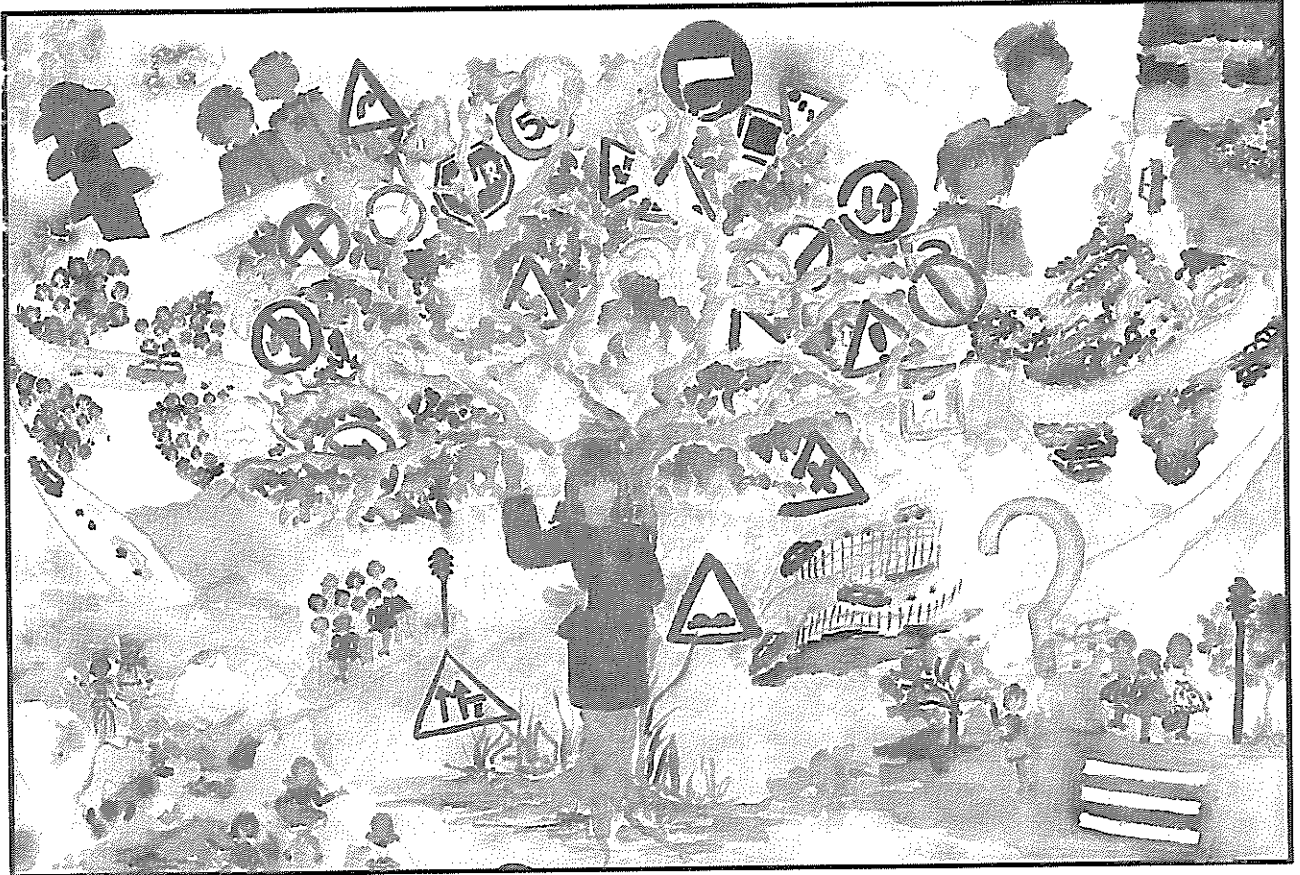


bülten

TMMOB MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI İZMİR ŞUBESİ AYLIK YAYIN ORGANI

TRAFİKTE GÜVENLİK VE ÇAĞDAŞ UYGULAMALAR SEMPOZYUMU BAŞARI İLE TAMAMLANDI



❑ ŞUBEMİZ YENİ
YERİNE TAŞINDI.
LOKALİMİZ AÇILDI.

❑ TRAFİKTE GÜVENLİK
VE ÇAĞDAŞ
UYGULAMALARA
DOĞRU BİR ADIM

❑ '93 SANAYİ
KONGRESİ'NİN
ARDINDAN

❑ TÜBİTAK NEDİR?
NE İŞ YAPAR?

❑ KAMUDA ÇALIŞAN
MÜHENDİS VE TEKNİK
ELEMANLARIN
SENDİKAL
MÜCADELESİ

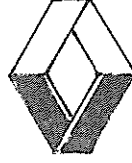
❑ ÜRETİMDE VERİMLİLİK
VE BİR KAVRAM:
"JİDOKA"

❑ BİR TRAFİK KAZASI (!)
RAPORU

❑ ODAMIZIN 39. YILINI
ÇOŞKUYLA KUTLADIK

❑ SOĞUTUCULARDA
KULLANILAN
SOĞUTKANLARIN
ÇEVREYE ETKİLERİ
VE ÖNLEMLER
PANELİ YAPILDI

ERSOY RENAULT



RENAULT - MAİS YETKİLİ SATIÇISI VE SERVİSİ MODERN TESİSLERİNDE HİZMETİNİZDE

- ✓ Orjinal Yedek Parça
- ✓ Orjinal Fırın Boya ve Tüm Bakım Hizmetleri
- ✓ Renault Okulu Mezunu Elemanlarımızla Hizmet Verilmektedir.
- ☛ KULLANILMIŞ OTOMOBİLİNİZ YENİSİ İLE TAKAS EDİLİR
- ☛ Makina Mühendisleri Odası Üyelerine İndirimli Servis Olanakları

Ersoy İnşaat San. ve Tic. Ltd. Şti.

Merkez: Eşrefpaşa Caddesi No. 266/A İZMİR

Tel: 227 64 96 - 228 95 65 Fax: 227 56 23

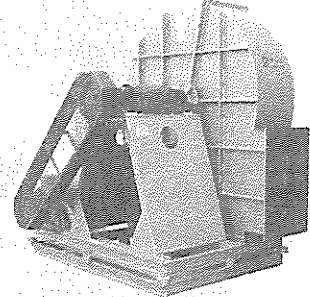
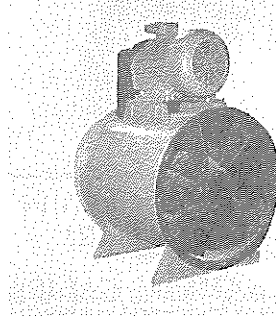
Teşhir: I. Kordon No. 380/B İZMİR Tel: 422 15 25 - 463 43 33

Servis: 3237 Sokak No. 12 Bozyaka - İZMİR Tel: 256 50 54 - 256 89 90



**Kalite Belgesine Sahip,
100 m³/h den 250.000 m³/h. Debiye,
10 mmss dan 2200 mmss
BASINCA KADAR.**

- Alçak, orta ve yüksek basınçlı klima ve sanayi tipi aspiratörler,
- Körük tipi vantilatörler,
- Pnömatik nakliye vantilatörleri,
- Baca gazı aspiratörleri,
- Çatı tipi aspiratörler,
- Aksiyal aspiratörler,
- Özel vantilatör ve aspiratörler.



ED-VAN

VANTİLATÖR SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ.

Merkez: 2829 Sok. No: 24 1.Sanayi Sitesi 35110 İZMİR Tel:(232) 433 78 33 - 457 37 05 Fax:(232) 433 78 28
İstanbul Büro: Perpa İş Merkezi Kat. 5 No: 249 Okmeydanı 80270 İSTANBUL Tel:(212) 222 13 23 Fax:(212) 222 13 24
Fabrika: Çiknkeçi Köyü 10303 EDREMIT Tel:(266) 373 18 25 Fax:(266) 373 16 99

bülten

ARALIK 1993
Yıl: 7 Sayı:55
MMO İzmir Şubesi Adına Sahibi
Ali GÜNGÖR

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Fasih KUTLUAY

Genel Yayın Yönetmeni
Kazım UMDULAR

Yayın Koordinatörü
Asuman KAYIRICI

Bülten Yayın Komisyonu:
Ali Doğan COŞKUN
Oğuz İNCEOĞLU
Tansel TÜRKMEN
Nilgün BAYDAN
Nilgün ATALAY

Gönderilen yazıların yayınlanıp yayınlanmamasına, TMMOB Makina Mühendisleri Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu karar verir. Yayımlanan yazılardaki sorumluluk yazarlarına, ilan ve reklamlardaki sorumluluk ilanı veren kişi ve/veya kuruluşa aittir.

Bülten'e gönderilen çeviri yazıların kaynağı mutlaka belirtilir.

Gönderilen yazılar, yazarlarına geri verilmez.

Dizgi ve Sayfa Düzeni:
AKAR TANITIM Tel: 441 69 47

Teknik Hazırlık ve Baskı:
Altındağ Matbaası Tel: 421 54 75

Yönetim Yeri:
Ali Çetinkaya Bulvarı No: 12/1
Alsancak/İZMİR

Tel: (232) 422 08 11-421 74 68
Fax: (232) 422 60 39

Baskı sayısı: 3800

KAPAK:
Trafikte Güvenlik Ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu Resim Yarışması 2.'lik ödülü Burcu Selek İzmir Fen Lisesi 1-B

1993 YILI REKLAM BEDELLERİ

Arka Kapak	3.000.000.-TL
İç Kapaklar	2.000.000.-TL
İç Sayfalar	
Tam Sayfa	1.500.000.-TL
1/2 Sayfa	800.000.-TL
1/4 Sayfa	400.000.-TL

Fiyatlara KDV eklenir

bülten'den

ULUSAL DÜZEYDE ETKİNLİKLERİMİZE BİR YENİSİ DAHA EKLENDİ

Şubemiz 16. Dönem Çalışmalarının sona ermek üzere olduğu bu günlerde, 26 - 28 Kasım 1993 tarihlerinde Odamız adına Şubemizce düzenlenen "Trafikte Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu"nu başarıyla gerçekleştirmiş olmanın sevincini yaşıyoruz.

Ülkemizde canlılığına karşın yıllardır kanıksanagelen, çözümsüz olarak görülen "Trafik Sorunu"nun şubemizce cesaretle ele alınması ve çözüm önerileri oluşturulması yönünde bir platformun ülkemizde ilk kez bir meslek örgütü tarafından yaratılması ilgili kişi ve kurumlarca övgüyle karşılanmıştır.

3 gün süren sempozyumda 31 bildiri sunulmuş, basın temsilcilerinin ve milletvekili düzeyinde parti temsilcilerinin konuşmacı olarak katıldığı iki panel düzenlenmiş ve yoğun ilgi görmüştür. Sempozyuma gerek bildiri sunarak, gerekse izleyici olarak katılımın yoğunluğu amacımıza ulaşmada doğru yolda olduğumuzun göstergesi olmuştur.

Sempozyum bildiriler kitabı sempozyum açılışında tüm katılımcılara ücretsiz olarak sunulmuştur. İlgili diğer kuruluşlara yine ücretsiz olarak gönderilmiştir.

Ayrıca sempozyum hazırlık sürecinde düzenlenen orta dereceli okullar arası Kompozisyon ve Resim Yarışması ile Manisa'da düzenlenen panel kamuoyunda trafik konusundaki duyarlılığın artmasına önemli katkılar sağlamıştır. Bu etkinlikler trafik konusunu salonların dışına taşımıştır.

Sempozyumun başarıyla gerçekleşmesini sağlayan başta Düzenleme Kurulu üyeleri olmak üzere, Düzenleme Kurulunda Şubemiz adına Başkan ve Editör olarak görev yapan üyemiz Dr. Atılay YEŞİL'e, sempozyumda sunulmak üzere Şubemizin bildirisini hazırlayan Editör Eğitim Merkezi Müdürü üyemiz Niyazi OĞUZ'a, Danışmanlar Kurulu üyelerine, tüm katılımcılara ve katkı koyan diğer kişi ve kuruluşlara teşekkür ediyoruz.

93 SANAYİ KONGRESİ GERÇEKLEŞTİRİLDİ

TMMOB adına Odamız tarafından 22-26 Kasım 1993 tarihlerinde Ankara'da düzenlenen Sanayi Kongresi özellikle ülkemiz gündemindeki "özellikle" ve "kalite" gibi önemli iki temel konuyu işlemesiyle ayrı bir önem kazanmıştır.

Şubemiz Kongreye; Kalite Danışma Merkezi Teknik Danışmanı Yard. Doç. Dr. Ali ŞEN tarafından hazırlanan, bölge düzeyinde 30 sanayi kuruluşu çerçevesinde yapılan anketin sonuçlarını değerlendiren bir bildiriyle katılmıştır.

Yine Ege Bölgesi'nde Otomotiv Sanayinin Geleceği ve Stratejisi üzerine üyemiz Şener MUTER sektörel bir inceleme raporuyla bildiri sunmuştur. Öncesinde ise Şubemizde konuyla ilgili basın toplantısı gerçekleştirilmiş kamuoyunun bilgisine sunulmuştur. Ayrıca Sanayi Kongresi'ne 6 üyemiz izleyici olarak katılmıştır.

Sanayi Kongresi'ne katkı ve katılımda bulunan üyelerimize teşekkür ederiz.

ŞUBE LOKALİMİZ AÇILIYOR !..

Şube hizmet binamızı Eğitim Merkezi ile bütünleştirerek, büro çalışmalarının daha etkin bir hale getirilmesi amacıyla Eğitim Merkezimizin bulunduğu binanın 5. katına taşındık. 1969'dan bugüne Şube Merkezi olarak kullanılan binamızı ise yeni düzenlemesinden de yararlanarak haftanın 7 günü sadece üyelerimize ve yakınlarına yönelik sosyal ve kültürel etkinlikleri gerçekleştirmek üzere lokal olarak ayırdık.

80 kişilik bir kapasiteye sahip lokalimizin, düzenlenecek söyleşi, konferans, bilgilendirme toplantıları, slayt ve video gösterileri ve kokteyllerle kentimizin kültürel yaşamına canlılık kazandıracağına inanıyoruz.

Üyelerimizin yıllardır özlemini duyduğu lokali çalışma dönemimizin son günlerinde hizmete açıyor olmanın mutluluğunu duyuyor, tüm üyelerimizi lokallerine davet ediyoruz.

ÇALIŞMA DÖNEMİNİN SON AYINA GİRERKEN;

13 Ocak 1992 tarihinde başladığımız XVI. çalışma dönemi 01.01.1994 günü saat 09.00'da Ali Çetinkaya Bulvarı No:12/1 Alsancak - İzmir adresindeki Şube salonunda yapılacak Genel Kurul toplantısı ve 02.01.1994 günü Saat 09.00'da yapılacak seçimlerle sona eriyor. Bu tarihlerde çoğunluk sağlanamaması halinde ise ikinci toplantımız çoğunluk aranmaksızın 08.01.1994 günü saat 10.00'da Fuar Belediye Meclis Salonunda seçimler ise 09.01.1994 günü saat 09.00-17.00 arasında Şubemiz salonunda yapılacaktır.

Hepimizin ortak özlemi olan daha etkin ve güçlü bir Oda için dönem boyunca ar-tan bir ivmeyle gerçekleştirdiğimiz çalışmaların başlıklar halinde özetini ve Genel Kurul gündemini Bültenimizin ekinde sizlere ulaşan broşürde bulabilirsiniz.

Tüm üyelerimizi Genel Kurul Topantısına ve seçimlere katkı ve katılımda bulunmaya çağırıyoruz.

Lokalimiz açılıyor...

Makina Mühendisleri Odası İzmir Şubesi üyelerinin özlemini çekmekte olduğu Lokal hizmete giriyor. Üyelerden gelen öneriler değerlendirilerek şube çalışmalarımız **Alsancak Tren Garı** karşısında **Dinamik Sürücü Kursu binasının** 5. katına aktarılarak, mevcut bina lokal olarak düzenlenmiştir.

Haftanın yedi günü açık olması planlanan lokalde aşağıdaki etkinlikler yer alacak:

- Söyleşiler - Kokteyl ve sergiler - Video film gösterileri - Müzik ve dinletiler - Şiir günleri - Briç ve satranç turnuvaları - Seminerler - Firma toplantıları, Firmaların tanıtım amaçlı ürün ve hizmete yönelik bilgilendirme, toplantıları - Tiyatro gösterileri

Unutmayalım ki lokal, siz değerli üyelerimizle lokal olabilir. **18 Aralık 1993 Cumartesi günü** yapılacak olan **Açılış Kokteylinde** hep beraber olalım.



Dünya Kalite Gününü kutladık.

Şubemiz Kalite Danışma Merkezi, Dünya Kalite Günü nedeniyle Şubemizde bir kokteyl verdi. Bir yıldır etkin şekilde sürdürülen Kalite Danışmanlık Hizmetlerini daha da geliştirmeye yönelik çalışmaların değerlendirildiği kokteylde endüstri mühendisi üyelerimiz biraraya gelme olanağı buldular.

Şube Başkanımız Doç. Dr. Ali GÜNGÖR, kalite kavramının sanayide benimsenerek yerleşmesine şube olarak katkıda bulunmak amacıyla oluşturulan **Kalite Danışma Merkezinin** çalışmalarını anlattı. Kalite Danışma Merkezi Sorumlusu **Yrd. Doç. Dr. Ali ŞEN** ise, gümrük duvarlarının kalkması ile sanayimizin karşı karşıya kalacağı sorunlardan birinin de kalite olduğunu belirterek bugünden konuya hazırlık yapılmasının önemli olduğunu söyledi.

İngilizce'yi Odanızda öğrenin

Şubemiz eğitim merkezinde, üyelerimize yönelik İngilizce Kurslarımız başlıyor. Haftada 2 gün 19:00 - 22:00 saatleri arasında 15'er kişilik sınıflarda yapılacak eğitimi, İngiliz öğretmeni **Dominic Hugh Fletcher** yürütecek.

İki ayrı kurdta devam edecek kurslar için seviye sınavı 11 Ocak 1994 de şubemiz eğitim merkezinde yapılacak. 500.000 TL/ Ay bedelli kurslara kayıt ve ayrıntılı bilgi için 422 57 56 - 463 27 25 numaralı telefonlardan **Necmi VARLIK'a** başvuruda bulunulabilir.

Dominic Hugh Fletcher: 1961 yılında Cheltenham'da doğdu Leeds Üniversitesinde İngilizce BA eğitimi gördü. Nottingham M.A.'dan kritik teori, Astan Üniversitesi Sertifikası sahibi. Nottingham Üniversitesi doktora çalışması sırasında Koreli öğrencilere İngilizce dersi verdi.



MMO Standı Otomotiv Fuarında: Şubemiz, Otomotiv Fuarında, yayınlardan oluşan bir stand açtı. Trafikte Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar sempozyumumuz ile aynı tarihlere denk gelen Fuar boyunca, yayınlarmız ilgi gördü.

Manisa İl Temsilciliğinden

ASANSÖR DENETİMLERİ BAŞLIYOR

Manisa Belediyesi ile Makina Mühendisleri Odası Manisa İl Temsilciliği 1992 tarihinde imzalanan protokolü hayata geçirme çalışmaları son aşamasına geldi. Denetime katılacak ekiplere daha önce Haziran ayında Engin TURGAY tarafından verilen teorik ve pratik eğitim 23 Ekim 1993 tarihinde tekrarlanarak denetime katılacak ekipler oluşturulmuştur.

Asansör firmaları ile koordinasyon ve işbirliğinin sağlanması için 2

Kasım 1992 tarihinde yapılan toplantı oldukça olumlu geçmiştir. Denetim çalışmalarına 6/Aralık/1993 tarihinde başlanacaktır.

TEMSİLCİLİK BİNASI LOKAL HALİNE DÖNÜŞTÜRÜLÜYOR

Manisa İl Temsilciliğinin etkinliklerinin artırılması ve daha fazla sayıda üyemizin oda çalışmalarına katkısını sağlamak için Temsilcilik Binası mesai saatleri dışında da üyelerimizin uğrayabileceği, oda faaliyetleri hakkında bilgi alabileceği, gerek duyduğunda başvurabileceği, oda kitaplarından ödünç olarak ya-

rarlanabileceği, LOKAL haline dönüştürmek hedeflenmektedir. Bu konuda bütün Manisa'lı üyelerimizden destek ve katkı bekliyoruz.

KALORİFER DENETİMLERİ ARALIK AYINDA BAŞLIYOR

1992-1993 sezonunda başarı ile tamamlanan Kalorifer Denetim Çalışmalarının 1993-1994 sezonu için Aralık ayında başlıyor.

Denetim çalışmalarında görev almak isteyen üyelerimizin Temsilcilik Teknik görevlisi **Ergün ŞENGÖR** 'e başvurmaları gerekmektedir.

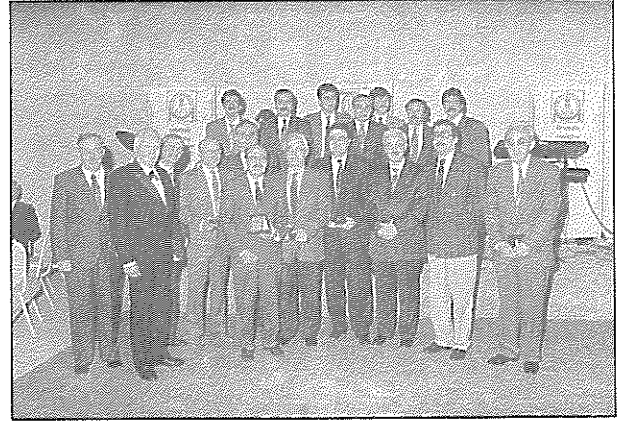
Tel: (236) 231 48 99

39. yıl çoşkuyla kutlandı

● Odamızın 39. kuruluş yılı, 3 Aralık 1993 Cuma günü Ege Palas Otelinin Çiçek Salonu'nda düzenlenen yemekte çoşkuyla kutlandı.

Meslekte 25. ve 50. yılını dolduran üyelerimize Hizmet Onur Belgesi ve plaketterinin verildiği bu gecemize, 320 ye yakın üyemiz ve eşleri ile yakınları katıldılar.

Ayrıca Bornova Belediye Başkanı Ali Sözer, MMO Merkez Yönetim Kurulu Başkan vekili Hakkı Bayraktar, MMO Merkez Saymanı Erol Akkaya, İnşaat Mühendisleri Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Muzaffer Tunçağ, Ziraat Mühendisleri Odası Ege Bölgesi Şube Başkanı Reşit Sönmez, Elektrik Mühendisleri Odası İzmir Şube Başkanı Musa Öztufan, DEÜ Mühendislik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Kutlu Zoral, DEÜ Makina Mühendisliği Bölüm Başkanı Prof. Dr. Erkan Dokumacı, DEÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü Macit Toksoy katılımları ile gecemize renk kattılar.



Meslekte 25. yılını dolduran üyelerimiz onur plaketterini aldılar.

Ege Bölgesinde otomotiv sanayi



Şener Muter şubemizdeki basın toplantısında

● 1993 Sanayi Kongresi'ne Şubemiz adına katılan Cevher Makina Sanayi A.Ş. Genel Müdürü Şener Muter'in sunduğu "Ege Bölgesi'nde Otomotiv ve Yan Sanayinin Rekabet Gücü ve Stratejisi" konulu bildirisinin tanıtımını amacıyla 18.11.1993 tarihinde Şubemizde bir basın toplantısı gerçekleştirildi.

Bildiride, Avrupa Topluluğu Gümrük Birliği'ne katılma konusu ile ilgili çeşitli kuşku ve sorunların yaşandığı günümüzde dış ülkelerle rekabet gücünün sınırlarının zorlanması, tüm sektörlerin konumu ile ilgili hedeflerin seçilmesi ve geleceğe yönelik stratejik planların yapılması zorunlu olduğu vurgulandı. Ayrıca, "Türk kalkınma hareketinin dolayısıyla Türk Otomotiv Sanayi'nin gelişme stratejileri ve bu stratejiler içinde Ege Bölgesi'nin yeri etkinliği ne olmalıdır?" sorusunun yanıtı üzerinde duruldu. Muter, bildirisinde Ege Bölgesi Otomotiv Sanayisi ile ilgili şu rakamlara yer verdi:

"Türk otomotiv ve yan sanayiinde Ege Bölgesi otomotiv ve yan sanayiinin payı %15 civarındadır. 1992 yılı Türk otomotiv ve yan sanayinin ihracat toplamı 530 mil-

yon dolar civarında olup bu ihracatın 80 milyon dolara ulaşan kısmı Ege Bölgesi'ne aittir.

Ege Bölgesi'nde ana otomotiv sanayii kuruluşlarının az olmasına karşılık yan sanayii firmalarının sayısı fazladır. Ege Bölgesi Sanayi Odası Otomotiv Yan Sanayi Komitesi tarafından yapılan anket çalışmasına katılan 43 firmanın yanıtları Ege Bölgesi'ndeki yan sanayinin mevcut durumu ile ilgili aydınlatıcı bilgiler vermektedir. Anket katılan firmaların %79'u 10 yıldan daha eski firma olup, %35'i 20 yılın üzerinde bir geçmişe sahiptir. Bu firmaların ancak %40'ı Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığından yatırım teşvik belgesi almıştır. 1992 yılında bu firmaların %64'ü yatırım yapmış olup, bu yatırımların %66,7 si 500 milyon TL.'nin üzerindedir. 1993 yılında ise firmaların %84'ü yatırım yapmaktadır.



Çocuklara trafik eğitimi devam ediyor

Şubemizin ilkökul çocuklarına yönelik, "Uygulamalı Trafik Eğitimi Programı" devam ediyor. Şubemize bağlı Dinamik Sürücü Kursu tarafından verilen eğitimi destekleyen BİSAN Firması, programa bisiklet vererek katılıyor. 19 Kasım Cuma günü Bornova Parkı'ndaki Trafik Eğitim Pisti'nde General İzzettin Çalışlar İlkokulu'ndan 40 kişilik öğrenci grubuna verilen dersi Bornova Belediye Başkanı Ali Sözerde izledi.

9 EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

tmnob
makina mühendisleri odası
izmir şubesi

SÖYLEŞİ TÜBİTAK NEDİR? NE İŞ YAPAR?

Konuşmacı:
Prof. Dr. Tosun Terzioğlu
TÜBİTAK BAŞKANI

Tarih: 24 Aralık 1993 Cuma
Saat: 15.00 - 17.00
Yer: EBSO Meclis Salonu

Buhar Jeneratörleri (Çabuk Buhar Üreticileri) BİLGİLENDİRME TOPLANTISI

Seminer Programı:

- * Buhar Jeneratörlerinin konstruktif yapısı
- * Buhar Jeneratörlerinin çalışma ve kontrol sistemleri
- * Yakıt sarfiyatı karşılaştırılması
- * Kapladıkları alan yönünden karşılaştırması
- * Tamir-Bakım kolaylıkları
- * Devreye alma kolaylığı
- * Kullanılacak suyun özellikleri.

Seminer Yöneticisi

Necmi TAMCI-S. Saruhan TAMCI
(Tamcı Makina Kazan
Sanayii ve Ticaret Firması Sahipleri)

Tarih : 22 Aralık 1993
Saat : 19.30-21.30 (Kokteyl Saat: 21.30'dadır)
Yer : Makina Mühendisleri Odası Eğitim Merkezi
(Alsancak Garının Karşısı)
Not : Katılım ücretsizdir, başvurular en geç 13 Aralık
veya 20 Aralık 1993 tarihi Saat: 18.00'e kadar
Deniz GÜRBÜZ'e yapılmalıdır.

BİLGİLENDİRME TOPLANTISI ROMA HAMAMLARININ ISITMA SİSTEMLERİ PROGRAM

- ✓ Roma Hamamları Öncesi Yıkama Kültürü Üzerine
- ✓ Roma Dönemi Yıkama Kültürü
- ✓ Roma Hamamları İç ve Dış Mekanlar
- ✓ Roma Hamamlarında Isıtma

Konuşmacı: Mak. Müh. Tahsin BAŞARAN
Tarih : 23 Aralık 1993 Perşembe
Saat : 19.00 - 20.30
Yer : Şubemiz Eğitim Merkezi

Not : Katılım ücretsizdir. Ancak başvuruların 22 Aralık
1993 Çarşamba günü saat 18.00'e kadar şubemiz-
den Deniz Gürbüz'e yapılması gerekmektedir.
Tel: 422 08 11 - 421 74 68

İNGİLİZCE'Yİ ODANIZDA ÖĞRENİN

- Haftada 2 gün (19.00 - 22.00)
- İki ayrı kurda
- 15'er kişilik sınıflarda
- İngiliz öğretici rehberliğinde
- Üyelerimize 500.000 TL/Ay bedelli

DİL KURSLARI BAŞLIYOR

Başvuru

Niyazi OĞUZ - NECMİ VARLIK

Tel: 422 57 56 - 463 27 25

(Başvurularda öncelik sırası esas alınacaktır.)

Seviye Sınavı

11 Ocak 1994 Saat 19.00'da Şubemiz Eğitim
Merkezi Atatürk Caddesi No. 422 Kat. 3-4
Alsancak adresinde yapılacaktır.

Şubemiz Kalite Danışma Merkezi Bildirisi

Kalite büyük stratejik önemi olan bir problemdir. Bu problem yalnızca ülkelerin ve firmaların daha uzun bir süre kazançlı olarak yaşaması problemi değildir. Aynı zamanda firmaların ve ülkelerin geleceğini ilgilendiren, buna bağlı olarak da toplum yaşantısını ve ülkelerin ekonomik gelişmelerini ilgilendiren çok boyutlu bir olgudur.

Malların ya da hizmetlerin kalitesinin sürekli olarak geliştirilmesi temel olarak dört bileşenin uygun kullanımı ile gerçekleşir. Bu bileşenler; bireysel ve ekip çalışmalarının hız ve işlerlik kazandırdığı **KÜLTÜREL DEĞİŞİM SÜRECİ**, standartlarla ilişkilendirilmiş ve gelişme yolları açık tutulan **SİSTEM VE TEKNİK GELİŞTİRME** prensipleri, amaçlara yönelmiş **KURUMSALLAŞMA VE UZLAŞMA SÜRECİ** ve son olarak gelişmeyi sürekli kılacak **ÖLÇME, DEĞERLENDİRME VE GERİ BESLEME MEKANİZMALARIDIR.**

Kültürel değişim bir yandan sanayici, bürokrat, teknik, akademik ve basın çalışanlarının beklenti ve yaklaşım tarzlarını değiştiren diğer taraftan, tüketicilerin bilinçlenmelerini kapsamaktadır. Ülkemizde kültürel değişimin öncülüğünü teknolojik gelişmeler, bağımsız, demokratik ve dürüst basın, kültürel değişimin önemini kavramış kişi ve kuruluşlar ile üniversitelerimiz yapmaktadır. Kültürel değişimi hızlandırmanın ilk akılcı ve uygulanabilir yolu, sözkonusu değişim faktörlerinin koordinasyonunu sağlamaktır.

Ekonomik büyüme programlarını rekabet ve buna bağlı olarak da kalite olgusuna indekslenmiş ülkelerin, bu konudaki başarılarını şansa değil kalkınma planlarına dayandırdıkları tartışılmaz bir gerçektir. Bazı durumlarda, hantal ve koordinasyon eksiklikleri ile düzensiz hale gelmiş bürokrasinin yaşamsal gereksinimlerin önüne çıkmış, hedefleri değil engelleri tartışan örgütlenme biçimlerinin de ekonomik büyüme ve kalkınma programlarını sektöre uğrattığı görülebilir.

Bir plan dahilinde yürüyen hiçbir programın, insan kaynaklarını dikkate almayı başaranı olmayacağı da bilinen ve kabul görmüş bir gerçektir. İnsan kaynaklarının doğru ve makro amaçlara göre yönlendirilmiş kulla-



Kalite Danışma Merkezi Sorumlusu Yd. Doç. Dr. Ali ŞEN, basın mensuplarına şubemizin çalışmalarını anlattı.

nımı, ekonomik kalkınma programlarının ilk ve en önemli başarısı olarak değerlendirilmelidir. Yönlendirme işlemi ancak, planlı, amaçlara göre organize olmuş **EĞİTİM** programları ile mümkün olabilmektedir.

Teknolojik gelişim programları gelişmekte olan ülkeler için;

- Teknoloji transferi,
- Teknik eğitim programları,
- Teknik bilgi ve teknoloji adaptasyon programları,
- Know-How ve teknik bilgi üretimi,
- Teşvik düzenlemeleri,
- Teknik bilgi adaptasyon ve teknik bilgi üretmeye yönelik proje destekleme organizasyonları ve
- Teknoloji gelişim programlarının kalkınma planlarında öncelikli olarak yer alması ile mümkün olabilecektir.

Teknoloji transferi, öncelikli sektörlerde uluslararası rekabeti sağlayabilecek transferler için gerekli teşvik ve insan kaynakları planlanarak, planın girişimcilere ve kamuoyuna yeterli tartışma ve hazırlık süresini sağlayacak şekilde organize edilmesi gereklidir.

Öncelikli sektörlerin seçimi, ulusal kalkın-

ma politikaları kısıtlaması altında, sektör temsilcilerinin gerekçelerini belirten fizibilite raporları ile ve akademisyenlerin görüşlerinin dahil edildiği ulusal demokratik kurul ve konseylerin mutabakatı ile kamuoyunun ve basının yorumlarına açık bir yapıda gerçekleştirilmesi yararlı olacaktır.

Teknoloji transferlerinin ve teşviklerin izlenmesi Meslek Odaları ve Sanayi Bakanlığı işbirliği ve denetimi ile gerçekleştirilebilir.

İlk olarak, Türk sanayicisinin dünya pazarlarındaki rekabet güçlerini arttırması kalkınma programlarına daha güçlü, uygulama ve denetim aksaklıkları giderilmiş olarak ve ulusal bir politika kapsamında genişletilmiş olarak dahil edilmelidir.

Kalite mühendisliği ve kalite yönetimi konusunda önce lisansüstü ve daha sonra da lisans programları yaygınlaştırılmalıdır. Ayrıca ülkemizde çok dar kapsamda uygulanmakta olan ara teknik eleman eğitimi, otomobil tamirciliğinden kaynakçılığa, su tesisatçılığında döküm elemanlarına ve adını sayamaya

Devami sayfa : 23' de

DUYURU

Sayın Meslektaşımız,

Makina Mühendisleri Odası İzmir Şubesi Endüstri Mühendisliği Meslek Dahil Komisyonu bir yılı daha tamamlarken sizlerle birlikte olmayı istemektedir. Bu amaçla 17.12.1993 Cuma günü saat 19.00-21.00 arasında düzenlenen "YIL SONU KOKTEYLİ"ni onurlandırmanızı dileriz.

EİMDK Bşk.

Kokteyl Yeri: Flighty Bar (Gazi Kadınlar Sokağı) ALSANCAK - İZMİR

Şubemizce düzenlenen "Trafikte Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu" başarıyla tamamlandı

HABERLER

Trafik cinayetinde Avrupa lideriyiz

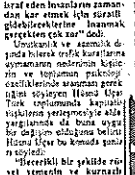
İZMİR (Cumhuriyet Ege Bölgesi) - Türkiye'de her 42 dakikada 9 kişi yaralanırken 1 kişi ölüyor. Avrupa'da Trafik cinayetleri her 100 kişi başına yılda sadece 1,5 kişiye ulaşmışken, Türkiye'de her 100 kişi başına yılda 10 kişiye ulaşmıştır. Bu durumun nedeni olarak, Türkiye'de trafik cinayetlerinin artması ve trafik cinayetlerinin Avrupa'da olduğu kadar Türkiye'de de artması belirtilmektedir.



Hükümet gereken önemi vermeli. Panelleri kaldırarak trafik sorununu çözmeye çalışmalıdır.

Trafik, sempozyumda tartışıldı: 'Başarısızlar, kurallara uymuyor'

İZMİR (Cumhuriyet Ege Bölgesi) - İzmir'de düzenlenen 'Trafikte Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu'nda, trafik kurallarına uymayan sürücülerin, başlıca trafik kazalarının sebepleri olduğu belirtildi.



Uzmanlar, genel gösteremeyenlerin trafik kurallarını tam anlamıyla öğrenmelerini istedi.

Uzmanlar, genel gösteremeyenlerin trafik kurallarını tam anlamıyla öğrenmelerini istedi. Trafik kurallarına uymayan sürücülerin, başlıca trafik kazalarının sebepleri olduğu belirtildi.



Trafikte duyarsızız

Çocuklar trafik kurbanı

Dünyada her yıl 3,5 milyon insan, trafik kazasında yaşamını yitiriyor. Türkiye'de her yıl 100 bin kişi trafik kazasında yaşamını yitiriyor. Çocukların trafik kazalarında kurbanı olduğu belirtildi.

Plan

İzmir'de trafik sorunları tartışılıyor. Aracınız kişiliğinizi ele veriyor. Trafik kazaları yasadışı davranışlardır.

"Trafik canavarı bir kasaba nüfusunu yitirdi"

İzmir'de düzenlenen 'Trafikte Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu'nda, trafik kazalarının artması ve trafik kazalarının kasabaların nüfusunu yitirdiği belirtildi.

Ödülleri aldılar

Makine Mühendisleri Odası tarafından düzenlenen 'Trafikte Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu'nda, ödülleri aldılar.

Trafik konularını psikolojik açıdan inceleyen İsmail Uçun Araba tüketicilerinin kişilikle alakasını araştırdı

Arabani söyle, kim olduğunu söyleyeyim. Dr. Uçun, araç olarak Mercedes'i tercih etmek emniyet, güçlük, hız ve konfor düşkünlüğüne bağlıdır. Volkswagen kullananların kişilik özellikleri ise, güçlü ve aktif oldukları yönünde saptandı.

Trafikte Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu ile ilgili haberler, hafta boyunca basında geniş şekilde yer aldı. Sempozyumla ilgili geniş yazıları bültenimizin devam eden sayımlarında bulabilirsiniz.

● Odamız adına Şubemiz tarafından düzenlenen ve 26-28 Kasım 1993 tarihlerinde 3 gün boyunca devam eden "Trafikte Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu" İzmir'de trafik sorununun tartışıldığı bir platformu oluşturdu.

● Trafikle ilgili tüm kesimlerin temsilcilerinin katıldığı sempozyum çerçevesinde 31 bildiri sunuldu ve 2 panel gerçekleştirildi.

● Trafik sorununa duyarlılığın artması ve çözümlerin biran önce yaşama geçirilmesine katkıda bulunmak amacıyla düzenlenen sempozyuma görsel ve yazılı basın da ilgi gösterdi.

● Trafik Kazaları Önleme Derneği, Sempozyum çalışmaları süresince aktif katılımı ile etkinliğe destek verdi ve kurumlar arası dayanışmanın güzel bir örneği sergilendi.

"Yeni yasa kapalı kapılar ardında tartışılıyor"



"Trafikte Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu" İsmet İnönü Kültür Merkezinde gerçekleştirildi

MMO Başkanvekili Hakkı BAYRAKTAR, Sempozyum açılış konuşmasında özetle şunları söyledi:

Her geçen gün artan rakamlarla can ve mal kaybına neden olan trafik sorununa ciddi çözümler getirilmesinin ve "çözülmez sorunlar" tozlu rafından indirilerek, masaya yatırılmasının zamanının çoktan geldiğini düşünüyoruz.

Buradan hareketle Odamız "trafik sorununun" çözüm yollarının bilimsel bir platformda ilgili tüm taraflarca tartışılarak ele alınmasını ve trafikte güvenliği artırıcı önlemlerin bir an önce yaşama geçirilmesine katkıda bulunmayı amaçlanmış ve bu sempozyumu düzenleme kararı almıştır.

Uzun ve yorucu geçen 8 aylık hazırlık döneminde çalışmalarımıza gösterilen yakın ilgi ve katılım doğru bir yolda olduğumuzun göstergesi olmuştur.

Ve şimdi hazırlık dönemi sonrasında konunun masaya yatırılıp neşterlenmesinin eşliğinde bulunuyoruz. 3 gün boyunca sürecek sempozyumda konusunda uzmanlaşmış, çağdaş bilgi ve deneyime sahip bilim adamı uzman ve duyarlı yurttaşların sucağı toplam 31 bildiri ve 2 panelle konuya bir cerrah duyarlılığıyla yaklaşılacağına ve önemli sonuçlar alınacağına inanıyorum.

İnanıyorum ki, bu üç gün süresince üretilecek çözüm önerileri ile trafikte varolan olumsuz tablonun

olumluya dönüştürülmesinde önemli adımlar atılacaktır.

Ancak bizler burada konuya böylesi bir duyarlılıkla yaklaşırken ve ilgili tüm tarafları bir araya getirip soruna genelde kabul görececek çözüm önerilerini üretmeye çalışırken bir yanda da Siyasal İktidarın gündeminde olan "Trafik Yasası" kapalı kapılar ardında tartışılmaktadır.

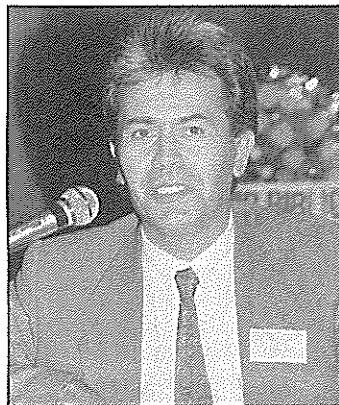
Neyazık ki genelde yasaların hazırlama süresince izlenegelen katılımcılığı ve açıklığı dışlayan yaklaşımlar "Trafik Yasası" hazırlık sürecinde de sürdürülmektedir.

Oysa ülkemiz insanın sonuçta

kendileri için hazırlanan ve böylesi can alıcı bir konuyu ele alan Trafik Yasasının oluşumunda katkı ve katılımın alınmasına hakkı olduğuna inanıyoruz. Ve bizler bu inanca, Siyasal İktidar katılım mekanizmaların yaratılmasına bile, küskünlüğe, bezginliğe kapılmaksızın bu sempozyum örneğinde olduğu gibi katılım mekanizmalarını yaratmayı sürdüreceğiz. Çünkü başta söylediğimiz gibi Makina Mühendisleri Odası olarak bizler mesleğimizden ve meslektaşlarımızın sorunlarının ülke ve toplum sorunlarından bağımsız olamayacağını ve ülkemizin böylesi bir "Trafik terörüne" layık olmadığını düşünüyor ve bu terörü ortadan kaldıracak potansiyele sahip olduğuna inanıyoruz.

Bu bağlamda meslek örgütü olarak 2000'li yıllara girerken ülkemiz insanı yolda yürümekten, araca binmekten çekinmeden, en güvenilir, en kolay ve en ekonomik ulaşımın sağlanmasını davamız olarak görüyor ve ilgili tüm kişi ve kuruluşlarla işbirliği içerisinde bu sorunun çözümlenmesinde böylesi platformları yaratmayı sürdürebileceğimizi, "Trafik Güvenliği Kurumu" gibi biricik uğraşı Trafik Güvenliği olan kurumsal yapılar oluşturulmasına yönelik anlayışımızdan vazgeçmeyeceğimizi bildiriyorum."

Yorgunluğa degen sonuç



Sempozyum Düzenleme Kurulu Başkanı Dr. Atılay YEŞİL

Sempozyum Düzenleme Kurulu Başkanı Dr. Atılay YEŞİL, sempozyumun uzun ve özverili bir çalışma sonucunda gerçekleştiğini söyledi.

"Katılımın daha fazla olmasını isterdik. Ancak başlangıç için, trafik konusunda gerekli olan bilinçlenme süresinin başlangıcı için var olan ilgi yine de umut vericidir" diyen YEŞİL, Sempozyum Bildiriler Kitabını da çok önemli bir kaynak olarak yayın dünyasına kazandırmaktan mutluluk duyduklarını söyledi.

Sempozyum heyecanı başlıyor

"Trafik Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumun" ilk gününde açılış bildirisini sunan Trafik Kazaları Yardım Vakfı Başkanı Prof. Dr. Ridvan EGE, trafik kazalarının ve kazalarda ölüm oranının azaltılmasında dört faktörün önem taşıdığını söyledi. Bunları eğitim, Teknik koşulların düzeltilmesi, yasal düzenleme - denetim ve acil ilk yardım olarak sıralayan EGE, ülkemizdeki diğer bir sorunun da trafik hizmetlerinin özlenen bilimsel ve koordineli bir hizmet ahengi içinde sürdürülebilmesi olduğunu kaydetti.

DİE Ulaştırma İstatistikleri Müdür Yardımcısı Tülin ERKAN, bildirisinde ülkemizdeki yük ve yolcu taşımacılığının %95'i, yük taşımacılığının ise %86.8'inin karayolları ile gerçekleştiğini bildirdi. Artan araç trafiğine bağlı olarak ortaya çıkan olumsuzlukların güvenli bir trafik akımının sağlanmasını güçleştirdiğini kaydeden ERKAN,



Prof. Dr. Ridvan EGE açılış bildirisini sundu

"her geçen gün artan kaza sayısı, ölüm ve yaralanmaların çokluğu ve trilyonlara varan maddi kayıplar ülkemizde her yönüyle aksayan bir ulaşım sistemi olduğunu ortaya koymaktadır" dedi.

Yeni trafik yasa tasarısının da ele alındığı sempozyumda, İzmir Trafik Denetim Şube Müdürü Erol Kaynak, tasarı hakkında bilgi verdi. KAYNAK, yeni yasa tasarısında ceza etkinliğinin üzerinde önemle durulduğunu belirterek, ayrıca denetim, alt yapı ve eğitim konularına da önem verildiğini kaydetti. Erol KAYNAK, tasarının öngördüğü "fahri trafik müfettişliğinin" de yaşama geçirilmesi ile olumlu bir adım atılmış olacağını söyledi.

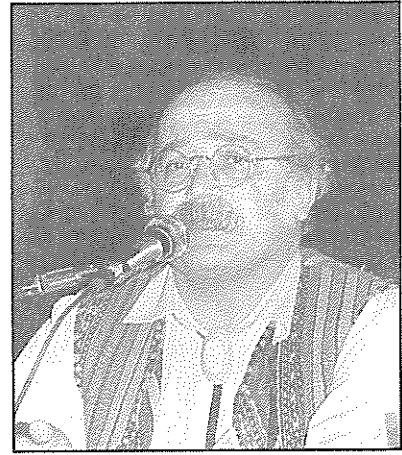
Pisikiyatri yönünden trafik sorunu

Sempozyumda, trafik sorununu psikiyatri açısından irdeleyen Doç. Doktor Hüsnü UÇAR, araç olarak Mercedesi terch etmenin emniyet, güçlülük hız ve konfora düşkünlüğün belirtileri iken, Woksvagen kullananların kişiliğinde sempatiklik ve alçak gönüllüğün yattığını söylebileceğini belirtti.

Bir erkek için en önemli üç şeyi anlatan atasözümüz "at, avrat, silah"ın yerini "araba, avrat ve kariyere" bıraktığını kaydeden UÇAR, aslında bunların içinde araba ile kariyerin de birleştiğini söyledi. UÇAR sözlerine şöyle devam etti:

"Günümüzde araç, kimi sürücüler için taşıdıkları aşağılık kompleksinin bir çözümü iken, kimileri için de cinsel sorunlarının bir çözümü olabiliyor. Ben erkekler için araç kullanmak ve hızlı sollayan bir arabaya sahip olmak, acaba cinsel sorunlarının çözümü müdür diye sormak istiyorum. Bu nedenle ben böyleleri için erkekliklerini yataкта gösterebilseler, trafik kazaları çok azalır demek istiyorum.

Öte yandan, unutkanlık ve acemilik dışında, bilerek trafik kurallarına uyma-



Doç. Dr. Hüsnü UÇAR

manın nedeni, bu kişilerin ve toplumun psikolojik özelliklerinde aranmalıdır. Becerikli bir şekilde rüşvet yemenin ve adam kayırmanın geçerli bir ahlak kuralı olduğu toplumumuzda, trafik kurallarına uymak sorunu bu kişilere saflık gibi geliyor."

Dr. Hüsnü UÇAR, bu ve benzeri kişilik bozukluklarının trafiğe etkilerini en aza indirmek amacıyla, ilkokuldan başlayarak tüm eğitim kurumlarında ve medyada, bireylerin iletişim, psikolojik sorunlar stres ile başa çıkmak konusunda bilinçlendirilmeleri gerektiğini söyledi. Trafik cezalarının artırılmasının da olumlu etkisi olacağını kaydeden UÇAR, sık kaza olan yerlere kaza yapmış araç hurdalarının da anıt gibi dikilmesinin yararlı olabileceğini belirtti.

Trafikte yayaların yeri nerede?

Sempozyumun ikinci gününde araçların teknik kusurlarından doğan kazalar, yayahakları ve sürücü eğitimi konuları tartışıldı.

İlk bildiriye sunan TCK Bursa 14. Bölge Müdür Yardımcısı Ahmet Bulut, ülkemizde yük taşımacılığının yüzde 76'sının karayolları ile yapıldığını söyledi. Buna karşın araçların yük taşıma hadlerine uyulmaması nedeniyle hem araçların, hem de yolların ömründe kısalmalar meydana geldiğini belirten Bulut, 1992'de 2 ve 5 dingil araçlarda istihap haddinin ortalama %32'sine varan oranda fazla yüklemenin tesbit edildiğini kaydetti.

Sempozyumda bakımsız araçların trafik güvenliğine etkisi üzerine bir bildiri sunan Numan AYDEMİR ise, Karayolları Genel Müdürlüğünün Alman Teknik De-



Trafik Kazalarını Önleme Derneği Başkanı Gülümser ÇETİNER

netim Kurumu TÜV ile yaptığı bir araştırmada ülkemizde teknik muayenede geçer not alan 12.604 otomobilin Alman standartlarında denetimleri sonucunda araçların yalnızca %4'ünün kusursuz bulunduğu %78'inin ağır kusurlu olduğu ve %2'sinin de trafiğe çıkamaz raporu aldığı kaydedildi.

Güvenli trafik ortak özlemimiz

Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şube Temsilcisi İbrahim BENLİOĞLU ise, trafik sorununun temel çözümünün toplu taşımacılığı geliştirmek olduğunu ülkemizin coğrafi yapısının bun son derece elverişli olduğunu söyledi.

Trafik Kazalarını Önleme Derneği Başkanı Gülümser ÇETİNER ise, yaya haklarının trafik içinde hep gözardı edilen bir konu olduğunu söyledi.

İzmir'de 400.000 araç olduğunu buna karşılık 10.000 araçlık park yeri bulunduğunu belirten



Niyazi OĞUZ
(MMO İzmir Şubesi)

Çetiner, bu durumda 390.000 aracın yol ve kaldırımları işgal ettiğini söyledi. İzmir'de araç başına 4 metre yol düştüğünü kaydeden Gülümser Çetiner, böylesi bir kentte yaşayan yayaların psikolojik sağlıklarını korumalarının mümkün olmayacağını savundu.

MMO İzmir Şubesinden Sempozyuma katılan Niyazi OĞUZ ise, ana okullarına açılış izni verilirken, trafik konusunun yer alması, ilk ve orta dereceli okullarda trafik eğitiminin zorunlu olması ve basın yayın organlarının trafik amaçlı programlara ağırlık vermesini istedi.

Oğuz ayrıca, sürücü kurslarının kalitesinin yükselmesi amacıyla, eğitim pistlerine devlet ve belediye tarafından arazi sağlanmasını, sürücü adaylarının her ilde oluşturulacak modern muayene araçları ile donatılmış uzman doktor, psikolog ve sosyologların bulunduğu trafik muayene polikliniklerinden sağlık raporu almasını istedi ve trafikte güvenliğin sağlanması amacıyla Trafik güvenliği Kurumu'nun tek bir koordinasyon merkezi olarak acilen oluşturulması gerektiğini söyledi.

"Trafikte Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu"nun üçüncü gününde trafikte güvenlik sorununun, kazaların önlenmesi ile bitmediği bildirildi.

Gazi Üniversitesi Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi Öğretim Üyesi Hülagu KAPLAN bildirisinde, trafik istatistiklerine; yaralandıktan sonra ölenlerin, yapılan her

frende ortaya çıkan asbestin yolaçtığı akciğer kanserlerinin, egsoz gazlarından çıkan kurşunun çocuklara yavaş gelişmeye neden olmasıyla ortaya çıkan sağlıksız nesillerin, artan astım ve kalp yetmezliklerinin geçmediğini bildirdi.

Tüm bunların karayolu taşımacılığının ekolojik dengiyi bozarak yarattığı güvensiz ortamın birer ürünü olduğunu bildiren Kaplan, "Trafik güvenliği" sağlanırken, bu unsurlarında gözönünde bulundurulması gerektiğini söyledi.

Yıldız Teknik Ünivesitesinden Mustafa Kemal Şahin, sempozyumda sunduğu bildi-

pan tesislerdeki istilhamın ve üretimin desteklendiğini söyledi.



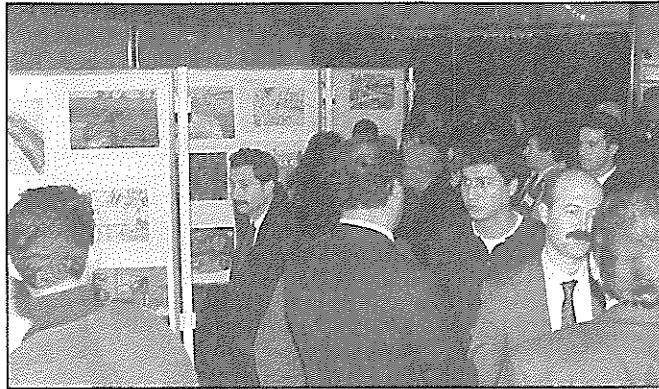
Öğrenciler, Üniversite yetkilileri ve Trafik Denetleme Şubesi görevlileri sempozyumu izlediler

pan tesislerdeki istilhamın ve üretimin desteklendiğini söyledi.

Yasalar Sihirli Değnek Değildir

Nazilli Emniyet Müdürü Ahmet GEÇGEL, trafik yasaları konusunda yaptığı konuşmada özetle şunları bildirdi; "1953 yılında yürürlüğe giren Karayolları Trafik Kanunu 1983'te trafik sorunlarının tek suçlusu gibi gösterildi ve 1985'te 2918 sayılı yeni Karayolları Trafik Kanunu ile yürürlükten kaldırıldı. Bu kanun yaklaşık 8 yıldır yürürlüktedir.

Tüm trafik sorunlarına belli bir çözüm getireceği ve trafik ile ilgili birimleri bir araya toplayacağı düşünülmüşken, sorunları daha da artırdığını



Resim Yarışması Sergisi üç gün boyunca açık kaldı.

risinde, ülkemizdeki yol işaretleme çizgilerinin çok yetersiz olduğunu ve kazaların birçoğunun bu nedenle meydana geldiğini söyledi. Yol çizgilerinde Avrupa'da kullanılmaya başlanan "çivi" uygulamasına geçilmesi gerektiğini bildiren Şahin, ülkemizde sürücülerin yaptığı hatalar arasında arkadan çarpmanın ilk sırayı aldığını, ikinci hatanın aşırı hız olduğunu kaydetti.

Otomotiv Sanayicileri Derneği Genel Sekreter Yardımcısı Özgen AYGÜNAL ise, oto-

ve "trafikçi politika" çizisinden uzaklaşmadığını görmekteyiz. Bu yasanın öngördüğü teknik muayene istasyonları kurulamamıştır. Eğitim sistemine trafik konusu girememiştir. Yetki dağınıklığı organize edilememiştir. Sonuç olarak bu ve benzeri aksaklıklarla uygulanmaya çalışılan, yönetmeliği 14 kez değişikliğe uğrayan, çeşitli emir ve tamimlerle desteklenen 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 6085 sayılı eski yasadaki farkı kalmamıştır.

Trafik konulu resim ve kompozisyon yarışmaları büyük ilgi gördü

"Trafikte güvenlik ve çağdaş uygulamalar Sempozyumu" kapsamında yapılan sosyal etkinliklerden biri de Orta dereceli okullar resim ve kompozisyon yarışmalarıydı.

Gençlerin büyük ilgi gösterdikleri yarışmalarda 82 kompozisyon ve 187 adet resim arasından yapılan değerlendirmelerde dereceler aşağıdaki şekilde belirlendi.

Kompozisyon Yarışması

BİRİNCİLİK ÖDÜLÜ: Şahika KÖNEN Akdeniz Anadolu Lisesi

İKİNCİLİK ÖDÜLÜ: Ayşem Ferda ŞEN Özel Türk Lisesi

ÜÇÜNCÜLÜK ÖDÜLÜ: Ayşe ŞAHİN Öz. Tefvik Fikret Lisesi

Mansiyonlar:

Fatma Çelik Suphi Koyuncuoğlu Ortaokulu, Sibel Yılmaz Suphi Koyuncuoğlu Orta Okulu, Canan Mola Dr. Mustafa Gençay İlköğretim, Nil Demircepken Özel Çamlaraltı Lisesi/İZMİR, Yezdan Akçaçakır İzmir Özel Türk Lisesi, Sibel Gürbüz Dr. Mustafa Gençay İlköğretim Ok., Deniz Ergin İzmir Özel Tefvik Fikret Lisesi, Nurcan Baki Dr. Mustafa Gençay İlköğretim Ok., Özge Eren Buca İlköğretim Ok., Murat Cevizci Akdeniz Anadolu Lisesi

Resim Yarışması Ödülleri

BİRİNCİLİK ÖDÜLÜ: Zeycan GÜLEÇ / ŞİRİNYER LİSESİ

İKİNCİLİK ÖDÜLÜ : Burcu SELEK / İZMİR FEN LİSESİ

ÜÇÜNCÜLÜK ÖDÜLÜ: Aykut GER/ FEV ZİPAŞA İLKÖĞRETİM OKULU.

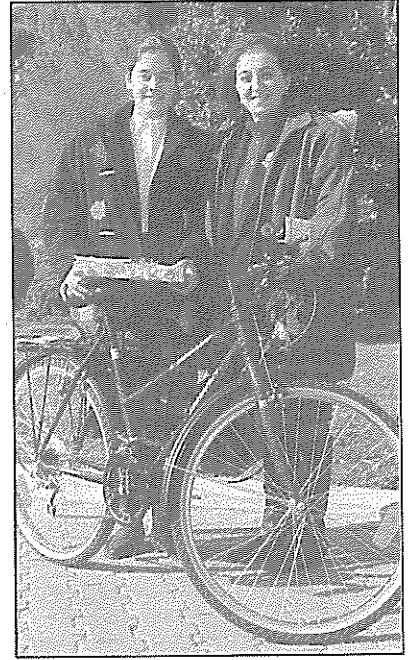


Trafik sorununa gösterilen duyarlılık yarışma heyecanıyla birleşti. (Yanda) Resim yarışması ikincisi İzmir Fen Lisesi öğrencisi Burcu Selek Bisan'dan kazandığı bisikleti sevinçle aldı.

Mansiyonlar

Nil AKIŞ Tefvik Fikret Lisesi, **Benal ÖZÇELİK YILDIZ** / Özel Türk Lisesi, **Doğan Yanbastı** / Özel Türk Lisesi, **Can Uslu** / Tefvik Fikret Lisesi, **Gülbahar Bozar** / Emlak Bankası Ortaokulu, **Duygu Altıparmak/bursa Atatürk Lisesi**, **Ulaş Ergin** / Bursa Atatürk Lisesi, **Başak Demirel** / Tefvik Fikret Lisesi, **Meryem Köşkeroğlu** / Kadiri Anadolu Lisesi, **Hüseyin Zenler** / Ulukışla End.Mes. Lisesi.

Yarışma sonucunda öğrencilere ödül olarak **Kombel Dershaneleri'nden** 2 adet burs, **Bisan'dan** 2 adet bisiklet, **Özdil'den** saat, ve **Mopak'tan** kırtasiye setleri verildi. Öğrencilerin trafik sorununa duyarlılıklarını artırmak amaçlı bu yarışmaların ödül töreninde gençlerin ve öğretmenlerin heyecanını görülmeye değer bir tablo sergiledi.



TMMOB MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI İZMİR ŞUBESİ EĞİTİM MERKEZİ

bilgisayar

KURSLARI

- ✓ Eğitim Merkezimizde sürdürülmekte olan Bilgisayar Kurslarında 2 adet 80486 DX 33 1 Adet 80386 DX33, 2 adet 8036Sx16 bilgisayarımız ile yeni sınıflar oluşturulmaktadır.
- ✓ Kursları başarıyla tamamlayanlara "MMO Kurs Katılım Belgesi" verilmektedir.
- ✓ Üniversite öğrencileri ve yükümlülükleri yerine getiren TMMOB ve meslek odaları üyelerine indirim uygulanmaktadır.
- ✓ Kontenjanlar sınırlıdır.

Bilgisayar Kurs	Toplam Ders Saati	İndirimli	Diğer
DOS-LOTUS-D BASE	50	750.000.- TL.	1.000.000.- TL.
WINDOWS- EXL Super base	50	750.000.- TL.	1.000.000.- TL.
DOC-C	50	750.000.- TL.	1.000.000.- TL.
DOS-PASCAL	50	750.000.- TL.	1.000.000.- TL.
AUTO CAD R 11	40	900.000.- TL.	1.200.000.- TL.

Atatürk Cad. No: 422 K: 3-4 Alsancak - İZMİR (Alsancak Garı Karşısı) Tel: 422 57 56 - 43 27 25

"Trafik sorununda basının işlevi" tartışıldı

□ Trafik Sempozyumu çerçevesinde yer alan iki panelden biri basın mesuplarına ayrıldı. Değişik yayın kuruluşlarının temsilcileri trafik sorununu tartıştılar.

Trafikte güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu Çeşvesinde basın temsilcilerinin katıldığı panel ilgi ile izlendi.

Milliyet Gazetesi İzmir Temsilcisi Nurettin Tekindor'un yöneticisi olarak katıldığı panelde Cumhuriyet Gazetesi İzmir Temsilcisi Serdar Kızık, Sabah Gazetesi'nden Ahmet Tan, Oto Show Dergisinden Hakan Özener ve Hürriyet Ege gazetesinden Prof. Dr. Türe

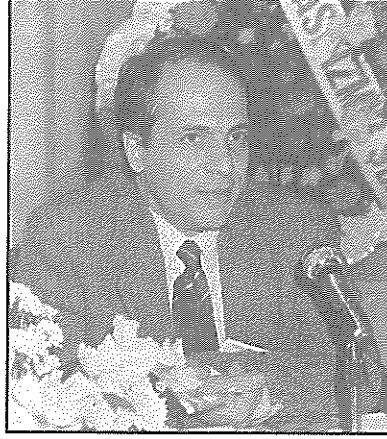


Milliyet Gazetesi İzmir Temsilcisi
Nurettin Tekindor

Tunçbay, trafik sorununda basın sorumlulukları ve işlevi konusunu tartıştı.

Nurettin Tekindor, trafik sorunu karşısına basından öncelikle eğitim ve denetim konularında toplumun beklentilerinin oluştuğunu söyledi. Medyanın kadın, magazin gibi konularda açtığı özel bölümlere son zamanlarda eğitici teknik konuların da girdiğini belirten Tekindor, bunun trafik konusunda da oluşturulabileceğini dile getirdi.

Sabah Gazetesinden Ahmet Tan isekonuşmasında, siyasi partilerin iç-



Ahmet Tan (Sabah Gazetesinden)

birinin programında trafik sorununa yönelik bir maddenin yer almadığını, meclisteki binlerce soru önergesinin arasında, Trafik konusunda bir tane bile önerge bulunmadığını söyledi.

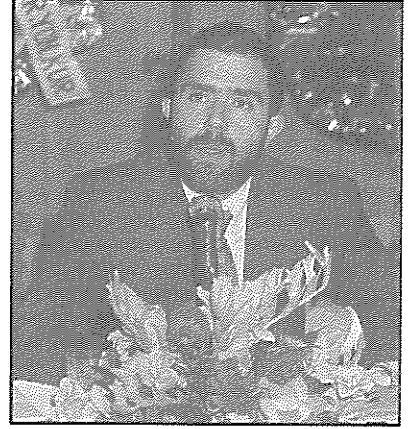
Basının, trafik sorununda sürükleyici olamayacağını kaydeden TAN, buna karşın asil etkili olacak gücün trafik terörüne maruz kalmış veya kalmaya aday milyonlarca kişinin iradesi olabileceğini vurguladı.

Serdar KIZIK Türkiye'deki trafik



Cumhuriyet Gazetesi İzmir Temsilcisi
Serdar Kızık

sorununun, ülkemizin yaşadığı genel sorunların bir yansıması olarak çıktığını ve ancak genel bir eğitim çerçevesinin içinde, uzun bir süreçte çözülebileceğini söyledi. Basından bu konuda fazla bir beklentinin olmaması gerektiğini ifade eden Kızık, özellikle TV kanallarında şiddet bombardımanı altın-



Hakan Özener (Oto Show Dergisi)

da büyüyen çocuklarımızın da düzenli ve sağlıklı bir trafik için olumlu unsurlar olmalarının zor olduğunu kaydetti.

Oto Show Dergisinden Hakan ÖZENER, dergiye gelen binlerce mektubun içinde birinin bile "otomobil güvenliği", yada "fren mesafesi" gibi konularda olmadığını belirterek, sürekli soruların motor gücünün artırılmasına ve nasıl daha hızlı bir araç haline geleceğine ilişkin olduğunu söyledi. Yerli otomobillerin güvenlik açısından yetersiz olduğunu da vurgulayan Özener, buna karşılık kar marjlarının çok yüksek olduğunu kaydetti.

Prof. Dr. Türe TUNÇBAY, özellikle kaza sonrasında ne yapılacağını bilinmemesinin birçok can kaybına neden olduğunu söyledi. Bu konuda sürücülerden yayaya kadar her bireyin organize bir şekilde eğitilmeye geçirilmesi gerektiğini belirten Tunçbay, görsel yada yazılı basın organlarının da buna katkıda bulunabileceklerini söyledi.



Prof. Dr. Türe Tunçbay (Hürriyet Ege)

"Trafik sorunu parti programlarına giremiyor"

● Sempozyumun son gününde son oturum siyasi parti temsilcilerine ayrıldı. Parlamentarler ve il başkanlarının trafik sorunundaki açıklamalarını salondan gelen yoğun sorular ve istekler takip etti.

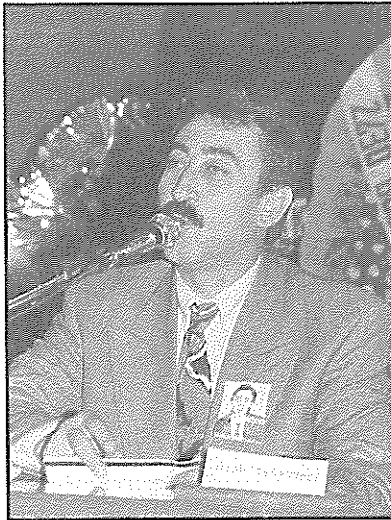


Siyasi Partilerin trafik sorununa ilişkin görüş ve önerileri paneli

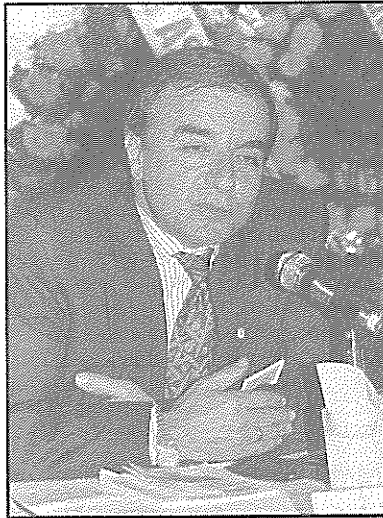
TMMOB Makina Mühendisleri Odası Adına şubemizce düzenlenen "Trafikte Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu" çerçevesinde Siyasi parti temsilcilerinin katıldığı panelde trafik sorunu tartışıldı.

Anap İzmir Milletvekili Timur Demir, CHP Ankara Milletvekili Ali Dinçer, DYP Samsun Milletvekili Ali Eser, SHP İzmir İl Başkanı Hilmi Değirmenci ve RP İzmir İl Başkanı İsmail Yılmaz, "Siyasi Partilerin Trafik Sorunlarına İlişkin Görüş ve Önerileri" konulu panelde, ülkemizde yaşayan trafik sorununun nedenleri üzerinde durdular ve trafik kazalarının da ortaya çıkan tabloyu açıkladılar.

ANAP İzmir Milletvekili Timur Demir, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun,



SHP İzmir İl Başkanı Hilmi DEĞİRMENCI

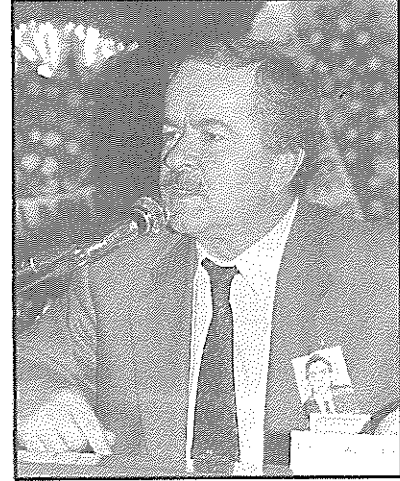


DYP Samsun Milletvekili Ali ESER

çeşitli yönetmeliklerle, tatbikat ve düzenlemelerle geliştirilmiş iyi bir kanun olduğunu belirtti ve buna rağmen trafik sorunu çözülmemişse, yasadan başka nedenler aranmalıdır." dedi. Trafik konusunda ayı bir bakanlık kurulması önerilerinin olduğunu belirten Demir, bakanlık yerine bu işin önemine "münasip bir genel müdürlüğün yeterli olduğunu söyledi.

DYP Samsun Milletvekili Ali Eser ise, trafik sorunun çözümünde ulaşım masrafları ile hareket edilmesi gerektiğini söyledi. Deniz yolunun yük taşımacılığında ki payı 1983 yılından sonra daha da azalmıştır diyen Eser, demiryolları için de aynı şeyin geçerli olduğunu kaydetti ve özellikle Karadeniz bölgesindeki yolların yetersiz olduğunu söyledi.

SHP İzmir İl Başkanı Hilmi Değirmenci, 1950'li yıllardan sonra özellikle karayolu taşımacılığının geliştirildiğini, deniz ve demir



CHP Ankara Milletvekili Ali DİNÇER

yollarının ihmal edildiğini bildirdi. Ülkemizde, 11 AT ülkesindeki kamyon sayısına eşit sayıda kamyon bulunduğunu ve son 10 yılda karayolları uzunluğu 5 kat artarken taşıt sayısında 36 kat artış gerçekleştiğini bildiren Değirmenci, trafik sorunu üzerine bilim adamları, politikacılar ve ilgili tüm kesimlerin birleştiği ortak bir çözüm üretilecek şekilde gerektiğini söyledi.

RP İzmir İl Başkanı İsmail Yılmaz ise, sürücü kurslarının daha sıkı denetlenmesi gerektiği üzerinde durdu ve trafik eğitimine anaokullarından başlayarak önem verilmesi gerektiğini belirtti.

CHP Ankara Milletvekili Ali Dinçer ise, 1930'larda başlayan demiryolları seferberliğinin 1950'lerde bittiğini ve koyu bir karayolu şovenizminin başlatıldığını söyledi. Dinçer, "Rahmetli Cumhurbaşkanı Özal'ın döneminde, demiryolları insan özürlüğüne kısıtlayan komünist sistemin bir simgesi gibi gösterildi. Karayolları ise demokrasinin belirtisi sayıldı" dedi. Yasalarda yalnızca suç işleyenlerden hesap sorulduğunu, altyapıdaki eksik ve hataların hesabının sorulmadığını kaydetti. Dinçer, yasada bu ve benzeri eksikliklerin giderilmesi gerektiğini kaydetti.

Sempozyuma katılan Trafik Kazalarını Önleme Derneği üyeleri, siyasi parti temsilcilerinin bu açıklamalarını yeterli bulmadıklarını söyleyerek, "sorunun boyutlarının ve nasıl çözüleceğinin artık herkes tarafından bilindiğini ve üç gün boyunca uzmanların bu konuyu tartıştıklarını" dile getirdiler. Dernek Başkanı Gülümser Çetiner, "Siyasi partilerden beklentimiz, bizim sorunlarımızı bize anlatmaları değil, sorunu programlarına alarak çözüm getirmeleridir. Milletvekillerimiz, maaşlarına yaptıkları zammın hızı ile sorunu çözmelidirler. Biz partilerimizde böyle bir çaba ve kararlılık göremiyoruz". dedi.

Soğutkanların çevreye olumsuz etkileri nasıl azaltılır?

✓ Şubemizin, EBSO ve E.S.S.İ.A.D. ile ortaklaşa düzenlediği "Soğutma Sistemlerinde Kullanılan Soğutkanların Çevreye Etkisi ve Yeni Uygulamalar" konulu panel 4 kasım 1993 günü EBSO'da yapıldı.

✓ Konuşmacı olarak Prof. Dr. Gürbüz ATAGÜNDÜZ, Doç. Dr. Onur DEVRES, Dr. Müh. Erol ERTAŞ ve Çevre Bakanlığında Zeki NECİPOĞLU'nun katıldıkları paneli Prof. Dr. Macit TOKSOY yönetti.

Bilim adamlarının 1974 yılında araştırmaları sonucunda ortaya çıkan bir gerçek, dünyamızın geleceği hakkında ciddi kuşkuları ortaya çıkardı. Canlıların varlıklarını sağlıklı bir şekilde sürdürebilmelerini sağlayan "OZON TABAKASI" insanların kendi elleri ile yarattıkları bir takım gazlarla tahriş edilmeye başlanmıştı.

Bu tehlike, teşhis edildiği günden itibaren değişik platformlarda tartışmalara neden olmuş ve tehlikenin ortadan kaldırılması yolunda birtakım önlemler yaşama geçirmeye çalışılmıştır. Şubemizde konuyu İzmir'de bilimsel bir platforma taşımak amacıyla kasım ayında bir panel gerçekleştirildi.

Panel Yöneticisi Prof. Dr. Macit TOKSOY, konuşmasında şunları söyledi:

"Günümüzde küreselliği artık hiçkimse tarafından tartışılmayan üç çevre sorunu vardır. Bunlar 1-asit yağmurları, 2-atmosferin sıcaklık artımı, 3-Stratosferik ozon azalımı.

Kozmetikten, ısı izolasyonuna, soğutma sistemlerine kadar pekçok alanda kullandığımız Klorofloro karbonların ve halonların yarattığı bu sorunların ortadan kaldırılması bütün insanlığın ortak sorunu durumundadır. Bugün yeryüzünde 20 milyon tonun üzerinde FREON soğutkanı vardır. Bunun bir kısmı atmosfere karışmış kalanı da, zamanla yine at-



Soğutucuların çevreye etkisi paneli ilgi ile izlendi

mostere karışacaktır. Freon ve halonlar, atmosferin üst tabakalarında bulunan Ozon konsantrasyonunu azaltmaktadır. Bunun sonucunda hem kanser yoluyla doğrudan, hem de besin zincirini kopararak dolaylı yoldan canlıların sağlığını etkileyen ultra violet-B bandı ışınları yeryüzüne daha fazla ulaşma imkanı kavuşmaktadır.

"Türkiye bir an önce alternatif projeler üretmek durumundadır."

Panale Çevre bakanlığını temsilen katılan Hava Yönetimi Dairesi Başkanlığı Şube Müdürü Dr. Zeki Necipoğlu, ülkemizin başından itibaren konuyla ilgili gelişmeleri yakından takip ettiğini ve Ozon tabakasının korunmasına dair Viyana Sözleşmesi ile Ozon Tabakasını İncelten Maddelere İlişkin Montreal Protokolüne taraf olmayı kabul ederek, 8 Eylül 1990 tarihli resmi gazetede yayınlanan protokol metni ile ilgili sözleşme ve protokolü ulusal mevzuatına geçirdiğini söyledi. Zeki NECİPOĞLU konuşmasında özellikle şunlara yer verdi:

"Anılan protokolün 5. maddesi çerçevesinde, Ozon tabakasını incelten maddelerin tüketimi ülkemizde kişi başına 1986 yılından

bu yana yıllık 0.03kg'ın çok altında gerçekleşmesine karşın, Gelişmekte Olan Ülkeler listesinde yer almadığından, resmen taraf olduğu günden itibaren protokolle belirtilen azaltma, yasaklama ve ticari yükümlülükleri hemen girerek GYÜ'lere tanınan muafiyet ve kolaylıklardan yararlanamama durumunda kalmıştır.

Haziran 1991'de Türkiye Gelişme Yolundaki Ülkeler statüsüne alınarak, ozon tabakasını etkileyen gazların kullanımında 10 yıllık muafiyet hakkına sahip olmuştur. Ülkemiz, Montreal Protokolüne uyumda karşılaşılabilecek ekonomik maliyetleri uluslararası kurulan çok taraflı fondan kullanabilme olanağına sahiptir. Ancak bu fondan kaynak dağılımı ülkelere göre değil, kaynak sağlanacak projelere göre yapılmaktadır. Türkiye, protokol hükümleri uyarınca ozon tabakasını incelten maddelerin kullanımı aşamalı olarak azaltmakta yükümlüdür ve geçiş dönemi kullanma hakkına sahiptir."

Ancak ülkemizde Kloro FloroHidrokarbonların üretimi olmadığından, ihtiyaç ithalat yolu ile karşılanmaktadır. İthalat gelişmiş ülkelerden yapılmaktadır. Ve bu ülkelerde ise üretim kısıtlamalarına başlanmıştır. Bu nedenle, Türkiye yakın bir gelecekte bu maddeleri ithal edememe durumu ile karşı karşıya kalacaktır. Dolayısı ile Türkiye, 10 yıllık mua-



Prof. Dr. Macit TOKSOY

fiyet süresini doldurmadan alternatiflere geçişi zorunlu olarak gerçekleştirmek durumunda kalacaktır. Burada özellikle belirtmek istediğim nokta, bakanlığımız, sektör için belirlenecek azaltma takvimi çerçevesinde, sanayicilerin alternatif madde ve teknolojilere geçiş için gerekli program ve projelere destek sağlanması için gerekli koordinasyonu sağlayabilecektir."

Sanayici gözü ile yeni uygulamalarla birlikte beklenen sorunlar.

EBSO Soğutma Isıtma Klima Meslek Komitesi Başkanı ve ESSİAD Başkanı Dr. Mühendis Erol ERTAŞ, panelde konuyu sanayici gözü ile değerlendirdi. "Gerek enerji, gerek hammadde tüketimi ile gelişmiş ülkeler, dünyanın diğer ülkelerine göre daha büyük çevre etkilenmelerine neden olmaktadır" diyen Erol ERTAŞ konuşmasında özellikle şu konuları dile getirdi:

"Amerika'da kişi başına CFC (Chloro Fluoro Hydrocarbons) tüketimi 1.25 kg. iken, bir miktar Brezilya'da 0.07, Türkiye'de 0.03 kg.'dir. Soğutma sanayiinde kullanılan CFH miktarı toplam tüketimin %20'sinden azdır. Kimyasal solvent sanayii %60 civarındaki payla önde gitmektedir. %10 ile yaygın söndürücüler, %9 ile izolasyon sektörü belli başlı halojenli hidrokarbon tüketicileridir.

Soğutma sistemlerinde kullanılan CFC'lerin %20'den fazlası da özellikle USA ve Japonya'da olmak üzere otomobil klima soğutucularında kullanılmaktadır. Sanayide kullanılan büyük soğutma ile, konfor soğutması ve domestik soğutma için kullanılan orta ve küçük soğutma sistemleri arasında da problem oluşumu bakımından fark vardır.

Daha çok üretim amacı ile proses içinde kullanılan soğutma sistemlerinde amonyak, propan, bütan, su gibi çevresel etki potansiyelleri sıfır olan maddeler kullanılır. Bunun gibi, orta kapasiteli soğutma sistemlerinde



Prof. Dr. Gürbüz ATAGÜNDÜZ

de uzun vadede halojenli hidrkarbonlardan "doğal soğutkanlar" diyebileceğimiz maddelere geçilebilir."

Türkiye için, R 22 ve diğer HCFC için üretimin kesileceği tarih 2000, tüketimin kesileceği tarih ise 2030 yılı olarak tesbit edilmiştir. Soğutma sanayi Türkiye'de R 12 yerine R 22 için tanınan değişim süresi ise bize çok kısa görünmektedir. Bu arada ozon delme potansiyeli "sıfır" olarak en umut veren madde R 134A (CH₂-CF₃), termodinamik ve fiziksel özellikleri R 12'ye oldukça yakın olduğu için kullanılmaya başlanmıştır. Molekülünde klor içermeyen bu yeni soğutkana geçebilmek için mevcut R 12'li tesisatın bazı kısımlarının değiştirilmesi gerekmektedir. Ancak, R 134A'nın kullanımında, madeni yağlarla her sıcaklıkta karışmama, %2'den fazla magnezyum ve içeren alaşımlarla çinkoda kullanılmama, kaçakların tesbitinin güçlüğü gibi birtakım problemleri de bulunmaktadır."

Bunların yanısıra R 502 ve R 22 hakkında da bilgi veren Ertaş CFC kaçaklarının azaltılması için alınabilecek önlemleri de şöyle sıraladı:

- Personel ve taşarınların daha iyi eğitilmesi
- İşlemlerin geliştirilmesi
- Ekipmanın kalitesinin yükseltilmesi
- Yeni sistem elemanı konstrüksiyonları

Dünyadaki soğutma cihazlarının %80'i ABD'de bulunuyor.

Ege Üniversitesi Güneş Enstitüsü'nden Prof. Dr. Gürbüz ATAGÜNDÜZ, atmosfere karışan kimyasal maddelerin ve gazların etkilerinden sözetti. Karbondioksit gazının fazla miktarda oluşmasının sera etkisine yol açtığını söyleyen ATAGÜNDÜZ, ancak bunun karbondioksit konsantrasyonları ile de doğru orantılı olmayıp değişik fonksiyonlarla bu artışın etkilendiğini belirtti.

TÜBİTAK Marmara Araştırma Enstitüsünden Doç.Dr. Onur DEVRES, yeni soğut-

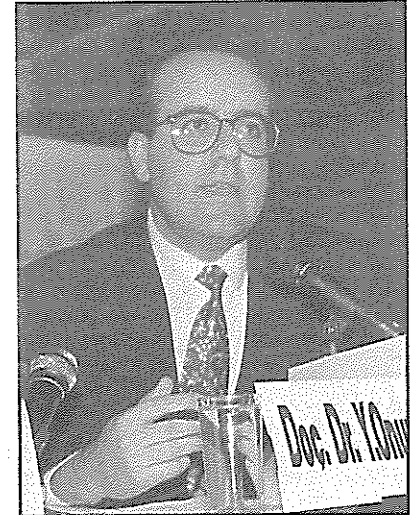
kanların taşınması gereken özellikler nedir? sorusu ile başladığı konuşmasında şu noktaların altını çizdi:

"Yeni soğutkanların başta stabil olması gerekli, toksit olmaması, verimli, bol ve ucuz olması ilk aklımıza gelenler. Eğer biz 1990'larda bunları düşünmüş olsaydık problemimiz hemen çözülmüştü. Ancak günümüzde bunlara bir de çevre paramentleri etkilenmiş, ozon tüketim faktörü, küresel ısınma katsayısı gibi bir soğutkanın tercih edilmesinde ana faktörler meydana gelmiştir. Montreal ve onu takip eden toplantıları yasaklanan soğutkanlar yerine birtakım yeni soğutkanlar geliştirilmektedir.

Dünyada, 200 milyon kilovatt soğutma kapasitesine sahip cihaz var. Bunların %80'ini ABD'de. Bunların %56'sında kloroflorokarbon gazları kullanılıyor. Yani diğer bir deyişle %56'lık bir oran bugün için tehlikeye yaratmaktadır. Bunların da %47'sinde CFC 11, %8'inde CFC12, geri kalanında da 113, 114 ve 500 kullanılmaktadır. Amerika'da 2020 yılında hidrokarbon kullanılan cihazların üretimi, 2030 yılında da hidro florokarbon, yani klor içermeyen bileşenlerin ve akışkanların kullanılması uzun vadede geçerli olacaktır.

Bugün, geçiş dönemi akışkanı olan 123'ün yerine kullanılmak üzere HFC245 CA geliştirilmiştir. 27.9 kaynama sıcaklığına sahip, ozon tüketim faktörü sıfır, küresel ısınma potansiyeli 134 ve maliyeti düşük olan bu madde R 12 yerine alternatif olan soğutkanlardan biridir."

Doç. Dr. Onur DEVRES, CFC'lerin yerine üretim araştırmaları ve deneyleri sürdürülmekte olan diğer gazlardan da örnek verdiği konuşmasında bunların avantaj ve dezavantajlarını da anlattı. Daha yaşanılabilir bir dünya için, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin birlikte davranması gereken bu önemli konuda paylaşılan ortak dilek, atmosfere zarar veren gazların üretim ve kullanımının bir an önce denetim altına alınması oldu.



Doç. Dr. Y Onur Devres



Panelde DR. Müh. Erol Ertaş soğutkanlar konusunu sanayici y gözü ile değerlendirdi.

Sanayi Kongresi

22 - 26 Kasım 1993

□ Oda Genel Merkezince her yıl düzenlenen "Sanayi Kongresi" 22-26 Kasım 1993 tarihlerinde Ankara'da yapıldı.

□ Kongrenin ana konularını Türkiye sanayinin rekabet gücü, Sanayide kalite yapısı, KİT'ler ve özelleştirme oluşturdu.

Bilim ve teknolojinin artan önemi, gelişmiş ülkelerin başvuruları kısıtlayıcı önlemler, yeni sanayileşmiş ülkelerin gösterdikleri gelişme, pazarların küreselleşme eğitilmiş gibi bir dizi faktörün etkisiyle değişen uluslararası rekabet koşullarında Türkiye'nin sanayi ve teknoloji politikalarının belirlenmesine duyulan gereksinim her geçen gün büyümektedir.

Kısa ve uzun uluslararası rekabet koşullarıyla ilgili bu gereksinim Türkiye'de imalat sanayii yatırımlarının uzunca bir süredir düşük bir düzeyde kaldığı dönemde ortaya çıktı.

Kısa sürede 1995'den sonra Avrupa Topluluğu ile gümrük birliği orta ve uzun vadede Avrupa Topluluğu'na üyelik, Türk Cumhuriyetleri ile ileri düzeyde ekonomik işbirliği ve değişik ekonomik güçlerle dünya çapında rekabet gibi hedefler nedeniyle bugün sanayi ve teknoloji politikalarının ayrıntılı bir biçimde oluşturulması zorunlu hale geldi.

Söz konusu hedef ve politikalar kapsamında; öncelikle devletin, fakat aynı zamanda da özel sektörün teknoloji geliştirme ve sektörel gelişme stratejilerinin belirlenmesi; ekonomideki karar alıcıların, işletmelerin gelişme düşünceleri ile ilgili tercihlerin ortaya konması ve tüm bu konularla dış ekonomik ilişkiler arasındaki bağlantı önemli bir yer tutuyor.

Tüm bu gelişmeler ışığında TMMOB Makina Mühendisleri Odası 1993 SANAYİ KONGRESİ çalışmalarını "Türkiye'nin Sanayi ve Teknoloji Politikaları ve Uluslararası Rekabet Hedefleri" çerçevesinde yürütülmesinin yararlı olacağı sonucuna varılmış.

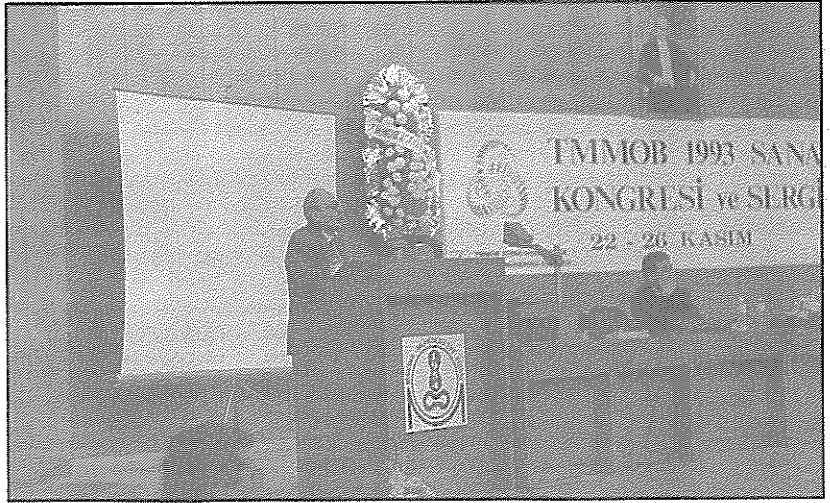
Söz konusu konu iki ana alan çerçevesinde geliştirilmesi sağlanmış.

1. Kamu ve Özel sektör sanayi işletmelerinin gelişim düşünceleri

- Rekabet gücü ve stratejisi
- KİT'ler ve özelleştirme

2. Yeni üretim süreçleri ve uluslararası rekabet düşüncelerinde "KALİTE" ve kalite alanında kurumsal düzenlemeler.

Şubemizin bülten komisyonunu da izlediği sanayi kongresinde Araştırma Geliştirme çalışmalarının Teknolojiyi geliştirmedeki önemini vurgulayan TAI Ar-Ge Müdürlüğü'nden Hüseyin Yağcı, Timur Akgül ve E. Selçuk Ardiç'in hazırladıkları "Düşünce ve Ar-Ge'nin Olmazsa Olmazlığı" bildirisini özetliyerek veriyoruz.



Ekonominin İşleyişine Bir Bakış

Hüseyin YAĞCI - Timur AKGÜL - E. Selçuk ARDIÇ
Bu bildiri özetlenerek alınmıştır.

Küçükülüğünüzde denizle bir mağazaya, örneğin bir oyuncakçı mağazasına girdiğinizde, dedeniz pazarlığa büyük olasılıkla şöyle başlamıştır: "Bu deri kılıflı tahta tabancada olsa olsa on liralık tahta, yirmi liralık deri var. Hadi işçiliğine de beş lira diyelim, eder otuz beş lira. On lira da senin kârın, etti kırkbeş. Doksandokuz lira da ne demek oluyor." Burada Doksandokuz sayısına ayrıca sinirlenmiştir". Bu aslında güçlü bir argümandır. (!) Çünkü dedeniz çoğunlukla kazanmıştır; özellikle yanındaki torununa örnek olmak kaygısıyla... Dedenizin söylediklerinin altını yatan düşünüş tarzı, insanlarımızdaki olayları kesin olarak sadece bir önceki nedene bağlayıp daha ötelere gitmeye gerek duymayan ve adına fare zekası denen olguya örnek olur. (Bilindiği gibi fareler etkisini kısa zamanda gösteren zehirleri yememeyi öğrenmek de ama uzun sürede etki eden zehirlerin öldüğü olduğunu anlayamamaktadırlar) Oyuncakta on liralık tahta yoktur. Çünkü tahtaya ödenen para aslında ağaca işleyen adama veril-

mektedir. Ağaç işleyen adamsa, keresteye sekiz lira verdiğini iddia edecektir. Kereste satıcısı keresteyi kendisine ulaştırarak nakliyeciyeye yedi lira verdiğini; nakliyeciyeye üç, mazota iki lira ödediğini, ayrıca kamyonun bakım amortisman (kamyonu kredi ile aldığı varsayalım) giderlerinin bir lira olduğunu söyleyecektir. Benzinci mazotu bir buçuk liraya rafineriden aldığı, rafineri yöneticisi ham petrolü bir lira, rafinerinin yenilenme masraflarının otuz kuruş (bir liranın yüzde biridir) olduğunu; işçilere yirmi kuruş ödediğini ileri sürecektir. Görüldüğü gibi tahtanın on lira ettiği doğru değildir. (oyuncak satıcısı da herhalde böyle söylemiştir) Tahtaya, dolayısı ile oyuncuğa ödenen para, ağaç işleyen adama, oduncuya, balta imalatçısına, nakliyeciyeye, kamyon fabrikasında çalışan işçi ve mühendislere, banka çalışanlarına, rafineri işletmecisine rafineride kullanılan araçları tasarla-

yan mühendislere, o araçları imal eden teknik adamlara, bu araçların çalışma prensiplerini belirleyen kimyagerlere ve daha binlerce, belki de milyonlarca insanın katkılarında dolayı ödenmektedir aslında.

Oyuncağ için ödediğimiz paraların niçin ödenmiş olduklarına göre sınıflandırılalım şimdi de. Verdiğimiz paranın bir bölümü orman sahibine, rafineri sahibine, hızar kamyon, benzin pompası fabrikalarının sahipleri, bank hissadarlarına kar olarak ödenmiştir. Bu kongrede çözüm yolları önereceğimiz konu Türkiye sanayinin piyasa ekonomisinin içinde rekabet gücünün artırılması olduğu için sistemi sorgulamak yerine olduğu gibi kabul edeceğimiz Kar olarak ödediğimiz bu paralara mülkiyet hakkı diyelim. Bu kalem ödediklerimiz arasında genellikle en gözümüze batanı olmakla birlikte, normal rekabet koşullarının geçerli olduğu piyasada, miktar olarak piyasada en düşük tutarı oluşturur. Yani tahta ile deriye verilen parayı içimize rahatlıkla sindiririz de oyuncakçının kârını hep çok buluruz. Deri fabrikasının deriyi daha ucuzla vermesini sağlamaya çalışmak, satıcının kârından fedakarlık etmesinden daha saçma değildir. Aksine fare zekâli olmadığımızı gösterir.

Verdiğimiz paranın bir bölümü de oduncuya, nakliyeciyeye, benzin pompasının başında bekliyen görevliye, rafineri kamyon fabrikası işçisine, banka memuruna ödenmiştir. İşçilik masrafı olarak ödediğimiz bu paraları da kas hakkı diyelim; çünkü bu insanların ortak noktalarından biri işlerini yapmak için fiziksel varlıklarını kullanıyor olmalarıdır. Banka memuresi parmak kaslarını, fabrika işçisi kol kaslarını, ustabaşı ise işçilerin başında durup, onlara bakarken göz ve sırt kaslarını kullanmaktadır. Bu insanlar kendilerine gösterilen, öğretilen işleri yaparlar. Ve kendilerinden daha fazlası beklenmez ve istenmez. Kas haklarını ödediğimiz insanların bir ortak noktası daha vardır. Bu da yerlerine başka birşey konulabilir olmalarıdır. Daha az emek yoğun nakliye teknikleri tercih edilirse kamyon sürücülerine gerek kalmıyabilir. Bankacılık sektöründe gereksinim azalmaktadır, robotlar fabrikalardaki işçilerin yerlerine almaya başlamıştır. (Bu durumda usta başına da gerek kalmamaktadır) Bu kalemin, sanayi ürünlerine ödediğimiz parada günümüzde en yüksek tutarı oluşturduğu söylenmektedir.

Gayrimenkul yada üretim aracı üzerinde halk sahibi oldukları ve bunlardan elde edilen yararın bize ulaştırılmasına katkıda buldukları için bazı insanlara para ödedik. Geriye bir üçüncü tür insan kalıyor ki, bu da üretilen mal ve bu mal üretilen aracı icat eden (ya da bülten elde edecek yararı keşfeden) insandır. Kamyonu ve kamyonun üretiminde kullanılan araçları tasarlayan makina, elektrik, inşaat mühendisleri, kamyon üretimi planlayan endüstri mühendisleri pazarlamada karşılaşılan darboğazları aşmak için yeni yöntemler kılın yöneticiler rafinerideki araçların çalışma prensiplerini belirleyen "şöyle şöyle birşey yapalım, adı da petrol rafinerisi olsun" gibi fikirler üreten insanlar bu gruba girerler. Bu insanların katkılarını ödediğimiz paraya da beyin hakkı diyelim. Bu insanların or-

tak özelliklerinden biri tasarım ya da üretim aşamasında karşılaşılan bir sorunu çözmek için: bakalım eskiler (ya da Avrupalılar, Japonlar, Güney koreler, Peygamber, Ford, kara kaplı Harks, Orta Asya'daki Atalarımız, baba, 2. Mehmet, Friedman, Kutsal Kitap) bu konuda ne demiş, onlar zalen ne demişler ise, yapmışlarsa iyi yapmışlardır. Başka türlü yapılamadığı için öyle yapmışlardır; biz de öyle yapalım dememeliyiz. İnsanoğlunun uzun süre tekerleksiz yaşamasının nedeni kendilerinden önce bir başkasının tekerleği düşünmemiş olmasıdır. Eğer Ali, Mehmet'e Ayşe'nin etki alanındaki büyükçe bir taşı sert bir madde ile (ya da tırnaklarıyla yuvarlaştırırsa bunun yaşamlarını kolaylaştırabileceği bundan yarar sağlayabilecekleri söylememiş olsaydı, bugün tekerleğimiz olmayacaktı. Bu olayda Mehmet'in ya da Ayşe'nin pozisyonları önemli değildir. Burada önemli olanlar, taş ve Ali'dir. Aslında ortalıkta hiç taş olmasa bile, Ali çevresindeki başka bir şeyi örneğin keçi, ağaç gövdesini, herhangi bir madeni tekerleğe dönüştürüp, ondan yarar sağlayacaktır. Burada en önemli etken fikirdir. Tıpkı oyuncak örneğinde önemli olanı, petrol (cansız) deri (hayvan), tahta/bitki olması; ama "sine qua non" olanın düşünce (insan) olması gibi... Bir yerde insan olması, orada en azından yiyecek, içecek, nefes alacak birşeyler olması da demek olduğundan hammedeyi ayrıca "sine qua non" olarak saymak gereksizdir.

Türkiye'nin durumu ve sorunları

Türkiye'de düşünerek üreten insan yoktur dediğimizde fazla abartmış olmayız. Türkiye'de üretilen bir otomobili satın aldığımızda ödediğimiz paranın içinde İtalyan mühendislerin tasarımının, reklamcısının, üretim planlamacısının, onları kullandıkları kalem, bilgisayar, yazılımı geliştiren Amerikalı, Japon araştırmacıların beyin hakları ile birlikte, bu mühendislerin araştırmacıların, imaj yaratıcılarının çalıştıkları şirketlerin ya da bölümlerin dolaylı masraflarını konuşturan bahçıvan ücretleri gibi kalemler de vardır. Şampuan için ödenen paralar içinde İsviçre vitamin standartları Enstitüsü ve Paris Elida Laboratuvarı araştırmacılarının, "Wahs & Go" sloganını bulan reklam şirketi elemanlarının saat ücretlerinin bilindiği gibi... Kendimiz dahil, hiç kimse, ülkemiz insanına düşündüğü için para vermemektedir. Türk şirketlerinin organizasyon şemaları için bile çoğunlukla lisans ücretleri ödenmemektedir. Japonya'da bazı insanlar otomobil tasarlamakta, bazı otomobil üretimini planlamakta, bazıları parçalarını üretileceği kalıpları hazırlamakta, bazıları robotları programlamakta, bazıları otomobile bir imaj yaratmaktadır, bazı silogan bulmakta, bazıları yeni satış teknikleri ve organizasyonları üretmekte; Türkiye'de de bazıları tüm bunları satın alarak sanayici olmaktadır. Bunun adı komisyonculuk, bayiliklik; ama kesinlikle sanayicilik değildir. Mümessillerin, bayilerin ve komisyoncuların da yanında işçi çalıştırdıkları unutulmamalıdır.

Ülkenin ihracatının yüzde yetmişinden

fazlasının teknoloji ürünü olduğu iddia edilmektedir. Bunun büyük bölümü tekstil ürünüdür. Pamuğun İngiltere'den satın alınan makinalarda işlenerek ihraç edilmesiyle, ham halde ithal malı bir kamyonu yüklenip sınırda satılmasının nitel farkı (!); birincisinin sanayi ürünü ihracatı olarak, ikincisinin tarım ürünü ihracatı olarak sınıflandırılmasıdır. Bu bakış açısına biraz daha açıklık getirmesi bakımından ihracatın bir bölümünü elektrik enerjisi olmasıyla ögünülmesi, ayrıca üzerinde durulmaya değer bir elektrik enerjisinin çok küçük bir bölümü evlerde tüketim amacıyla kullanılmaktadır. Elektrikte üretimde kullanılan bir hammadde gözünüyle bakmak daha doğrudur. Elektrikte ödenen miktar üretilen malların fiyatına fazlasıyla eklenmektedir.

Belki de Türkiye'nin sanayi alanındaki durumunu en iyi yansıtacak bir örnek "İhracatın içinden" in ve "İnanç Dünyası" nın jeneriklerini karşılaştırılmalıdır. Birincisini jeneriğinde yabancı teknolojilerle inşa edilmiş bir tünel, bir Mercedes kamyon, bir Airbus A 300 Uçak, ithal bir biçerdöver ve yine ithal petrol pompası, turistik tesislerimiz; ikincisinde ise, üzerlerinde yağmur suları damlayan portakallar, kıyıya vuran dalgalar, buğday başakları, tomurcuklanan filizler, vb... görülmektedir. Birincisinden yabancılara ödenen bir konu ödenen beyin hakkını çıkardığımızda elimizde kalan ikincisidir. Türkiye'de buğday yetişir, domates yetişir, pamuk yetişir, tütün yetişir; güzel kıyılarımız dalgalarla ilgili tanrı vergisi jeopolitimiz vardır. Bizler de bunları kas gücümüzle birleştirir ve satarız. Türkiye'de sanayii denen "şey" in işlevi fındık ve üzüm paralarının bölüşülmesini sağlamaktır.

Ülkemizde aklı (insanın) üretime katma konusunda hiçbir çalışma yok mudur? Vardır. Ortak özellikleri yetersiz ve göstermelik olmalarıdır. Türkiye'deki yol koşullarına uyması için yerden yükseklikleri artırılan otomobillerin kontrolden çıkmaları sonucu oluşan kazalarda kaç kişinin yaşamını yitirdiğini araştırılmasının göstermelik araştırma - geliştirme (Ar-Ge) bölümlerinin nele mal olduğu konusunda bir fikir vereceği düşüncesindeyiz.

3. Çözüm yolları

Bu bölümde ülkemizde yurtdışındaki benzerleriyle rekabet edebilecek bir sanayinin gelişmesi için yapılması gerekenler konusundaki düşüncelerimizi bilgilerinize sunarız. Çözüm önerilerimizi kısa vadeli ve uzun vadeli olmak üzere iki bölüme ayırdık. Kısa vadeli çözümlerin ortak özelliği hemen uygulanabilir olmalarıdır. Fakat bunların - özellikle bazılarının ki yeri geldiğinde tekrar belirtilecektir. Sisteme kalıcı bir şekilde mont edilmeleri yanlıştır.

3.1 Kısa vadeli Çözüm önerileri

1. Bir Ar-Ge faaliyetinin olabilmeye kısa vadede bir hedefin varlığına bağlıdır. Bu hedefi özel sektör çoğu zaman şirket bazında kendi kendine koyabileceği gibi devlet de koyabilir. Türkiye'deki özel sektörün bu konulardaki risk almaya ne kadar hevesli (!) olduğu bilindiğinden bu görev ülkemizde bugün itibarıyla devlete düşmektedir.

riyle devlete düşmektedir.

"Çok para sahibi olmak" geçerli bir hedef değildir. Çünkü paranın değeri temsil ettiği kadardır. Türkiye'de üretilen bir sanayi mamülüne ödenilen paranın içinde bizim insanımıza kalan kısım kas hakları ve mülkiyet hakları karşılığıdır. Bu konumuzu sürdürerek çok para kazanmanın yolu ya kat sayımızın artırılması (yetmişmilyon olmak), ya mülkiyetten aldığımız hakkın artırılması (Adriyatik-Çin Setti arasında akımları düzenlemek) ya fındık rekoltesinin artması ya da yabancıların bizim katkımızı satın almak için ödedikleri payı artırmaları için ikna edilmeleri ile mümkündür.

Devletin ortaya koyacağı hedef büyük olasılıkla savunma sanayi ile ilgili olacaktır. Bunun için devletin ilgili kurumlarını (Böyle kurumlarının olmaması kurulmaları için bir neden oluşturmaz) Olası hareketlerin, bu hareketlerde karşılaşılabilecek zorlukları aşmak için gereken minimum standartları belirlemesi gerekmektedir. Burada ölçü "Amerikalılar" şunu da yapmış", ya da "Avrupalılar onu şöyle yapıyorlar" değil; "bizim şu nedenden ötürü şuna gereksinimimiz var, nasıl yaparsanız yapın" olmalıdır. Daha sonra bu standartlara ulaşılmasını sağlayacak beyinlerin dağılımı da gözönüne alınarak, ülke çapında bir organizasyonu itmeye çalışmalıdır. Özel sektörün bu organizasyona katılması, bu sektör kendi kendine hedef koyabilecek düşünsel alt yapıyı oluşturuncaya kadar ve bu konuda ilerleme kaydedilip kaydedilmediği ciddi olarak denetlenmek suretiyle vergi indrimi gibi yollarla teşvik edilmelidir.

Bu kesinlikle kısa vadeli bir çözüm değildir. Aksi takdirde ileride bir bilim adamı ya da mühendis kendisine: "ben niye çalışıyorum?" sorusunu sorup, sonuna kadar ilerlediğinde "çünkü Reagan uzayda laser ışınlarıyla komünist füzeleri vurmak istiyor", ya da Çin Sektine demokrasi bayrağını dikmek istiyoruz gibi yanıtlarla karşılaşabilir. (Ben niye çalışıyorum sorusuna para kazanmak için vatana faydalı olmak için ya da çocuklarımız için diye yanıtlayıp, orada durmak da olasıdır.)

Devletin koyacağı hedeflerin savunma sanayii ile sınırlı kalması gibi bir zorunluluk da yoktur. Devletin altyapı ihalelerinde, kendi teknolojisini üreten ya da Türkiye'de üretilmiş (üretilecek) teknolojiyi kullanacağını garanti eden kuruluşlara imtiyazlar tanımasını öneriyoruz. Bu kuruluşların bu konuda denetlenebileceğine inanılıyorsa tabii...

Devletin adamlığının, kendisine "şu su da gürlü gürlü akıyor; burada bir baraj yapılırsa ne iyi olur" diye birine kanıp, hazır olan şartnamelerden birindeki bir iki maddeyi değiştirmekten sonra, gelen tekliflerin birini seçmekte, yani ihale memurlarından daha ciddi bir şey olduğunu düşünüyordun. ("baraj yapmasa mıydık?" demenin tam yeri)

2. Günümüze kadar Amerikan Ekonomisi neredeyse tamamen, diğer sanayileşmiş ülkelerin ekonomileri de ağırlıklı olarak savaş sanayiine dayanmaktaydı. Sovyetler Birliği'nin ve Varşova Paketi'nin bir tehdit usuru olmaktan çıkılmalarının, bu ekonomilerin dayan-

dıkları temelleri ve sistemi sarsacağı görülmektedir. Bu sarsıntıdan kurtulmanın bir yolu, yeni bir düşman bulmaktır. Bu yol seçilirse olası "ötekiler", Müslümanlar, Türkler, Slavlar ya da Uzakdoğulular olacaktır. Aslında bunlardan hiçbirini gerekli tehdit unsuru oluşturamamaktadır. Buna ek olarak; iletişimdeki ilerlemenin sanati ve düşünceyi geniş kitlelere aktarması, insanların savaşın gereksiz birşey olduğunu belki de nihayet anlar gibi olmaları, bu arada dünyanın ekolojik dengesinin gerçekten tehlikede olması ve kısa zamanda düşman bulmanın zorluğu gibi nedenleri de gözönüne aldığımızda, biz de bir diğer yolun seçileceğini tahmin ediyoruz. Gördüğümüz, batının, geçmişte "demokrasiyi yaymak" ve "özgür dünyayı korumak" gibi misyonları bir güzel başarmasından sonra, şimdi de "yeryüzünü kurtarmak" gibi bir misyon üstlenmeye niyetlendiğidir.

Bu tahmin gerçekleşirse, bakkala zeytinyağı almaya gittiğimizde artık sadece tenekeler kutu üreticisinin, plastik kapak tasarımcısının kutunun üzerindeki logoyu ve yazıları tasarlayan adamın, o yazıların yazıldığı boyayı üreten kimyagerin değil, plastiği, kutuyu ve boyayı yeniden kullanacak ya da doğaya zarar vermeden yokedecek yöntemleri ve makineleri tasarlayan insanların da parasını ödemek zorunda kalacağız. (Gereken kas gücü de artacağından, Türkler'in korkmasına pek gerek yok; zaten nasıl olsa o işler için kullanılacak maddeler de Türkiye'de bir yerlerde gömüldür; sonra karpuz da var)

Hedef seçiminde ve strateji belirlenmesinde bu olasılığın da gözönüne alınmasında yarar vardır.

Bu durumda ülkesine yararlı olmak isteyen insanlar Boston limanının temizlenmesi ihalesinde rekabet edebilmek için şimdiden proje üretmeye ve altyapı oluşturmaya başlamayı; köşeyi hala yeterince dönemediğini düşünenlere de yurtdışında çevre teknolojileri üreten firmaların Türkiye temsilciliğini kapmalarını öneriyoruz.

3. Ülkemizde Ar-Ge bölümlerinde kimin ne yaptığı çoğunlukla belli değildir. Bunun bir nedeni zaten o gruptan, büyük adamlar şirkete ziyarete geldiğinde bilgisayarların önünde figüranlık yapmaları dışında, bir şey beklenmemesidir. İkinci bir neden, bir odanın kapasına Ar-Ge yazıp, içine bir kaç adam ve bilgisayar koyup, iki gün sonra "Ee, hadi bitmedi mi?" denmesidir. Bu soru yöneticisinin yapılacak işin ne kadar süreceği konusunda hiç bir fikri olmadığını göstermekte ve bu yüzden altı ayda bitebilecek işi altı yıla sarkıtılabilmektedir. Bir üçüncü neden hedefin bilinmemesidir. Hedef çoğunlukla "Yani, yeni bir işlem yapıp işte"dir. Bu durumda yanıt da: "Yaa, araştırıyoruz ama, yeni bir şey bulmuyoruz" dur.

Ülkemizde Ar-Ge bölümlerinde çalışan elemanlar çoğunlukla yurtdışında yüksek lisans ya da doktora eğitimi görmüş elemanlardır. Bunlar lisans eğitimlerini tamamladıktan sonra, yurtdışında bir üniversiteye gitmişler ve, ya oradaki hocalarının bir özel kuruluşta ya da devletten aldığı bir projenin tamamlanmasında çalışmışlar, ya da hocala-

rının uzun yıllardan beri üzerinde çalıştığı bir problemi incelemiş ve bu konuda (çoğunlukla hocalarının yapmalarını istediği) bir şeyler yapmışlardır. Sözkonusu problem o ülkenin, o şirketin, o üniversitenin ya da o hocaların problemidir. Üstelik genellikle çok uzaktan mühendis burada bilgisini kullanma şansını olmadığı gibi, kendisinden yararlanılmak istenen platformlara göre dönmek ona geçmişinin bir hiç olduğunu düşündürmekte; bu rahatsız edici düşünceden kurtulmak için de ya çalıştığı şirkete Amerika'daki hocasından bir proje getirerek bilimsel çalışmalarını şirkette sürdürmekte (ürettiği bilgiyi Amerika'ya satmaktadır; ama şirket o gün satın aldığı bir Ford kamyonun fiyatı içinde bunu Amerika'ya geri ödeyecektir), ya da aynı şeyi bir Türk üniversitesinde yapmaktadır. Türkiye'deki şirketin problemi olduğu yerde beklemektedir. Aslında şirkette bunu kendine derin eden de yoktur.

Ar-Ge bölümlerinde sık karşılaşılan bir yanlış da; bir şey üretebilmek için, o konuda dünyada o ana dek ne yapılmışsa hepsinin bilinmesinin gerektiğinin bir yanlışlığı ancak bu üretilenlerin üzerinde inşa edilebileceğinin sanılmasıdır. Tarzan'ın ormanda ulaşımın ancak tekerleklerle mümkün olabileceğini sanmasına benzer bu durum. Üstelik Jane'le sabah akşam tekerleğin ağaçtan mı, lastikten mi imal edilirse daha "verimli" olacağı konusunda kavga etmekteydiler (Jane doktorasını Amerika'da "Lastik Tekerleklerin Üzerindeki Baklava Desenlerinin, aracın Yol Tutuşuna Etkisinin Parametrik Analizi" konusunda yapmıştır). Uçan daresinin penceresinden bu durumu gözleyen bir uzaylıncı, bu üçlüden hangisinin daha akıllı olduğu konusunda varacağı yargı, kesindir!...

Yukarıda anlatılan olumsuzlukları gidermek için araştırma çalışmaları ile tasarımı ve geliştirme faaliyetlerinin ayrılmasını öneriyoruz. Bu önerimizin ortak vadede bile, başta, kopukluğun doğurduğu karşılıklı anlayışsızlık olmak üzere, sakıncaları olacaktır. Ama kısa vadede yetkililerin sorumlulukların, görevlerin ve yöntemlerin belirlenmesine katkıda bulunabilir. Şirketler kendilerine ne zaman gerekeceğini bilmedikleri bilgiyi üretmeleri için araştırmacı çalıştırmaktan kaçınıyor olabilirler (aslında yanlış olan tutum budur; çünkü şirket organizasyonunun asıl hedefi bilgi üretmek ve satmak olmalıdır. Bunun şimdilik gözardı edilebileceğini düşünüyoruz. Ama bu yöntemin uzun vadeli düşünülmesi piyasa ekonomisi içinde rekabet açısından sakıncanın da kendisidir). Bu yüzden araştırma bölümlerinin üniversitelerde toplanmasının, hem devletin şirketleri tasarımı ve geliştirme faaliyetlerine dolaylı bir katkı sağlamasına yol açacağı, hem de üniversitelere canlılık ve daha önemlisi, işlev getireceği görüşündeyiz.

4. Lisans, yüksek lisans, doktora gibi çalışmalar yapması için yurtdışına gönderilen öğrencilerin masraflarını karşılayan kurumların (son tahlilde toplumun) bu öğrencilerden "bilgi ve görgü artırmak"tan daha somut bir şeyler beklemeye hakkı olduğunu sanmıyor-

ruz. Bu kurumlar, kendilerinin koyduğu ya da kendilerine yüklenen kısa ve uzun vadeli hedeflere ulaşmak için gerekenleri ve eksiklerini belirledikten sonra bu eksiklerin giderilmesine yönelik olarak öğrenci yollamalıdır. Bu öğrencilerden döndüklerinde "bir şeyi" yapabilecek durumda olmaları istenmeli, tez konusunun seçilmesinde de söz sahibi olunmalıdır. Öğrencilerin yurtdışına bizim olmayan sorunların haline yardımcı olmaları için değil, oradaki bilgiyi ve araç-gereci kullanmaları için yollandığı unutulmamalıdır. Sözü edilen "bir şey" in ne olduğu en net ve somut şekilde belirtilmelidir.

Yurtdışına gönderilen öğrencilerin orada kazandıklarına bel bağlamanın uzun vadede ne kadar doğru bizim açımızdan olduğunun takdirini sizlere bırakıyoruz.

5. Tasarım ve geliştirme faaliyetlerinde eksik kalan bilgiyi ve tecrübeyi (beyni değil) tamamlamak için, yurtdışından uzmanlar ithal edilebilir. Yurtdışında bu tür işler için kurulmuş mühendislik ajansları vardır. Bu kurumlar, kataloglarındaki aranan bilgi ve tecrübeye sahip uzmanların müşterileriyle bağlantı kurmasını sağlamaktadır. Bu ajanslardan bazıları müşterinin neye gereksinimi olduğunu da belirlemektedir; özellikle bunun sanayicilerimizin (!) çok hoşuna gideceğinden eminiz.

Bu yönetime de kalıcı bir çözüm gözyle bakılması, Türkiyelilerin dünya ekonomisine katkılarının niteliğini değiştirmeyecektir.

6. Ar ve veya Ge bölümlerinde çalışan elemanların hep aynı işi yapmayıp, birkaç yılda bir konu değiştirmesinin sağlanması yaratıcılıklarından her alanda yararlanmamızı sağlayabilir. Uzun vadede, eksikliğini duyduğumuz yönetici-tasarımcı sorunu da halledilmiş olabilir.

7. Anti-tekel yasaları, kartel ve tröst oluşumunu engelleyen düzenlemeler yaşama geçirilmelidir. Şirketler rekabet edebilmek için değişik ya da daha iyi ürünler sunmak zorunda kalmalıdır. Bunun da sadece insanla olacağını biliyoruz. Bu konuda yeteri kadar bildiği olduğu kanısındayız; ama biz de eksik kalmayalım istedik

3.2. Uzun Vadeli Çözüm

Çözüm tektir: Düşünen, düşünenek üreten insan... Üretim zincirinde yerine başka birşey konmasıyla ürünün niteliği değişen insan... Biri gelip: "Bak, bu bahçemde yetişen ve elçeğizlerinde kopardığım sulu ve leziz bir elma, bunu al ve benim için üç dakika düşün" dediğinde, "İ-th, bu elmaya karşılık ancak iki saniye düşünebilirim, çabuk karar ver; bak orada da elinde elması biri beni bekliyor" diyen insan... Elma satmaya gelen adam bu durumda düşünen insana kızamayacaktır (Çünkü o'na kızması düşüncenin yok olmasıyla sonuçlanabilir; fakat, ah, kırmızı, üstü açılabilen BMW; hiç sensiz yaşanabilir mi?), kim ya da neye kızılacağı bellidir: Diğer elma sahibine ya da diğer elmaya...

Düşünmek kalıtsal değildir, öğrenilir (eğer kalıtsal olsaydı, doğal (?) seleksiyon yassı uyarınca, Ortaçağ'da Avrupa'da düşünenlerin yapılması sonucunda, bugün orada hiç kimsenin düşünme hasletine sahip olma-

ması gerekirdi) Düşünmek öğrenilir, yöntemleri vardır. Ama düşünmenin yöntemlerini bilmek tek başına, düşünmeyi sağlamaz. Ayrıca gereksinim duymak da gerekir. Düşünmeye gereksinim de iki şekilde oluşur; ya durup dururken bir şeyi merak ederiz, ya da bir olay, düşünce ya da nesne bizi rahatsız eder, ondan kurtulmak isteriz. Aslında ikisi de aynı şeydir; yalnızca merak yol açan rahatsızlık hissi beyinde bir anda iki şeyin karşılaştırılmasından doğar, biz çoğu zaman ne olup bittiğinin farkında olmayız. "Bu yaprak niye yeşil." diye soran çocuğu rahatsız eden, başka şeylerin kırmızı, sarı, maviyken, yaprağın yeşil olmasıdır. Görebildiğimiz herşey aynı renk olsaydı, "bu yaprak niye yeşil?" diye bir soru da olmayacaktı.

Bizi rahatsız eden olguya neyin yol açtığı ve o olguyu nasıl değiştirebileceğimizi düşünürüz. Yada herşeyi olduğu gibi kabulleniriz. Kabullenmemiz durumunda hiçbirşey düşünmemiz gerekmez. Birileri ya da bir sistem ya da çoğu kez doğa bize bir rol biçer; bizim belirli bir şekilde davranmamızı öngörür bize de uymak düşer. Bu da bir yaşam biçimidir. Tüm insanlar bu yaşam biçimini benimsemiş olsalar da bugün hala nezedlen ölüyor, nevalinin mağaramıza kas gücüyle götürüyor olabiliriz. Ama konumuz piyasa ekonomisi içinde rekabet gücümüzün artırılması olduğu için "kabullenme felsefesini şimdilik bir kenara bırakalım."

Düşünmeye neden olan ana etken çevrenin verdiği rahatsızlıktan kurtulmak, çevreyi değiştirme isteğidir. Düşünmeyi sürdüren ise, çevrenin değiştirilebileceğine inançtır. İnsanlarımızın çoğu bu gereksinim ve inançtan yoksundur. İnsanlarımızın otomobile ihtiyaç duymaları için bile medya ile manipülme edilmeleri gerekmektedir. "Benim taşım aracına ihtiyacım var mı? Varsa nasıl bir araca ihtiyacım var" sorusu çoğu otomobil müşterisi için yabancıdır. Oysa İtalyan, Amerikan, Japon için tasarlanmış otomobillerin Anadolu'ya ve Anadolu'ya uygunluğu su götürür.

Düşünebilen insanın nasıl yaratılabileceği konusundaki görüşlerimize geçelim şimdi de.

İnsanlarımızı çevreyi değiştirebilecekleri bilinci kazandırılmalıdır; insanlarımızı çevreden rahatsız olmak yeteneği kazandırılmalıdır; muhaliflik yüceltilmelidir; uyum bir erdem olmaktan çıkarılmalıdır. (Oysa bunun tam tersi yapılmaktadır; Aykırılık, korunacağı yerde "birlik ve beraberlik" teraneleriyle dışlanmaktadır. "Kimliksizlik" en büyük sorunumuz olarak gösterilmekte, insanlarımızın tümünü kapsayacak bir "ana kimlik" aranmaktadır. Bu ana kimlik öyle bir şey olmalıdır ki, şu andaki kimliklerimiz onun yanında yavru gibi kalmalıdır.) Bize göre, asıl sorun, insanlarımızın kimliği ve kendilerininkini "en birinci, vazgeçilemez ve eleştirilemez" kimlik sanmalarındır. Oysa insanlar şartlanmış oldukları davranış ve düşünüş tarzlarının dışına çıkabildikleri oranda "yeni" bir şey üretebilirler. Ürettiğimiz "eski" bir şey için size ödenecek para kas hakkıdır. Ayrıca tek bir insanın bile, dünyanın en iyi örgütlenmiş, en çalışkan, en uyumlu hayvan topluluklarını alfedebileceğini unut-

mayalım; yeter ki "üzerime gelen bu atların önünden çekilmemeliyim, çünkü benden önce hiçkimse yan tarftaki çalıların arasına girmedi" gibi bir saplantıya kapılmasın. Aklın bağlarından, -kimlik gibi- kurtarılması gerekmektedir.

Tüm insanların tekerliğinin, yazının, buhar makinasının, montaj hattının icadı; evrim ve izafiyet teorilerinin kanıtlanması türünde büyük buluşlar ve keşifler yapması gerektiği değildir iddia edilen; bunları gerçekleştirecek potansiyelin harekete geçirilmesinin gerektiğidir. Einstein, Merkür'ün hareketlerinin, Newton'un önce sürdürdüğü düzenin dışına çıktığını gördüğünde: "Adaam sen de; böyle gelmiş, böyle gider. Araştırırsam ne faydası olacak? Bunun nedeni bulunabilse, biri şimdide kadar bulurdu. Hem bana mı kaldı dünyayı kurtarmak? Rakı getir Marilyn!" dememiştir. Bunu kendine dert etmiş ve problemin çözülebileceğine inanmıştır. Silgilerin diktörtgen prizma şeklinde olması gerektiği önyargısını yenen ve ilk kedi şeklinde silgiyi üreten insanda da aynı öz vardır. Bilgisayar teknolojisinin günümüzde geldiği aşama yüzbinlerce küçük katkı sonucu oluşmuştur. Bu katkıların ortak özelliği öğrenilenlerin ve o ana kadar "yapılabilecek olanlar"ın ötesinde olmaları; öğrenilmemiş ya da daha önce akıl edilmemiş olmalarıdır. Görecelik teorisini bir insan geliştirmiştir. Bu insanın bunu geliştirebilecek potansiyele sahip olduğunu göstermektedir.

Düşünen insan yaratılmanın yollarından biri; insanların herkonudaki değişik görüşleri öğrenmesini sağlamak ve kararı kendisine bırakmaktır. Bu yazılı, görsel ve işitsel basın her kesiminin pazarda eşit şans bulacağı bir ortam yaratılmasıyla olanaklı kılınabilir. Özgün görüş ve düşünceleri olan herkes, bunları açıklama, yayma ve savunma şansı bulabilmelidir. Zorunluluklar nedeniyle basın kuruluşlarının sayısı sınırlansa bile (bu özellikle "frekans kirlenmesi" olgusunun sözkonusu olduğu görsel ve işitsel basının sorunu) bundan belirli bir kesimin avantaj sağlamaması yönünde düzenlemeler yapılmalıdır. Altyapının kullanılmasında, en az kamyon şoförlerine tanınan kadar özgürlüğün, bilgi ve düşüncesini iletmek (satmak) isteyen insanlara da tanınması gerektiğini düşünürüz.

Dünyada özellikle 1950'den sonra çok büyük miktarda bilgi üretilmiştir. Her düzeydeki okullarımızda bu bilgilerin çok küçük bir bölümü, "temel bilgiler" adı altında ve muhakkak öğrenilmesi kaydıyla öğretilmektedir. Bu temel bilgiler üretilmiş tüm bilgilerin toplamıyla kıyaslandığında, ihmal edilebilir bir miktar olarak görünmesine karşın, bu bilgilerin bir çoğunun öğrenmeye yüklenmeye çalışılmasına gerek olmadığı kanısındayız (Bu bilgiler arasındaki gereksiz fazlalıklar, maksatlı eksiklikler de cabasıdır) Bilgi alış-verişinde ve yaratılmasında kullanılan temel kurallar dışında öğretilmesi gereken bir şey olmadığı düşünürüz. Müfredat olabildiğince küçülmelidir. "Ne yaparsak daha çok öğretebiliriz" diye değil, "Bu müfredatı nasıl daha da küçülebiliriz" diye düşünülmalıdır. Konular ders kitabı

denen ucubeler olmadan işlenmelidir. Sınav sistemi terk edilmeli ve öğrenciye özel proje ve ödev sistemi getirilmelidir. Projenin konusunun seçiminde öğrenci, öğretmenden daha çok söz sahibi olmalıdır. Öğrencilerin tembel oldukları ve bu durumu kaytarmak için kullanacakları iddialarının doğru olduğunu düşünmüyoruz. Çünkü merak doğaldır. Öğrenci yeni sistemi bir çok dersi kaytarmak için suistimal etse bile, ilgilendiği konuda ilerleyecektir. Kaldı ki, birine zorla birşey öğretmeye çalışmak baskıdır. "Ama onlar akıl-baliğ değil ki" savı da, bu sistem içinde geçersizdir; çünkü önerdiğimiz sistemin özünü öğrenciye daha ilkokul birinci sınıftan itibaren bir "bişey" olarak yaklaşmak oluşturmaktadır. Ortalama bir insanın kapasitesi, diyelim, yüz adet bilgiyle, herkesin aynı yüz adede sahip olmasının sonucu, toplumun tümünün o yüz bilgiden daha başka bir şey bilmemesi olacaktır. Her öğrencinin değişik yüz adede sahip olması, herhalde daha doğrudur. Zaten insanın ilgi duymadığı bir konuda yeni bir şey üretmesi de pek olası değildir. Üniversitelerde klasik diploma yöntemi terk edilmeli, yerine katılan aktiviteleri gösteren bir ders, proje ve ödev listesi verilmelidir. Gelecekte iki insanın takımlarının hidrolik aksamının tasarlanması gibi neredeyse kişiye özel meslekler çıkmaktadır (Bu tür uzmanlık dalları bugün de varlık, ama eğitim şirkette verilmektedir). Bir ilkokul ikinci sınıf öğrencisi bile ilgilendiği konuda öğretmeninden çok şey bilmelidir (öğretmenlere bundan gocunmamaları gerektiği

öğretilmelidir). Bütün sınıflar bir antik Yunan Senatosu'nu andırmalıdır (Hatta antik tiyatrolar bu amaçla kullanılmalıdır.) Derslerde öğretmen o günkü konuyla ilgili birkaç şey söylemeli, gerisi soru sorma, akıl yürütme, bir dahaki derse kadar araştırılacak ve düşünülecek konuların belirlenmesi gibi etkinliklerle geçmelidir.

Dünyanın herhangi bir yerinde böyle bir uygulama var mı, yok mu, bilmiyoruz. Doğrusunun bu olduğunu, bu sisteme herkesten önce geçmemiz gerektiğini, belki de matbaanın ülkemize geç gelmesinden doğan ve kapatmamız gerektiğine inandığımız büyük bir farkla karşı karşıya bulunduğumuzu rekabetin ancak böyle mümkün olabileceğini ileri sürüyoruz.

Çocuklara konuşmanın, tartışmanın, araştırmanın, düşünmenin ve yaratmanın yöntemleri ve kuralları öğretildikçe, büyüklere de eğitilebileceğini unutmamalıyız. Büyüklerin çocukları eğitebilecekleri iddiası da günümüz Türkiye'sinde geçersizdir. Büyüklere pek birşey öğretilmemiştir, Daha çok ikna edilmişlerdir. Geçerli olduğu söylenir sözde kuralların ve doğruların her gün yeniden üretilmeleri, çocukların sorularına verilecek yanıtlarla mümkün olacaktır; ya da gün gelecek, mümkün olmayacaktır ve kural ya da doğru değişecektir. Unutulmamalıdır ki, bu kuralların nedenleri açıklanmak ve gerekliliği kanıtlanmak zorundadır. Kulübe germeme şansını olmamış çünkü...

Önerdiğimiz önlemler ya da daha iyileri yaşama geçirilmediği takdirde, ülkemiz insa-

nının dünya ekonomisi içindeki işlevi en iyi olasılıkla, yapay zeka kullanmanın pahalı olduğu hallerde başvurulacak ve verilerini girmeyi ve çıktılarını okumayı öğrendiği yazılımları kullanarak bir beyin kası gücü olmak olacaktır.

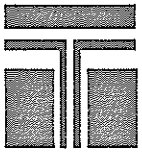
Altyapı donanımlarının kalkınma için öncelikle gerekli olduğu, her ülkenin kalkınmayı sağlamak için insan hak ve özgürlüklerini, dolayısıyla demokrasiyi bir süre askıya alması gerektiği, demokrasinin bir lüks olduğu, bu lükse ancak zenginleştikten sonra sahip olabileceğimiz, yanlış temeller üzerine kurulmuş ve fare zekası ürünü iddialardır.

Sonuç olarak; Türkiye, "otelin dışındaki halkımızın" otelin içinde halkımıza karşı değil; otelin içindeki halkımızın, otelin dışındaki halkımıza karşı korunmasıyla ilerleyecektir.

5. Sonuç

Türkiye sanayinin rekabet gücünün gerçekten artırılması, ürünlerin geçişik ya da üstün olmasıyla mümkündür. Bu da sanayide Ar-Ge faaliyetleri olarak yansıyan düşünsel faaliyetlerin, hiçbir baskı ya da engellemeye maruz kalmadan gerçekleştirilmesiyle olacaktır. Türkiye, insan hakları ve özgürlükleri tam anlamıyla güvence altına alınmadan kalkınamayacaktır. Ar-Ge faaliyetleri ve dolayısıyla düşünce özgürlüğü, toplumun ilerlemesinin "olmazsa olmaz" koşuludur.

Demokrasi bir kalkınma stratejisidir; ve günümüzde, varolanlar içinde tek geçerli olanıdır.



TAMCI

BUHAR JENERATÖRÜ

Yüksek Verimli Buhar Üreticileri

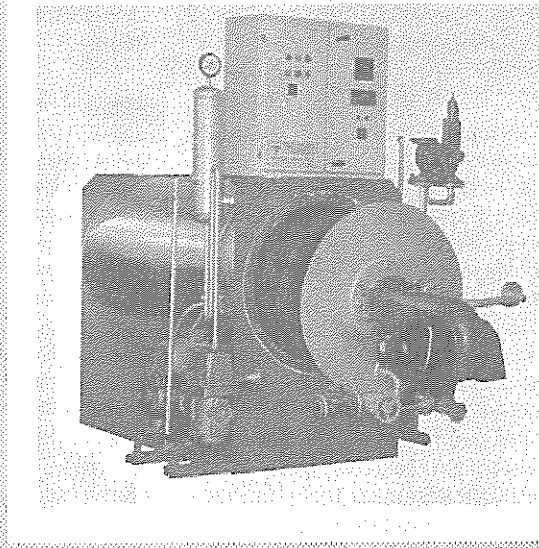
MAKİNA KAZAN SANAYİ ve TİCARET

ÖZELLİKLERİ

- Sıvı Yakıt - Doğal gaz yakar ● Az yer kaplar ● Çabuk Buhar üretir (3 - 5 Dakika içinde) ● Jeneratör SİPİRAL s borulu ve 3 geçişlidir
- Paket olarak çalışır durumda teslim edilir.

KULLANILDIĞI YERLER

- Otel - Motel ● Mutfak - Fırın ● Pastane - Mandıra Çamaşırhane ● Kuru Temizleyici ● Garaj ve Benzeri yerleri Endüstride Buhar Kullanılan Tüm Üretim Alanlarında ve Yardımcı Kazan Olarak Kullanılır



ADRES : 4. San. Sit. 129/12 Sok. No : 22 Bornova - İZMİR Tel : (51) 74 27 55 Fax : (51) 88 26 94

1993 Sanayi Kongresinin ardından

M. Kemal KAPLAN
Nihat KURTULUŞ

Endüstri Mühendisliği Meslek Dalı Komisyonu adına görevlendirildiğimiz Sanayi Kongresine giderken, kongre programındaki konuların gerek güncelliği gerekse Türkiye için kritikliği bize çok önemli bir organizasyona katılıyor olma heyecanını yaşattı.

22 Kasım Pazartesi günü Sanayi ve Ticaret Bakanı Sayın Tahir Köse'nin açış konuşmasıyla başlayan kongrede ilk ve en büyük hayal kırıklığı izleyici açısından kongreye olan ilginin olağanüstü bir şekilde düşük olmasıydı.

Her anlamda ciddi bir hazırlıktan sonra oluşturulduğu belli olan ve de fiziksel olarak mükemmel bir ortamda gerçekleşen kongre boyunca bu ilgisizlik ancak MKE ve TEK'in verdiği kokteyllerde aşılabilirdi (!)

Kongreye bildiri sunmaya gelen akedemisyenleri de toplam sayıdan çıkardığımızda katılımın düşüklüğü "Hocalar hocaları dinledi" dersek fazla da abartmış olmayacağımızı gösteriyor.

Çok ilginçtir, Sanayi Kongresindeki en güç şey izleyici olarak büyük ya da küçük bir sanayici (veya bir temsilcisi) bulmak idi. Bu konudaki vebalin sanayicilerde mi yoksa tertip komitesinde mi olduğu yorumunu yapamıyoruz.

Kongrenin içeriğine ilişkin yorumlara geçmeden önce kongrede vurgulanan görüşlere bakmakta fayda var. Kongre'nin ana konuları: **Türkiye Sanayinin rekabet gücü ve stratejisi, KİT'lerin genel değerlendirilmesi, Özelleştirme, Sanayide kalite yapısı ve sorunları, kalite alanında kurumsal düzenlemeler şeklinde idi.**

İlk iki günün ağırlıklı konusu olan Türkiye Sanayinin rekabet gücü ve stratejisi daha çok 1995'in sonunda gerçekleşmesi öngörülen gümrük birliği açısından değerlendirildi.

Rekabet gücünün önceleri sırasıyla hammadde, işgücü ve sermayeye dayanırken bundan sonrası için daha belirleyici olanın hızlı teknolojiye uyum olacağı ileri sürüldü.

Ülkemizin rekabet gücü konusundaki en karamsar tablo da **International Management Development (IMD)** 'nin her yıl 22 OECD ülkesini kapsayan rekabet gücü sı-

ralaması oldu. 8 grupta 361 kritere göre yapılan değerlendirmede son sıralardan kurtulamayan Türkiye 1993'de 21. olmuş. Geride bıraktığımız tek ülke Yunanistan. Son sekiz yılın değişmez birincisi de **Japonya**.

Kongredeki oturumlarda genelde aksettirilen düşünce ülke olarak gümrük birliğinin çok önceden öngörülmesine rağmen bu süreyi iyi kullanamadığımız şeklinde.

Kongrede şu anda ciddi sanayicilerin de devletten beklediği gibi düz korumacılık yerine istikrarlı makroekonomik ortam, teknolojiyi üretecek ve bunu üretime sokacak nitelikli insan yetiştirme ve de teknolojinin hızla yayılmasını sağlayacak kurumların oluşturulması rekabet gücümüzü bileyecek en önemli faktörler olarak gösterildi.

Kongrenin üçüncü gününün konusu KİT'lerin genel değerlendirmesiydi. Yapılan oturumlarda dikkat çeken şey konuşmacıların neredeyse tamamının KİT'ler hakkında son derece paralel görüşlere sahip olmasıydı.

Medyanın tek taraflı olarak, yoldan geçen bir vatandaşa da sorsanız "**Satalım. Kurtulalım bu beladan**" şeklinde konuştuğu bir ortam yarattığı ülkemizde bu kongre kendi platformu çerçevesinde bu tür imajları nötrlemek istemiş gibi bir görüntü arzetti.

Özetle konuşmacılar KİT'lerde yaşananın etkinlik-verimlilik sorunundan ziyade finansal çöküş olduğunu savunarak, devletin ihmalinin bu sonucu doğurduğunu, KİT'lerin durumuna bakarken devletin özel sektöre aktardığı kaynak miktarıyla da kıyaslama yapmanın gerekli olduğunu söylediler.

Devletin KİT'lerde modernizasyon için yeterli kaynak ayırmazken onları aynı zamanda yüksek faizli kredilere mahkum ederek çöküş ortam hazırladığı görüşü ileri sürüldü.

Yalnız sonuçta günahı kime ait olursa olsun, ortadan kan kaybeden bunca KİT varken ve de ilk iki gün yoğun bir şekilde tartışılan gümrük birliği kapıdayken, KİT'lerin bu haliyle

gümrük birliğine yakalandığında ne olacağını ve bu konuda ivedilikle yapılması gereken şeylerin neler olduğu konusunda konuşmacılardan somut bir sesleniş gelmedi.

Sadece bir bildiriye yapısal değişiklik şarttır şeklinde görüş öne sürüldü. Bunun için de hemen iki kaygı beliriyor. Birincisi süre kısıtı. İkincisi ise hiç kimsenin şüphe duymadığı bir gerçek olan KİT'leri partizanca amaçları doğrultusunda suistimal eden siyasi iktidarların bu konuda ne denli iştahlı davranacağı. (her ne kadar konuşurken iştahlı görün-seler bile.)

Bu konudaki diğer bir görüş de Türkiye'de insanların takım tutar gibi özelleştirmeci ya da karşıtı şeklinde fikri sabit eğilimler gösterdiği yolunda, Kongredeki özelleştirmeyle ilgili oturumlardan sonra bu konuda doğru olduğuna inandığımız en sağlıklı düşünce bu olaya sektörel bazda ve her bir KİT üzerinde ayrı incelemeye dayanan bir yaklaşım gösterilmesi ve genel değerlendirme ve yorumlarla önyargılar oluşturulmamasıdır.

Son iki günün ağırlıklı konusu ise kaliteydi. Bu konuda büyük ve küçük ölçekli sanayilerde kalite konusunda (özellikle sertifikasyon alabilme açısından) firmaların durumunu belirleme, sorunlu başlıkları tespit etme amaçlı yapılan anketler aktarıldı.

Ortaya çıkan gerçek özellikle küçük ve ortak ölçekli sanayilerde durumun içler acısı olduğu şeklinde. Sermaye sıkıntısı çektikleri için de tek kurtuluşları ana sanayinin ve devletin bu konuda kılavuzluğu ve de desteği.

Büyük ölçekli sanayilerde bu konuda en fazla desteğin ihtiyaç duyulduğu alan ise kalibrasyon olarak görülüyor.

Kongrenin kapanış konuşmasını Cumhurbaşkanımız Sayın Süleyman Demirel yaptı. Çok alışık olduğumuz üslubuyla dünyayla entegrasyonun kaçınılmaz olduğunu ve Batının bilgi toplumu oluşturma sürecini yaşarken toplam çalışan nüfusunun % 50'si tarımda yer alan Türkiye'nin 2000'li yıllara kendini başarıyla taşıması için teknoloji ve enformasyon alanında geride kalmamasının zorunlu olduğunu belirtti.

branşta yaygınlaştırılması sertifikalandırılmalı ve belirlenen bir tarihten itibaren de meslek eğitimlerini başarı ile tamamlamamış insanların bu meslekleri icra etmeleri yasalar ile garanti altına alınmalıdır.

Teknoloji ve teknik bilgi kullanımını ve üretimi konusunda hem akademisyen ve mühendislere hem de sanayi kuruluşlarına yönelik araştırma ve uygulama projelerine verilen destek artırılmalıdır. Ayrıca teknik bilgi ve teknoloji sunumlarının yapıldığı ulusal ve uluslararası fuarlara ve yarışmalara katılımlar da teşvik görülmelidir.

Son onbeş yirmi yıllık dönemde ikinci planda kalmış ve dünyadaki teknolojik ve bilimsel gelişmeleri izleyebileceğimiz kütüphane ve dokümantasyon merkezleri mevcut durumun çok üstüne planlı ve sürekli olarak çıkarılmalıdır.

Üniversitelerimize gerçek ve verimli olunabilecek kapasitelerde öğrenci olarak, üniversitelerin eğitim kadar araştırma ve uygulamaları projeler üreten bir yapıya kavuşması sağlanmalıdır.

TSE, KALDER, KOSGEB, MMO, MPM gibi sanayi kuruluşlarımızda kalite bilincinin oluşmasında öncülük etmiş ve halen destekleri bu kapsamda devam eden kamu, özerk ya da özel kuruluşların koordineli olarak ülkemizdeki her yerleşim birimine ulaşabilen eğitim programları yeterli teşvik ve denetimle; etkin ve ulusal politika ve hedeflere uygun olarak yürütmelerini sürekli hale getirmeliyiz. Ayrıca, aynı kuruluşlarca ortaklaşa olarak ulusal ve uluslararası kongreleri hızlı ve etkin bilgi iletişimi açısından kullanmak gereklidir.

Kalkınma planı bölgesel olarak değerlendirilmeli ve yukarıda sözü edilen kuruluşların yanında Sanayi ve Ticaret odaları ile tüketici dernekleri ve konuyla ilgili akademisyenlerden oluşan değerlendirme ve yönlendirme komisyonları kurularak, bölgesel olarak değerlendirme ve önerilerin tartışıldığı tavsiye toplantıları takvime bağlanmalıdır.

Bir girişimi için yönetsel değişim üç temel gerekçe ile başlatılabilir. Bunlar;

- Yönetsel değişim sürecinin rekabet gücünü ve karlılığı arttıracığının net olarak görülmesi,
- Bir yasa, yönetmelik, standard vb. kurallara uyma zorunlulukları ve
- Kısa ve uzun dönemde yatırımın güçlü, konjoktürel dalgalanmalarda yıkılmayacak ve kazançlı olmasının buna bağlı olduğunun bilincinde olan girişimcilerin tercihleri olması olarak sıralanabilir.

Gerçekten de, rekabet ortamının sürekli kızıştığı, buna bağlı olarak da rekabet araç ve yöntemlerinin hızlı bir şekilde geliştiği dünya pazarlarında öncelikle yönetim tarz ve araçlarının nasıl değiştiğini izleyerek geride kalmamak, daha sonra da önceki yönetim tarz ve araçlarından daha etkin olanlarını geliştirerek pazarında lider olma savaşını sürmektedir. Toplam Kalite Kontrol, Toplam Kalite Yönetimi, Tam zamanında Üretim, Kalite Kontrol Çemberleri ve KAIZEN gibi daima daha iyiyi, daha uygunu, daha ekonomik olanı, daha emniyetli, kolay kullanımlı, daha fazla yetenekli olanı arama, bulma ve uygulama amaçlı yönetim tarz ve araçlarının bir ulusun ekonomik kalkınmasında ne derecede önemli rol oynadığı net bir gerçek olarak elimizdedir.

Yönetsel değişim (adaptasyon) nasıl doğal ve süreklilik özelliği gösterecek bir şekilde programlanabilir? Gerçekten de bu sorunun yanıtı toplumumuzun tüm bireylerini her kademedede çalışanı ile ilgilendirmelidir.

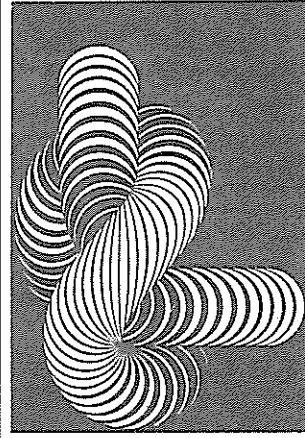
Yönetsel değişim, müşteri isteklerinin doğru anlamak ve buna uygun koordinasyonu firma içinde eksiksiz ve yeterli olarak kurmakla mümkündür. Müsteri isteklerinin yeterli mi, arzu edilen seviyede mi yoksa beklentilerin üzerinde mi karşılanmasının firmasının ekonomikliğini ve geleceği için iyi algılayan bir yönetim anlayışına indekstemek gereklidir.

Yönetsel değişim tüm faaliyetlerinde planlamayı ve planlamasını sürekli geliştiren bir yönetsel çaba ile gerçekleştirilebilir.

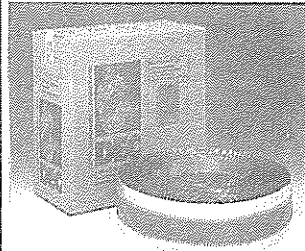
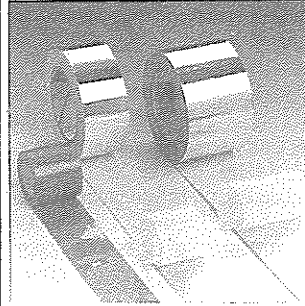
Başarısızlığa olarak sağlamayan, kısmi başarısızlıkların nedenlerini araştırarak başarıya dönüşmesini sağlayan çabalar ve başarıların sağladığı güven ortamını yeni, gerçekçi, fizibilitesi olan önerilere ve bu önerilerin ciddi ve objektif değerlendirilmelerinin yürütüldüğü bir sistem ile yönetsel değişim gerçekleştirilir.

Amaçlara göre yönetim tarzını firmanın her kademesinde oluşturup, geliştirilmesini sürekli kılan çabalar ile yönetsel değişim gerçekleştirilebilir.

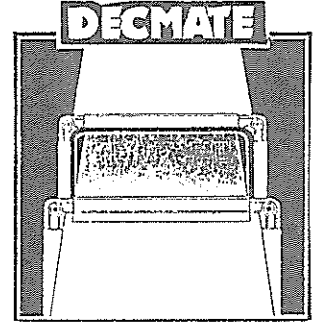
Firmadaki zorunlu olmayan malzeme ve zaman kayıplarını, firmanın kaydettiği yatırım ve büyüme olanakları olarak gören ve ele alan bir yönetim tarzı yönetsel değişime katkıda bulunabilir.



DEC



IMCO
ENDÜSTRİYEL MALZEME &
TAAHHÜT SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.



FLANŞLI KANAL SİSTEMLERİ

*ALÜMİNYUM FLEXİBLE KANALLAR

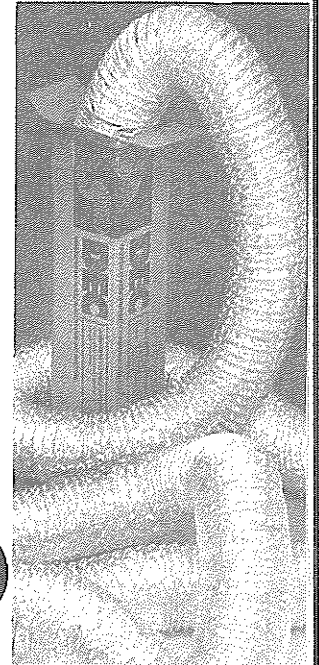
*PVC FLEXİBLE KANALLAR

*ALÜMİNYUM, PVC BANTLAR

*ANTİVİBRATÖRLER

*KLAPE MEKANİZMALARI

*KONTROL KAPAKLARI



Ege Ticaret Merkezi 1203/7 Sokak No: 2-M
Yenişehir - İZMİR
Tel (Fax) : 457 46 41 - 449 48 09

Üretimde verimlilik ve bir kavram:

Tezgâh ve operatörlerin işlevleri geliştirilmiş olsa bile, güvenilir bir feed-back sistemi olmaksızın, üretimde temel kazançlar elde edilemeyecektir. Umulan standartları karşılamada, problem veya hataların hızlı bir şekilde araştırılması, zamanında düzeltici faaliyeti harekete geçirmek için özellikle önemlidir.

Böyle bir feed-back sistemini geliştirmek için fabrikamızdaki üretim çalışmalarını, sinir ve kasların düzenli bir şekilde çalıştığı sağlıklı bir insan vücuduyla karşılaştırmak, yerinde olacaktır. İnsan vücudu, sıcak bir yüzeyle temas ettiğinde anında tepki verecek kaslara ve sinir sistemine sahiptir. Ek olarak, insan vücudunun otonom sinir sistemi, yemek yediğinde ve kültür-fizik hareketleri yaptığı anda mide ve kalp kaslarının ani hareketleri gibi otonomik tepki verecektir.

Bunun karşısında, üretim faaliyetlerimizde daha çok, beyin gücüne bağlıdır. Her nasılsa, sayılarla yüklü bilgisayar çıktıların yığın haline gelmesinin veya dosyalarımızı, referans kitap ve malzemelerimizi sakladığımız dolaplarımıza güvenmenin yerine, atölyedeki sorunların artış gösterdiği durumlarda çözüm üretebilmek için, otonomik sinir ve kaslarımızı geliştirmeye ve kullanıma daha uygun hale getirmeye ihtiyacımız olacaktır. Spor müsabakalarına hazırlanır gibi vücudumuzu geliştirmek için, nasıl ki egzersizler kültür-fizik hareketleri yapıyorsak, insanlar

JIDOKA

New Manufacturing Challenge'den derleyen Mak Müh.

Mehmet Okan Eroğlu
Cevher Makina San. A.Ş.

arasında ekip çalışmasının geliştirmek ve etkin bir feed-back sisteminin yerleşimi ile uygun bir faaliyet çalışması yapmak için kabiliyetlerimizi arttırmaya, geliştirmeye ihtiyacımız vardır.

İnsan vücudunun koordineli ve uyumlu çalışmasından etkilenecek, otomasyona dönük üretim sistemimizi bu temel üzerine yerleştirmek, verimliliği önemli derecede etkileyecektir.

Otomasyon uyumlu tezgâhlar, günümüzün fabrikalarında kullanılmaktadır. Bu tezgâhların operatörleri, üretim aşamasında ellerini kullanmak zorunda değildir. Bir düğmeye kolayca basarak, tezgâhlar kendi kendilerine çalışmaya başlayacaklardır. Bu tezgâhlar, önceki yılların emek-çaba yoğunluklu tezgâhlarından farklı olup oldukça avantajlıdır. Bununla birlikte otomasyon uyumlu bu tezgâhların çalışma kabiliyetleri sınırlıdır. Çalışırken, herhangi bir işleme sorunu çıktığında araştırma ve tespit etme gücüne sahip değildirler.

Sonuç olarak operatör, tezgâhın işleme durumunu izlemek zorundadır. Fakat bu durum, ürüne ek bir değer katmaz, sadece ürünün maliyetini etkiler. Yani ürün başına düşen maliyeti artırır. Eğer operatörleri tezgâhlardan ayırabilirsek, boş giden zamanı azaltıp onların başka işlerle uğraşmasını sağlayabiliriz. Bunu yaparken, tezgâhların işleme kabiliyetlerini, yeterliliklerini kısacası kalitelerini arttırmaya ihtiyacımız olacaktır.

Hatalı işleme, işleme kaleminin tezgâhın biryerine çarpıp hasar görmesi ve işlenecek parçanın bitmesi gibi anomal durumlarda tezgâh, üretimi durdurmalı ve operatöre bilgi ulaştırmak için sinyal göndermelidir. Tezgâh operatörün uygun bir düzeltici faaliyete bulunmasını sağlamak için, bu anormal koşulları tespit etme ve operatöre iletme gücüne sahip olmalıdır.

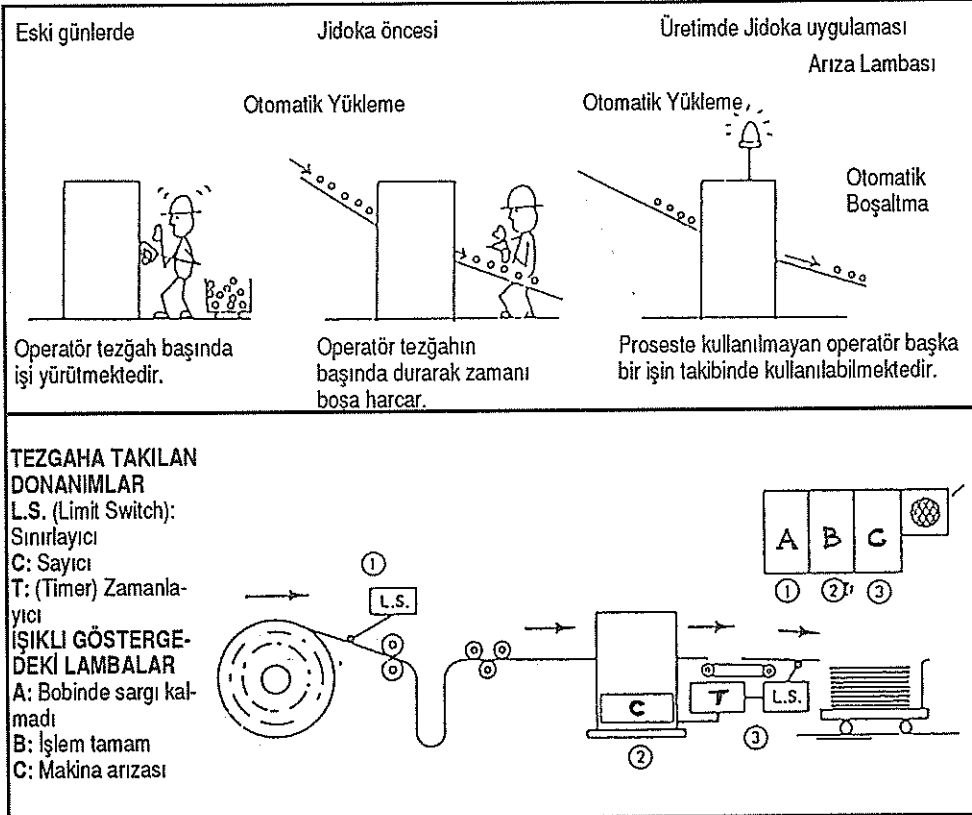
Jidoka, otomasyon yeterliliğinde tezgâh sağlamak için, Japonyada geliştirilen bir kavramdır. Bu kavram olmaksızın, tezgâh kendi kendine çalışabilir, fakat sizin için çalışmaz. Yani, daha geniş çapta üretim verimliliği düşümlenmez.

Aşağıdaki örnek uygulamada, kesim bandındaki operatör, önceleri tezgâh çalışırken gereksiz yere boşta beklemekteydi. Sonra operatörden daha iyi yararlanabilmek için, operatöre işlem sırasında gerek duyulmayan bir sistem üzerinde düşünülüp, aşağıdaki gelişmeler kaydedilmiştir.

1. Şekil 2 de görüldüğü gibi, bobinleri sarmanın bittiğini anlayabilmek için sisteme bir "limit switch" yani sınırlayıcı yerleştirilir. Sarğı bittiğinde 1 nolu ışıklı gösterge yanar ve hoparlör uyarı sesi verir. Böylece operatör, üretim aksama-dan bir sonraki bobini hazırlar.

2 Kesim tezgâhına, parça adedini saymak için bir sayıcı yerleştirilir. İstenen parça adedi tamamlandığında, ışıklı gösterge yanar ve yine hoparlör uyarı sesi verir.

3. Arızaları izleyebilmek için, tezgâha bir sınırlayıcı (limit switch) ve zamanlayıcı (timer) yerleştirilir. Sınırlayıcı, tanımlanan zaman aralığından daha uzun bir süre açık kaldığında, tezgâh otomatik olarak, ışıklı gösterge yanar ve hoparlör sesle uyarı yaparak, operatöre arızayı bildirir.



Çalışanların çağdaş hakları için sendikal mücadeleye

TMMOB, İzmir İl Koordinasyon Kurulu'nun 24.11.1993 tarihinde yaptığı basın açıklamasında, "2000'li yıllara girerken; üretim, sanayileşme ve kalkınmanın itici gücünü oluşturan, yatırımların vazgeçilmez bir unsuru olan mühendis, mimar ve teknik elemanların, yürütülen politikalarla etkisizleştirilmeye çalışılması, iktidarların 2000'li yıllarda mühendissiz ve mimarsız bir Türkiye düşlediklerini ortaya çıkarmıştır" denildi. Basın açıklamasında ayrıca şunlara yer verildi;

1. Bakanlar Kurulunun gündeminde olduğu bilinen Memur Yasası "Grevli Toplu Sözleşmeli Sendikal Hakları" içerecek şekilde İLO Sözleşmelerine ve ülkemizde çalışma yasasının demokratikleşmesi ana ilkesine bağlı olarak ele alınmalı, yeniden düzenlenmelidir.

2. 1994 yılı Bütçe Çalışmalarında memurlara ilk üç ay için % 15 zam verileceği öngörülmektedir. Bu oranın ülkemiz ekonomik koşullarına ve yaşam standartlarına ters olduğu herkesçe bilinmesine karşın böylesine çarpık ve sadece çalışanlara yönelik tutumlu yaklaşımlara, "acı reçetelere" son verilmesini istiyoruz.

3. Ücretli çalışanların sırtına ikinci bir yük olarak binen KDV ve süregiden vergi uygulamaları sonucu mühendis ve mimarların bordro mahkumuna dönüştürülmelerini red ediyoruz.

4. Siyasal iktidarların özellikle 1984 sonrası KİT'leri ekonomide kambur haline getiren bilimsel ve teknik gelişmeleri yansıtmayarak verimsiz kılan yaklaşımları sonucu özelleştirmeyi dayatan çağın gereksinimine ters anlayışları kabul edemiyor ve özelleştirme çerçevesinde KİT'lerin verimli, rasyonel yeniden yapılandırılması doğrultusunda mühendis ve mimarlara görev verilmesini istiyoruz.

Öte yandan, Kamuda çalışan TMMOB'a bağlı meslek örgütü üyelerimiz 1.12.1993 tarihinde de Cumhuriyet Meydanı'nda gerçekleştirdikleri toplantıda isteklerini şöyle dile getirdiler:

1. Çağdaş ve kalkınmış bir ülkenin temelinde yatan en önemli unsurun teknik elemanın alınteri olduğunun bilinmesini,
2. Teknik Eğitimin, alt yapısı ve öğretim kadrosu olmayan sözde üniversitelerde verilmemesini,
3. Ülkemizin büyük yatırım projelerinde Türk Mühendis ve mimarlarının söz ve karar sahibi olmasını,
4. Kamuda çalışan Mühendis ve Mimarlara harcadıkları emeklerine ve üstlendikleri sorumluluklara denk düşen sosyal haklar ve ücretlerin verilmesini,
5. Bilim ve Teknolojik araştırmalara bütçeden daha çok ödenenin ayrılmasına,
6. Eğitimsiz ve bilgisiz kişilere siyasi çıkarlar uğruna ünvan dağıtımına son verilmesini,
7. Sözleşmeli personel, kadro karşılığı sözleşmeli personel ve kapsam dışı personel uygulamasına son verilmesini,
8. 657 sayılı DMK'nundaki yasakların kaldırılmasını, hak ve özgürlüklerin genişletilmesini, katılım mekanizmalarının güçlendirilmesini,
9. 1475 sayılı İş Yasası'nın sağladığı haklar günümüz koşullarında son derece yetersizdir. Bu yasanın kapsamı, sağladığı güvenceler bakımından genişletilmesini, 657 sayılı DMK'nu ile denkliğin sağlanmasını,
10. İş güvencesi açısından önemli olan 158 sayılı İLO sözleşmesinin onaylanmasını,



11. 2821 ve 2822 sayılı yasalar yürürlükten kaldırılarak tüm ücretli çalışanlar için ortak bir sendika, toplu iş sözleşmesi ve grev yasası çıkarılmasını,

Çağdaş bir ülke için tüm çalışanlara çağdaş hakların sağlanmasını, istiyoruz...

TÜRK MÜHENDİS VE MİMAR ODALARI BİRLİĞİ

EGEFORM'dan

TMMOB MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI ÜYELERİNE %6 İNDİRİMLİ

- ⇒ BİLGİSAYAR SÜREKLİ FORMLARI
- ⇒ DİSKETLER DİSKET KUTULARI
- ⇒ LASER PRİNER TONERLERİ
- ⇒ PRİNER ŞERİTLERİ
- ⇒ FOTOKOPİ FAX KAĞITLARI
- ⇒ BİLGİSAYAR ETİKETLERİ
- ⇒ CAM EKLAN FİLİTRELERİ
- ⇒ TEMİZLEME MADDELERİ
- ⇒ BİLGİSAYAR MASALARI
- ⇒ BASKILI FORMLAR
- ⇒ ÖRTÜLER
- ⇒ MOUSE PAD
- ⇒ MOUSE

Tel: 425 09 72

EGEFORM

BİLGİSAYAR TÜKETİM MALZEMELERİ PAZARLAMA MÜH. VE DANIŞMANLIK LTD. ŞTİ.

1362 Sk. No:30 BÜYÜKÇAMLIBEL İş Mrk. D:608 ÇANKAYA -İZMİR

Bir trafik kazası (!) raporu

20 KASIM 1993 Cumartesi günü Mustafa Kemalpaşa Bulvarı Sahil Yolunda üyemiz Enis Ecer'in ölümüne yolaçan trafik kazasının değerlendirilmesi

Kaza mahali:

Olay tutanağına göre Mustafa Kemal Sahil Bulvarı 465 nolu bina hizasında meskün mahal içi tek yönlü üç şeritli düz asfalt kaplamalı karayoludur.

Standart kaza raporu tutulmamış olduğundan kazanın olduğu kesim hakkında detaylı bilgi edinilememiştir.

Kazanın oluşu:

Olay tutanağına ek basit kaza krokisi ve olayda ölenin o sırada beraber olduğu yakınlarının ifadelerine göre 19.11.1993 gecesi saat 24:00 sıralarında Konak istikametinden Mustafa Kemal Sahil Bulvarı üzerinden üçkuyular istikametine seyir halinde bulunan 35 TL 933 plakalı otomobilin yaklaşık 465 nolu bina hizasında sağ lastiğinin patlaması neticesinde sürücüsü tarafından araç tek yönlü ve üç şeritli yolda gidış istikametine göre en sol şeritte durdurulmuştur.

Tekerleğin stepneyle değiştirilmesi amacıyla ölen tarafından aracın sağ tarafında yani arkadan gelen araçların geçeceği taraftan işleme başlanmış, ifadeler göre bu esnada ölenin babası arkadan yak-

laşan araçlara karşı emniyeti sağlamak için işaret vermektedir.

Olay, anlaşıldığına göre aracın sağ tarafının krikoyla kaldırılacağı kadar bir zaman da geçmiş bulunmaktadır. Bu esnada arkadan çok hızlı geldiği anlaşılan ifadeler göre muhtemelen bir otomobil işaret vererek araçları ikaz eden ölen kişinin babasının, yanından geçtikten sonra tekerlek değiştirmekle uğraşan Enis Ecer'e çarpıp, yaklaşık 28 metre sürüklemeden sonra durmadan kaçıp gitmiştir. Doktor raporunda Enis Ecer'in hastaneye ulaştırıldığına vefat etmiş olduğunu anlaşılmaktadır.

Kusur yönünden inceleme

Elimizdeki raporun standart bir kaza raporu olmaması (yani bazı bilgiler eksik olması) nedeniyle olası durum değerlendirmeleri gözönüne alınarak inceleme yapılmıştır.

Mevcut kaza raporunda belirtilmeyen hususlar:

1. Yolun aydınlatılmış olup olmadığı,
2. Kaza noktasının hiç olmazsa 150 metre gerisinde sağa veya sola dönemeç olup olmadığı ya da kaza noktasının bir dönemeç içinde olup olmadığı belirtilmemektedir.
3. Araç durdurulduktan sonra özellikle de gece olması nedeniyle de tedbir olarak aracın dörtlü flaşörünün çalıştırılıp çalıştırılmadığı, üçgen

reflektörün durdurulan araçtan uygun mesafe arkaya konup konmadığı ifadelerde ve kaza raporunda belirtilmemiştir.

4. En sol şeritte durdurulup bu araçtan aşağıya inen baba ve ölen oğlunun tedbir olarak yaklaşan araçlara beyaz bir bez veya mendille işaret verip vermediği bilinmemektedir. Küçük ve önemsiz görülse de bu tedbir ve hatta bu kişilerin giysilerinin özerinde önemli ölçüde beyaz renk olması çarpan araç sürücüsü tarafından farkedilmelerini kolaylaştırabilir ve bu kazanın olmamasını sağlayabilirdi. Ancak kaza raporunda polis olay yerine geldiğinde aracın park lambalarının (kaza raporunda her ne kadar stop lambası şeklinde zikrediliyorsa da bilindiği gibi stop lambaları fren pedalına basılmadan yanmaz) yanık bırakılmış olduğu belirtilmektedir.

Yukarıda izah edilenlerin ışığında aracın durdurulduğu noktanın harici olarak adınlatılmamış ve bu araca arkadan yaklaşım yönünde görüş mesafesinin yaklaşık en az 150 metre olduğu, aracın park lambalarının kaza anından önce ve kaza anında yanıyor olduğu, ölenin babasının yaklaşan araçlara el kol işaretleriyle ikaz ettiği kabul edilirse ölen Enis Ecer'e çarptıktan sonra kaçması nedeniyle plakası belirlenemeyen araç sürücüsü meskün ma-

TMMOB MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI İZMİR ŞUBESİ XVII. GENEL KURUL TOPLANTISINA ÇAĞRI

Sayın Üyemiz,

Şubemizin XVII. Genel Kurul Toplantısı 01.01.1994 günü saat 10:00'da 02.01.1994 günü saat 09.00'da Ali Çetinkaya Bulvarı No: 12/1 Alsancak/İZMİR adresindeki Şube Salonu'nda aşağıdaki gündem çerçevesinde yapılacaktır. İlk toplantımızda çoğunluk sağlanamaması halinde ikinci toplantımız çoğunluk aranmaksızın 08.01.1993 Cumartesi günü saat 10.00 da Fuar Belediye Meclis Salonu'nda aynı gündem çerçevesinde; seçimler ise 09.01.1994 Pazar günü, saat 09.00-17.00 arasında şubemiz salonunda yapılacaktır.

Saygılarımızla,
MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI
XVI. DÖNEM YÖNETİM KURULU

GÜNDEM:

Birinci Gün

1. Açılış
2. Başkanlık Divan Seçimi
3. Saygı Duruşu
4. Şube Başkanının Konuşması
5. Konuk Konuşmaları
6. Çalışma Raporunun Okunması ve Değerlendirilmesi

7. Dilek ve öneriler

8. Adayların Saptanması a) Yönetim Kurulu b) Oda Delegeleleri

9. Adayların Tutanağa Bağlanarak ilanı ve kapanış

İkinci Gün

10. Seçimler

hal içinde de olsa yol aydınlatılmamış olduğu için önceden uzun hüzmeli farlarını yakması gerekirdi. Uzun hüzmeli farların ilgili mevzuat hükümlerine göre 150 metre mesafeyi net olarak göstermesi gerektiğinde yola çıkarsak öndeki bu aracı uygun zaman önceden farketmemesi mümkün değildir. Kuru asfalt yolda (aksi belirtilmediğinden yol yüzeyinin böyle olduğu kabul edildi) ani frenle 150 metre mesafede durabilecek bir aracın sürücüsü intikalı de hesaba katıldığında teorik olarak hızının 120 km/saatın üzerinde olacağı bilinmektedir. Oysa burası meskün mahal ve dolayısıyla hız limiti de bu kesimde 50 km/saat olduğundan aracın aşırı hızlı olduğu kanaati uyanmaktadır.

Ayrıca dalgın, yorgun veya alkollü olduğu ve bu nedenle önünde duran aracın hareket halinde olduğunu zannederek duruyor ve yanındaki kişiler olduğunu farketmediği veya geç farketmediği muhtemeldir.

İkinci kusuru sol şeritte duran aracı ve yanındakileri geç de farketse yani frenle çarpmadan duramayacağını anladığı anda direksiyonu hafifçe sağa kırarak kazayı önleyebilirdi ki bu davranışı kazayı önlemede en etkili tedbir olacaktır. Tabiki bu esnada sağındaki şeritten kendisine yakın olarak seyreden başka bir araç olup olmadığı bilinememektedir. Var olduğu kabul edilirse sağdaki şeride kaçma tedbirinilmada mütereddit kalacağı açıktır. Kaza raporundan ve şahitlerin ifadelerinden ne çarpmadan önce ne de çarpmadan sonra frenleme yapmadığı anlaşılmaktadır. Çarpma sırasında aracına gelen darbeden olayın farkına varmaması imkansızdır. Çarptıktan sonra kaçıp gitmesi ise tabii ki aykırı bir suç teşkil etmektedir.

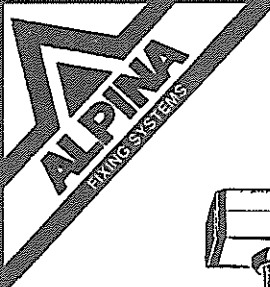
Ölen Enis Ecer'in kazaya etken kusurlu hareketleri ise;

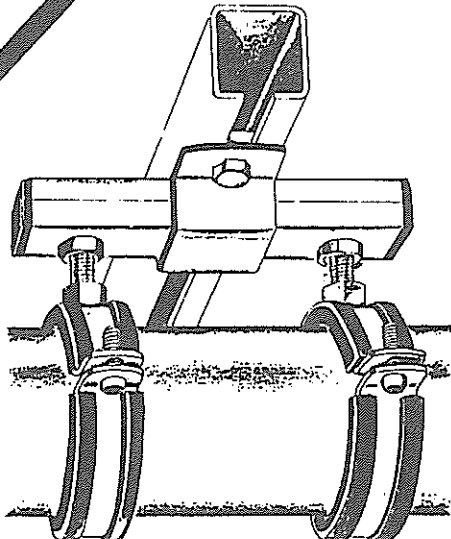
Herşeyden önce tek yönlü 3 şeritli olan bu yolda aracın lastiğinin patlaması neticesindeki mecburi duruş hareketini şartlarını zorlayarak sağ sinyali verip geriye kontrol ederek en sağ şeridin mümkün olduğunca sağındaki refüj kenarında yapması, kesinlikle en hızlı gidilen (sollama şeridi olarak da nitelenen) şerit üzerinde yapmaması gerekirdi. Böyle durumlarda patlayan lastiğin bir miktar daha zarar görmemesi için hemen bulunduğu en sol şeritte durmasıyla kusurlu davranmıştır. Olayın gece olması ve yolun aydınlatılmamış olması bu davranışını daha da tehlikeli hale sokmaktadır. Aracını yavaşlatıp durdururken dörtlük ikaz flaşörünü hemen yakmalı ve duruş süresince yanık bırakmalıydı. Flaşörleri çalışmıyorsa mutlaka her araçta sürekli bulunması gereken üçgen reflektörlerinden birini aracın arkasına en az 150 metreden görülecek şekilde ve aracından 30 metre uzağa koyması gerekirdi.

Değiştirilmesi gereken tekerleğin sağ arka tekerlek olmasıyla kendisinin araçların geliş yönündeki şeritler tarafından çalışmak zorunda kalması o saatte trafiğin yoğun olmadığına ve babasının da araçtan inerek yaklaşan araçları ikaz etmesine güvenerek bu kazaya önemli ölçüde neden olduğu anlaşılmaktadır.

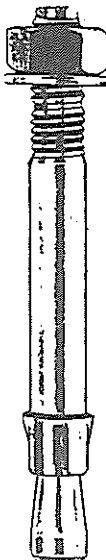
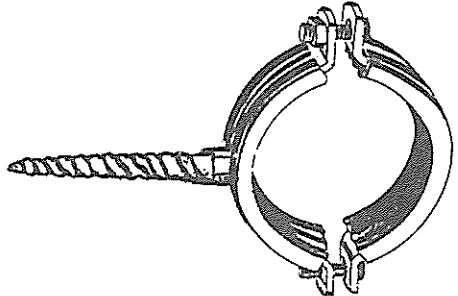
Bu kazada aslı kusurlu, tali kusurlu kimdir? Kusur nisbetleri nedir? Sorularını yukarıda belirttiğimiz delil noksanlarından şu anda tam olarak belirlemek mümkün değildir. Trafik kazalarında kaza tesbit tutanaklarının genel olarak görevliler tarafından son derece eksik ve hatalı tutulduğu ve bu durum sonucu adalet hızlı ve doğru olarak yerine getirilememektedir.

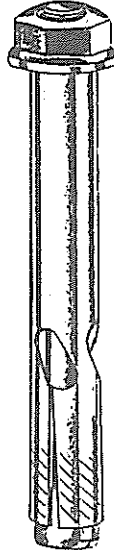

Bu değerlendirme TMMOB Makina Mühendisleri Odası İzmir Şubesi'nin trafik bilirkişi hizmeti yürüten uzman makina mühendislerince yapılmıştır.






- * EMNİYET
- * HIZLI MONTAJ
- * KALİTE
- * ESTETİK
- * UYGUN FİYAT

- * LASTİKLİ BORU KELEPÇESİ
- SOMUNLU
- TRIFON VİDALI
- * PİK VE PVC KELEPÇESİ
- * KAYAR MESNET
- * ÇAKMA DÜBEL
- * ASANSÖR DÜBELİ
- * KELEBEK DÜBEL
- * U-BOLT



ENDÜSTRİYEL MALZEME & TAHHÜT SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.

Ege Ticaret Merkezi 1203/7 Sokak No: 2-M
Yenişehir - İZMİR
Tel (Fax) : 457 46 41 - 449 48 09

DETERMİNİZM İFLAS MI ETTİ?

İsmet KUŞKONMAZ
Avukat

Bir hukukçunun ünlü bir sözü, hukuk fakültesinde her hukukçu adayına öğretilir; "Çok iyi bir kanun, kötü bir uygulayıcının elinde facialar yaratabilir. Çok kötü bir kanun, iyi bir uygulayıcının elinde gerçek bir adalet sağlayabilir."

Kulağa hoş gelen bu sözler, hukuku sanki uygulayıcıların insafına bırakmış gibi bir anlam doğuruyor. Öte yandan bir gerçekliği de anlatıyor. Toplumsal örgütlenme sistemi oturmamış, sağlıksız işleyen bir ülkede, hukukçular ve uygulamaları, kuşkusuz önemli.

Ülkemiz toplumsal yaşamının yakın tarihi, ne yazık ki ekonomiden kültüre, politikadan hukuka sağlıksız gelişmelerle doludur. Üstelik bu olumsuz gidişat hala sürmektedir ki, toplumbilimcilerin "determinizm" teorisi en azından şu ana değin ülkemizde iflas etmiştir.

Biraz somutlayarak devam edelim. Ülkemiz 12 Eylül gibi bir olağanüstü dönem yaşamış ve son gelişmelere göre hala yaşamaktadır. Bu olağanüstü dönemi, sınıfsal açıdan en iyi karakterize eden örnek, 1982 yılında TISK başkanı Halit NARİN'in "... şimdiye kadar biz (işverenler) ağladık, şimdi sıra onlarda (işçiler) sözüdür. Bu olağanüstü dönemin, kimler açısından olağanın üstünde olduğu bilinmekle beraber, bu veciz

sözler de bu gerçeği kanıtlıyordu.

Hukuk uygulamaları açısından örnekleylim. Şu an kendini, müstesna bir köşede sanata adanmış dönemin cumhur ve kurmay

başkanının tarihe geçen ünlü açıklaması anlamlarda; ".. asmayalım da besleyelim mi?" Yanıtı kendi içinde bulunan bu sorunun sorulmasından sonra, devletin "besleme" görevindeki hızlı artış da dikkat çekiciydi.

Toplum bilimcilerin "determinizm" teorisi neden iflas etti. Burası T.C. diyerek bu soruya es geçen bir yanıt yetmiyor. İlginç bir ülkeyiz. Dünyada bize benzer koşullara sahip ve yine olağanın üstünde dönemler yaşayan birçok ülke var. Bu ülkeler de olağanüstü dönemlerini olağan bir biçimde baskılar, yasaklamalar, tutuklamalar ve "az besleme" süreçleri şeklinde yaşadıkları sonra, görece de olsa demokratik gelişmeleri zorlamış ve yaşayabilmişlerdir.

Ülkemiz süreci ise biraz tersine bir süreç izliyor. 12 Eylül askeri yönetiminden sonra yaşanan parlamenter yönetim dönemlerinde de; baskı ve yasak politikaları sürüyor. Demokrasi adına iş güvenliği, işçileri işten çıkararak sağlanıyor. Yine demokrasi adına, 2-3 yılda bir Terör Yasaları ağırlaşan bir biçimde düzenlemelere tabi tutuluyor. Demokrasi adına, devlet yurttaşlarına kendi dışkısını yedirebiliyor.

Polis yetkileri ikide bir artırılırken, polislerin de bir kamu görevlisi olarak hukuk yönünden sorumsuz kişiler durumuna gelmesi söz konusu oluyor. Son yıllarda zapıtanın kolluk görevi öyle bir aşamaya geldi ki; artık ülke yuttaşları "sanık" sıfatını bile almadan ve dolayısı ile mahkemelerin görevlerini de azaltan bir durum olarak, infazdan sonra yargılaması yapılmaya çalışılıyor. Bu uygulamanın sonucunda, ceza infaz hukukuna "hiç beslememe" gibi bir kuram daha ekleniyor.

Söz konusu bu uygulamalar, toplumsal bir tepki doğurmadı ya da tepkiler yeterli olmadı. Ülkemizde özgür birey kimliği ve özgür toplumsal örgütlenmeler oluşmadı. Boyuneğicilik ve kanıksama-kayıtsız kalma gibi alışkanlıklar oluştu. İşte determinizm bir teori olarak ülkemizde iflas etti! Bu ara Kürt sorun-olgusu, anlatılarımız dışında kaldı.

Bu hal ve şerait dahilinde, gündemde yine bir "Anti Terör Yasası" var. Beğenilse, beğenilmese bu tasarı- nın da bir biçimiyle yasalaşacağı bir gerçek. Muhalefetin etkisinin gücü oranında tasarıda bir değişiklik olabilir. Muhalefetin hali de malum. Sonunda, bir zaman çığ köfte yapıştirılan kubbesi altında, milletimizin vekillerinin o kubbeye doğru kalkan elleri ile meclis bir kanun daha çıkaracaktır.

Artık bundan sonra, yazının girişinde aktardığımız ünlü söz, daha anlamlı olacaktır. Ve her kesimden kişi ve gruplara olduğundan fazlası hukukçulara sorumluluk düşecektir.

Sözü bitirirken, determinizmin bir teori olduğu kadar, "doğal bir kanun" olduğunu da belirtelim.

GÜVENÇ
METAL

GÜVENÇ METAL ENDÜSTRİ
Ticaret ve Sanayi Limited Şirketi

- ÇELİK KONSTRÜKSİYON
- TANK, SİLO, BUNKER
- MAKİNA
- PASLANMAZ ÇELİK İMALATLAR
- PROSES BORU HATLARI
- POMPA TESİSLERİ
- İMALAT - MONTAJ - TAAHHÜT

BÜRO: Gazi Bulvarı 1364 sokak. No.14/405 Semiz Han 35 350 İZMİR
TEL ve FAKS: (232) 484 53 75
İMALAT: Metal İşleri Sanayi Sitesi 4. sokak No.38 35 470 Kuzköy - İZMİR
Tel: (232) 257 52 68

GECE YARISI SAYIKLAMALARI

M. K. S.

Şimdi rahatlamak zamanı!... Sakin olun, şöyle bacak bacak üstüne atarak, kahvenizi yudumlayın, ve sigaranızdan derin bir nefes çekin... Oh, ne iyi geldi değil mi? Sinirlenmeden bu yazıyı okumaya niyetlenibildiyeniz ne mutlu, yani ola ki bu bülten elinize ulaştığında ay sonu dolayısıyla bu yılın sonu yaklaşmıştır ve siz de doğal olarak bu yıl başında "ne yapmak, ne edek?" diye düşünmeye başlamışsınızdır.

Benim tavsiyeme göre önümüzdeki '94 yılına çok dikkat edilmesi gerekiyor. Yani neler olup biteceğini bilmek için öyle kâhin ya da medyum felan olmaya gerek yok. Bir söylentiye göre Mart ayında yapılacak yerel seçimlerde, belediyeler el değiştirecekmiş. Benim elimden başkalarının eline geçecek demek ki; ne yapalım madem ki "**demokratik**"iz katlanacağız... Bu yıl ramazan mevsiminde daha erkene alındığını müjdeleyerek, seçimler sonunda "**Bir... iki... üç daha fazla kağıthane!**" göreceğiz, inşallah diyorum. (*Bilindiği gibi kağıthane, Ankara'nın Boğaza bakan şirin bir eyalettir, değerli Antalyalı Bültenseverler*)

Şimdi Kağıthane'ler çoğalınca doğaldır ki, tekerleğin kırılmasıyla yollara düşecek yeni işsizleri, gerektiğinde ağızları gözleri patlatılacak kadınları ya da havaya uçurulacak densiz ve gafilleri, Fethi'cilerin Nuri'ciler ve Sülo'cularla olan amansız mücadelelerini sık sık izlemeye devam edeceğiz, gözünüz onlarda olsun. Geriye kalan belediyeleri de toplayacaklar **ayıcıklar** ve **libocuklar** olduğuna göre, soslu demokratlara da nal toplamak kalacak, demektir. Bir de "**orada**" yapılması düşünülen seçimler var

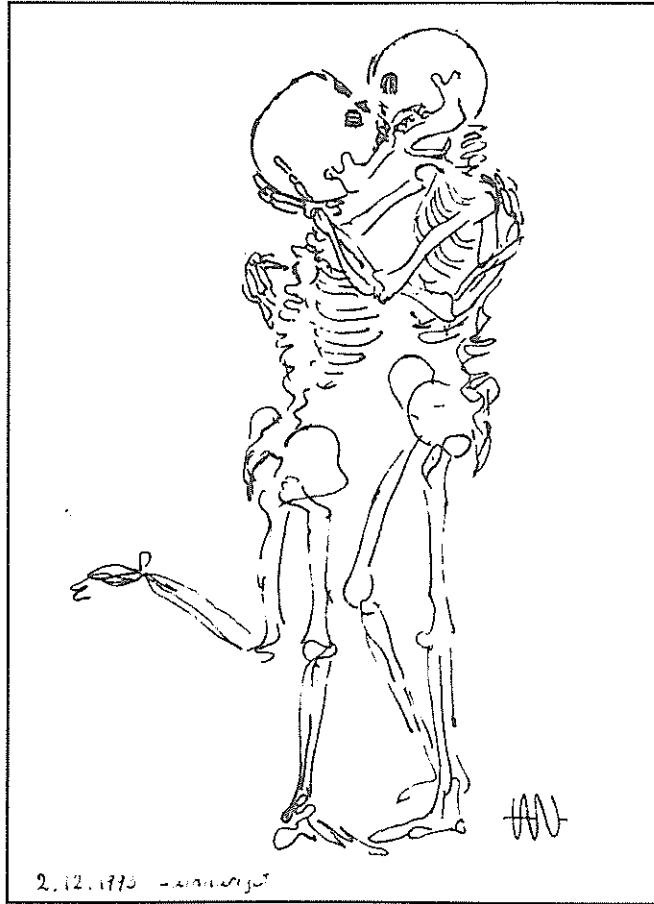
ki, ne olup olmayacağı ya da olabilip olamayacağı, olursa ne yapılacağı, küçücük bir olasılıkla kuru sıkı tabanca patlatılıp patlatılmayacağı, medyumluk sınırlarını bile aşıyor ki, bilemeyiz neme lazım!...

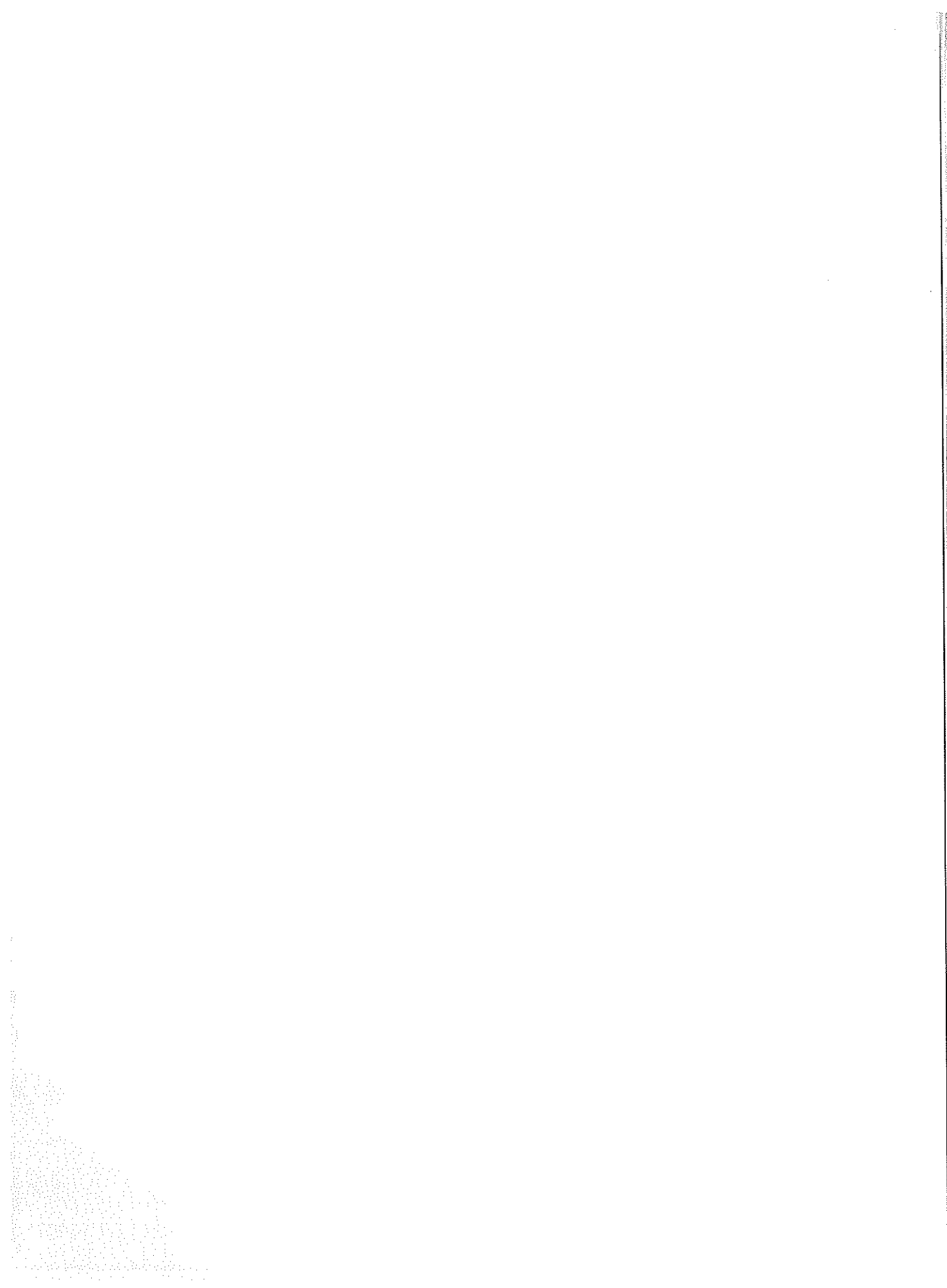
Şimdi söz belediyelerden açılmışken aklıma geldi... Hani bir MFÖ vardı, (*hâla var da kasetleri pek satmıyor, yazık*) ne güzel şarkılar söylerdi onlar öyle... "**memur, rüşvet alır mı?... Almaz! Katiyen almaz, olamaz!**" ya da "**Şu belediyeyi ne yapmalı?**" felan gibilerden sözleri duyduk da, bu şarkılar çabuk unutuldu gitti!... Belediyelere yüklenmek, vatanımıza hizmet etmek gibi milletimizin şanıdır da, şimdiki başkanlar ola ki yer değiştirirse başımıza neler gelirdi acaba?...

Birkaç ay önce İZSU skandalıyla çalkalanacaktık belki de.. Olasıdır ki Galleria, Kazıklı yol gibi projeler çoktan çöp tenekesini boylayacaktı, ancak buralarda bırakın çöp fabrikalarını çevre çöp bombalarıyla dolacaktı. Diğer bir olasılıkla ise, Park Otel'de yıkımın başlaması değil, 50. kata çıkma töreni konuşuluyor olacaktı! Haliç, belki de gerçekten "**O**" nun gözlerine benzeyecekti. Körfez için ise bir tahmin yürütemiyorum!... Belki

de her yerde metrolar şakır şakır çalışacak, doğal gazla biz de ısınıyor olacaktık...! Bir ilçemiz belediye başkanı MMO bülteninden alıntı yaptığını söyleyerek, gazetede yazısına başlayacaktı... Bu başkanları hepimiz bir daha arar mıyız ki bilmem de; salonların başkanlarını epey ararız...!

Yeni yılınızı şimdiden kutlarız.





TÜTÜN

Yazan: Dimitri Dimov
Çeviri : Burhan A.
Can Yayınları 487 Sayfa

Dimitri Dimov Tütün romanında bir yandan çöken, kokuşmuş bir düzenin tutsağı olan kişileri bütün yanları ile verirken, öte yandan geleceğin aydınlık günleri için sömürsüz bir sistem uğruna çarpışan militanları anlatıyor. Dimov'un kahramanları içinde buldukları ortamdaki soyutlanmış olarak "iyi" ya da "kötü" değiller. Varoldukları toplum koşulları onların bu niteliklerini belirliyor, Ortaya çıkarıyor.

Yaşadığımız süreçte sömürsüz yaşam sisteminin denemeleri bugün için başarısızlıkla sonuçlandı. Ne var ki içinde yaşadığımız dünya sisteminde insanların yaşamlarından memnun olduklarını söylemek zor ve yaşadığımız toplumsal koşullar, (dünün) Dimov'un yansıttığı toplumsal koşullardan ayrı düzlemlerde olmasına karşın çok farklı değil. Dün kokuşmuşluğu ve sömürsüz yaşam mücadelesi ile bugünkü yaşananların değerleri dirilmesi açısından kuşkusuz önemli bir eser TÜTÜN.

İNSAN VE DAVRANIŞI

Psikolojinin Temel Kavramları

Doğan CÜCELOĞLU

Remzi Kitabevi Yayınları / 590 sayfa

İnsan ve Davranışı psikoloji biliminin temel kavramlarını Türk toplumuna ve kültürüne mal edebilmek için yazılmış bir kitap.

Türk toplumu din merkezli geleneksel kültürden bilimsel düşünce merkezli çağdaş demokratik Batı uygarlığına geçişi yaşıyor. Devlet Düzeni çağdaş Batı uygarlığının değerlerini temel aldığı halde, toplum yaşamı (Çocuk terbiyesi, aile içi ilişkiler, komşuluk ilişkileri, ahlak anlayışı) geleneksel kültürü temel alıyor.

Geleneksel kültür anlayış ve değerleriyle, çağdaş uygarlığın anlayış ve değerleri arasında çelişki ve çatışma günümüz Türk insanının en belirgin özelliğini oluşturuyor. İnsanı değiştirebilmek için insanı anlamak gerekiyor. İnsanı anlamak psikoloji biliminin konusunu oluşturuyor.

TMMOB

'93 SANAYİ KONGRESİ

Bildiriler Kitabı

22-26 Kasım 1993 tarihinde yapılan Sanayi Kongresinde sunulan bildirilerin yer aldığı kitap Oda Genel Merkezi tarafından yayınlandı.

Kısa vadede 1995'den sonra Avrupa Topluluğu ile gümrük birliği, orta ve uzun vadede Avrupa Topluluğu'na üyelik, Türki Cumhuriyetler ile ileri düzeyde ekonomik işbirliği ve değişik ekonomik güçlerle dünya çapında rekabet gibi hedefler nedeniyle bugün sanayi ve teknoloji politikalarının yeterince ayrımlı bir biçimde oluşturulması zorunlu hale geldi.

Söz konusu hedef ve politikalar kapsamında: öncelikle devletin, fakat aynı zamanda da özel sektörün teknoloji geliştirme ve söktörel gelişme stratejilerinin belirlenmesi, ekonomideki karar alıcıların işletmelerin gelişme perspektifleri ile ilgili tercihlerinin ortaya konması ve tüm bu konularla dış ekonomik ilişkiler arasındaki bağlantı da yer almakta.

Bu noktalardan hareketle 1993 SANAYİ KONGRESİ çalışmaları "Türkiye'nin Sanayi ve Teknoloji Politikaları ve Uluslararası Rekabet Hedefleri" çerçevesinde yürütüldü.

TRAFİKTE GÜVENLİK VE ÇAĞDAŞ UYGULAMALAR SEMPOZYUMU BİLDİRİLER KİTABI

Yayın: MMO İzmir Şube
Fiyatı: 80.000.- TL. 465 Sayfa

Bu kitap "Trafikte Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu"nda sunulan bildirileri kapsıyor.

Bildiriler, Düzenleme Kurulu ile Danışmanlar Kurulu Üyelerinin seçtiği konularda, davetli konuşmacılar tarafından hazırlanmıştır.

Bildiriler şüphesiz trafik güvenliği-ne ilişkin çok geniş bir alanın ancak bir bölümünü içeriyor. Gelecekte yapılacak sempozyumlarda bu konulara yenileri ekleneceğini veya aynı konuların daha da detaylandırılacağını umuyoruz. Böylece değerli uzmanlar tarafından gözden geçirilerek sürekli

yenilenen bildirilerin bütünselleştirilmesi ile "Trafik güvenliği" konusunda yayın dünyamıza eksikliği duyulan kitaplar kazandırılabilir.

TMMOB
makina mühendisleri odası

TRAFİKTE GÜVENLİK
VE
ÇAĞDAŞ UYGULAMALAR
SEMPOZYUMU
BİLDİRİLER KİTABI



20-28 Kasım 1993
İzmir
Dr. Arslan YILMAZ, Başkan
KUTAY KARATAŞ, Başkan
İZMİR

Odamızın 84 Nolu yayını olan
**KALORİFER TESİSATI PROJE
HAZIRLAMA TEKNİK ESASLARI'nın**
gözden geçirilmiş 10. baskısı

şubemize gelmiştir.

İlgilenen üyelerimiz yayını şubemizden
edinebilirler.

Fiyatı: 120.000 TL.
(Üyelerimize 80.000 TL.)