlantılı olarak gündeme gelmektedir. Hafızalarımızı harekete geçirip düşünelim; 1913 yılında temel eğitimini tamamlayan pilot Ord. Prof. Dr. Ali Yar, dünyanın ilk uçak mühendisinden biri iken ve daha sonra Türkiye’nin olanak sınırlılıklarına karşın yerli sanayi oluşturma çabaları söz konusu iken, II. Dünya Savaşı’ndan sonra başlayan Marshall Yardımı ile birlikte uçak üretimi durmuş, yeni projeler Türk Hava Kurumu Uçak ve Motor Fabrikaları’nın üretim faaliyetlerini sektöre uğratmıştır. Sonra bu fabrika Makina ve Kimya Endüstrisi Kurumu (MKEK)’na devredilir, uçak motor fabrikası traktör fabrikası haline getirilir, uçak fabrikasının üretimi durdurulur. Bundan böyle yalnızca uçak bakım ve tamir işlemleri yapılır. 1968’de ise MKEK Uçak Fabrikası traktör imalatını da bırakarak tekstil makinaları fabrikasına dönüştürülür ve sonra da kapatılır. Sonra yaptığımız uçak üretimi ise esasen “montaj sanayi” diyebileceğimiz bir kapsamda ve ABD’ye bağımlılık ile şekillenen bir hüviyet arz etmiştir”.

Havacılık sanayisini tarihinde üç defa tarihe gömen Türkiye’de AR-GE

OYK Başkanı, havacılık sanayi ile AR-GE faaliyetleri arasındaki ilişkilere değinerek, havacılığın imalat sanayisine, yüksek ve ileri teknolojilere, AR-GE çalışmalarına dayanacağını, bu alanda yürütülen çalışmaların birçok sanayi da-

İna veri teşkil ettiğini ve bu sektörlerde gelişmenin itici gücü olduğuna dikkati çekerek, Türkiye'nin bu konudaki durumuna ilişkin şunları söyledi: "Türkiye AR-GE harcamaları açısından, dünya ülkeleri sıralamasında en sonlarda yer almaktadır. Havacılık dâhil hiçbir sektörde, sektörlerin kendine özgü yapısını ve uluslararası teknolojik gelişmeleri dikkate alarak oluşturulması gereken teknoloji politikaları yaşama geçirilememiştir. Pek çok mühendislik alanını birleştiren, çok disiplinli bir teknoloji gerektiren uzay-havacılık sanayi için AR-GE zorunludur. AR-GE için ayrılan kaynakların gelişmiş ülkelere göre azlığının yanı sıra plansız bir şekilde kullanılmaları da uzay-havacılık sanayimizin gelişimini engellemekte ve dışa bağımlı kılmaktadır. Bu alanda toplum çıkarları doğrultusunda oluşturulacak politikaların ivedilikle takip edilmesi, havacılık sanayisini tarihine üç defa gömmüş bir ülke için çok önemlidir".

"SHGM'nin yeterli mühendislik altyapısına sahip bir kurum haline getirilmesi gerekmektedir"

Koramaz, havacılık sektöründe mühendis istihdamı ko-

nusunda ise Hava Meydanları İşletmesi gibi ilgili pek çok alanda uçak havacılık uzay mühendislerinin istihdam edilmeleri gerektiğini söyleyerek, bu konudaki sıkıntıları şöyle dile getirdi: "Sanayi dışında meslektaşlarımızın çalışabileceği bir diğer alan da hava yolu şirketlerinin bakım tesisleridir. Ancak; ülkemizde Türk Hava Yolları (THY) dışında sadece bir hava yolu şirketinde hangar düzeyinde bakım gerçekleştirilmektedir. Bugün havacılık bakım hizmetlerinde de dünya çapında bir tekelleşme yaşanmaktadır. Bu tekellerin dünyanın çeşitli bölgelerinde kurduğu büyük bakım merkezleri bulunmaktadır. THY kurumunun özelleştirilmesi ile birlikte ülkemizde gerçekleştirilmekte olan bakım ve mühendislik faaliyetlerinin de yurt dışına yöneleceği açıktır. Diğer yandan, sportif havacılık, uçuş okulları, hava ambulans, havadan yangın söndürme gibi alanlarda faaliyet gösteren kuruluşların uçak-havacılık mühendisi istihdam etmesi yönünde herhangi bir yasal düzenleme bulunmamaktadır. Bu durumun uçuş güvenliği açısından önemli bir sorun olduğu bir gerçektir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)'nin olanaklar ve istihdam edilen personel açısından ülke havacılığını kontrol etmesi ve gerekli düzenlemeleri gerçekleştirmesi mümkün görünmemektedir. SHGM'nin en kısa zamanda Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği (EASA) gereklerince işleyen, yeterli mühendislik altyapısına sahip bir kurum haline getirilmesi gerekmektedir. Bu, tarımsal havacılıkta bakım ve onarım eksikliğinden vb. sorunlardan kaynaklanan kazaların minimum düzeye indirilmesi için de ön şarttır".

"Taahhütte bulunan DTÖ üyesi 3 ülkeden birisi de ne yazık ki Türkiye"

Konuşmasında küreselleşme ve özelleştirme politikalarının havacılık sanayisine etkileri konusuna da değinen Emin Koramaz; "Türkiye'nin küreselleşme politikaları ve Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) kapsamında imzaladığı, kısa adı GATS olan Hizmet Ticareti Genel Anlaşması, mühendislik hizmetlerinin de serbest dolaşımını kapsamaktadır. Türkiye'nin taahhütte bulunduğu hizmetlerden 3 tanesi sivil havacılıkla ilgilidir. Bu hizmetler uçak bakımı, bilgisayarlı rezervasyon ve pazarlama hizmetleridir. Uçak bakımı alanında 150 civarındaki DTÖ üyesi ülkeden sadece 3'ü taahhütte bulunmuştur. Bunlardan birisi de ne



yazık ki Türkiye'dir. 'Bayrak taşıyıcı' hava yolumuz THY, halka arz maskesi altında yüzde 35'ten fazlası yabancı sermayeye olmak üzere; yüzde 50'den fazla hissesi özelleştirilmiştir. Böylelikle yabancıların yönetim kurullarına girerek söz sahibi olmalarına olanak sağlanmış bulunmaktadır. Böylelikle THY'nin ulusal havacılık sektörünün çıkarlarını gözetken, bakım ve bu bağlamda mühendislik yatırımlarını planlayan bir kamu kuruluşu kimliğinden çıkarılarak, kısa dönemli kâr peşinde koşan bir firmaya dönüşümünün yolu açılmış bulunmaktadır.

Diğer yandan Türkiye, 2001 yılında uygulamaya konulan "Açık Gökler Anlaşması" ile ABD Hava Yolları ve ABD hava yollarının küresel ittifaklarında yer alan Avrupalı ve diğer büyük hava yollarına sınırsız uçuş hakları vermiştir. 2000'den 2003'e kadar uçuş haklarını kademeli olarak serbestleştiren bu anlaşmanın sonuçları bugün açığa çıkmakta ve yabancı hava yollarının Türkiye havacılığındaki ağırlığı artmaktadır" dedi.

"Gerekli ulusal direnç gösterilmezse sivil havacılık uluslararası tekellerin eline geçecek"

Türkiye'nin havacılık alanındaki kuşatılmışlığının, Avrupa Birliği'nin Türkiye'den taleplerine bakıldığında daha iyi anlaşılabilirliğini belirten Koramaz, AB'nin 2006 İlerleme Raporu ile sivil havacılık alanında önemli taleplerde bulunduğunu vurgulayarak şöyle konuştu: "Sivil havacılık, deniz taşımacılığı, karayolu taşımacılığı, yer hizmetleri, yatçılık, yayıncılık, elektrik, finans şirketleri, özel istihdam ofisleri, turizm, eğitim ve savunma sektörlerinde yabancı sahiplik üzerindeki kısıtlamalar hâlâ devam etmektedir. Pazardan çıkışın önündeki engellerle ilgili kayda değer bir azalma yoktur. İstenen tam bir teslimiyettir. AB, dış hatlarını ABD ile yaptığı anlaşmayla serbestleştirmiş olan Türkiye'den, iç hatlarını da Avrupa Hava Yollarına açmasını, kabotaj haklarının kaldırılmasını talep etmektedir. Yani Avrupa Hava Yollarının iç hatlarımızda uçabilmeleri, Avrupa sermayesinin de Türkiye'deki hava yollarını satın alabilmesi istenmekte ve bu konularda hiçbir ilerleme kaydedilmemiş olması eleştirilmektedir. Bu ve benzeri yaklaşımlara gerekli ulusal direnç gösterilmezse, zaten cılız bir yapıya sahip olan Türkiye sivil havacılığı tamamen küçülecek ve uluslararası tekellerin eline geçecektir".

"Kurumlar arasında eşgüdüm sağlanmalı"

Türkiye'nin geleceğini planlama yetilerini yeniden kazanması ve tüm ulusal kaynakların bu amaçla seferber edilmesi gerektiğini dile getiren OYK Başkanı, ulaştırma politikalarının kısa dönemli yaklaşımlarla oluşturulması ile yolcu ve yük taşımacılığının ağırlıklı olarak karayoluna yüklendiğine dikkati çekti. İzlenen bu yanlış planlamadan hava yolu ulaşımının nasibini alarak olması gereken yere erişemediğini söyleyen OYK Başkanı Koramaz, konuşmasını şu sözlerle bitirdi: "Bölgesel hava taşımacılığının ivedilikle cazip hale getirilerek, yolcu ve yük taşımacılığının hızlı ve güvenilir bir şekilde gerçekleştirilmesinin yolu açılmalıdır. Bu kapsamda yer hizmetleri verimliliğinin artırılarak hava yolu ulaşımının ucuzlaştırılması sağlanmalıdır. Askeri tedarik projelerinde temel amaç havacılık sanayisinin gelişmesi için çalışmalarda bulunmak ve hazır alım yerine mümkün olduğu kadar ortak üretim, ortak geliştirme yöntemlerini desteklemek olmalıdır. Ayrıca ülkemiz kaynaklarının, ister askeri ister sivil olsun, verimli kullanılması bakımından, kurumlar arasında eşgüdüm sağlanmalıdır. Değişik kurumların benzer alanlarda faaliyet göstermeleri sonucu atıl yatırım oluşması engellenmelidir. Havacılık ve uzay sanayimiz yalnızca savunma sanayisi ile sınırlı tutulmadan ulusal ölçekte belirlenecek bir stratejiyle planlı olarak geliştirilmelidir. Havacılık sektörünün eğitimden, üretime kadar tüm bileşenleri eşgüdümle çalışmalı ve bu çalışmalar kısa, orta ve uzun vadeli hedefler doğrultusunda planlanmalıdır".

"Oda örgütlülüğümüz sorunların paylaşılması ve çözümlerinin bulunması çabalarını ısrarla sürdürecektir"

Oda Yönetim Kurulu Başkanı Emin Koramaz'ın ardından, açılış konuşmasını yapmak üzere kürsüye gelen TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Soğancı, konuşmasına mühendislik sorumlulukları ve TMMOB çalışmaları hakkında bilgi vererek başladı. Makina Mühendisleri Odası'nda uçak havacılık uzay mühendislerinin örgütlenme çalışmalarına, 2000 yılında MMO Başkanlığı yaptığı dönemde başladığına değinen Soğancı; Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisleri Meslek Dalı Ana Komisyonu (UHUM MEDAK)'nun, meslek dalı üyeleri arasında örgütlenme

ve dayanışmayı güçlendirecek politikaların oluşturulması, meslek dalına özgü çalışmaların yapılması, bilgi ve deney birikiminin oluşturulması, Oda birimlerinde yürütülecek meslek dalı çalışmalarının eş güdümlenmesi, düzeyinin yükseltilmesi ve çıkarlarının korunması amacıyla oluşturulduğunu belirtti.

Mehmet Soğancı konuşmasını şöyle sürdürdü: “2000 yılının Mayıs ayında Oda'nın Yönetim Kurulu Başkanı olduğum dönemde Makina Mühendisleri Odası içinde bulunan uçak, havacılık ve uzay mühendisi üyelerimize Oda Yönetim Kurulu olarak bir mektup yollamıştık ve demiştik ki; 'Oda Yönetim Kurulumuz bu çalışma dönemi içerisinde Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisi üyelerimizle henüz Oda ile buluşmamış meslektaşlarımıza yönelik örgütlenme ağının güçlendirilmesi, geliştirilmesi ve genişletilmesine yönelik yoğun bir çalışma arzusu içindedir. Mayıs 2000 tarihi itibarı ile Odamıza 466 Uçak Mühendisi, 60 Havacılık Mühendisi ve 12 Uzay Mühendisi üyedir. Oda Yönetim Kurulumuz öncelikle, Odamıza başvuruda bulunan Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisi üyelerimizin de istemleri ile meslek dalı üyeleri arasında örgütlenme

ve dayanışmayı güçlendirecek politikaların oluşturulması, meslek dalına özgü çalışmaların yapılması, bilgi ve deney birikiminin oluşturulması, Oda birimlerinde yürütülecek meslek dalı çalışmalarının eş güdümlenmesi, meslek dalının geliştirilmesi, düzeyinin yükseltilmesi ve çıkarlarının korunması amacıyla Uçak, Havacılık, Uzay Mühendisleri Meslek Dalı Ana Komisyonu (UHUM/MEDAK) oluşturacaktır’.

Oda örgütlülüğümüz Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliğine yönelik olarak; meslek alanı ile ilgili sorunların tespiti, çözüm yollarına yönelik görüşlerin oluşturulması ve gerekli çalışmaların yapılması, mevcut üyelerimiz arasında dayanışma ve birlikteliğin sağlanması, mesleki bilgi birikiminin paylaşılması ve geliştirilmesi, henüz Odaya üye olamayan meslektaşlarımıza Oda örgütlülüğü ve bu örgütlülüğün kişisel ve toplumsal yararlarının anlatılması, üniversitede öğrenimini yapmakta olan meslektaş aday öğrencilerimizin öğrenimleri sırasındaki karşılaştıkları sorunların paylaşılması ve çözümlerinin bulunması çabalarını ısrarla sürdürecektir.

Kurultayda ülke sorunları tartışılarak çözüm yolları aranacak

Ayrıca, UHUM/MEDAK'ın alacağı kararlar doğrultusunda, Uçak, Havacılık, Uzay Mühendisi üyelerimizin yoğunlaştığı İstanbul, Ankara, İzmir, Eskişehir vb. Şubelerimizde, Şube Yönetimlerimiz Meslek Dalı Komisyonlarının oluşumu konusunda gerekli olan kolaylaştırıcı çalışmaları yapacaklardır. Bu dönem sürdürülecek çalışmaların bir üst noktaya çıkarılması doğrultusunda Oda Yönetim Kurulumuz, Eskişehir Şube Yönetimcilerimizin de meslektaşlarımız ve örgütlülüğümüz açısından oldukça anlamlı talepleri sonucunda, 2001 yılı Mayıs ayında Eskişehir'de I.Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisleri Kurultayı gerçekleştirmeyi kararlaştırmıştır. Kurultayımızda, bir yandan üyelerimizin ilk kez bir araya gelmesi sağlanırken, öte yandan da meslek alanları ile ilgili ülke sorunları tartışılarak çözüm yollarının arayışı içerisinde olunacaktır.



“Kurultaya sahip çıkalım, içeriğini zenginleştirelim, katılımını artıralım”

Şimdi Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisi arkadaşlarımıza büyük bir görev düşüyor, UHUM/MEDAK çalışmalarına destek verelim. Şubelerimizde Meslek Dalı Komisyonlarının oluşumu için çaba gösterelim. Örgütlenmemize sahip çıkalım, kurumsallaştıralım, geliştirelim. Mühendis ve Makina Dergimiz bünyesinde, bilginin paylaşılması amacıyla özel sayılar çıkaralım. Meslek alanı ile ilgili var olan eksiklikleri, Mühendis El Kitapları hazırlayarak giderelim. Yapılacak Kurultaya sahip çıkalım, içeriğini zenginleştirelim, katılımını arttıralım”.

Katılımın yoğunluğu Odanın yaptığı çağrıya olumlu bir yanıt olarak algılanmalı

TMMOB Makina Mühendisleri Odası örgütlülüğünün “birlikte üretme, birlikte karar alma ve birlikte yönetme” anlayışı içinde yanlarında olduğunu dile getiren TMMOB Başkanı Mehmet Soğancı, 2001 yılında ilki düzenlenen Ulusal Uçak Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı'nın açılışında yaptığı konuşmayı hatırlatarak, 2001, 2003 ve 2005 yılındaki Kurultayların açılışlarında yaptığı konuşmalardan şu alıntılar yaptı: “Bugün bu salonda bulunan bu katılımın yoğunluğu Oda Yönetim Kurulu'nun Uçak Havacılık ve Uzay Mühendisi arkadaşlarımıza yaptığı çağrıya verilmiş olumlu bir karşılık olarak algılanmak durumundadır. Odamız; talepleriniz halinde bu kurultayın 2'ncisi, 3'üncüsü ve 20'incisini düzenlemek çabası içinde olacaktır. Uçak Havacılık ve Uzay Mühendisi arkadaşlarımızın ilk defa bulunduğu bugün, Oda yöneticileri olarak bizim için çok önemlidir. Katılımınızla bize onur verdiniz, cesaretlendirdiniz, teşekkürler' demiştik. Sonra 2003 ve 2005 Kurultaylarımız yapıldı. Önce ütopyalarımız vardı, ütopyalarımız hayallere dönüştü, hayallerimiz gerçekleşti... Sadece MMO'da değil, 2004 TMMOB Genel Kurulu'nda kabul edildi: EIM MEDAK da dahil olmak üzere bu deneyimlerimizin sonucunda artık TMMOB'nin Meslek Dalı Ana Komisyonu Yönetmeliği var”.

Mehmet Soğancı, Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultaylarının böylesi bir örgütlenme sürecinin ardından gündeme geldiğini belirtti ve Kurultaya

katılan uçak, havacılık, uzay mühendisliği öğrencilerine, “TMMOB ve Makina Mühendisleri Odası örgütlülüğüne hoş geldiniz” şeklinde seslenerek konuşmasını tamamladı.

“En büyük projemiz bir ‘İhtisas Organize Sanayi Bölgesi’ kurulmasıdır”

TMMOB Başkanı Mehmet Soğancı'nın ardından konuşan Eskişehir Sanayi Odası (ESO) Başkanı Savaş Özaydemir, yeni bir proje olarak özellikle havacılık ve savunma sanayisini destekleyecek yazılım sektörüne önem verdiklerini belirterek, “Eskişehir Organize Sanayi Bölgesi sınırları içinde özellikle teşviklerle cazip hale getirilmiş teknoloji bölgesi de bu anlamda önemli bir alt yapı ve üstyapı desteği sunmaktadır. En büyük projemiz, havacılık ve savunma sanayisi konusunda bir ‘İhtisas Organize Sanayi Bölgesi’ kurulmasıdır. Ankara Yolu üzerindeki 5 milyon metre karelik alanı bu hedefe yönelik olarak ayırıyoruz” dedi.

“Türkiye 1930'lu ve 40'lı yıllardaki ivmeyi yeniden yakalayamaz durumdadır”

ESO Başkanının ardından kürsüye gelen Milli Savunma Bakanlığı Savunma Sanayii Müsteşarı Murad Bayar ise birçok projenin modellerini geliştirmeye çalıştıkları bir dönemde bu toplantının yapılmasının son derece faydalı olduğunu ifade ederek, geleceğe dönük bir savaş uçağını, F 35 uçağını üretim ortağı olarak üretmeyi hedeflediklerini söyledi. Bayar konuşmasında Türkiye'nin 1930'lu ve 40'lı yıllarda yakaladığı gelişim ivmesine de değinerek, şöyle konuştu: “Türkiye 1930'lu ve 40'lı yıllarda havacılık sektöründe yakaladığı ivmeyi yeniden yakalayamaz durumdadır. Bu sektör, daha zor bir sektör haline dönüşmüştür. Bize, askeri alanın sırtına kalmıştır. Sivil havacılıkta uçuş güvenliği olduğundan dolayı bu alan biraz daha zordur. Otomotiv ve gemi inşa sektöründen, askeri ihtiyaçlar için yararlanıyoruz; ama sivil havacılık yeterince gelişmediği için sivil havacılık alanından bunu sağlayamıyor, yararlanamıyoruz. İmalatta bir yetkinliğe ulaşmak istiyoruz. Modernizasyon yeteneğimizi geliştirmek istiyoruz”.

IV. ULUSAL UÇAK, HAVACILIK VE UZAY MÜHENDİSLİĞİ KURULTAYI SONUÇ BİLDİRGESİ AÇIKLANDI

IV. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı, TMMOB Makina Mühendisleri Odası adına Eskişehir Şube sekreteryalığında, 12-13 Mayıs 2007 tarihlerinde Eskişehir Büyükşehir Belediyesi Kültür Merkezinde meslektaşlarımız, öğrencilerimiz ve ilgili kurum ve kuruluşlardan temsilcilerin katılımıyla gerçekleştirilmiştir.

Kurultayda “Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Eğitimlerinin Havacılık Sektörünün İhtiyaçları Çerçevesinde Değerlendirilmesi”, “Bilim ve Teknoloji Politikaları Çerçevesinde Havacılık ve Uzay Sektörünün Değerlendirilmesi”, “Ulaşım Politikaları Çerçevesinde Havacılık Sektörünün Değerlendirilmesi” ana başlıklı 3 oturum kapsamında 15 bildiri ile 3 poster bildiri sunulmuş, “Ülkemizde Havacılık Sanayi Yatırımlarının Değerlendirilmesi ve Eskişehir’in Yeri”, “Ülkemizde Hava Yolu Taşımacılığının Mevcut Durumu ve Geleceğinin Değerlendirilmesi” konulu iki panel gerçekleştirilmiştir.

Kurultay gündemi çerçevesinde ortaya çıkan aşağıdaki saptamaların ilgili tüm kesimlerin ve kamuoyunun dikkatine sunulması kararlaştırılmıştır.

Ülkemizin 1930’lu yıllarda sahip olduğu uçak tasarımı, üretim kabiliyetleri sekteye uğratılarak, 1950’li yıllarda duraklama noktasına getirilmiştir. 1980’li yıllarda gerçekleştirilen uçak imalatı ise montaj sanayi ile sınırlı kalmış, ulusal tasarım kabiliyetimize katkısı olmamıştır. Bu nedenle havacılık sektörümüz ABD’ye bağımlı bir sektör olmaktan ileriye gidememiştir. Bu duruma gelişin ana kaynağı ülkenin ulusal bilim ve teknoloji politikalarına dayalı kamu çıkarlarını gözetken bir kalkınma stratejisi izlenmemesi, bütün alan ve sektörlerde ulusal politikalar oluşturularak uygulamaya sokulmaması, ülke geleceğinin planlanarak ulusal kaynakların bu amaçla seferber edilmeyişidir.

Yüksek teknoloji gerektiren ve pek çok mühendislik disiplininin eş zamanlı çalışmasına ihtiyaç duyan uzay-havacılık sanayinin en önemli besin kaynağı AR-GE çalışmalarıdır. Ülkemiz AR-GE harcamaları açısından gelişmiş ülkelere

göre çok geride olmasının yanı sıra plansızlık ve dağınıklıkla da kaynaklarını verimsiz kullanmaktadır. Bu durum uzay-havacılık sanayimizin gelişimini engellemekte, dış bağımlılığı pekiştirmektedir. Sektörel teknoloji politikalarının oluşturulmaması, ülkemizi bu alanda çok geri kalan, ithal ettiği teknolojileri bile uygulamakta güçlük çeken bir duruma getirmiştir.

Ülkemizde Türk Hava Yolları dışında sadece bir hava yolu şirketinde hangar düzeyinde bakım gerçekleştirilmektedir. Öte yandan havacılık bakım hizmetlerinde dünyada hızla tekelleşme yaşanmaktadır. Artık yabancıların da yönetimine girebileceği, kısa dönemli kâr düşünen bir firmaya dönüştürülmekte olan THY’den özelleştirilme sonucunda bakım ve dolayısıyla mühendislik faaliyetlerinin yurt dışına yönelebileceği açıktır.

Diğer yandan Türkiye 2001 yılında uygulamaya konulan “Açık Gökler Anlaşması” ile ABD hava yolları ve ABD Hava Yollarının küresel ittifaklarında yer alan Avrupalı ve diğer büyük hava yollarına sınırsız uçuş hakları vermiştir. 2000’den 2003’e kadar uçuş haklarını kademeli olarak serbestleştiren bu anlaşmanın sonuçları bugün açığa çıkmaktadır ve yabancı hava yollarının Türkiye Hava Yollarındaki ağırlığı giderek artmaktadır.

Ülkemizin imzaladığı, kısa adı GATS olan Hizmet Ticareti Genel Anlaşması mühendislik hizmetlerinin de serbest dolaşımını kapsamaktadır. Türkiye’nin taahhütte bulunduğu hizmetlerden 3 tanesi sivil havacılıkla ilgilidir. Bu hizmetlerden bir tanesi olan uçak tamiri alanında 150 civarındaki DTÖ üyesi ülkeden sadece 3’ü taahhütte bulunmuştur. Avrupa Birliği İlerleme Raporlarında da görüldüğü üzere Türkiye havacılık alanında kuşatılmıştır. Avrupa Birliği 2006 İlerleme Raporunda dış hatlarını ABD ile yaptığı anlaşma ile serbestleştiren ülkemizden, iç hatlarını da Avrupa hava yollarına açması, kapanış haklarının kaldırılması istenmektedir.

Ulaştırma politikalarının kısa dönemli çözümlerle oluşturulması sonucunda yolcu ve yük taşımacılığı ağırlıklı

olarak kara yollarına yüklenmiş ve diğer ulaşım yollarına doğru yatırımlar yapılmamıştır. Hava yolu ulaşımı da bu yanlış planlamadan nasibini almış, ulaşım içindeki payı fazlasıyla düşük kalmıştır.

Buna rağmen dünyada ve ülkemizde 2010'lu yıllarda hava yolu taşımacılığında artış yaşanacağı, bu gerçek doğrultusunda gerek yolcu gerekse kargo taşımacılığındaki artışın, uçak ihtiyaçlarının ve buna paralel olarak uçak bakım ve onarım faaliyetlerinin de artacağı öngörülmektedir. Bu nedenle istihdam politikalarının doğru inşa edilmesi, kalifiye personelin bugünden oluşturulması için çalışmaların yürütülmesi gerekmektedir.

Ülkemizde sivil uçak sayısı 2006 yılı sonu itibarıyla 260'lara ulaşmıştır. Hava yolu taşımacılığının gelişimi ile 2015'lerde 200 civarında yeni uçağın filolarımıza katılacak olması öngörülmektedir. Ayrıca bu ivmenin başka faktörlerle de artma potansiyelinde olduğunu söylemek mümkündür. Yeni uçakların alımı sırasında 'off-set' anlaşmalarının gündeme geleceği göz önünde bulundurulmalı ve geçmiş yıllarda yapılan hataların tekrarlanmaması için planlar yapılmalıdır. Yabancı sermayenin teknoloji transferi başlığı altında katma değeri olmayan işler yapmasına izin vermeyen, ulusal teknolojiyi geliştirmeyi hedefleyen anlaşmalar yapılmalıdır.

Ülkemiz kaynaklarının ister askeri, ister sivil olsun verimli kullanılması bakımından kurumlar arasında eşgüdüm sağlanmalıdır. Değişik kurumların benzer alanlarda faaliyet göstermeleri sonucu atıl yatırım oluşması engellenmelidir. Özellikle havaalanı ortak kullanımlarında yaşanan sıkıntıların çözülmesi atıl yatırımların önüne geçecek önemli adımlardandır.

Kurultayımızda siyasi erkin talepleriyle karar alındığı, ilgili teknik çalışmaların önemsenmediği belirtilen havaalanları inşaatlarının büyük maliyetlere neden olduğu göz önünde

bulundurularak, havaalanlarının yer ve büyüklüklerine, doğru ve geniş kapsamlı fizibilite çalışmaları sonucu karar verilmelidir.

Ülkemizin havacılık sektörü ile ilgili eğitim, istihdam ve teknoloji politikalarının oluşturulmasına yönelik önerilerin tartışıldığı Kurultayımız, aşağıdaki vurguların ivedilikle uygulamaya geçirilmesini önermektedir.

- Uluslararası teknolojik gelişmeleri dikkate alarak ülke ve kamu yararını gözeterek havacılık-uzay teknoloji ve bilim politikaları oluşturulmalı ve yaşama geçirilmelidir.
- Havacılık ve uzay sanayimiz savunma sanayii ile sınırlı tutulmadan, bağımsızlık temelinde, ulusal ölçekte belirlenecek bir strateji ile planlı olarak geliştirilmelidir.
- "Teknolojiyi yalnızca kullanan değil teknoloji üreten bir toplum olma" hedefine ulaşabilmek için teknolojinin öncü kolunda çalışan uçak, havacılık ve uzay mühendislerinin aktif bir şekilde bu sürecin bir parçası olmaları gerekmektedir. Bu nedenle mühendislik disiplinine her aşamada gereken önem verilmeli ve ilgili yasal düzenlemelerde TMMOB, Odamız ve TMMOB'ye bağlı diğer Odaların görüşleri mutlaka alınmalıdır.



- Uçak Havacılık ve Uzay Mühendislerinin eğitimlerinde havacılık ve uzay sanayi sektörünün istemleri göz önüne alınarak, üniversite, sanayi ve TMMOB birliğinde tartışılıp gerekli iyileştirmeler yapılmalıdır.
- Ayrıca Uçak Havacılık ve Uzay Mühendislerinin eğitimleri sürecinde “tasarla/üret/uçur” tarzı tasarım yarışmalarına katılımlarının, çalışma hayatına disiplin ve sistem seviyesi bakış açısı kazandırdığı görülmüştür. Bu kapsamdaki eğitimlerin teşvik edilmeleri gerekmektedir.
- Tasarım dersleri kapsamına endüstri deneyiminin de yansıtılması ve de projenin farklı uzmanlıkları ilgilendiren bölümleri içinde öğretim üyelerinin de takım çalışması yürütmeleri sağlanmalıdır
- Öğrencilerin bütçe ve maliyetler, proje planlama ve çizelgeleme, iş dağılım ağacı ve iş tanımları, sistem mühendisliği süreçleri ve dokümantasyon gereksinimleri, tedarikçi/müşteri ilişkileri konusunda bilgi sahibi olmaları sağlanarak proje yönetim yetenekleri geliştirilmelidir.
- Sadece havacılık uçak uzay bölümleri değil, bilgisayar, elektrik elektronik, makina ve endüstri mühendisliği bölümleri arasında da ortak proje çalışmalarına imkân tanıyan kolaylaştırıcı mekanizmalar kurulmalı ve çok disiplinli tez çalışmaları konusunda öğrenciler teşvik edilmelidir.
- Üniversitede alınan eğitimin hava aracı tasarımı ağırlıklı olduğu bilinen bir gerçektir. Ancak hava aracı kullanımı süresince bakım maliyetleri uçak maliyetinden daha fazlasına denk gelmektedir. Bu nedenle Uçak Havacılık ve Uzay Mühendislik eğitimlerinde bakım alanında açık kalan noktaların tamamlanmasına ihtiyaç vardır.
- Oluşturulacak ulusal bilim ve teknoloji politikaları doğrultusunda seçilen ve seçilecek nitelikli AR-GE projeleri için TÜBİTAK’a verilen destek artırılmalı ve AR-GE’ye ayrılan payın GSMH’ye oranı iyileştirilerek 2010’a kadar % 2’ye çıkartılmalıdır.
- Uçak ve uzay sanayinin organize olarak gelişmesinin sağlanması ve 2010’lu yıllarda artış beklenen uçak ihtiyacının yerli ve özgün tasarımlı üretimlerle karşılanması hedeflenmeli ve bu konuda vakit kaybedilmeden yerli yan sanayinin oluşması için planlar yapılmalıdır. Ayrıca yan sanayi alanlarında kabiliyet kazanılmasının sağlanmasına yönelik ülke ve toplum çıkarlarını gözetir destekler yapılmalıdır.
- Bakım faaliyetlerinde artan ve artması öngörülen uçak sayısına paralel olarak bakım onarım merkezlerinin de yerli kaynaklarla geliştirilmesi sağlanmalıdır.
- Ülkemizde mevcut 62 havaalanından 38 adedi hava yolu taşımacılığında kullanılabilir. Büyük servetlerin harcandığı ve atıl durumda bekletilen havaalanlarının, hava yolu taşımacılığı ve toplumun kullanımına kazandırılması bir zorunluluktur.
- Artan hava yolu taşımacılığının hava aracı sayısındaki artışı beraberinde getireceği, hava aracı sayısındaki artışın paralelinde ülkemizde havacılık sanayisine yönelik üretim ve bakım teknolojilerinde gelişmeler yaşanacağı ve sektörde tasarım, üretim ve bakım alanlarında çalışacak eğitimli personel ihtiyacının artacağı öngörülür. Bu nedenle, mühendis ve teknik eleman yetiştiren eğitim kurumlarının alt yapı hazırlıkları tamamlanmalıdır.
- Hava yolu taşımacılığının artması ülke ekonomisine önemli bir katkı sağlayacaktır. Ancak hava yolu taşımacılığı sektöründeki mevcut ve öngörülen gelişmenin sürdürülebilir olması için kamu kuruluşlarının, özel sektörün, eğitim kurumlarının ve meslek odalarının eşgüdümlü ve birbirleri ile koordineli çalışmaları zorunludur.
- Ülkemiz nüfusunun ancak küçük bir kısmının kullandığı hava ulaşımının halkın tüm katmanları tarafından yararlanılabilir bir maliyete çekilmesi önemlidir. Bu amaçla, daha ekonomik ve uygulanabilir olan bölgesel küçük turbo-prop uçaklarla ulaşım bir alternatif olarak gündeme alınmalıdır.
- Mesleki formasyonlarının gelişimi ve haklarının korunabilmesi için Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendislerinin TMMOB Makina Mühendisleri Odası’na üyelikleri teşvik edilmeli; aynı şekilde ilgili bölümlerde öğrenim gören öğrencilerin Oda olanaklarından yararlanma ve mesleklerinin geleceğine bugünden sahip çıkmaları için “öğrenci üyelik” statüsündeki üyelikleri üniversiteler tarafından teşvik edilmelidir.

II. MARKA, KALİTE VE TEKNOLOJİ YÖNETİMİ SEMPOZYUMU YAPILDI

TMMOB Makina Mühendisleri Odası adına Gaziantep Şube sekretaryalığında 18–19 Mayıs 2007 tarihlerinde düzenlenen “II. Marka, Kalite ve Teknoloji Yönetimi Sempozyumu”, Gaziantep Ticaret Odası Konferans Salonu’nda; aralarında uzmanların, konuya ilgi duyan mühendislerin değişik kurum/kuruluş temsilcilerinin ve akademisyenlerin de bulunduğu toplam 419 kişinin katılımıyla yapıldı.

İki gün süren Sempozyum, aralarında Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Türk Patent Enstitüsü, Türk Standartları Enstitüsü, Milli Prodüktivite Merkezi, Türkiye Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeler, Serbest Meslek Mensupları ve Yöneticiler Vakfı (TOSYÖV) ve üniversitelerin de bulunduğu 29 kurum ve kuruluş tarafından desteklendi.

Sempozyumda; “KOBİ’ler ve Markatek”, “Bölgesel Kalkınma, Rekabet ve Markatek”, “Çevre, Sosyal Sorumluluk ve Teknoloji”, “Marka ve Markalaşma Süreçleri”, “Bilişim Teknolojileri ve Markatek”, “Yenilikçilik ve Markatek” konulu oturumların yanı sıra “Ülkemizdeki Markalaşma, Kalite ve Teknoloji Geliştirme Süreçleri ve Önündeki Engeller” ile “İnovasyon ve AR-GE Yönetimi” konulu iki ayrı panel düzenlendi. Sempozyum süresince 30 bildiri sunuldu.

Sempozyumda özgün ürün ve marka yönetimi yaklaşımları üretilecek

Sempozyumun açılış konuşmasını yapan Oda Yönetim Kurulu Başkanı Emin Koramaz, Oda etkinlikleri hakkında bilgi verdikten sonra Sempozyumun yapılaş amacı ve Odanın bu konulara verdiği öneme ilişkin şunları söyledi: “Bu Sempozyum ile sanayi, bilim, teknoloji, AR-GE, inovasyon ve nihayet bu zincirin bir ürünü olan teknoloji, kalite, nitelik, özgün ürün ve marka yönetiminin nasıl yapılması gerektiğine ilişkin yaklaşımlar üreteceğiz. Odamız bu

konularda hayli birikime sahiptir. Odamız etkinliklerin hemen tümünde benzer konular işlenmektedir. Sanayi Kongrelerimiz bu konulara ilişkin veri ve çözüm önerilerinin derlenip toparlandığı bir platforma dönüşmektedir. Keza Makina İmalat Sanayi Oda Raporu ile KOBİ’ler Oda Raporunda teknoloji, tasarım, inovasyon, AR-GE gibi konular özel bir yer tutmaktadır.

Odamız, en özet haliyle kalite ve teknoloji yönetimi konusunu, ülkemizin izlediği ekonomik politikalar ve bu politikalarla etkileşim içinde bulunan eğitim, sanayi, bilim, tasarım, inovasyon, AR-GE ve teknoloji politikalarıyla bağlantılı olarak değerlendirmektedir.

Bu noktada şu gelişmeler konumuz açısından önem taşımaktadır. 1980’lerde ihracat öncelikli sanayileşme modeli ile küreselleşen dünya pazarına uyum sağlanmaya çalışılmıştır. Gümrük Birliği’ne ve AB entegrasyonu süreci ile de dışa bağımlılık daha da artmıştır. Bu süreçte IMF ve



Dünya Bankası güdümünde uygulanan ekonomi politikaları ile yatırımlar ve üretime dayalı büyümenin engellenmesi, Türkiye'nin elini kolunu daha da bağlamıştır. Bugün bu gelişmelerin teknoloji, bilim, inovasyon ve AR-GE politikalarımızı olumsuz bir şekilde biçimlendirmesinin sancılarını yaşamaktayız”.

“Sanayi sektörü ekonominin önceliklerinden çıkarıldı”

Küresel rekabete açılan ihracat modelinin girdilerde dışa bağımlılığı artırdığını, ithalata açılan iç pazarda üretimin fasonlaşmasını ve yatırımların giderek azalmasını körüklediğini vurgulayan OYK Başkanı, şöyle konuştu: “Böylece sanayi sektörü ekonominin önceliklerinden çıkarılmıştır. Plan, kalkınma, kamu yararı, gelir dağılımının adil olması, yüksek katma değer, istihdamın artırılıp, işsizliğin azaltılması hedefleri rafa kaldırılmış; ekonomide ve özellikle sanayide tekelleşme eğilimleri hızlanmıştır. Böylece sanayi kuruluşlarının yerli tekeller veya doğrudan yabancı sermayenin eline geçmesi süreci yaşanmıştır. Küreselleşme ile ortaya çıkan yeni uluslararası üretim yapısında rekabetin temel belirleyicisi ülkelerin bilim ve teknoloji üretebilme yeteneğidir. Teknoloji üretebilme yeteneği ise ülkelerin tasarım, inovasyon, AR-GE ve teknoloji çalışmalarına, eğitim alt yapısına, patent ve markalaşma faaliyetlerine ulusal gelirlerinden ayırdıkları paylarla ölçülmektedir. Ancak ülkemizde bu konuda bütünlüklü çalışmalar yürütülmemekte ve bu alana yeterli kaynaklar ayrılmamaktadır. Bizde AR-GE harcamalarının ulusal gelir içerisindeki payı binde 7 seviyesinde iken; AB ortalaması % 2, ABD ve Japonya'da % 2,72 ve % 3,12'tür. Ancak gerek ABD ve Japonya'da, gerekse AB-15'te kişi başına GSYİH, Türkiye'den bir hayli fazla olduğu için aradaki fark çok daha çarpıcıdır. AB 2010'da AR-GE payının % 3'e, Türkiye ise % 2'ye çıkarılmasını hedeflemektedir. Ancak dile getirdiğim gerçeklerle ve yürütülen çalışmalarla birlikte düşünüldüğünde, Türkiye bunu gerçekleştirebilecek midir? Şu anki verilerle bu pek de mümkün görünmemektedir.

“Tasarıya ‘AR-GE Kanun Tasarısı’ demek bile mümkün değildir”

Yine de “neden” denirse, şimdi dikkat edelim, Maliye Bakanlığı'nın hazırladığı “Araştırma ve Geliştirme Faaliyetlerinin Desteklenmesi Hakkında Kanun Tasarısı”na bakabiliriz. Bakalım, AR-GE faaliyetlerine devlet tarafından büyük destekler ve mali fonlar sağlanacak mı? Küçük ve Orta Boy İşletmeler (KOBİ) vergi muafiyetleri ile sanayileşme sürecinde büyük destekler mi alacaklar, durum nedir? Tasarı ile teknoloji yoğun üretim, girişimcilik ve bu alanlara yönelik yatırımlar ile AR-GE'ye ve yeniliğe yönelik yabancı sermaye yatırımlarının ülkeye girişinin hızlandırılmasının desteklenmesi ve teşviki gündeme getiriliyor. Ancak burada iki önemli ilkedden vazgeçildiği görülmektedir: Biri, ulusal AR-GE altyapısının ve yeteneklerinin gerçekleştirilmesine yönelik organizasyonlar, diğeri de üniversite, bilim kurumları ve sanayi kuruluşları arasındaki koordinasyon ve işbirliğinin sağlanmasıdır. Aynı şekilde rekabet öncesi işbirliği projelerinde, üniversite ve bilim kurumlarından söz edilmemektedir. Burada üniversitelerden ve ilgili kurumlardan uzmanların önünde açıklamak isterim ki, böylesi eksikler taşıyan bir tasarıya “AR-GE Kanun Tasarısı” demek bile mümkün değildir.

“KOBİ'ler 50 personellik AR-GE merkezlerini nasıl kuracaklar?”

Tasarı bu kadarla da kalmıyor; “en az elli tam zamana eşdeğer AR-GE birikimi ve yeteneği olan birimler” sınırlaması getiriyor. Yani bir şirket en az 50 AR-GE personeli çalıştırmadan öngörülen desteklerden yararlanamayacak. Yüzde 98,1'i, 50'ye kadar işçi çalıştıran Türkiye imalat sanayi (KOBİ'ler), 50 personellik AR-GE merkezlerini nasıl kuracaklar? Tasarıda ulusal AR-GE kurumu için organizasyonlar, AR-GE altyapısı ve yeteneklerinin geliştirilmesi vs. söz konusu değildir. Bu ölçekte AR-GE personeli çalıştırabilecek kuruluşların büyük bir çoğunluğu yabancı sermayeli kuruluşlardır. Dolayısıyla bu tasarı ile yabancı sermaye lehine bir düzenleme daha yapılmış olacaktır. Yine tasarı, “ticari değeri olan

bir ürünün, Türkiye’de üretilmesinin ekonomik olmadığı durumlarda, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı’nın izniyle bu ürünlerin yurtdışında üretilmesi, nihai ürün üretiminin ülke sınırları içerisinde yapılması şartının ihlali sayılmaz” denilerek başka bir ülkede üretilecek ürün için AR-GE desteği verilmesi öngörülerek bu alanda da ülkemiz kaynaklarının yurt dışına transfer edilmesinin önü açılmaktadır. Dolayısıyla bu Yasa Tasarısı, ülkenin sanayileşmesi, sanayide AR-GE faaliyetlerinin desteklenmesi ve özellikle KOBİ’lere AR-GE teşviki verilmesi amacını taşımamaktadır. Teşvikler “dışa bağımlı” sanayileşmeyi, teknolojiyi ve AR-GE faaliyetlerinde de tekellere ve yabancı sermayeye teşvik sunmayı hedeflemektedir”.

“Kılıf ne kadar iyi olursa olsun içinde teknoloji olmayınca yalnızca bugün kurtarılmaktadır”

Koramaz; ülkelerin teknoloji üretebilme yeteneğinin tasarım, inovasyon, AR-GE ve teknoloji çalışmalarına, eğitim alt yapısına, patent ve markalaşma faaliyetlerine ulusal gelirlerinden ayırdıkları paylarla ölçüldüğünü konuşmasında dile getirdiğini, fakat bu açıdan durumun iç açıcı olmadığını görüldüğünü belirtti. OYK Başkanı Koramaz söylediklerine kanıt olacak bilgileri ise OECD’nin yaptığı bir araştırmaya dayanarak şöyle açıkladı: “OECD’nin yaptığı bir araştırmaya göre dünyadaki teknik bilginin % 80’i patent dokümanlarında bulunmaktadır. Bu noktada şimdi marka, endüstriyel tasarım ve patent başvurularına ilişkin vereceğim bilgiler daha bir önem kazanmaktadır. Doğru düzgün bir dünya markamız olmadığı halde; bir şekilde, marka başvurusunda Avrupa üçüncüsü olmamıza karşılık patentte hemen hemen hiç varlık gösteremememiz, markalaşmada ya da marka tescil sisteminde bir şeylerin eksik olduğunun en güçlü kanıtıdır. Eğer markalaşmadan, “dünyada tanınan kalıcı markalar yaratmak” anlaşılıyorsa, arkasında teknoloji desteği olmayan markalar ile bunun başarılamayacağı açıktır. Aynı durum “endüstriyel tasarım”da da geçerlidir. Kılıf ne kadar iyi olursa olsun, içinde teknoloji olmayınca, aldatıcı bir biçimde yalnızca bugün kurtarılmaktadır.

“Eskilerden kalma ‘su bakracı’na bile endüstriyel tasarım başvurusu yapılıyor”

Kaldı ki; marka ve endüstriyel tasarım başvurularının kalitesi de tartışılır durumdadır. Özellikle, pıtrak gibi çoğalan patent-marka vekili firmaların sanal bir marka ve endüstriyel tasarım başvurusu patlaması yarattığını söylemek mümkündür. Marka ve Endüstriyel Tasarım bültenleri incelenecek olursa, eskilerden kalma su bakracına bile endüstriyel tasarım başvurusu yapıldığı, örneğin pastanelerde çok rastlanan “tatlıcı”, “tatlıcım” gibi aslında marka niteliği taşımayan sözcüklere marka başvurusu yapıldığı görülecektir. Yine bir gösterge olarak, mevcut yerli patent-“faydalı model” (FM) başvurularının “teknik alanlara” göre dağılımına bakıldığında, kritik teknolojilerde (özellikle C-kimya/biyoteknoloji, H-elektrik/elektronik) hemen hiç olmadığımız görülmektedir. Patent bültenine bakılırsa, ne kadar çok “soba”, “devri daim makinesi” vb. başvurusu yapıldığı görülecektir. Milyon nüfus, GSYİH ve AR-GE harcaması başına düşen patent başvuruları açısından dünya kıyaslaması yapıldığında da Türkiye’nin durumu iyi değildir.

“Özgül rakamlar gerçek durumu daha iyi ortaya koymaktadır”

Yerli patent dosyalarında milyon popülasyon/nüfus bazında dünyada Japonya 2.884 ile birinci iken Türkiye 7 gibi küçük bir rakam ile 148 olan dünya ortalamasının çok altında yer almaktadır. Aynı durum diğer kriterlerde de yani GSYİH ve AR-GE harcaması bazlı patent dosyalarında da geçerlidir. GSYİH bazında patent dosyalarında Güney Kore 116,2 milyar dolar ile dünya birincisi iken Türkiye 1,0 milyar dolar ile sondan ikinci sırada yer almakta ve 19 milyar dolar olan dünya ortalamasının gerisinde kalmaktadır. Dolayısıyla özellikle markaya ilişkin bazı toplam rakamlarda görülen yüksek artışa karşılık, bu tür “özgül” rakamlar gerçek durumu daha iyi ortaya koymaktadır.

Türkiye sanayisinin fasonlaşma olgusundan kurtulabilmesi, bağımsız bir AR-GE kurumsallaşmasından geçen, kamu yararına oluşturulacak ve planlı bir kalkınmayı ön-

gören sanayi ve bilim politikaları ile mümkündür. Bilimi ve teknolojiyi esas alan, AR-GE ve inovasyona ağırlık veren, dış girdilere bağımlı olmayan, rasyonel işletmeler kurulmasına yönelik, istihdam odaklı ve planlı bir kalkınmayı öngören sanayileşme politikaları uygulandığında, durum değişecektir. Böylece sanayi yatırımlarında daha rasyonel seçimler yapılabilecek, ülkenin doğal kaynakları değerlendirilebilecek, stratejik hammaddeler dışarıya peşkeş çekilmeyecek ve üretimin belirli sermaye gruplarında toplanması önlenebilecektir.

Eğitim ve araştırma ile üniversite-bilim kurumları destekli bir teşvik politikası, böyle bir yapılanma içinde KOBİ'leri gerçek yerine oturtacaktır. Bu nedenle AR-GE kültürünü geliştirip, geniş bir biçimde KOBİ'lere yaymak için eğitim çalışmalarına hız verilmelidir.

Bu çalışmalarda sanayicilerimize, Patent Enstitüsü'ne, Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi (İGEME)'ne, Dış Ticaret Müsteşarlığı'na, İhracatçılar Birliği'ne, üniversitelere, meslek odalarına, bilimsel teknik kuruluşlara değin ilgili tüm kurum ve kuruluşlara önemli görevler düşmektedir.

Yüksek Bilim ve Teknoloji Kurumu'nu hayata geçirecek bir Bilim Politikası oluşturulmalı

Kurumların koordinasyonu ve işbirliği bu çalışmada başarı için zorunluluk olarak görünmektedir. Türkiye'de ulusal ve bölgesel AR-GE organizasyonları, ikili kurumların birlikte çalışmaları ile ortam bulacaktır. Ancak her şeyden önce Yüksek Bilim ve Teknoloji Kurumu'nu hayata geçirecek bir Bilim Politikası ortaya konulmalıdır. Bu organizasyon siyasi erkin desteği ile bağımsız bir yapılanmadan geçmelidir. Odamız böyle bir organizasyonun motive edici kurumları arasında yer alabilecektir”.

OYK Başkanı Emin Koramaz, Oda Yönetim Kurulu adına Sempozyumun gerçekleştirilmesini sağlayan Düzenleme ve Yürütme Kurullarına, Sempozyumda bildiri sunacak ve panellerde yer alacak konuşmacılara, delege ve izleyiciler ile katkıda bulunan kurum ve kuruluşlara, OYK Üyeleri Tahsin Akbaba ve O. Varlık Özerciyes'e, Düzenleme Kurulu Başkanı ve OYK Sekreteri Ali Ekber Çakar ve Gaziantep Şube Başkanı Ali Peri nezdinde teşekkür ederek, etkinliğin başarılı geçmesi dileği ile konuşmasını bitirdi.



II. MARKA, KALİTE VE TEKNOLOJİ YÖNETİMİ SEMPOZYUMU SONUÇ BİLDİRGESİ AÇIKLANDI

II. Marka, Kalite ve Teknoloji Yönetimi Sempozyumunda, konular sanayi/sanayileşme–üretim–inovasyon bağlamında değerlendirildi. Ülkemizde tasarım, AR-GE ve inovasyon kavramlarına ve aralarındaki ilişkiye yeterince özen gösterilmemekte, biri diğeri yerine ikame edilebilmektedir. Gerçekte ise bunların hepsi iç içedir ve bir bütünlük arz ederler. Salt markalaşma veya inovasyonu esas alan yaklaşımlar “tasarım”ı geri plana itmekte ve tasarım bir yan unsur ya da bitmiş bir ürüne yan estetik veya ticari süslemeler yapmaya indirgenmektedir. Oysa tasarım, planlamadan başlayarak inovasyon, AR-GE ve teknoloji süreçlerini önceleyen ve hepsiyle iç içe bir konuma sahiptir.

Ekonomik, sosyal, kültürel yaşamın temel koşullarından en önemlisi, üretim süreçlerindeki belirli niteliklerin bir bütün olarak kurgulanmasıdır. Bu bütünlük; planlama, eğitim, tasarım, AR-GE, teknoloji ve inovasyon unsurlarından oluşur. Bu unsurlar, hizmetler alanı ve bir ürünün tasarımından üretim sürecindeki somut şekillenişine, nihai ürün ve kullanımıyla somutlanan nitelik ve bu niteliği yansıtan kaliteye dek uzatılabilecek bir süreci kapsar.

Marka öncesi bütün planlama, eğitim, tasarım, AR-GE, teknoloji yenilenme süreçleri, pazardaki yer edinme isim ve biçimi ile “özgün ürün” ve “marka”da somutlanmaktadır.

Ülke sanayisinin ağırlığını KOBİ’ler oluşturmaktadır. KOBİ’lerin ürettikleri ürünlerin çoğu kez bir dış firmaya bağlı fason üretim şeklinde olması, üretimi gerçekleştiren makinelerin bağlı bulunan yabancı markalı firmanın mamulünü üretecek şekilde tasarlandığı düşünülürse, ana firma ürün siparişini kestiğinde veya başka ülke KOBİ’lerine kaydırıldığında ülkemizdeki üretim alanı atıl hale gelecektir.

Özellikle ihracata yönelik çalışan ve ara ürün üreten kuruluşlar ve KOBİ’lerimizin bir bölümü geleceklerinin markalı ürün üretiminde olduğunu görmüştür. Ancak ağır rekabet ve rekabet edememe koşulları söz konusudur.

Bu açıdan eğitim, tasarım, AR-GE, teknoloji ve inovasyon süreçleri eşliğinde markalaşmak, ürünlerin ve bu ürünlerin içinde yer aldığı toplumsal yaşamın daha nitelikli kılınması yanında ağır uluslararası koşullara karşı bir direnç potansiyeli oluşturma işlevini de yerine getirebilecektir.

Ülkemizde sanayileşebilmek için bilim, teknoloji ve inovasyonda yetkinleşmek gerektiği, bunun için de devletin aktif rol üstlenmek zorunda olduğu, devletin sanayileşme sürecinin gerekleri doğrultusunda etkin bir araç olarak kullanılması sağlanamamıştır.

Doğru ve sağlam bir bilim ve teknoloji temeli olmadan ithal teknoloji ile inovasyonda yetkinleşmek, uluslararası rekabette ciddi bir yer edinmek ve küreselleşme süreçlerinin olumsuz etkilerine karşı direnmek mümkün değildir.

Odamız Sempozyumun, bilim ve teknolojinin ışığında etkin bir tartışma ortamı yaratarak, üretim ve hizmet sektörlerine, bürokrasiye, akademisyenlere, kamu kurum ve kuruluşlarına önemli bir platform oluşturduğu düşüncesindedir. Sempozyum boyunca yapılan tartışmalarda elde edilen sonuçlar aşağıda kamuoyunun bilgisine sunulmaktadır.

1. Ülkemizin kalkınma stratejileri planlı kalkınmayı öngören sistematik ve bütünlüğe sahip, uzun vadeli bir ulusal bilim, sanayi, teknoloji, yenilenme politikaları oluşturulmalı ve kararlı bir biçimde uygulanmalıdır.
2. Bilimi ve teknolojiyi esas alan, AR-GE ve inovasyona ağırlık veren, dış girdilere bağımlı olmayan, rasyonel işletmeler kurulmasına yönelik, istihdam odaklı sanayileşme politikaları uygulanmalıdır. Böylesi bir stratejide yerli yatırımcı özendirilmeli ve korunmalı, katma değeri yüksek ileri teknoloji isteyen alanlarda yapılacak yatırımlar desteklenmelidir.
3. Sanayimizin büyük bir bölümünü oluşturan KOBİ’lerin üretimlerinin tasarım, özgün üretim, AR-GE ve kalite süreçlerinden geçmesi ve bunun için devlet desteği şarttır. Türkiye’de, sanayi üretiminin ve bu-

nun için de sanayi yatırımlarının artmasını sağlayacak; aynı zamanda araştırma ve inovasyon faaliyetlerini özendirme görevi kamuya aittir.

4. Türkiye’de yapılan AR-GE çalışmaları yetersizdir ve tasarımdan markalaşmaya, yeni ürün imalatından imalat süreçlerinin geliştirilmesine kadar uzanan yol haritasında rekabet gücünü aşağıya çekmektedir. Bu nedenle AR-GE alt yapısının oluşturulması, kurumsallaşması, firmaların bu konuda pay ayırması ve AR-GE’ye ayrılan payın gelişmiş ülkeler düzeyine çıkarılması gerekmektedir.
5. Nitelikli insan gücünü oluşturan mühendis, teknisyen, bilim insanı bu alanda seferber edilmelidir.
6. “Araştırma ve Geliştirme Faaliyetlerinin Desteklenmesi Hakkında Kanun Tasarısı” ülkenin sanayileşmesi, sanayide AR-GE faaliyetlerinin desteklenmesi ve özellikle KOBİ’lere AR-GE teşviki verilmesi içerikli olarak yeniden düzenlenmelidir.
7. Üretici mutlaka AR-GE fonlarından yararlanmalıdır.
8. AR-GE kültürünü geliştirip, geniş bir biçimde KOBİ’lere yaymak için eğitim çalışmalarına hız verilmelidir.
9. AR-GE çalışmalarının kendi kaynağını da yaratacak biçimde olması önemlidir. Öncelikle, teknik anlamda, bilimsel ve teknolojik çalışmayı içeren, tasarımı esas alan özgün üretimin AR-GE sürecinde yoğunlaştırılmalıdır.

10. Marka, kalite ve teknoloji yönetiminin ülkede özgün ürün yaratmadaki rolü çerçevesinde AR-GE ve inovasyon/yenilenme, patent ve sınai mülkiyet hakları çalışmaları özendirilmelidir. İmalat ve pazarlama ise kurumsal bazda patent, dış ticaret, ihracat desteği ve tanıtımını gerektirmektedir.
11. Marka, daha çok katma değer yaratmak, büyük çapta üretim yapmak, yeni özgün ürün üretmek, kârlılık oranlarını artırmak, modern bir pazarlama ağı oluşturmak gibi gerek bilimsel gerekse kurumsal unsurları tesis etmek için yaratılmalıdır.
12. Marka, kalite ve teknoloji yönetiminde kurumlara ve Meslek Odalarına da görevler düşmektedir. Patent Enstitüsünden, İGEME’ye, Dış Ticaret Müsteşarlığı, İhracatçılar Birliği, TÜBİTAK, TTGV, üniversiteler ve TMMOB’ye bağlı ilgili Meslek Odalarına kadar giden bilimsel, teknolojik ve yetişmiş insan desteği büyük önem taşımaktadır. Kurumların koordinasyonu ve işbirliği sağlanmalıdır.
13. Türkiye’de ulusal ve bölgesel AR-GE organizasyonları, ikili kurumların birlikte çalışmaları ile ortam bulacaktır. Ancak her şeyden önce Yüksek Bilim ve Teknoloji Kurumu’nu hayata geçirecek bir bilim politikası ortaya konulmalıdır. Bu organizasyon siyasi erkin desteği ile bağımsız bir yapılanmadan geçmelidir.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası



X. OTOMOTİV VE YAN SANAYİ SEMPOZYUMU YAPILDI

X. Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu; gelişen rekabet koşulları altında Türk otomotiv sanayisinin üretim merkezi boyutundan, üretim ve tasarım merkezi boyutuna sektörde dünya düzeyinde söz sahibi olmasının stratejilerinin tartışılması ve devlet tarafından verilen AR-GE teşviklerinin etkin ve verimli kullanılmasının sağlanması amacıyla TMMOB Makina Mühendisleri Odası adına Bursa Şube yürütücülüğünde 25-26 Mayıs 2007 tarihlerinde Bursa TÜYAP Fuar Merkezi'nde 364 kişinin katılımı ile düzenlendi.

Sempozyumda, "Otomotiv Sanayisi"; "Otomotiv Yan Sanayisi"; "Türkiye'de Otomotiv Kalıplılığının Bugünü ve Geleceği"; "Otomotiv Sanayisinde Teknolojik Gelişmeler"; "Dünya Otomotiv Sanayisinin Dünü, Bugünü, Yarını"; "Otomotiv Yan Sanayisi ve KOBİ'ler"; "AR-GE Politikaları/Tasarım/Teşvikler" başlıklı, ikisi paralel olmak üzere 8 oturumda 44 bildiri sunuldu. Sempozyumda ayrıca; "9. Kalkınma Planı Perspektifinde Otomotiv Sanayisinde Sürdürülebilir Küresel Rekabet" konulu bir de panel düzenlendi.

Panel ve oturumlarda; Makina Mühendisleri Odası'nın yanı sıra Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), Dış Ticaret Müsteşarlığı, Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK), Otomotiv Sanayi Derneği (OSD), Taşıt Araçları Yan Sanayicileri Derneği (TAYSAD) gibi önde gelen kurum ve kuruluşların temsilcileri ile üniversiteler, otomotiv ana ve yan sanayi firmalarının üst düzey yöneticileri yer alarak, sektörün sorunlarını ve çözüm önerilerini dile getirdiler. İki gün süren Sempozyum, 364 katılımcı tarafından izlendi.

Ankara'daki patlamanın hedefi: Demokrasi ve barış

TMMOB Makina Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Emin Koramaz, Sempozyumun açılışında yaptığı konuşmada, öncelikle Ankara Ulus'taki patlamaya değinerek; 6 kişinin ölümüne ve 100'ün üzerinde kişinin yaralanmasına neden olan patlamayı "provakatif saldırı" olarak değerlendirerek, "arkasındaki güçleri şiddetle kınadığımızı belirtmek istiyorum" dedi. Koramaz konuşmasını şöyle sürdürdü: "Bu saldırının asıl hedefi demokrasi ve barıştır. Bir arada yaşama umudumuzdur. Odamız, terörün toplumsal olarak yalıtılabilmesinin yolunun, ülke-

mizin gereksindiği kalkınma, demokratikleşme, barış ve bağımsızlık hamlelerinden geçtiğine inanmaktadır. Terör eyleminde yaşamını yitiren yurttaşlarımızın ailelerinin acısını paylaşıyor, ülkemiz üzerindeki karanlığı dağıtacak tek gücün emek ve demokrasi güçlerinin örgütlü mücadelesi olduğunu bir kez daha yineliyoruz".

Devrim Otomobilinden dışa bağımlılığa

Emin Koramaz ülkemizde otomotiv sanayisinin 50 yıla yakın bir geçmişi bulunduğunu ifade ederek, konuşmasına şöyle devam etti: "Ancak yerli üretime yönelik; Devrim otomobiliyle ülkemiz mühendisliğinin yakaladığı başarının devamı getirilememiştir. Bunun temel nedeni 1960'larda planlamanın otomotiv ve yan sanayi ile ilgili konuları kapsamaması, özel sektörün sermaye birikim yetersizliğidir. Bu nedenlerle otomotiv sanayimiz dışa bağımlı olarak gelişmiştir. Başlangıçta ithal ikameci bir montaj sanayine yönelmiş, 1980'lerde ise ihracat öncelikli sanayileşme modeli ile küreselleşen dünya pazarına uyum sağlanmaya çalışılmıştır. Gümrük Birliği ve AB entegrasyon süreci ile dışa bağımlılık daha da artmıştır.





Dünya Otomotiv Sanayisinde yoğunlaşma

Otomotiv sanayisinde gerçekleştirilen üretimin büyük bir bölümü uluslararası büyük firmalar tarafından gerçekleştirilmekte, küreselleşme sürecinin ivmelenmesiyle birlikte otomotiv sektöründe dev birleşmelere tanık olunmaktadır. Dünya ölçeğinde motorlu araç üreticisi firma sayısı azalırken, mevcut firmaların üretim ölçekleri de artmaktadır. 2007 yılı itibarıyla dünyadaki otomotiv üretiminin 10 ülkede yoğunlaştığı görülmektedir. Bu ülkeler ABD, İngiltere, Fransa, Almanya, İtalya, İspanya, Japonya, Çin, G. Kore ve Brezilya'dır. Bu 10 ülke grubu küresel üretimin % 85'ine yakın bir kısmını gerçekleştirmekte ve toplam katma değer de % 90'ına el koymaktadırlar. Bu ölçüde bir tekelleşme, yoğunlaşma ve toplulaşma imalatın başka hiçbir sektöründe görülmemektedir. Çokuluslu şirketlerin oluşturdukları ve uyguladıkları politikalar, ulusal/yerel ve daha küçük firmaları etkilemekte ve giderek yok etmektedir. Üretim sürecindeki hızlı değişim ve sermaye hareketlerinin çokuluslu şirketlerin hanesine yazılması söz konusudur. Dolayısıyla gelişmekte olan ülkelerde motorlu araçların üretimi, çevresel faktörlerden ve ucuz işgücünden de yararlanarak büyük oranda montaja dayanmakta, tasarım ve AR-GE faaliyetleri ise esasen gelişmiş ülkelerde yürütülmektedir.

Türkiye otomotiv ve yan sanayisinde durum

Türkiye'de de otomotiv sanayi üreticileri, uluslararası şirketlerin temsilcisi ve ana firmaların ülkedeki parçasıdır. Sektörde yabancı sermaye ağırlığı bulunmakta olup, dağıtım buna göre yapılmaktadır. Her ne kadar ihracatımız artsa da yerli araçlar içindeki ithal parça maliyeti toplamın % 64'üne erişmektedir. 2006-2007'de yan sanayide üretilen pek çok parça (fren ve direksiyon sistemleri, yakıt ve hava donanımları, bazı elektronik parçalar, şasi ve karoseri aksanı) düşük döviz kuru nedeniyle uzak doğudan (özellikle Çin) ithal edilmiş ve KOBİ niteliğindeki pek çok firma kapanmıştır.

Küresel otomotiv sanayi firmaları dünya pazarında değişen taleplere yönelmek ve talep yaratmak, yeni pazarlar bulmak, dış kaynak kullanımı ile ilgili sorunları çözmek ve ucuz iş gücünden yararlanmak için üretim tesislerini yeni yerlere taşımaları beklenen bir süreç yaşamaktadır. 9. Plan Otomotiv İhtisas Komisyonu Raporu'nda da belirtildiği üzere; küresel üretimde Türkiye için "alternatif ülkeler/merkezler" giderek artmaktadır.

Dolayısıyla "üretim üssü" olarak kabul edilen ülkemiz her an bu avantajını kaybetmeyle karşı karşıya kalabilecektir. Türkiye'nin son yıllarda otomotivde bir üretim merkezi olması yine bu küresel şirketlerin stratejileri ile de

ilintilidir, bu gözden kaçırılmamalıdır. Küresel şirketler maliyetleri aşağı çekebilmek ve azami kâr amacıyla yer değiştirmelere yönelebilecek ve Türkiye'deki teknoloji ve ölçekten kaynaklanan nedenlerle üretim tesislerinin Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin gibi ülkelere kayması söz konusu olabilecektir.

Türkiye'nin "Tasarım, Doğrulama ve AR-GE Merkezi" olması gerekiyor

Bütün bu değerlendirmeleri, dünya otomotiv üretiminde kapasite fazlası bulunduğunu gözeterek irdelediğimizde ülkemizin, "üretim merkezi" olmasının yanı sıra; tasarım, doğrulama ve AR-GE merkezi de olması gerekmektedir. Ancak; ülkemizde bu konuda bütünlüklü çalışmalar yürütülmemekte ve bu alana yeterli kaynaklar ayrılmamaktadır.

Bizde AR-GE harcamalarının ulusal gelir içerisindeki payı binde 7 seviyesinde iken; AB ortalaması % 2, ABD ve Japonya'da % 2,72 ve % 3,12'dir. ABD, Japonya ve AB-15'te kişi başına GSYİH, Türkiye'den bir hayli fazla olduğu için aradaki fark da gerçekte çok daha fazladır. Ülke otomotiv ana ve yan sanayisinin AR-GE'ye ayırdığı pay ise % 0,8-0,9 arasında olup, rekabet edebilecek bir inovasyon çalışması yapılmamaktadır. Bu durum gelecekte söz konusu sanayi sektörünün kırılganlığını da ortaya koymaktadır. AB 2010'da AR-GE payının % 3'e, Türkiye ise % 2'ye çıkarılmasını hedeflemektedir. Ancak; yukarıda dile getirdiğim gerçekler eşliğinde düşünlüğünde, Türkiye bunu gerçekleştirebilecek midir? Şu anki verilerle bu mümkün değildir. Bunu şöyle açıklayabilirim: 8. Kalkınma Planı'nda AR-GE harcamaları GSMH'nin % 1,5'i olması öngörülmüş, ancak; bildiğimiz gibi bu hedef tutturulamamıştır. 9. Kalkınma Planı'nda ise AR-GE desteklerinden yararlanılması umulmaktadır. AR-GE hedefi dönem sonunda % 1,5 olup hangi araçlarla bu hedefe ulaşılacağı ise belli değildir.

AR-GE Kanun Tasarısı ile teknokentler yabancı sermaye lehine tasfiye ediliyor

Maliye Bakanlığı tarafından hazırlanan "Araştırma ve Geliştirme Faaliyetlerinin Desteklenmesi Hakkında Kanun

Tasarısı" taslağı bu açıdan ciddi endişeleri içinde barındırmaktadır. Tasarı ile esasen teknoloji yoğun üretim, girişimcilik ve bu alanlara yönelik yatırımların artırılması hedeflenmektedir. Bu amaçla, AR-GE'ye ve yeniliğe yönelik özellikle yabancı sermaye yatırımlarının desteklenmesi ve teşviki gündeme getirilmektedir. Ancak; burada iki önemli ilkedden vazgeçildiği görülmektedir. Bunlardan birincisi; ulusal AR-GE altyapısı ve yeteneklerinin gerçekleştirilmesine yönelik organizasyonlar, diğeri ise üniversite, bilim kurumları ve sanayi kuruluşları arasındaki koordinasyon ve işbirliğinin sağlanmasıdır.

Aynı şekilde rekabet öncesi işbirliği projelerinde, üniversite ve bilim kurumlarından söz edilmemektedir. Burada üniversitelerden ve ilgili kurumlardan uzmanların önünde açıklamak isterim ki; böylesi eksikler taşıyan bir tasarıya "AR-GE Kanun Tasarısı" demek bile mümkün değildir. Tasarı ile tekeller ve yabancı sermaye lehine teknokentler tasfiye edilecektir.

Tasarı, "en az elli tam zamana eşdeğer AR-GE birikimi ve yeteneği olan birimler" sınırlaması getirerek, bir şirketin en az 50 AR-GE personeli çalıştırmadan öngörülen desteklerden yararlanamayacağına hükmetmektedir. Ülkemizdeki imalat sanayi işletmelerinin % 98,1'i KOBİ niteliğinde olup, 50'den az işçi çalıştırmaktadır. Bu işletmelerin 50 personellik AR-GE merkezlerini nasıl kuracağına ilişkin tasarıda herhangi bir hüküm bulunmamaktadır.

Tasarı imalat sanayisinin tamamını gözden çıkarıyor

Adında "Araştırma ve Geliştirme Faaliyetlerinin Desteklenmesi" sözlerinin geçtiği bir tasarıda, AR-GE vergi indirimine esas AR-GE Merkezleri istihdamı ele alınırken, "500 ve üzerinde tam güne eşdeğer AR-GE personeli istihdam eden AR-GE merkezlerinde ayrıca o yıl yapılan AR-GE harcamasının bir önceki yıla göre artışının yarısı, Kurumlar Vergisi Kanunu'nun 10'uncu maddesi uyarınca kurum kazancından indirilir" denilmektedir. Oysa bu ölçekte AR-GE personeli çalıştırabilecek kuruluşların büyük bir çoğunluğu yabancı sermayeli kuruluşlardır. Dolayısıyla bu tasarı ile yabancı sermaye lehine bir düzenleme daha yapılmış, teknokentler tasfiye edilmiş olacaktır. Tasarı imalat

sanayisinin tamamını gözden çıkarırken Türkiye’de yatırım yapacak yabancı sermayeyi hedefleyerek dışa bağımlılığımızın artmasına da yol açacak bir içeriktedir.

Tasarıda ulusal AR-GE kurumu için organizasyonlar, AR-GE altyapısı ve yeteneklerinin geliştirilmesi vs. söz konusu değildir. Yine tasarıda, “ticari değeri olan bir ürünün, Türkiye’de üretilmesinin ekonomik olmadığı durumlarda, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı’nın izniyle bu ürünlerin yurtdışında üretilmesi, nihai ürün üretiminin ülke sınırları içerisinde yapılması şartının ihlali sayılmaz” denilerek başka bir ülkede üretilecek ürün için AR-GE desteği verilmesi öngörülmekte, bu alanda da ülkemiz kaynaklarının yurt dışına transfer edilmesinin önü açılmaktadır. Eğer tasarı bu şekilde yasallaşırsa, otomotiv ve yan sanayisinin etkilanmemesi ve dışa bağımlılığın daha da artmaması mümkün değildir.

Küreselleşmeye karşı durmak mümkün

Küreselleşmenin kaçınılmazlığından sıklıkla söz edilmektedir. Ancak küreselleşme süreç ve politikalarının eko-

nomik, siyasal, toplumsal, kültürel vb. tüm düzlemlerde yıkım ve tahribatlarına karşı durabilmek mümkündür. Bunun için öncelikle, ülkemiz stratejik öngörüyle tüm alanlarda ve tüm sektörlerde kendi politikalarını oluşturmalıdır. Bilim ve teknolojiye yetkinleşmeli, bunu ülke ölçeğinde toplumsal ekonomik faydaya dönüştürmeli ve bu amaçla ulusal bir strateji belirlenmelidir.

Bilimi ve teknolojiyi esas alan, AR-GE ve inovasyona ağırlık veren, istihdam odaklı ve planlı bir kalkınmayı öngören sanayileşme politikaları uygulandığında, durum değişecektir. Böylece sanayi yatırımlarında daha rasyonel seçimler yapılabilecek, ülkenin doğal kaynakları değerlendirilebilecek, stratejik hammaddeler dışarıya transfer edilmeyecek ve üretimin belirli sermaye gruplarında toplanması önenebilecektir”.

Oda Başkanı Emin Koramaz, konuşmasını Sempozyumun düzenlenmesinde emeği geçenlere teşekkür ederek ve Sempozyumun başarılı geçmesini dilediğini ifade ederek tamamladı.

X. OTOMOTİV VE YAN SANAYİ SEMPOZYUMU SONUÇ BİLDİRGESİ AÇIKLANDI

TMMOB Makina Mühendisleri Odası, Sempozyumda dile getirilen görüşlerden hareketle aşağıdaki saptama ve önerileri ilgili kurum ve kuruluşlar ile kamuoyunun dikkatine sunmaktadır.

Devrim otomobilinin yapımıyla ülkemiz mühendisliğinin yakaladığı başarının devamı getirilememiş; otomotiv sanayisi dışa bağımlı olarak gelişmiştir. Başlangıçta ithal ikameci bir montaj sanayisine yönelinmiş, 1990’lardan sonra ihracata dayalı bir yönelim benimsenerek, küreselleşen dünya pazarına uyum sağlanmaya çalışılmış, Gümrük Birliği ve Avrupa Birliği (AB)’ne entegrasyon süreci ile dışa bağımlılık daha da artmıştır.

Türkiye’de AR-GE harcamalarının ulusal gelir içerisindeki payı binde 7, otomotiv ana ve yan sanayisinin AR-GE’ye ayırdığı pay ise binde 0,8–0,9 arasındadır, rekabet edebilecek inovasyon çalışmaları yeterli olmamaktadır.

AR-GE’de çalışan kişi sayısına bakıldığında, 10.000 kişiye; Almanya’da 151, İsviçre’de 148, Japonya’da 140, Fransa’da 121, Türkiye’de 9 kişi istihdam edilmektedir.

“Araştırma ve Geliştirme Faaliyetlerinin Desteklenmesi Hakkında Kanun Tasarısı” yabancı sermaye lehinedir ve şu anki haliyle yasallaşması durumunda otomotiv ana ve yan sanayisi olumsuz etkilenecek, üniversiteler devre dışı bırakılacak, teknokentler tasfiye edilecek, dışa bağımlılık daha da artacaktır. Öte yandan sektör, kamu destekli AR-GE çalışmalarına ciddi kaynak ayırmazsa ülkenin “tasarım üssü” olması iyi niyet temennisinden öteye geçmeyecektir.

Dünyada gerçekleştirilen üretimin büyük bir bölümü uluslararası büyük firmalar tarafından gerçekleştirilmekte, küreselleşme sürecinin ivmelenmesiyle birlikte otomotiv sektöründe dev birleşmeler yaşanmaktadır. Dün-

yada 10 ülke küresel üretimin % 85'ine yakın bir kısmını gerçekleştirmekte ve toplam katma değer % 90'ına el koymaktadır.

Çokuluslu şirketlerin oluşturdukları ve uyguladıkları politikalar, ulusal/yerel ve daha küçük firmaları etkilemekte ve giderek yok etmektedir.

Gelişmekte olan ülkelerde motorlu araçların üretimi, çevresel faktörlerden ve ucuz işgücünden de yararlanarak büyük oranda montaja dayanmakta, tasarım ve AR-GE faaliyetleri ise esasen gelişmiş ülkelerde yürütülmektedir.

Türkiye'de de otomotiv sanayi üreticilerinde yabancı sermaye ağırlığı bulunmaktadır.

İhracatın artmasıyla beraber üretilen araçlarda ithal parça maliyeti toplamın % 64'üne varmaktadır. Yan sanayide üretilen pek çok parça düşük döviz kuru nedeniyle ithal edilmiş ve KOBİ niteliğindeki pek çok firma kapanmıştır. Türkiye açısından küresel üretimde "alternatif ülke ve merkezler" olasılığı giderek artmaktadır. Küresel şirketler maliyetleri aşağı çekebilme ve azami kâr amacıyla yer değiştirmelere yönelebilecek ve Türkiye'deki teknoloji ve ölçekten kaynaklanan nedenlerle üretim tesislerinin başka ülkelere kayması söz konusu olabilecektir.

Bilimi ve teknolojiyi esas alan, AR-GE ve inovasyona ağırlık veren, istihdam odaklı ve planlı bir kalkınmayı öngören sanayileşme politikaları uygulandığında, durum değişecektir.

Bu gerçeklerden hareketle;

- Küreselleşme süreç ve politikalarının ekonomik, siyasal, toplumsal, kültürel vb. tüm düzlemlerde yıkım ve tahribatlarına karşı durabilmek mümkündür. Bunun için öncelikle, ülkemiz stratejik öngörüyle tüm alanlarda ve tüm sektörlerde kendi politikalarını oluşturmalıdır.
- Bilim ve teknolojide etkinleşmeli, bunu ülke ölçeğinde toplumsal ekonomik faydaya dönüştürmeli ve bu amaçla ulusal bir strateji belirlenmelidir.
- Ülkemizin "üretim merkezi" olmasının yanı sıra "tasarım", "doğrulama" ve "AR-GE merkezi" de olması gerekmektedir.
- Araçlar içindeki ithal parça maliyeti yüksektir, yerli üretim ve parça kullanım oranı artırılmalı, motorlu taşıt üretiminde yüksek oranda yerli parça kullanıl-

masını sağlayacak teşvikler planlanmalı, yerli sanayi desteklenmelidir.

- Otomotiv sanayisi diğer bazı sektörlerden farklı olarak aksam ve parça üreten ve büyük çoğunluğu KOBİ'lerden oluşan yan sanayiye bağımlıdır. Dolayısıyla uluslararası rekabette ezilmeyecek bir otomotiv sanayinin gelişimi için uygulanacak devlet yardımları otomotiv ana ve yan sanayiye kapsayacak şekilde uygulanmalıdır.
- Ulusal AR-GE altyapısı ve yeteneklerinin gerçekleştirilmesine yönelik organizasyonlar oluşturulmalı, üniversiteler, bilim kurumları ve sanayi kuruluşları arasındaki koordinasyon ve işbirliği sağlanmalıdır
- Otomotiv ve yan sanayisinde AR-GE çalışmaları ve AR-GE bilinci geliştirilmelidir.
- "Araştırma ve Geliştirme Faaliyetlerinin Desteklenmesi Hakkındaki Kanun Tasarısı" ülkenin sanayileşmesi, sanayide AR-GE faaliyetlerinin desteklenmesi ve özellikle KOBİ'lere AR-GE teşviki verilmesi için yeniden düzenlenmelidir.
- Otomotiv yan sanayisinde üretim yapan KOBİ'lere "ortak AR-GE Projeleri" gerçekleştirebilecekleri bir stratejik proje ortaklığı sistemi getirilmeli ve TÜBİTAK bu çalışmaya öncülük yapmalıdır.
- Sanayimizin büyük bir bölümünü oluşturan KOBİ'lerin üretimlerinin tasarım, özgün üretim, AR-GE ve kalite süreçlerinden geçmesi için devlet desteği şarttır. Sosyo-ekonomik yapıdaki rolleri, istihdam, üretim payları ve yeni teknolojilere hızlı adaptasyon gösterebilme yetenekleri ile KOBİ'ler desteklenmeli ve geliştirilmelidir.
- KOBİ'lerde nitelikli eleman ve özellikle mühendislerin çalıştırılmasını özendirmek için vergi indirimleri, prim kesintilerinde kolaylık gibi teşvik tedbirleri alınmalıdır.
- AR-GE alt yapısını kurmak ve geliştirmek için Mesleki-Teknik Eğitim ile mühendislik eğitimine gereken önem verilmelidir.
- Otomotiv ve yan sanayisinde rekabet edebilirlik, işgücü maliyetlerine değil yeni teknolojilerin geliştirilmesine dayanmalıdır.
- Otomotiv ana ve yan sanayisinde çevre kirliliğini önleyecek ürünlerin üretilmesi için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası

I. ENERJİ VERİMLİLİĞİ KONGRESİ YAPILDI

Enerji Verimliliği Kongresi, TMMOB Makina Mühendisleri Odası Kocaeli Şubesi sekretaryalığında 1- 2 Haziran 2007 tarihlerinde Kocaeli Üniversitesi Derbent Turizm Otelcilik Yüksek Okulu Uygulama Otelinde 380 kişinin katılımı ile yapıldı.

Kongre; 6 kamu kurum ve kuruluşu, 6 sektörel dernek ve kuruluş, 14 üniversitenin desteği ile gerçekleştirildi. Kongreye; TMMOB ile bağlı Odaların yöneticileri, MMO Genel Merkez ve Şube yöneticileri, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Tüketicinin ve Rekabetin Korunması Genel Müdürlüğü, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Genel Müdürlüğü, Elektrik İşleri Etüt İdaresi, TÜBİTAK, üniversitelerden akademisyenler, meslek örgütleri, sektörel dernekler, özel ve kamu kuruluşlarından uzmanlar ile Türkiye'nin enerji sektöründe etkili olan firma ve kurum temsilcileri katıldı.

Kongrede yeni çıkan Enerji Verimliliği Yasası'nın kurumlar ve meslek odalarına yüklediği görevler, ikincil mevzuat çalışmaları, yasada mühendislerin yeri, binalarda, sanayide ve ulaşımda enerji tasarruf potansiyelleri, dünya ve Türkiye'de enerji sektörünün durumu, Avrupa Birliği enerji verimliliği politikaları, iklim değişikliği ve Kyoto Protokolü, enerji verimliliği danışmanlık şirketleri, enerji planlaması, enerji verimliliğinin ekonomisi, enerji ve çevre, arz tarafında verimlilik ve alternatif enerji kaynakları, enerji verimliliği uygulama ve teknolojileri, ilgili kurum ve kuruluşlarla birlikte masaya yatırıldı.

Kongrenin açılış konuşmaları MMO Kocaeli Şube Başkanı Çınar Ulusoy, Oda Yönetim Kurulu Başkanı Emin Koramaz, Kocaeli Valisi Gökhan Sözer ve Saraybahçe Belediye Başkanı Halil İbrahim Yenice tarafından yapıldı.

Kocaeli Şube Başkanı Çınar Ulusoy Kongrenin açılışında yaptığı konuşmada, Kongrenin üniversiteler, kamu kurum ve kuruluşları, Makina Mühendisleri Odası ve sanayi kuruluşları olmak üzere dört önemli bileşen etrafında şekillendirildiğini belirterek, "TMMOB Makina Mühendisleri Odası; ülke kaynaklarının halkımızın ve ülkemizin çıkarları doğrultusunda kullanımı, enerji verimliliği ve tasarrufu konularında kamuoyunun bilinçlendirilmesi, ülke çapında enerji ve döviz tasarrufu sağlanması,

hava kirliliğinin azaltılması, insan sağlığının korunmasına katkıda bulunulması için teknolojik ve bilimsel esaslar doğrultusunda çalışılmasının sağlanması amacıyla Enerji Verimliliği Kongresi düzenleme kararı almıştır. Bu çerçevede kurgulanan Kongremiz, bugüne gelindiğinde elinizde olan Kongre Programıyla hayata geçirilmiştir" dedi.

"Enerji ile yaratılan ekonomik değer ülkelerin gelişmişliğinin en önemli göstergesi"

Şube Başkanı Çınar Ulusoy'un ardından kürsüye gelen Makina Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Emin Koramaz ise Kongreyi açış konuşmasında enerjinin mühendislerin varlık nedeni olan sanayi, üretim ve kalkınmanın en temel girdisi olduğunu dile getirerek, konuşmasını şöyle sürdürdü: "Günümüzde enerji üretim ve tüketim miktarlarının yanı sıra birim enerji ile yaratılan ekonomik değer, ülkelerin gelişmişliğinin en önemli göstergelerinden biri haline gelmiştir. Bu nedenle bu çalışma dönemimiz içinde yapmayı planladığımız 26 ayrı kongre, kurultay, sempozyum etkinliklerinin 6'sı doğrudan enerji konuludur. Bunlar: Uluslararası Doğalgaz Kongresi, Enerji Verimliliği Kongresi, Güneş Enerjisi Sistemleri Sempozyumu, Rüzgâr Enerjisi Sempozyumu, Yeni ve Yenilenebilir Enerji Kaynakları Sempozyumu, III. LPG-CNG Kongresi ve TMMOB adına Jeofizik, Jeoloji, Kimya ve Maden Mühendisleri Odaları ile birlikte düzenleyeceğimiz Jeotermal Kongresi'dir.

Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu, Tesisat Mühendisliği Kongresi, İklimlendirme Sempozyumu, GAP ve Sanayi Kongresi, Çukurova'da Sanayileşme ve Çevre Sempozyumu, Karadeniz'de Sanayileşme ve Çevre Sempozyumu gibi enerji verimliliğine uygulama alanları oluşturan etkinliklerimiz de bulunmaktadır. Bu etkinliklerin yanı sıra Enerji Çalışma Grubumuz her dönem yeni

ve yenilenebilir enerji kaynakları ile doğal gaz temin ve tüketim politikaları üzerine Oda Raporları hazırlamaktadır. Enerji verimliliği ile bağları bulunan “Basınçlı Kaplar”, “Kaldırma ve İletme Makinaları” ile “Teknik Ölçüm ve Analizler”e ilişkin “A Tipi Muayene Kuruluşu” olarak 2004 yılında Odamızın akredite edilmesiyle, Teknik Mevzuata uyum ve uluslararası tanınırlık alanında da ülkemiz lehine önemli adımlar atmış bulunuyoruz. Enerji, Odamızın eğitim ve belgelendirme çalışmalarında önemli bir yer tutmaktadır. Uzmanlık ve Belgelendirme Yönetmeliğimiz uyarınca üyelerimiz eğitime tabi tutulmakta ve belgelendirilmektedir. Belgelendirme faaliyetleri için Oda Merkezinde kurduğumuz Personel Belgelendirme Kuruluşumuz, ilgili AB standardı kapsamında TÜRKAK’a akredite ettirilmiştir. Meslek İçi Eğitim Merkezimizin Genel Kurul kararıyla Enstitü’ye dönüştürülmesi de söz konusudur.

Odamızda jeotermal enerji uygulamaları, güneş enerjisi sistemleri, ısıtma soğutma havalandırma tesisatı, ısı yalıtımı ve enerji yönetimi ile doğal gaz konularında kurslar ve seminerler düzenlenmektedir. Bu konularda zengin bir yayın faaliyetimiz de bulunmaktadır.

Enerji sektöründe ilgili kurum ve kuruluşlarla yakın işbirliği içinde olan Odamız, bu dönem Dünya Enerji Konseyi Türk Milli Komitesi Yönetim Kurulu’nda temsil edilmektedir.

Yine Odamız, 11-14 Nisan 2007’de, Elektrik İşleri Etüt İdaresi Genel Müdürlüğüne düzenlenen ve Odamızın da işbirliği yapılan kurumlar içinde sayıldığı “Enerji Verimliliği Haftası” dolayısıyla “Günlük Yaşamımızda Enerji Verimliliği ve Tasarrufu Kılavuzu” adlı bir broşür de yayınlamıştır. Enerji verimliliğine ilişkin toplumsal bilinç oluşturmayı amaçlayan kılavuz, ilk etapta 100 bin adet basılmıştır. Kılavuzda; günlük yaşamdaki basit gibi görünen ayrıntılardan hareketle, enerji verimliliği ve tasarrufunun nasıl uygulanabileceğine ilişkin ayrıntılı bilgiler sunulmaktadır”.

“Odamız İkincil Mevzuatın hazırlık çalışmalarında da yer alacak”

Enerji Verimliliği Kongresi ile Makina Mühendisleri Odası olarak enerji verimliliğinde ülke olanaklarının ortaya çıkarılmasına katkı sağlamayı amaçladıklarını ifade

eden Emin Koramaz; Odanın yüklendiği misyon çerçevesinde Kongrenin birincil hedefinin 2 Mayıs 2007 tarihinde yürürlüğe giren Enerji Verimliliği Kanunu’nun tanıtımını yapmak ve İkincil Mevzuat çalışmalarına ışık tutacak konuları ortaya koyarak, bu konudaki önerileri somutlaştırmak olduğunu vurguladı. Koramaz konuşmasına şöyle devam etti: “Binaların daha iyi yalıtılması, yüksek verimli kazanların ve ısı tesisatının, soğutma ekipmanlarının üretilmesi ve kullanılması, açık sıcak ve soğuk yüzeylerin yalıtılması ve atık ısının geri kazanımı, kojenerasyon tekniklerinin kullanımı, bölgesel ısıtma tesislerinin kurulması, enerji verimli ve çevre uyumlu taşıtlar, enerji verimliliği anlamında önem taşıyan konulardan bazılarıdır ve mesleki faaliyetlerimiz arasında bulunmaktadır. Bu nedenle Odamız; Yasanın tasarı aşamasından başlayarak yasalaşma aşamasına kadar tüm süreçte görüş ve önerilerini yetkililerle paylaşmıştır. Bu noktada işbirliğine açık, katılımcı çalışma anlayışından dolayı başta Genel Müdürümüz olmak üzere EİEİ yetkililerine teşekkür ediyorum. Odamız önerilerinin bir bö-



lümü tasarıya yansımada da Yasa bu haliyle de önemli bir başlangıç ifade etmekte ve enerji verimliliğinde yeni bir sayfa açmaktadır. Yasa uyarınca çıkarılacak yönetmeliklerin, uygulamaya ilişkin niyet ve imkânları ortaya koyacağını düşünüyoruz. Bu noktada Odamız; ülke, kamu ve toplum çıkarları doğrultusunda, Yasa uyarınca çıkarılacak ikincil mevzuatın hazırlık çalışmalarında da yer alacak, uygulamaları yakından izleyecek, yapıcı görüş ve önerilerini ilgili kurumlara ve kamuoyuna iletemeye devam edecektir.

Yasa kapsamında Odamıza ve üyelerimize de önemli görev ve sorumluluklar düşmektedir. Yasada Odamız enerji verimliliği alanında çalışacak şirketlerin belgelendirilmesinde, izlenmesinde, bu alanda çalışacak personelin eğitilmesinde ve belgelendirilmesinde yetkili kuruluşlar arasında sayılmıştır”.

Gerekli önlem alınmazsa Türkiye enerji dar boğazı ve krizi ile karşı karşıya kalacak

Koramaz; uluslararası enerji politikalarının bugün en aktüel konuların başında geldiğine dikkat çekerek, enerji kaynaklarının kullanımı ile bu kaynaklar üzerindeki hâkimiyet kavgasının doruk noktaya ulaştığını söyledi. Doğal gaz, su, petrol gibi enerji kaynaklarının kullanımının ülkelerin

egemenlik ve bağımsızlıklarıyla iç içe geçtiğini belirten Oda Başkanı şöyle konuştu: “Yalnızca Afganistan ve Irak işgallerini anımsamak bile bu açıdan yeterlidir. Ülkemizde de nüfus artışına ve sanayileşmeye bağlı olarak enerji talebimiz hızla artmaktadır. Ülkemiz enerji temini açısından yüksek oranda dışa bağımlıdır. Artan enerji ihtiyacımızın ucuz, sürekli ve güvenli bir şekilde karşılanmasında yaşanan sıkıntılar ülkemizin en önemli problemlerinden biridir. Gerekli önlemler alınmazsa yakın bir gelecekte ülkemizin bir enerji dar boğazı ve krizi ile karşı karşıya kalacağı en yetkili kesimlerce ifade edilmektedir.

Sorunun bu boyutlara ulaşmasının temel nedeni, kamusal bir hizmet olan enerji üretiminin basit bir piyasa faaliyeti olarak görülmesi, stratejik bir planlama anlayışının olmamasıdır. Son 25 yıldır uygulanan özelleştirme ve serbestleştirme politikaları ile enerji alanlarındaki kamu kuruluşlarının parçalanması, küçültülmesi, işlevsizleştirilmesi ve özelleştirilmesidir. İthal doğalgaza dayalı elektrik enerjisi üretim tesislerinin teşvik edilmesi, doğalgaz santrallerine verilen ticari taahhütler nedeniyle linyit yakıtlı santrallerimizin ve hidroelektrik santrallerimizin gerekli iyileştirme, kapasite artırımı, bakım ve onarım çalışmalarının yapılmasıdır. Kamunun enerji yatırımlarından çekilerek, zengin linyit rezervlerimizin ve hidrolik kaynaklarımızın değerlendirilmemesi ve bu alanlara yatırım yapılmamasıdır.



Rüzgâr, jeotermal, güneş gibi yeni ve yenilenebilir enerji kaynaklarımızın yeterince değerlendirilememesidir.

“Enerji verimliliği enerji kayıplarının önlenmesidir”

Sorunların çözümü kamusal planlama ve yerli kaynak kullanımını esas alan enerji politikalarının en geniş katılımı oluşturulup uygulanmasından geçmektedir. Bu politikalarda enerji verimliliği özel yer tutmalıdır. Bu noktada enerji verimliliğinin doğru tanımlanması önem taşımaktadır. Enerji verimliliği ve tasarrufu; “enerjinin kullanılmaması veya az kullanılması” demek değildir. Enerji içeriği olan atıkların değerlendirilmesi, teknik ve teknolojik önlemlerle enerji kayıplarının önlenmesidir. Tüketilen enerji miktarının ekonomik kalkınmayı ve sosyal refahı engellemeden, çevre için olumlu etki yaratarak en aza indirilmesidir. Bu anlayış gelişmiş ülkelerde yeni enerji politikasının ana unsurunu oluşturmaktadır. Çünkü böylesi bir politikayla; bir taraftan enerji maliyetleri düşürülürken, diğer taraftan çevre ve halk sağlığı korunmakta, tasarruf edilen kaynaklar toplumsal refah artışı için kullanılabilir.

Enerji ithalatı toplam ihracatın yaklaşık dörtte birine karşılık geliyor

Ülkemizin enerjideki dışa bağımlılık oranı % 74’ler düzeyine ulaşmıştır. 2006 yılında toplam enerji tüketimi 93 milyon ton eşdeğer petrol (MTEP) olarak gerçekleşmiştir. Bunun yalnızca % 26’sı yerli üretimle karşılanmıştır. Tüketim oranımız ise her yıl % 5 civarında artmaktadır.

2006 yılında enerji ithalatı için 28 milyar dolar ödenmiştir. Bu değer toplam ihracatımızın yaklaşık dörtte birine karşılık gelmektedir. Enerjide % 70’leri aşan dışa bağımlılıkla enerji güvenliği oldukça zayıf olan ülkemizde yaklaşık 30 milyar dolar vererek temin ettiğimiz enerjinin 6-7 milyar dolarının verimsizlikler nedeniyle adeta çöpe atılması, mantıklı hiç bir yönetimin kabul edebileceği bir husus değildir.

“Enerji Aydınlanması” gerçekleştirilmeli

Sanayide yıllık enerji israfımız 5 milyon TEP olarak gerçekleşmektedir. Binalar, ulaşım ve elektrik sektöründeki kayıplarla birlikte enerji israfında korkunç rakamlara ulaşılmaktadır. Sanayide % 20, ulaşımında % 15, binalarda % 30’u aşan bir tasarruf potansiyeli bulunmaktadır. Bu potansiyel önemsenmelidir. Zira nihai sektörde % 25-30 olan enerji tasarrufu potansiyelinin değeri 5 milyar doların üzerine çıkabilecek, imalat sanayisinde % 8-50 arasında değişen ürün maliyeti içindeki enerji maliyeti payının azaltılması da söz konusu olabilecektir. Diğer yandan mevcut enerji verimliliği potansiyelinin 20 milyon TEP civarında olduğu düşünüldüğünde, birçoğu teknik eleman olmak üzere on binlerce kişiye iş sahası açılacaktır. Bu nedenlerle Türkiye mutlaka etkin enerji verimliliği politikaları ve enerjide kaynak çeşitlenmesine yönelmek, bir tür bir “enerji aydınlanması” gerçekleştirmek zorundadır. Enerjinin verimli ve etkin kullanımını ulusal, toplumsal bir politika haline getirilmelidir.

Nükleer santrallere değil “Ayşe Teyze”ye destek

Enerji Verimliliği Yasası’nın gerekleri ivedilikle yerine getirilmeli, enerji verimliliğini sağlayıcı politika ve zorunlu ölçütler ivedilikle uygulamaya sokulmalıdır. Yasada halkın enerji verimliliği uygulamalarında desteklenmesi hususunu önemli bir eksiklik olarak görüyoruz. Hatırlayacağınız üzere birkaç ay önce Sayın Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı ile Çevre ve Orman Bakanı ortak basın toplantılarında, gerekenleri yapması için “Ayşe Teyze”yi göreve davet etmişlerdi. Peki, biz diğer ülkelerdeki gibi “Ayşe Teyze” çatısını yalıtın diye ona destek olmazsak o bunu nasıl yapacak? O halde nükleer santrali desteklemek yerine “Ayşe Teyze”yi destekleme zamanıdır. Kongremizin Türkiye’nin sanayi üretiminin ve dolayısı ile enerji tüketiminin önemli bir bölümünün gerçekleştiği Kocaeli ilimizde yapılmasının beklenen yararı en üst düzeye çıkaracağını umarak etkinliğimizin başarılı geçmesini diliyor, hepimizi saygıyla selamlıyorum”.

Etkinlik Takvimi

İki yılda bir ve sayısını artırarak düzenlediğimiz kongre, kurultay ve sempozyumların hazırlıkları, yapılan yürütme ve düzenleme kurulu toplantıları ile devam ediyor. Mart ayında başlayan etkinliklerimizden 10 tanesini Haziran ayına kadar gerçekleştirdik. Eylül ayında başlayacak diğer etkinliklerimiz, 14-15 Aralık 2007 tarihinde düzenleyeceğimiz TMMOB Sanayi Kongresi 2007 ile son bulacak. Buna göre güncel etkinlik takvimi aşağıdaki gibidir.

Etkinlik Adı	Tarihi	Sekretaryası
Öğrenci Üye Kurultayı 2007*	10 Mart 2007	Merkez
I. Serbest Müşavirlik, Mühendislik Hizmetleri ve Mesleki Denetim Kurultayı*	31 Mart 2007	Merkez
IV. İş Sağlığı ve Güvenliği Kongresi*	20-21 Nisan 2007	Adana
Uluslararası Doğalgaz Kongresi 2007*	3-5 Mayıs 2007	Merkez
IV. Uçak Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı*	12-13 Mayıs 2007	Eskişehir
II. Marka, Kalite ve Teknoloji Yönetimi Sempozyumu*	18-19 Mayıs 2007	Gaziantep
X. Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu*	25-26 Mayıs 2007	Bursa
I. Enerji Verimliliği Kongresi*	1-2 Haziran 2007	Kocaeli
III. LPG-CNG Kongre ve Sergisi*	8-9 Haziran 2007	Ankara
III. Güneş Enerjisi Sistemleri Sempozyumu ve Sergisi*	9-10 Haziran 2007	Mersin
TMMOB Mühendislik, İstihdam ve Ücretlendirme Sempozyumu	22-23 Eylül 2007	İstanbul
VIII. Ulusal Tesisat Mühendisliği Kongresi ve Fuarı	18-21 Ekim 2007	İzmir
II. Tıbbi Cihazlar İmalatı Sanayi Kongresi ve Sergisi	19-20 Ekim 2007	Samsun
II. Tekstil Teknolojisi ve Tekstil Makinaları Kongresi	19-20 Ekim 2007	Gaziantep
IV. Demir Çelik Kongresi	25-27 Ekim 2007	Zonguldak
V. GAP ve Sanayi Kongresi	26-28 Ekim 2007	Diyarbakır
VI. Endüstri İşletme Mühendisliği Kurultayı	9-10 Kasım 2007	Bursa
Kaynak Teknolojileri VI. Ulusal Kongresi ve Sergisi	9-11 Kasım 2007	Ankara
II. Ulusal İklimlendirme Kongresi ve Sergisi	15-18 Kasım 2007	Antalya
I. Karadeniz' de Sanayileşme ve Çevre Sempozyumu	16-17 Kasım 2007	Trabzon
III. Bakım Teknolojileri Kongre ve Sergisi	22-25 Kasım 2007	Denizli
IV. Yeni ve Yenilenebilir Enerji Kaynakları, Enerji Yönetimi Sempozyumu	23-24 Kasım 2007	Kayseri
IV. Makina Tasarımı ve İmalat Teknolojileri Kongresi	24-25 Kasım 2007	Konya
I. Çukurova' da Sanayileşme ve Çevre Sempozyumu	30 Kasım - 1 Aralık 2007	Adana
TMMOB Sanayi Kongresi 2007	14-15 Aralık 2007	Merkez

* Etkinlik gerçekleştirildi.