



kamu kuruluşları etkinleştirilmeli ve güçlendirilmelidir.

5. Rüzgar enerjisi potansiyelinin tamamından yararlanılması amacıyla teknik ve ekonomik sorunları, çözümleri ve yol haritalarını ortaya koyan bir "Rüzgar Enerjisi Stratejisi Planı" hazırlanmalıdır. Rüzgar enerjisi potansiyelinin tam kapasitesinin devreye girmesine çalışılmalıdır.

6. Rüzgar santrali türbini yapılacak bölgeler için arazi etüdü, dağıtım ve iletim hatları etüdü ayrı ayrı yapılmalıdır. Bu çalışmalar, bütünsel bir bakış açısı altında çevre, tarım, turizm, mühendislik ölçütlerine göre birleştirilmelidir. Santrallerin kurulmasından önce, ilgili merkezi idare kuruluşlarına ve onların yerel birimlerine, yerel yönetimlere, yerel kuruluşlara bilgi verilmeli, bu kuruluşların ve yöre halkının görüş ve olurları alınmalıdır.

7. Rüzgar enerjisi üretilmesi konusunda gerekli teşvikler geliştirilmeli yatırımcıların yatırım yapılabilirliği artırılmalıdır. Şebekeye bağlanma ve sistem dengesi konusundaki sorunlar teknik olarak incelenmeli, bu konudaki problemler gerekirse AR-GE destekleri ile çözümlenmelidir.

8. Rüzgar enerjisi ile ilgili konuların detaylı bir



şekilde incelendiği (ölçüm, fizibilite hazırlama, kanat ve türbin testleri v.b.) standartlara uygun bir "Rüzgar Enerjisi Laboratuvarı", kamu sektöründe kurulmalıdır. Rüzgar enerjisi bu laboratuvarla birlikte kamu tarafından sahipli bir hale getirilmelidir. EİEİ Genel Müdürlüğünün Rüzgar Gücü İzleme ve Tahmin Merkezi geliştirilerek ve etkin hale getirilerek tamamlanmalıdır.

9. Rüzgar türbinlerinin ve tüm yenilenebilir enerji ekipman ve cihazlarının, Türkiye'de üretimine yönelik çalışmalar bir "Enerji Master Planı" dahilinde ele alınmalı, yerli üretim kamu eliyle desteklenmelidir. TÜBİTAK projesi kapsamında ülkemiz kaynaklarıyla üretilecek olan ilk yerli rüzgar tribünü projesi MİLRES (Milli Rüzgar Tribünü) desteklenmelidir.

10. Ülkemizde Enerji Teknolojilerinin geliştirilmesine yönelik, Enerji Mühendisliği eğitim ve etkinliğinin artırılması faaliyetlerine hız verilmelidir. Yenilenebilir enerji kullanımının özendirilmesi, enerjinin bilinçli tüketilmesi amacıyla özellikle rüzgar ve güneş enerjisi konusunda eğitim müfredatımızda düzenlemeler yapılmalıdır.

■ TMMOB Makina Mühendisleri Odası Bursa Şubesi
TMMOB Elektrik Mühendisleri Odası Bursa



12. Otomotiv ve Üretim Teknolojileri Sempozyumu Sonuç Bildirgesi



TMMOB Makina Mühendisleri Odası'na 1984 yılından itibaren düzenlenen 11 ayrı sempozyumun ardından, krizin etkileri, elektrikli araçlar ve yerli araç üretimi gibi sektörde pek çok konunun tartışıldığı bir dönemde, on ikincisi düzenlenen Otomotiv Sempozyumunun bu yılki başlığı "Otomotiv ve Üretim Teknolojileri" olarak belirlenmiş; bu çerçevede, ülkemizdeki var olan durum yansıtılarak otomotiv sanayindeki gelişim dinamikleri, sektörün ve sektörde çalışan mühendislerin sorunları ve olası çözüm önerilerinin ortaya konulduğu bir tartışma ortamı oluşturulması hedeflenmiştir.

Bir yılı aşkın bir sürede ve yoğun emek harcanarak hazırlanmış olan sempozyumun hazırlık sürecinde; Düzenleme Kurulu iki kez, Danışmanlar Kurulu bir kez, Yürütme Kurulu ise on sekiz kez toplanarak çalışmalarına yön vermişler, sempozyumda yayınlanmak üzere iletilen bildirimleri değerlendirmişlerdir.

121'i kayıtlı delege olmak üzere, 421 kişi tarafından izlenen sempozyum süresince, "Otomotiv Sektörünün Bugünü ve Geleceği", "Yerli Tasarım, Yerli Üretim, Yerli Otomobil", "Elektrikli Araçlar ve Geleceğin Otomobili", "Ar-Ge Yenilikçilik ve Tasarım Faaliyetleri", "Otomotiv, Çevre ve Malzeme", "Üretimde Yeni Teknolojiler", "Mühendislikte Yeni Uygulamalar" ve "İşçi Sınıfının Genişleyen Kapsamı: Mühendisler ve Çalışma Koşulları" adlı toplam sekiz oturumda sektör temsilcilerinin, meslek ve bilim insanlarının, uzmanla-

rın ve kamu temsilcilerinin katılım ve katkıları ile toplam 42 sunum yapılmıştır.

Ayrıca Bursa il sınırları içerisindeki ilköğretim okullarında öğrenim gören çocuklarımızı bilinçlendirmek, çocuklarımızda mesleki farkındalık yaratmak amacıyla 3., 4., ve 5. sınıflar için "Çocuk Gözüyle Makine", ilköğretim 6., 7., ve 8. sınıfları için "Geleceğin Taşıtları" konularında gerçekleştirilen resim yarışmalarında dereceye giren eserler fuar merkezinde sergilenmiş ve bir ödül töreni düzenlenmiştir.

Süleyman Dilsiz'in 1905-1982 Dönemi Türkiye'de Otomotiv Afişleri Sergisi ise sektörün 77 yılda geçirdiği değişimi gözler önüne sermiştir.

2008 yılının ortalarından itibaren önce ABD'de, daha sonra Avrupa'da öncelikle finans sektörünün çökmesi ile başlayan küresel ekonomik kriz, hızla reel sektörlere yayılmıştır. 2008 yılı sonları ve 2009 yılı başlarında Türkiye'deki otomotiv üreticilerinde iki aylık üretim durdurmaları meydana gelmiş; Türkiye'de tarihi işsizlik rekorları kırılırken, sektörde işsizlik oranı mühendisler de dahil olmak üzere % 20'lere ulaşmıştır. O yıl ürettiğinin % 78'ini ihracat eden ülkemiz, dünya piyasalarına bağlı olması nedeniyle kapitalizmin bu krizden en çok etkilenen ülkelerden biri olmuştur. Kısa sürede işten atılmalar, zorunlu izinler, ücret kesintileri artmış; işini kaybetmeyen tüm ücretli çalışanları ekstra



mesai ve ek çalışma yöntemleri ile eksik iş gücü karşılanmıştır. Kısacası kriz yine çalışanın sırtından karşılanmıştır.

Türkiye'nin otomotiv üretiminde ihracatın payının yüksekliği aslında birçok sorunun üstünü örtmüştür. Devrim otomobilinin yapımıyla ülkemiz mühendisliğinin yakaladığı başarının devamı getirilememiş; otomotiv sanayii dışa bağımlı olarak gelişmiştir. 1990'lardan itibaren üretici firmalar yarı ürün ve hammaddelerde yerli üretimden vazgeçip ithalata yönelmişlerdir. 2010 itibarıyla ithal girdi oranı % 56,9'dur. Katma değer önemli bir bölümü yurtdışındaki ana firmalara akmaktadır.

Sektörün içinde bulunduğu bu ücretli kölelik açmazını, bozabilmek için Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından yayımlanan ve genel amacın "Otomotiv sektörünün sürdürülebilir küresel rekabet gücünü artırmak ve ileri teknoloji kullanımının ağırlıklı olduğu katma değeri yüksek bir yapıya dönüşümünü sağlamak" olarak belirlendiği "Otomotiv Strateji Belgesi" bizce hem sorunlu hem de gerçekçi tespitleri içermektedir. Örneğin, "Giriş" bölümünde, "Söz konusu sektör; finans ve emtia piyasalarında yaşanan hızlı entegrasyon sürecinde, üretim ve pazarlama alanlarında küresel entegrasyonunu tamamlamıştır. Otomotiv sektörü, kalite yönetimi ve verimlilikteki yetkinliğini, küresel ve gelişmiş pazarlara yaptığı ihracat ile kanıtlamıştır. Sektör; gayri safi yurtiçi hâsıla, imalat sanayi üretimindeki payı, ihracat, net döviz girdisi, istihdam, rekabet edebilirlik, yatırımlar, dışa açıklılık ve makro ekonomik büyüklükler açısından ülkemiz için en önemli sektörlerin başında gelmektedir" denilmektedir. Fakat 2001 yılında 207 bin 739 otomobil üretilirken 2010 yılında 155 bin 634 adet üretilmiş, ithal otomobil ise 258 bin 987 adetten 354 bin 150'ye ulaşmış; oran olarak da % 55'ten % 69'a çıkmıştır. 2010 yılı sektörün imalat sanayi toplam ithalatındaki payı % 9,96, imalat sana-

yi toplam ihracatındaki payı ise % 13,52'dir. Bu v.b. gerçekler ışığında, sektörün önemi ve ulaştığı düzey dışındaki belirlenmeler, ülkemiz gerçekleriyle uyusmamaktadır.

Strateji Belgesi gerçekçi belirlenmelere de sahiptir. Yukarıdaki satırların hemen devamında, "Küresel gelişmelere karşı duyarlı bir yapı gösteren otomotiv sektörünün, mevcut yapısı ile gelecekte daha rekabetçi bir konumda olacağını söylemek mümkün değildir. Bu anlamda küresel rekabet koşulları altında rakip ülkelerin bu sektöre tanıdığı pozitif katkılar dikkate alındığında, ülkemizde de sektörün küresel rekabet gücünün desteklenmesi ve gerekli dönüşümün kolaylaştırılması gerekmektedir. (...) sektörün içinde bulunduğu bazı sorunlar yalnızca bu sektörü değil aynı zamanda ekonominin diğer alanlarını da etkilemekte olup sadece bu sektöre yönelik geliştirilecek müdahalelerle düzeltilemeyecek niteliktedir" gibi yerinde saptamalarda bulunmaktadır.

Ancak diğer yandan "özellikle makro ekonomik dengelerin ana unsuru olan ve serbest piyasa koşullarında belirlenen faiz oranları, döviz kurları, enerji

fiyatları, asgari ücret ve sosyal güvenlik primi gibi unsurlar veri olarak kabul edilmiş ancak, bunlar analizlerin dışında tutulmuştur" sözleri, izlenen neo liberal ekonomik modelin, emperyalizme bağımlılığımızın ve acı sosyal gerçekliklerin gözetilmediği strateji belirleme çabalarının; asıl stratejik boyuttan, merkezi, sosyal, planlı, dışa bağımlılığı ortadan kaldıracak bir kalkınma boyutundan yoksun olduğu gerçeğinin bir kanıtı olmaktadır.

Yayımlanan belgenin Ar-Ge altyapısını iyileştirme yönündeki hedefi dile getirilirken, ülkemiz kaynaklarının küresel güçlerin baskısından bağımsız bir şekilde değerlendirilerek bilimi ve teknolojiyi esas alan, yerli yatırımcıyı özendirilen ve koruyan, dış girdi-



lere bağımlı olmayan, öznesine sosyal devlet anlayışını oturtan, istihdam odaklı ve planlı bir kalkınmayı öngören politikalar göz ardı edilmiştir. Önemli olan Ar-Ge sonucunda ortaya çıkan fikri ve sinai mülkiyetin ülkemiz firmalarına ait olması, oluşturulan katma değer in ülkemizde kalması ve Ar-Ge’de taşeron ülke durumuna düşmemizin engellenmesidir.

Küresel şirketlerin maliyetleri aşağı çekebilmek ve azami kâr amacıyla yer değiştirmelere yönelebileceği, Türkiye’deki teknoloji ve ölçekten kaynaklanan nedenlerle üretim veya Ar-Ge tesislerinin başka ülkelere kaydırılmasının söz konusu olabileceği gözetilmelidir.

Diğer yandan üretimi durdurma, işten çıkarma v.b. olguların masaya yatırılması, çalışanların haklarını kesin güvenceye alacak şekilde hukuki düzenlemelere gidilmesi ve istihdamın korunması sosyal bir zorunluluk olarak ortaya çıkmaktadır. Çalışanların iş güvencelerinin korunması, uzun vadeli düşünüldüğünde çalıştıkları şirketlerin deneyim ve bilgi birikimlerinin kaybolmaması ülkemiz otomotiv sanayi açısından hayati bir öneme sahiptir.

Sektöre yönelik GZFT Analizi’nde “güçlü yönler” arasında sayılan “AB ülkelerine göre daha düşük maliyette işgücü; Rekabetçi maliyetlerle, esnek üretim yapabilme yeteneği” belirlemelerinin mühendisten işçiye kadar bütün çalışanların aleyhine olduğu da çok açıktır. Yüksek emek verimliliği, ancak hem esnek üretim hem de düşük ücret ve bu temelde rekabet edebilirlik. İşte bu faktörler, uluslararası tekellerin Türkiye’yi otomotiv üretim merkezi yapmalarının ana nedenleri arasında yer almaktadır.

Belgede, otomotiv kaynaklı toplum ve kent sorunlarının çözümüne yönelik hedeflerin gözden kaçırılması, kentlerin trafik alt ve üstyapısı ve potansiyelleri ile uyumsuz ve gereksiz ölçüde otomobilleşme ya da araç satışı hedeflenmektedir. Örneğin “İç Pazar” kısmında, “Türkiye’de 1.000 kişi başına düşen motorlu araç sayısı 165 iken, AB ortalaması 473’tür. Bu nedenle ülkemiz halen doymamış bir pazardır. Türkiye’de kişi başına düşen milli gelir düzeyi istikrarlı olarak arttığı takdirde talep de artacaktır” denilmektedir. Oysa AB ülkelerindeki kentleşme, yol/trafik ağları ve kişi başına gelir ile gelir dengesi/dengesizliği durumu Türkiye’den çok farklıdır. Milli gelir itibarıyla dünyada 17. olan Türkiye kişi başına düşen milli gelirden 57. sıradadır ve işsizlik, yoksulluk artmaktadır. Emek verimliliği artışına karşın reel ücretlerde gerileme sürmektedir.

Strateji Belgesinin “Zayıf Yönler” ve “Tehditler” bölümlerinin ise gerçekçi olduğunu, bu sempozyumlarda yıllardan beri saptadığımız tespitlerle ciddi bir yakınlığın bulunduğunu söyleyebiliriz. Ancak belirtilen müdahale alanlarının yetersiz kalacak olması söz konusudur. Zira sektörde yerleşme ve yerli üretimin desteklenmesi ve sektörün yapısal dönüşümü doğrultusunda önlemler yeterince bulunmamaktadır.

Ülkemiz kaynaklarının, küresel güçlerin baskısından bağımsız bir şekilde değerlendirilmesine yüksek düzeyde ihtiyaç duyulmaktadır. Mühendisliği, bilimi ve teknolojiyi esas alan, Ar-Ge ve inovasyona ağırlık veren, yerleşmeyi özendiren, yerli yatırımcıyı özendiren ve koruyan, devletin ekonomideki yönlendiriciliğini artıran, dış girdilere bağımlı olmayan, sosyal devlet anlayışı ile istihdam odaklı ve planlı bir kalkınmayı öngören politikalar uygulandığında, durumun değişeceği kesindir. Otomotiv sektöründe bu yönde bir yeniden yapılanmaya ihtiyaç vardır.

Türkiye’nin, gerçekte dışa bağımlı bir üretim mekanı olması ile yetinilemez. Türkiye yerli üretime yönelik tasarım ve Ar-Ge merkezi olmalıdır. Sinai mülkiyeti Türkiye’ye ait tasarımlarda yoğunlaşılmalıdır. Ar-Ge çalışmaları hızlandırılmalı; firmalar Ar-Ge’ye daha fazla pay ayırmalı, yüksek katma değerli ürünlere yönelik yenilikçi çalışmalar yapılmalıdır. Tasarım geliştirmeye yönelik Ar-Ge faaliyetlerine destek yan sanayi ve KOBİ’lere de ciddi biçimde yayılmalı, özellikle yan sanayide kalıp tasarımlarına öncelik verilmelidir.

Ana sanayi, yan sanayinin işgücü ve yatırım maliyetlerini paylaşmalıdır. Yeni projelerde üretim öncesi tasarım–geliştirme–prototip–kalıp safhalarında yerli üretim egemen kılınmalıdır. Kalifiye eleman, mühendis istihdamı ve Ar-Ge çalışmalarını özendirici teşvik uygulamaları gündeme alınmalıdır. Sektörün rekabet gücü ile katma değer artırılması ve ithalata dayalı ana girdilerin yerli kaynaklardan temini için üretim mekanizmaları çok güçlü bir şekilde harekete geçirilmelidir.

İthal araç miktarları düşürülmeli, yerli ürünlerde katkı oranı yükseltilmelidir. Üretimi durdurma, işten çıkarma v.b. olguların masaya yatırılması, çalışanların haklarını kesin güvenceye alacak hukuki düzenlemelere gidilmesi; istihdamın güvenceli bir şekilde korunması ve geliştirilmesi sosyal bir zorunluluk olarak algılanmalıdır.

TMMOB Depreme Duyarlılık Yürüyüşü İZMİT'TE GERÇEKLEŞTİRİLDİ.



TMMOB'nin düzenlediği ve yürütücülüğünü İMO'nun yaptığı "TMMOB Depreme Duyarlılık Yürüyüşü"nin dördüncüsü bu yıl İzmit'te gerçekleştirildi. Yürüyüşe, Oda Yönetim Kurulu Başkanı Ali Ekber ÇAKAR, Oda Yönetim Kurulu Sekreteri Yunus YENER, Şube yöneticilerimiz, çalışanlarımız ile üyelerimiz katıldı.

Türkiye'nin dört bir yanından İzmit'e gelen binlerce mühendis, mimar ve şehir plancısı iki bölümden oluşan Depreme Duyarlılık Yürüyüşünde siyasi iktidara ve yerel yöneticilere bir kez daha Türkiye'nin deprem gerçeğini ve bir doğa olayı olan depremin afete dönüşmemesi için alınması gereken önlemleri hatırlattılar.



Demokratik kitle örgütlerinin İzmit birimleri ve İzmit halkının da yoğun destek verdiği yürüyüşün ilk bölümü için Merkez Bankası Binası önünde toplanan kalabalık alkış ve sloganlarla Demokrasi Parkı'na yürüdü. Açılış konuşmasını TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet SOĞANCI'nın yaptığı mitingde kapanış konuşması İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Serdar HARP tarafından yapıldı.



Demokrasi Parkı'nda başlayıp Anıtpark'ta tamamlanan yürüyüşün ikinci bölümü depremin yaşandığı saat olan 03.02'de Anıtpark'a bırakılan siyah çelenk ve saygı duruşu ile sona erdi.



Bilecik Ytong Fabrikasına Teknik Gezi Düzenlendi



Bilecik Bayırköy'de faaliyet gösteren Ytong Fabrikasına 01 Temmuz 2011 tarihinde üyelerimizin katılımıyla teknik gezi düzenlendi. Fabrika yetkililerince üretim alanları gezilmesinin ardından fabrikanın tarihi ve binalarda enerji verimliliği ve ısı yalıtımına yönelik bir seminer yapıldı. Fabrikada ikram edilen öğle yemeğinin ardından Eskişehir'e döndü.



SMM Komisyonu Toplandı



Serbest Müşavirlik Mühendislik Hizmetleri Komisyonumuz 16.08.2011 tarihinde gerçekleştirdiği toplantıda, mekanik tesisat proje ve uygulamayla ilgili yeterliliklerin belirlenmesine yönelik çeşitli kurum ve kuruluşlardan talep edilen birliklilikler hakkında görüş ve önerilerde bulunuldu.

Serbest Müşavirlik Mühendislik Hizmetleri Komisyonumuz 16.08.2011 tarihinde gerçekleştirdiği toplantıda, mekanik tesisat proje ve uygulamayla ilgili yeterliliklerin belirlenmesine yönelik çeşitli kurum ve kuruluşlardan talep edilen birliklilikler hakkında görüş ve önerilerde bulunuldu.



Üyelerimize yönelik

- ▶ Solidworks 2009
- ▶ Autocad 2008
- ▶ Catia V5
- ▶ Inventor 2008

*kurslarımız
devam etmektedir.*

Eğitime katılım için Şubemizi:

0.222.230 93 60

no'lu telefondan

aramayı unutmayınız.

Düzenlenmesini istediğiniz

eğitimi

Şubemize bildiriniz.



TMMOB'ye Bağlı 19 Oda ÇMO'yla Dayanışma İçinde

7 Mayıs 2011 tarihinde Eti Gümüş A.Ş.'nin Kütahya'daki Gümüş İşleme Tesisi'nin atık havuzunda yaşanan kısmi yıkılmadan kaynaklı siyanür sızıntısı üzerine Çevre Mühendisleri Odamız (ÇMO) mesleki kamusal-toplumsal sorumlulukları gereği bilimsel-teknik çerçevede kamuoyuna bilgilendirme amaçlı açıklamalar yapmış, bu açıklamaları hazmedemeyen Yıldızlar Holding'e bağlı ETİ Gümüş A.Ş., ÇMO'nun basın açıklamalarının dava sonuna kadar durdurulması ve 30 bin TL'lik tazminat istemiyle bir dava açmıştır.

Açılan dava daha fazla rant ve azami kâr güdüsüyle, başta Çevre Mühendisleri Odamız olmak üzere, kamu yararını ve halk sağlığını zedeleyen faaliyetlerle ilgili olarak meslek kuruluşları ve demokratik kitle örgütlerinin yapılan basın açıklamalarını engellemeye yöneliktir.

Bu dava ne mesleki kamusal-toplumsal sorumluluklarını yerine getiren Çevre Mühendisleri Odamız ve diğer odalarımıza ne de üst birliğimiz olan Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği'ne (TMMOB) açılan ne ilk davadır ne de sonuncusu olacaktır. Böyle onlarca, yüzlerce dava bulunmakta, ancak bizlerin bilimsel mesleki gerçekler ışığında faaliyet yürüttüğümüz eylem ve etkinliklerimiz mahkeme kararlarıyla da teyit edilmektedir.

Bilinmelidir ki, TMMOB ve bağlı odaları için mesleki bilimsel doğrular ile kamu ve halk sağlığı esastır. Sanayi, çalışma yaşamı, işçi sağlığı ve iş güvenliği, yapı denetimi, imar, tarım, gıda, madencilik, orman, su kaynakları, enerji, çevre, kentleşme vb. alanlarla ilgili faaliyet ve açıklamalarımızdaki temel yaklaşım budur.

Yine bilinmelidir ki, odalarımızın ve TMMOB'nin ülke, kamu ve toplum zararına yol açan uygulamalara yönelik kamuoyunu bilgilendirme sorumlulukları engellenemeyecek, durdurulamayacaktır.

Yağma, sömürü ve usulsüzlükler karşısında odalarımız ve Birliğimiz her zaman bilimin, tekniğin ve halkımızın yanında olacak, dayanışma ve birlikte hareket etme araçlarını geliştirecektir.

Biz aşağıda imzaları bulunan TMMOB'ye bağlı odalar olarak, ÇMO'nun yanında olacağımızı ve ÇMO'nun aleyhine her türlü girişime karşı, odalarımız

ve TMMOB'nin birleşik örgütlü gücüyle karşılık vereceğimizi kamuoyuna duyururuz.

■ 08.07.2011

Elektrik Mühendisleri Odası

Fizik Mühendisleri Odası

Gemi Makinaları İşl. Mühendisleri Odası

Gıda Mühendisleri Odası

Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası

İçmimarlar Odası

İnşaat Mühendisleri Odası

Jeofizik Mühendisleri Odası

Jeoloji Mühendisleri Odası

Kimya Mühendisleri Odası

Maden Mühendisleri Odası

Makina Mühendisleri Odası

Meteoroloji Mühendisleri Odası

Mimarlar Odası

Petrol Mühendisleri Odası

Peyzaj Mimarları Odası

Şehir Plancıları Odası

Tekstil Mühendisleri Odası

Ziraat Mühendisleri Odası



“Dünya Çevre Günü”

kutlu olsun!

TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet SOĞANCI, 5 Haziran Dünya Çevre Günü dolayısıyla bir basın açıklaması yaptı.

1972 yılında Stockholm’de toplanan “Birleşmiş Milletler İnsan Çevresi Konferansı”nda “..insanın, yaşamın onur ve huzur içinde geçirmesine izin verecek çevre kalitesi içinde özgürlük, eşitlik ve uygun yaşam koşullarına sahip olmanıntemiz ve sağlıklı bir çevrede yaşamın temel bir insan hakkı olduğu.....” kararıyla birlikte 5 Haziran’ın “Dünya Çevre Günü” olarak kabul edilmesinin 40’inci yılına;

Birleşmiş Milletler Genel Kurulu’nun 1962 tarihli ve 1803 sayılı “Doğal Kaynaklar Üzerinde Daimi Egemenlik Kararı”nda “.....halkların ve milletlerin doğal zenginlik ve kaynakları üzerinde egemenlik haklarının ihlal edilemeyeceği.....” kararının 50’nci yılına girerken;

• Sermayenin sınırsız, fütursuz, serbest dolaşımı ilkesinde temellenen DTÖ kurallarının sürdürülebilir kılındığı bir dünyada; Stockholm’den Rio’ya, Rio’dan Daho’ya neoliberal politikaların gerekleri doğrultusunda dönüşüm yaşanmış “...Ticareti engelleyici nitelikte olduğu saptanan çevre önlemlerinin yerini serbest ticaret hükümlerinin alması...” kararıyla sermayenin dolaşımını/serbest ticaretin küreselleşmesini engelleyecek çevresel önlemlerin dikkate alınmayacağı ilan edilmiştir.

• Dünya, emperyalizm tarafından sınırsız ve engelsiz bir tek küresel pazar ve sömürü alanı olarak

kurgulanmakta, bu politika içinde ülkemizin de içinde bulunduğu “**kaynakları emperyalizmin sınırsız sömürüsüne açılan ülkelerin**” zenginliklerine el konulmaktadır.

• Küreselleşme sürecinde, emperyalist çıkarlara göre yeniden biçimlendirilen sosyo-ekonomik politikaların doğal sonuçları; işsizlik, açlık ve yoksulluğun artışı, savaşlar, işgaller, katliamlar, kitlesel göçlerle karakterize olan çevre felaketleri yaşanmaktadır.

Bu süreç Türkiye’ye, sosyo ekonomik yapı ve devlet yapısı itibarıyla 1980 ekonomi kararları ve 12 Eylül darbesine paralel olarak yansımış, kamu işletmeleri, eğitim, sağlıkla devam eden kamu hizmetlerini piyasalaştırma-piyasa malına dönüştürme süreci doğal, tarihi ve kültürel varlıklara doğru genişletilmiştir. Tüm yer üstü ve yer altı varlıklarımızı talana açan neoliberal politikalar AKP döneminde pekiştirilerek ülkenin her noktasına yansıtılmıştır.

Doğa tahribatını “çevre sorunu” olarak ele alan sığ politikaların yanı sıra “çevre sorunu” da “kirliliği önleme”, “arıtma tesisi”ne indirgenmiştir.

Mühendislik, mimarlık ve şehir planlama disiplinlerinin teknik, bilimsel ve yasal ilkelerinin dışlandığı politikalarla;

• Sektörel yaklaşım benimsenerek kontrolsüz ve birbirinden bağımsız yapılara dönüştürülen planlama; tarım alanlarının, ormanların, meraların, kıyıların giderek yaylaların talanı şeklinde mekâna yansımıştır.

• Tüm doğal kaynaklarımız; doğa koruma alanları, yani biyolojik çeşitlilik açısından önemli alanlar, biyogenetik rezerv alanları, nadir, endemik, tehlike altındaki türlerin yaşam alanları, orman alanları, kıyıları, meralar “sürdürülebilirlik” aldatmacasıyla piyasa malına dönüştürülerek uluslararası pazara sunulmaktadır.

• Orman talanını her durumda teşvik eden ve kamu malı gaspının “affı” anlamına gelen 2B halen bir seçenek olarak görülmektedir.

• Ülkenin doğal varlıklarını uluslararası sermayeye en kısa yoldan sunmanın yollarını arayan AKP, ÇED Yönetmeliği’nde yaptığı son değişiklikle; termik güç santrallerini, nükleer güç santrallerini, nükleer atık bertaraf tesislerini, otoyolları, limanları, HES’leri ve madencilik projelerini de kapsayan yatırımları örneği görülmemiş bir duyarsızlıkla ve aymazlıkla, adeta idari işleme dönüştürülen ÇED kapsamı dışına çıkarmıştır.

• Getirilen “af”la kaçak tesisler çevreyi resmi olarak kirletmeye devam etmektedirler.

• Her türlü yapılaşmayla maden, turizm gibi sektörlerin kullanımını istisna haline getiren, doğa koruma açısından sistematik bir gerilemeye karşılık gelen “Tabiatı ve Biyolojik Çeşitliliği Koruma Kanunu Tasarısı”nda, “koruma yaklaşımı”nın “yatırım” adı altında sürdürülen ve itiraz dinlemeyen “talan” anlayışına terk edilmesi öngörülmektedir.

• İklim Değişikliği Sözleşmesiyle kazanım olarak görülen “önleyici düzenlemeler”, Kyoto Protokolüyle havayı, suyu piyasa malına çevirerek “temiz enerji” borsasıyla yeni bir sömürü aracı haline getirilmiştir. “Emisyon ticareti” ülkemize de HES garabeti olarak yansımıştır.

• Madencilik geliştiriliyor aldatmacasıyla, yabancılara imtiyaz tanıyan bir anlayışla, ülkenin hemen her yeri, tarım alanları, orman alanları, sulak alanlar, arkeolojik sit alanları, milli parklar ayrımı gözetmeksizin “açık işletmeye” dönüştürülmüştür.



• Yenilenebilir enerji kisvesi altında HES’lere teslim edilen akarsular; plansız, politikasız, çevreyle ve toplumla uyumsuz kısa ömürlü barajlar; rant uğruna Zeugma, Alliano, Hasankeyf, Munzur ve Fırtına Vadisi’nde somutlanan bilim dışı uygulamalarla tarihi-kültürel miras ve doğal çevre istikrarlı bir şekilde yok edilmektedir.

• HES ya da baraj yapılamayan kıyı ovalarında da nükleer enerji santralleri için yer beğenilmektedir.

• 1940’lı yıllarda başlayarak Cumhuriyet tarihinin son 70 yılına damgasını vuran, hazine arazilerinin işgalinden sonra kıyı alanlarına, en son olarak da orman, yaylak ve kışlaklara yayılan kaçak yapılaşmayı özendiren “af” bir seçenek olarak geçerliliğini sürdürmektedir.



• Kentsel dönüşüm adı altında ya da TOKİ uygulamalarında istisnasız olarak ülke topraklarının tamamı “arsa” olarak değerlendirilmektedir.

• Kentler, yayaların, yaşlıların, çocuk ve engellilerin unutulduğu altyapı ve üstyapıdan yoksun bina yığımlarına dönüştürülmüştür.

• Deprem ülkesi gerçeği görmezden gelinerek “yapı denetimi”, “risk-afet-sakınım planlaması” içi boş popülist yaklaşımlarla siyasi malzeme olarak kullanılmaktadır.

Biz biliyoruz ki rantı dayalı neoliberal politikalarla temellenen;

• Mühendisliğin sanayi, tarım, kent ve toplum yaşamına yönelik, bilimsel teknik temellerdeki kamusal, toplumsal hizmet niteliğini reddeden anlayışın,

• Bugün Kütahya Gümüşköy’de yaşanan, yarın Akkuyu’da yaşanacak olan çevre felaketini görmeyi reddeden anlayışın,

• Karadeniz, Akdeniz, Sinop-Gerze, Bergama, Uşak Eşme, Loç Vadisi, Munzur, Hasankeyf, HES’lere, barajlara karşı yürütülen mücadelede ölümü hiçe sayan anlayışın,

• Dereleri kanalizasyon hattı, gölleri sivrisinek yatağı, vadi tabanlarını, açık yeşil alanları, bozkırları boş arsa olarak gören anlayışın,

• Akılcı, çevreye uyumlu projeler yerine, uluslararası tekellere peşkeş çeken, arazi rantı üzerine ekonomiyi inşa eden anlayışın

bir sonucu olarak seller, toprak kaymaları, kıyı daralmaları gibi “çevre sorunları” “doğal afet” olarak adlandırılarak günlük hayatın olağan bir parçası olmaya devam edecek, deprem gibi “doğal afetler” de kader olarak tariflenecektir.



Yaşam alanlarımızın yok olmaması için, gelecek nesillere yaşayabilecekleri bir dünya bırakabilmek için, bugün ekolojik bir krize dönüşen çevre sorunlarının çözümünde, bütüncül politikaların, hukuksal ve kurumsal düzenlemelerin geliştirilmesi ve uygulanması gereği açıktır.

TMMOB, çevre politikalarının; sanayi, tarım, enerji, ulaşım ve kentleşme politikalarıyla bütüncül olarak ele alınmasını zorunlu görmektedir.

Dünya çevre günü kutlu olsun!

■ Mehmet SOĞANCI
TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı

**Komisyonlarımızın
Şube çalışmalarına
daha aktif katılımlarını
bekliyoruz.**



DİSK, TMMOB, TTB:

"ÇAĞRIMIZ İNSANDAN YANA OLAN HERKESE!"

DİSK, TMMOB ve TTB, 16 Temmuz 2011 tarihinde Türkiye gündemine ilişkin ortak bir basın açıklaması yaptı.

Barış içinde ve kardeşçe bir arada yaşama isteminde olan insanımız için ölümden, acıdan ve gözyaşından başka hiçbir şey getirmeyen gerilim ve çatışma ortamı bugünlerde giderek turmandırılıyor. Türkiye bir kez daha savaş/barış ikilemine sıkıştırılıyor.

Bu ülkede sıkılan her kurşun, atılan her bomba, patlayan her mayın, gerçekleşen her türlü silahlı çatışma ülkemizde barış içinde bir arada yaşama umudunu yok ediyor, silahların konuştuğu yerde barışın sesi duyulmuyor.

On yıllardır süren çatışma ortamında gençlerimiz ölüyor, anaların yürekleri dağlanıyor. Önceki gün Diyarbakır Silvan'da yaşananlar bir kez daha barış umudunu dinamitlemiştir. Artık gençlerin ölümüne kimsenin tahammülü kalmamıştır. Ölen canların ailelerine başsağlığı, yaralılara acil şifalar diliyoruz.

Zaten gergin bir zeminde bulunan Kürt sorununda, sorunun ele alınış biçimindeki yanlışlıklar, seçilmişlerin temsiliyetinin engellenmesi, karşılıklı yapılan gergin açıklamalar ve susmayan silahlarla çözümden uzaklaşıyor. Bu gidiş çok tehlikelidir. Toplumumuz, ikiye bölünmenin eşiğindedir. Türkiye'yi bir iç savaşa sürükleyebilecek, Türk-Kürt kardeşliğini temelden sarılabilecek bir yarılmaya yol açacak özelliğe sahiptir.

Hepimiz toplumun kamplaştırılmasına prim vermeyerek bir arada kardeşçe yaşamı savunmak, silahların susmasını istemek ve sağduyulu demokratik yaklaşımları egemen kılmak sorumluluğuyla karşı karşıyayız.

Biz, ülkemizin ve insanımızın gereksindiği kardeşlik ortamının ancak demokrasi ortamında sağlana-

tmmob
TÜRK MÜHENDİS VE MİMAR ODALARI BİRLİĞİ



bileceğine inanarak, şiddet ortamından medet umanları bir kez daha uyarıyoruz.

Başta Parlamento ve Hükümet olmak üzere siyasal partileri, toplumsal kurumları, tüm emek ve meslek örgütlerini, sorunlarımızın çözümü yönünde barışı esas alan tüm güçleri ve demokratik bir Türkiye özlemi taşıyan herkesi barışı egemen kılmak için çaba göstermeye,

katkı sağlamaya çağırıyoruz.

Tarihin bir kez daha tekrarlanmasına, şiddetin ve silahların bir kez daha hayatımıza egemen olmasına izin vermemek hepimizin sorumluluğudur.

- - Devrimci İşçi Sendikaları Konfederasyonu (DİSK)
- Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB)
- Türk Tabipleri Birliği (TTB)



Yeni Kanun Hükmündeki Kararnameler Üzerine TMMOB Örgütlülüğüne Yönelik TMMOB Başkanının Mesajı

TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet SOĞANCI, KHK'yla oluşturulan Çevre, Orman ve Şehircilik Bakanlığı'nın Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Orman ve Su İşleri Bakanlığı olarak ikiye bölünmesiyle ilgili olarak 5 Temmuz 2011 tarihinde TMMOB örgütlülüğüne yönelik bir mesaj yayımladı.

Sevgili Arkadaşlar,

Bildiğiniz üzere, AKP iktidarı, genel seçimlerden dört gün önce 8 Haziran 2011 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan bir düzenlemeyle bazı bakanlıkları kapatmış, bazı yeni bakanlıklar oluşturmuştu. Ayrıca işlevi gereği mesleğimizi en çok ilgilendiren Bayındırlık ve İskân Bakanlığı ile Çevre ve Orman Bakanlığı'nı birleştirerek "Çevre, Orman ve Şehircilik Bakanlığı"nı kurmuştu. Söz konusu yeni kurulan bakanlık yapısı içinde oluşturulacak Mesleki Hizmetler Genel Müdürlüğü'nün görevleri içinde de meslek alanlarımızı ve örgütümüzü "düzenlemeye" yönelik maddeler yer almıştı.

AKP bu sefer de Çevre, Orman ve Şehircilik Bakanlığı henüz oluşturulamadan 4 Temmuz 2011 tarihinde yayımlanan Kanun Hükmünde Kararnamelerle Bakanlığı ikiye böldü ve içinden "Çevre ve Şehircilik Bakanlığı" ile "Orman ve Su İşleri Bakanlığı" çıktı.

Daha bir ay bile dolmadan, kararnamelerin mürekkebi bile kurumadan kurduğu bakanlığı kaldırıp yerine iki bakanlık kurması; AKP'nin kamu yönetimiyle ilgili olarak ne kadar planlı, programlı çalıştığının güzel bir göstergesidir.

"Çevre ve Şehircilik Bakanlığı"nın amaç bölümünde önceki "Çevre, Orman ve Şehircilik Bakanlığı"ndan farklı olarak "meslek odalarının mevzuatını düzenleme" ifadesi çıkarılarak, bakanlığın görev alanıyla ilgili mesleki hizmetlerin norm ve standartlarını hazırlamak, geliştirmek, uygulanmasını sağlamak ve

HAYALİMDEKİ

T.M.M.



İŞTE BU...!



ilgililerin kayıtlarını tutmakla sınırlı tutulmuş gözükse de Mesleki Hizmetler Genel Müdürlüğü'nün görev tanımını mesleğimiz ve örgütümüz aleyhine daha da genişletilmiştir.

Mesleki Hizmetler Genel Müdürlüğü'nün görevleri daha detaylı bir şekilde tanımlanırken;

Önceki kararnamede yer alan "Ülkenin planlama, projelendirme ve yapım işlerinde faaliyet gösterenlerin rekabet gücünü artırmak için inceleme ve araştırmalarda bulunmak, stratejiler geliştirmek, meslek odaları ve sivil toplum kuruluşları ile işbirliği yapmak ve koordinasyonu sağlamak" ifadesi ise bu kez kaldırılmıştır.

4 Temmuz 2011 tarihli Resmi Gazete'nin Mükerrer sayısında yayımlanan 644 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'de Mesleki Hizmetler Genel Müdürlüğü'nün görevleri şöyle sıralanıyor:

MADDE 12 - (1) Mesleki Hizmetler Genel Müdürlüğü'nün görevleri şunlardır:



a) Yerleşme ve yapılaşmaya yönelik mimarlık, mühendislik, müteahhitlik ve müşavirlik hizmetlerine ilişkin düzenlemeleri yapmak, uygulamaları denetlemek ve izlemek.

b) Gerçek kişilere ve özel hukuk tüzel kişilerine ait her türlü yapılarla ilgili genel ilkeleri, stratejileri ve standartları belirlemek ve uygulanmasını sağlamak.

c) Planlama, harita yapımı, arazi ve arsa düzenlemesi, değerlendirme, parselasyon, etüt ve proje müellifiği, harita plan, proje ve yapım kontrol müşavirliği, her türlü altyapı ve tesisat dâhil olmak üzere yapı müteahhitliği gibi hizmet alanlarında çalışan gerçek veya tüzel kişilerin görev, yetki ve sorumluluklarına ve kayıtlarının tutulmasına ilişkin esasları belirlemek, mesleki yeterlikleri ile kuruluş yeterliklerini değerlendirerek bunlara tescil ve yeterlik belgeleri vermek veya verilmesini ve kayıtlarının tutulmasını sağlamak.

ç) Planlı ve plansız alanlardaki projelendirme ve yapılaşmaya, yapı ruhsatı ve yapı kullanma izinlerinin ulusal adres veri tabanına dayalı olarak düzenlenmesine ilişkin usul, esas ve standartları belirlemek.

d) Planlama, projelendirme, yapım ve kamulaştırma iş ve işlemlerinde görev alacak bilirkişilerin niteliklerine ve mesleki yeterliklerine ilişkin usul ve esasları belirlemek.

e) 4708 sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanun ile Bakanlığa verilen görevleri yapmak.

f) Yöresel mimarinin ve yapılarda yerel malzemenin kullanımının teşvik edilmesi, binalarda enerji verimliliğinin sağlanması ve ileri yapım teknolojilerinin kullanılması ve yaygınlaştırılması için gerekli tedbirleri almak.

g) Kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek kişilere ve özel hukuk tüzel kişilerine ait her türlü yapıların denetlenmesinde görev alan mimar ve mühendisler ile yardımcı kontrol elemanlarını denetlemek, ilgili idareler ile denetim ve müşavirlik kuruluşlarınca denetlenmesini sağlamak.

ğ) Yapım işlerinde görev alan şantiye şefleri, fen elemanları ve yetki belgeli ustaların faaliyetlerinin, durumlarına göre, ilgili idarelerce veya meslek kuruluşlarınca denetlenmesini sağlamak.

h) Kamuya ve özel sektöre ait her türlü yapı ve

tesisin projelerinin ve yapım işlerinin denetlenmesinde görev alacak mimar ve mühendisler ile yardımcı kontrol elemanlarının, yapı denetim kuruluşlarının ve müşavirlik kuruluşlarının niteliklerine, görev, yetki ve sorumluluklarına ilişkin esasları belirlemek, mesleki yeterlikleri ile kuruluş yeterliklerini değerlendirerek bunlara belge verilmesini ve kayıtlarının tutulmasını sağlamak.

ı) Bakanlığın görev alanına giren konularla ilgili olarak mimarlık ve mühendislik meslek kuruluşlarına ilişkin mevzuatı hazırlamak ve bunları denetlemek.

i) Çevre yönetimi, çevre denetimi ve çevresel etki değerlendirilmesi iş ve işlemlerinde görev alanların niteliklerine, görev, yetki ve sorumluluklarına ilişkin esasları belirlemek, mesleki yeterlikleri ile kuruluş yeterliklerini değerlendirerek bunlara belge verilmesini ve kayıtlarının tutulmasını sağlamak.

j) Çevresel etki değerlendirmesi raporu hazırlanmasında, çevre laboratuvarları, çevre danışmanlık firmaları ile belediyelerin çevre koruma tesislerinin projelerinde ve işletilmesinde görev alacak elemanları eğitmek, proje ve tesis ölçütlerini geliştirmek ve mesleki yetkinliği artırmak.

k) Konut politikalarının belirlenmesine yönelik çalışmalarda bulunmak, belirlenmiş politika, plan ve stratejilere göre uygulamayı temin ve sonuçlarını takip etmek.

l) Yapı kooperatiflerinin ve üst birliklerinin kurulması, işleyişi ve denetlenmesine ilişkin iş ve işlemleri yürütmek, kuruluş kayıtlarının ve sicillerinin tutulmasını sağlamak ve uygulamaları denetlemek.

m) Bakan tarafından verilen benzeri görevleri yapmak.

Sevgili Arkadaşlar,

Biz AKP'nin mesleğimize ve örgütümüze karşı ne planladığını iyi biliyoruz.

"Güç görevler güçlü örgütlenmelerle yerine getirilir" sözünü de iyi biliyoruz.

Değişen bir şey yoktur: Şimdi örgütlülüğümüzü ve mücadelemizi güçlendirme zamanıdır.

■ **Mehmet SOĞANCI**
TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı



Lunapark ve Eğlence Alanlarında Gerçekleşen Ölümlü Kazalar Denetimsizliğin Boyutlarını Ortaya Koyuyor

Yaz aylarının gelmesiyle birlikte on binlerce insanın sıcak yaz günlerinde başta çocuklar olmak üzere aileleriyle birlikte gittiği ve ülkemizin birçok yerinde bulunan sabit ya da mobil lunapark ve eğlence mekânları dolmaya başladı.

Tesislerin aktif olarak çalışmasıyla birlikte maalesef üzücü kazalar ve ölüm haberleri de duyulmaya başlanmıştır. Trabzon, Adıyaman, İstanbul Küçükçekmece ve Balıkesir'deki lunapark ve eğlence alanlarında gerçekleşen ölümlü kazalar önümüzdeki dönemde yaşanacak olası kazaların habercisi niteliğindedir.

Daha önce de defalarca söyledik: Denetimsizlik acı facialara ve ölümlere yol açmaktadır.

Mevzuatlarımızda lunaparklar, oyun ve eğlence alanları, sıhhi müesseseler içerisinde umuma açık istirahat ve eğlence yerleri olarak adlandırılmaktadır. Bu iş yerlerinin buldukları sınırlar dikkate alınarak ilçe belediyeleri ve büyükşehir belediyeleri tarafından ruhsatlarının verilmesi ve denetimlerinin yapılması gerekmektedir.

Sayıları her geçen gün daha da artan bu eğlence alanlarında kullanılan discovery, hızlı tren, gondol vb. eğlence makinelerinin periyodik kontrollerinin yapılması, emniyet aksamalarının test edilmesi gerekmektedir. Bu kontrollerin süreleri ilgili mevzuatlarda ve

standartlarda açıkça belirtilmiştir. Aylık ve yıllık olarak kontrollerin yapılmasının yanı sıra günlük olarak da işletmeye alınmadan önce tüm emniyet tedbirlerinin çalıştığı kontrol edilerek çalıştırma işlemi yapılmalıdır. Bu kontrollerin de kayıt altına alınması gerekmektedir.

Halkımızın özellikle hafta sonları kalabalıklar halinde eğlendikleri bu yerlerde herhangi bir olay veya yangın çıkması halinde güvenli bir şekilde boşaltılmasından, makinelerin operatörlerinin eğitimlerine kadar sorgulanması ve denetlenmesi gereken birçok nokta vardır. Öyle ki kaldırım taşları üzerine oturtulmuş, zeminlerine uygun bir şekilde montajı yapılmamış eğlence makineleriyle halkımızın can güvenliği tehlikeye atılmaktadır.

Bu iş yerlerinin ilçe belediyeleri ve büyükşehir belediyeleri tarafından çalışma ruhsatlarının verildiği bilinmektedir. Ancak tamamen bir mühendislik tasarımı olan ve yüzlerce hareketli parça ve güvenlik aksamaları ile devasa konstrüksiyonlar olarak imalatı yapılan bu cihazların test ve kontrollerinin ve güvenlik aksamalarının uzman makina mühendisleri nezaretinde yapılması gereği ihlal edilmektedir.

Ayrıca çeşitli bölgelerde, genellikle küçük yerleşim yerlerinde yapılan panayırarda kurulan lunapark makineleri, genellikle 10 günlük periyotlarla çalışmakta, ardından da sökülüp başka panayır alanlarına taşın-



makta ve gidilen yerde tekrar montaj edilmektedir. Bu tip sürekli söküp-takma işlemlerinde kalıcı mekanik hasarlara veya güvenlik zafiyetlerine neden olunabileceği açıktır. Sabit tesislerin ilk kurulumunda, mobil tesislerin ise her kurulumunda tesisdeki her bir makine ve yapının işletmeye alınmadan TS EN 13814'e göre test ve kontrolleri yapılmalıdır. Ancak garantili ve güvenli çalışmayı taahhüt edecek olan test ve kontrol raporları ile periyodik kontrol raporlarının düzenli olarak ilgili idareye sunulmadığı yaygın bir gerçektir. Bu noktada, söz konusu eğlence makinelerinin kontrol edildiğine dair bir evrak istemek ve evrakin altında imzası bulunan kişinin bu konuyla ilgili bir uzman olup olmadığını sorgulamadan evrakları kabul etmenin, makine ve tesisin güvenli olduğu anlamına gelmeyeceğini ve ilgili belediyelerin sorumluluğunu ortadan kaldırmayaçağım belirtmeliyiz.

Sadece ruhsat aşamasında, kontrol edildiğine dair yetersiz bir evrak isteyerek daha sonra kontrollerin düzenli aralıklarla yapılıp yapılmadığını takip etmeden bu yerlerin güvenlikleri sağlanamaz. Bu nedenle yaşanan veya yaşanacak kazalarda sorumlular bellidir. İlk



kurulum, bakım, onarım ve işletme giderlerini kâr hırsıyla yanlış bir "maliyet" anlayışıyla göze almayarak can ve mal güvenliğini ihlal edenler ile halen denetim mekanizmalarını çalıştırmayan ve bu kazalar sonucunda meydana gelen ölümleri seyretmekle yetinen, kendilerinde suç olmadığını belirten yetkilileri uyarıyoruz.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası olarak, 150 noktada uzman makina mühendislerine dayalı örgütlü yapımızla denetim faaliyetlerinde elde ettiğimiz bilgi ve birikimi paylaşmak, tüm birimlerimizde iş yeri ruhsatı düzenlenmesi aşamasında görev almaya, eğlence makinelerinin operatör ve bakım personelinin eğitimlerini düzenlemeye ve makinelerin sağlıklı ve güvenli kullanımı için mevzuatta tanımlı periyodik kontrollerinin yapılmasında kamu adına ve kamu güvenliği için görev almaya hazır olduğumuzu kamuoyuyla paylaşıyoruz. Bunun yanı sıra ilgili bakanlıkları ve yerel yönetimleri acil tedbir almak üzere mevzuat düzenlemesi yapılması konusunda göreve çağırıyor ve çözümün "kamusal denetimi" olduğunu hatırlatıyoruz.

■ Ali Ekber ÇAKAR
TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı
(5 Temmuz 2011)



15-16 Haziran Büyük İşçi Direnişinin 41. Yılında Çalışanların Koşulları Daha Geride ve Yine Baskı Altında

15-16 Haziran Büyük İşçi Direnişinin 41. yılı nedeniyle Oda Yönetim Kurulu Başkanı Ali Ekber ÇAKAR yazılı bir açıklama yaptı.

1970 yılında çalışma yaşamı ve sendikal mevzuatı düzenleyen 274 sayılı İş Yasası ile 275 sayılı Sendikalar Yasası'nda değişiklik öngören yasa tasarısıyla DİSK ve temel işçi hakları tasfiye edilmeye çalışılmış, buna karşı büyük bir işçi direnişi yaşanmıştı. 15-16 Haziran 1970 tarihlerinde 168 fabrikadan 150 bin civarında işçinin gerçekleştirdiği direnişe şiddetle müdahale edilmesi sonucu 3 işçi ölmüş, 200'den fazla işçi yaralanmış, sıkıyönetim ilan edilmiş, yüzlerce sendikacı 12 Mart mahkemelerinde yargılanmış, olayların ardından 5 bini aşkın işçi işten atılmıştı. İki yıl sonra da Anayasa Mahkemesi söz konusu değişiklikleri iptal etmişti. O zaman sermaye çıkarları doğrultusunda yeterince düzenlenemeyen çalışma yaşamı, 24 Ocak 1980 ekonomi kararlarının gerektirdiği sert 12 Eylül düzeniyle çalışanların aleyhine biçimlendirilmiştir. 12 Eylül dönemi düzenlemelerinin ardından 2003 yılında İş Yasası'nda ve daha sonra da "torba yasalar" yoluyla yapılan çok sayıda değişiklikle esnek, güvencesiz istihdam, taşeron çalıştırmayla işçi sağlığı ve güvenliği alanlarında ser-

kararlı ve bilinçli yürüyüş
15-16 Haziran
direnişi



bestleştirme ve kurlsızlaştırma doğrultusunda önemli düzenlemeler yapılmıştır.

"Ulusal İstihdam Stratejisi"nde benimsenen yaklaşımlar uyarınca da esnek, güvencesiz çalışma biçimleri çeşitli yasalara parça parça sızdırılarak daha fazla yaygınlaştırılacak, geçici-kıralık işçilik uygulamasına geçilecek, özel istihdam büroları yaygınlaştırılacak, kıdem tazminatları budanacak, "bölgesel asgari ücret" uygulamasıyla asgari ücret düşürülecek, 25 yaş altı yeni genç işçiler güvencesiz ucuz emek sömürüsüne tabi tutulacaktır.

İstihdam yaratmayan dışa bağımlı sanayi politikaları, meslektaşlarımızı da kapsayan esnek üretim ve esnek istihdam politikalarıyla çalışanların üzerinde ciddi bir tehdit oluşturmakta, fason sanayi üretimiyle birlikte çalışanları en alt düzeylerdeki ücretlere ve işsizliğe mahkum etmektedir. Bugün Türkiye, neoliberal politikalar ve yapısal ekonomik sorunların yol açtığı işsizlik dalgaları, güvencesiz çalışma biçimleri ve artan yoksullukla yüz yüzedir. Çalışanların kıdem tazminatları, fazla mesai ücretleri ile sendikal hak ve yetkileri budanmaktadır. TMMOB Makina Mühendisleri Odası (MMO), 15-16 Haziran'dan bugünlere, sermayenin emek sömürüsü ve azami kâr hırsının yol açtığı sonuçlara karşı mücadelenin toplumsal meşruiyetine inanmaktadır. Çalışma yaşamının insanı ve emeği esas alır tarzda, iş güvenceli, örgütlü, toplu sözleşme ve grev haklarının tanındığı, tam istihdamın hedeflendiği ve iş cinayetlerine dönmüş iş kazalarını en aza indirecek şekilde örgütlenmesi pekâlâ olanaklıdır. Bunun için Türkiye'nin neoliberal politikaların tamamen dışında bağımsız, eşitlikçi, kalkınmacı, sanayileşmeci, üretim ve istihdamdan yana bir yönelime girmesi gerekmektedir.

MMO, mesleki toplumsal sorumlulukları, ülke ve halk çıkarları gereği her zaman bu seçeneğin yanında olacaktır.

■ Ali Ekber ÇAKAR
TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı
(14 Haziran 2011)





Sivas Katliamını Gerçekleştiren Güçlerle, Ülkemizde Egemen Olan Antidemokratik Yapı İç İçedir.

18 yıl önce Sivas'ta Madımak Oteli'nde yakılarak öldürülen 35 yazar, aydın ve ozan Sivas'a barışın, kardeşliğin, dayanışmanın sözünü büyütme için gitmişlerdi. Herhangi bir dinin, mezhebin ya da etnik kökenin bir diğeri üzerinde baskı kurmadan yaşayabileceğini anlatmanın arayışı içindeydiler. Onlar, Anadolu topraklarının kanla değil, sevgiyle ve insancılıkla sulanmasından yanaydılar.

Onların üzerine salınan azgın gerici faşist gürünün amacı ise aydınlığın üzerini gericiğin karanlığının örtmesiydi. Bu nedenle linç ve katliam yoluna başvurdular. Merkezi ve yerel idare tarafından cesaretlendirildikleri ayyuka çıkan katliamcı ilişki ağının hedefi, gerçekte ülkemizin geleceğini aydınlatan umutlara ve hümanizmaya yönelikti.

2 Temmuz 1993'te yaşanan Sivas katliamının sorumluları yetkililerin güdümünde ateşe körükle giden katliamcı gelenektir. Bu gerici/faşist geleneğin kendisi dışındaki toplum kesimlerine karşı giriştiği saldırganlık, ülkemizdeki toplumsal atmosferi sürekli olarak zehirlemektedir. Öncüllerine Çorum ve Maraş katliamlarında da tanık olduğumuz, ilerici aydın toplum kesimlerine karşı duyulan tahammülsüzlüğü öldürme/yok etme güdüsü üzerinden gerçekleştiren faşizm, Sivas katliamında görüldüğü gibi dinci gericiliği de kucaklamaktadır.

Aradan geçen 18 yıla karşın Sivas katliamının derinliklerindeki sorunların üzeri örtülmektedir. Oysa yapılması gereken katliamın birinci derece muhatapları

ile duyarlı kamuoyunun çağrılarının dikkate alınması ve Türkiye'nin Sivas katliamı ve antidemokratik yapıyla yüzleşmesidir.

Türkiye'de bugün din ve devlet işlerinin birbirinden bağımsız gerçek bir laik yapıya kavuşturulması, bütün dinsel, mezhepsel, etnik oluşumlara eşit mesafede durulması hayatiyet arz etmektedir. Türkiye'de toplumsal yapının demokratikleştirilmesinin bazı temel unsurları bizzat bu alanda bulunmaktadır.

Duyarlı kamuoyunun yıllardır dillendirdiği Madımak'ın müze olması talebi de bir an önce gerçekleştirilmeli ve katliamın muhataplarının kontrolünde özerk bir yapıda kurgulanmalıdır.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası bu demokratik talepler çerçevesinde Sivas katliamını kınamakta, düşmanlık tohumları eken gericiliğe karşı barışı ve kardeşliği savunmaktadır.

■ Ali Ekber ÇAKAR
TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı

**Üye aidatını zamanında
ödeyen üyelerimize,
primleri Odamızca
karşılanan
'Ferdî Kaza Sigorta Poliçesi'
düzenlenmektedir.**

Demiryolu Taşımacılığındaki Aşırı Gerileme Durdurulmalı



1975 yılında Sürat Demiryolu Projesi'nin yatırım programına alınmasıyla başlayan "hız" öyküsü ani kararlarla kaosa dönmüş ve en sonunda 22 Temmuz 2004 tarihinde Haydarpaşa-Ankara seferini yapan "hızlandırılmış tren" in Sakarya'nın Pamukova ilçesinde raydan çıkarak devrilmesi sonucu 41 yurttaşımız ölmüş, 81 yurttaşımız yaralanmıştı. Bu olay üzerine "hızlandırılmış tren" ve demiryolu politikaları kamuoyu nezdinde daha tartışılır olmuştur.

Odamız, Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Raporu'yla mevcut durum, sorunlar ve izlenmesi gereken politikaları ayrıntılı olarak belirlemiştir. Odamız ve konuyla ilgili duyarlı çevrelerin tespit ettiği üzere demiryolları, 1950'lerden itibaren karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları lehine ikinci planda kalmıştır. Demiryollarının yüzde 41,5'i Cumhuriyet'ten önce yapılmış; 1923-1950 arasında yılda ortalama 172 km; 1950 sonrasında yılda ortalama 34 km demiryolu inşa edilmiştir. 1950 yılında 9 bin 24 km olan toplam demiryolu hattı uzunluğu bugün 11 bin 52 km'dir. 61 yılda yalnızca bin 981 km demiryolu yapılmıştır. Anahat yapımı ise 1951 sonrasında toplam 972 km, yıllık ortalaması ise 16 km olarak gerçekleşmiştir.

Sonuçta demiryolu yolcu ve yük taşımacılığında olağandışı gerilemeye yol açılmıştır. 1950 yılında demiryolu taşıma oranları yolcуда yüzde 42, yükte yüzde 78 iken, bugün yolcуда yüzde 1,8'e, yükte yüzde 5,4'e gerilemiş; karayolu taşımacılığı ise aynı dönemde yükte yüzde 19'dan yüzde 94,6'ya, yolcуда ise yüzde 98,3'e yükselmiştir.

Uluslararası istatistiklere göre Türkiye 21 Avrupa ülkesi arasında demiryoluyla yolcu taşımacılığında yüzde 2,3 ve yük taşımacılığında yüzde 4,4 oranıyla sondan ikinci sıradadır.

Kaynaklarını karayolları üzerinden uluslararası petrol ve otomotiv tekeline akıtarak demiryolu ve denizyolu taşımacılığını geriletken dışa bağımlı ulaşım politikaları bu durumun başlıca nedenidir. AB uyum programları, Dünya Bankası ve IMF'ye verilen taahhütler uyarınca serbestleştirme, özelleştirme, "yap-ışlet-devret", "yap-ışlet" ve "kamu-özel sektör ortaklığı" yoluyla kamunun güçsüz kılınıp özel sektörün güçlendirilmesi politikaları uygulanmaktadır. Bu kapsamda TCDD'nin yeniden yapılandırılması yoluyla altyapı ve işletmeciliğin bölünmesi, kurum yapısının parçalanması, faaliyetlerin yatay bölünmeye tabi kılması, özelleştirme ve taşınmazların satılması, istihdamın azaltılması, teknik yeteneklerin zayıflatılması yoluyla demiryollarının yerli, yabancı sermayeye açılması hedeflenmiştir.

Azaltılan personelle çok iş çıkarma, esnek ve güvencesiz çalışma koşulları, performansa bağlı ücret politikası, siyasi ve ehil olmayan kadrolaşma, iş gücü kalitesinin düşürülmesi; istasyonları kapatma, yolcu trenlerinin azaltılması, lojmanların satılması, permi haklarının kaldırılması, hastane ve eğitim tesislerinin kapatılması söz konusudur.



“Genel Demiryolu Kanunu Tasarısı” ve “TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün Yeniden Yapılandırılması ve Türkiye Demiryolu Taşımacılığı A.Ş. Kurulması Hakkında Kanun Tasarısı”yla bir bütün olarak 154 yıllık demiryolu kazanımları ve TCDD’nin tasfiyesi amaçlanmaktadır.

Oysa doğru bir demiryolu politikası, hat kapasitesi, arazi, maliyet, kullanım ömrü, güvenlik, enerji verimliliği, petrole bağlı olunmaması, çevre gibi temel unsurlara ve kamusal hizmet perspektifine dayandırılmalıdır. Aşağıdaki öneriler bu açıdan değerlendirilmiştir.

• Mutlaka ciddi bir “Ulaştırma Ana Planı” yapılmalı; bu plan kapsamında demiryolu, denizyolu, havayolu ve karayolu için ayrı ayrı Ana Planlar hazırlanmalıdır.

• Ulaşım politikaları karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu taşımacılığının, seri, ekonomik, çevreci, güvenli ve hızlı, tek bir taşıma zinciri oluşturacak şekilde entegre edilmesini içeren Kombine Taşımacılığa yönelim ekseninde belirlenmelidir.

• Tüm ulaşım modları arasında uyum sağlanarak yük ve yolcu taşımada ağırlık demiryolu taşımacılığına verilmeli, demiryolu taşıma oranları planlı olarak artırılmalıdır.

• Ulaştırmanın bütünü ve demiryollarında, alt-yapı, araç, arazi, tesis, işletme ve taşınmazlara yönelik bütün özelleştirmeler ve belediyeler ile üçüncü şahıslara devirler durdurulmalıdır.

• Yeni raylı sistemlerin mevcut ulaşım ağlarıyla entegrasyonu sağlanmalı, Ankara-İstanbul hattı ile Boğaz Tüp Geçit projesi arasında bağlantı kurulmalı, kentlerde başta metro olmak üzere hafif raylı sistemler yaygınlaştırılmalıdır.

• Ulaştırma master planlarında, birim enerji tüketimi daha düşük olan demiryolu ve denizyolu sistemlerine öncelik verilmeli, mevcut sistemler kapasite ve verimlilikleri geliştirilerek kullanılmalı; ulaşımında petrol bağımlılığının azaltılması hedeflenmeli; mevzuat bu doğrultuda gözden geçirilmelidir.

• TCDD’nin parçalanarak işlevsizleştirilmesi, siyasi kadro atamaları ve her düzeydeki uzman kadro kıyımına son verilmelidir. TCDD’nin personel açığı siyasi değil, mesleki ve teknik ölçütler içinde giderilmeli; “performansa göre ücret”, “toplam kalite yönetimi” vb. uygulamalar kaldırılmalıdır.

• Hizmet dışı bırakılan bakım ve tamir atölyeleri ve bütün tesisler yeniden işlevli kılınmalıdır.

• Dünya Bankası ve uluslararası sermayenin istemleri doğrultusunda hazırlanan Demiryolu ve TCDD Kanun Tasarısı Taslakları geri çekilmelidir.

• TCDD’nin borçlandırılması ve zarar ettirilmesi politikası terk edilerek TCDD borçları kamu tarafından üstlenilmelidir.

• TÜDEMSAŞ, TÜVASAŞ, TÜLOMSAŞ gibi TCDD fabrikaları lokomotif ve vagon üretecek teknik düzeye getirilmeli, montaj değil, üretim esaslı bir yapıya sahip olmalı; demiryolu yan sanayisine (ray, tekerlek vb.) yatırım yapılmalıdır.

• TCDD, nitelikli personel yetiştirilmesi için üniversiteler ve meslek odalarıyla işbirliği yapmalı, meslek içi eğitim geliştirilmeli, kapatılan meslek liseleri yeniden açılmalıdır.

• Demiryolu modlarındaki atıl kapasitelerin değerlendirilmesi için işletme iyileştirmeleri yapılmalı; demiryolu hatları ciddi ve bütünlüklü bir tarzda onarılarak yeniden yapılandırılmalı; ulaşım güvenliğini etkileyen hatlar en kısa sürede onarılmalı, elektrifikasyon ve sinyalizasyon gereksinimleri karşılanmalıdır.

• Ülkenin ve kentlerin kaderini etkileyecek projelerde meslek odaları, üniversiteler ve ilgili meslek örgütlerinin görüşleri alınmalı, karar süreçlerine katılmaları sağlanmalıdır.

■ Ali Ekber ÇAKAR
TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı
(21 Temmuz 2011)

CAD PROGRAMLARI tanıtım yazı dizisi

Dönem dönem yaptığımız üye profil belirleme çalışmaları çerçevesinde özellikle mesleğe yeni adım atmış genç meslektaşlarımıza ilişkin ilginç bir istatistik gözümüze çarptı. Gerek "Makina Mühendisliği Eğitimi"nin müfredat eksikliği gerekse de üniversite-sanayi işbirliğinin yetersiz olması sonucu meslek hayatına atılan genç mühendislerin CAD programlarını kullanmada yetersizliği bilinen bir gerçektir. Ancak rakamlara baktığımızda bilinen gerçeğin biraz daha pekiştiğini görmekteyiz: Henüz mezun olmuş genç mühendislerin %39'unun okulda eğitimi sırasında ya da okul dışında özel kurslarda hiçbir şekilde CAD programlarıyla tanışmamakta, geriye kalan %61'lik kısmın neredeyse 5 te 4 lük kısmı ise kullanabildiğini söylediği programı başlangıç düzeyinde kullanabilmekte. Elbette ki iş deneyimi önemlidir ve bu programlar iş hayatında öğrenilecektir. Ancak günümüz Türkiye'si piyasa koşullarında işe alım süreçlerine baktığımızda özellikle kurumsal firmaların yeni mezunlardan beklentileri yukarıdaki istatistiklerdeki ortalamanın çok üstündedir.

Bu sebepten dolayı MMO Eskışehir Şubesi olarak elimizden geldiğince üyelerimize yönelik CAD Eğitimleri organize etmeye çalışıyoruz. Buradaki temel amaç üyemizin meslek hayatındaki eksiklerini kapatması, kendini geliştirmesidir. Üyelerimizden gelen talep doğrultusunda AutoCad, SolidWorks ve Catia çizim programlarının çeşitli sürümlerinin eğitimlerini vermeye çalıştık.

Yine genç üyelerimizden gelen talepler çerçeve-

sinde bundan böyle her sayımızda bir temel CAD programını tanıtmaya çalışacağız. Eğer genç meslektaşlarımızın CAD programlarına olan ilgisini artırabilirsek ve yukarıda belirttiğimiz istatistikleri değiştirebilirsek başarılı olmuş olacağız.

AUTOCAD

Bu tanıtım dizisinin ilk kısmında AutoCAD programını tanıtarak başlıyoruz.

AutoCAD, 1982 yılında ABD merkezli "Autodesk" adlı firma tarafından üretilip geliştirilen, kağıt üzerinde yapabildiğimiz her türlü teknik çizimin bilgisayar ortamında da yapılmasını sağlayan bir yazılımdır. Dünya üzerinde "Bilgisayar Destekli Tasarım" olarak bilinen CAD (*Computer Aided Design*) tabanlı programların öncüsü konumundadır. 1982 yılından bugüne kadar yaklaşık 20 kez sürüm değişikliğine uğrayarak bugüne kadar gelmiştir.

Diğer teknik çizim ve tasarım programlarıyla karşılaştırıldığında dünya üzerinde en yaygın olarak kullanılan program olan AutoCAD'in, yaklaşık 17 ayrı dilde sürümü bulunmaktadır. Ancak AutoCAD'i diğer programların önüne çıkaran esas özelliği değişik işletim sistemlerinde de çalışabiliyor olmasıdır. (DOS, Windows, UNIX, Macintosh)

"Bu kadar sürüm değişikliğinin sebebi nedir?" diye bir soru soracak olursak: AutoCAD yazılımcıları oldukça çok sayıda olup yaklaşık 1000'in üzerinde meslek insanının ortak çalışmasıyla oluşturulmuştur. Zaman içerisinde dünyada gelişen teknolojik evrelerle birlikte

