

VIII. ENDÜSTRİ İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ KURULTAYI SONUÇ BİLDİRİSİ YAYIMLANDI

VIII. Endüstri-İşletme Mühendisliği Kurultayı, TMMOB Makina Mühendisleri Odası adına Bursa Şube sekretaryalığında 2-3 Aralık 2011 tarihlerinde Bursa Akademik Odalar Birliği Yerleşkesi Oditoryumu'nda meslektaşlarımız, öğrencilerimiz, ilgili kurum ve kuruluşlardan temsilcilerin katılımıyla gerçekleştirilmiştir.

Kurultayımızda; 5 panel, 3 özel oturum, serbest forum ve 4 çalıştay sunumlarından oluşan 13 oturum gerçekleştirilmiştir. "Planlama Süreçlerinde Endüstri-İşletme Mühendislerinin Rolü" ana temasıyla gerçekleştirilen kurultayımıza 884 kişi katılmıştır.

Kurultayda endüstri-işletme mühendislerinin (EİM) eğitim, altyapı, gelişim, istihdam, örgütlenme koşulları, dünyadaki ve ülkemizin değişen koşullarındaki mesleki konumu, yeni teknolojilere uyumu, gelecekte alacağı roller, etkin ve yaygın çalışmalar sürdürülebilmesi için mevcut durumu ve arzu edilen gelecek ekseninde çalışma alanlarının belirlenmesi konuları değerlendirilmiş, meslektaşlarımızın çalışma yaşamlarında kazandıkları tecrübeler paylaşılmıştır.

Planlamada Durum

Ekonomik planlama, en genel anlamıyla, ekonomideki kaynakların tahsisinin ve kullanımının planlı bir şekilde yapılması olarak tanımlanabilir. Detaylandırıldığında üretime ne kadar kaynak ayrılacak? Bu üretim hangi sektörlere ne kadar dağıtılacak, özel sektör ve kamu sektörü ne kadar yatırım yapacak, ihracat ve ithalatın bileşimi ne olacak gibi kararların planlı bir şekilde merkezden düzenlenmesini merkezi planlama olarak nitelendirebiliriz.

Planlamanın merkezden belirlenmesi karar mekanizmalarının büyük ölçüde merkezde bulunan siyasi otoriteye ait olmasını sağlamaktadır. Bu durum konunun bir yönünü temsil etmektedir. Diğer bir yönü ise kapitalizm içerisinde sermayeler arası kâr ve rekabet dürtüsünün üretimin kaynak dağılımını; piyasa düzeninde kimlerin işsiz kalacağını, kimlerin ne kadar sermaye ve para kazanacağını belirlemesidir.



Genel Ekonomik Durum

Mühendisleri ve meslek uygulama alanlarımızı derinden etkileyen dünya çapında bir ekonomik bunalım söz konusudur. Bu bunalım, kapitalizme özgü yapısal sorunlar ve neoliberal politikaların bir sonucudur. Neoliberal serbest pazar ekonomisinin iflasını işaret eden krizle birlikte dünya genelinde ekonomi, 2. Dünya Paylaşım Savaşı'ndan sonra ilk kez bu ölçüde küçülmektedir. Küçülme ve durgunluk dünyayı sarmış, ülke ekonomileri iflas eder duruma gelmiştir.

Son ekonomik bunalımın nedenlerinden biri olan finansal hareket yoğunluğu, ekonomimizi kemirmektedir. Kaynaklarımız ağırlıklı olarak hizmet ve finans sektörlerine aktarılmış, özelleştirmeler ve yatırımsızlıkla sanayi alt yapımız neredeyse dağıtılmıştır. Sanayide üretimin teş-

vik edilmemesi sonucu özellikle ara malı ve yatırım malı üreten sektörler taşeronlaşmaya yönelmiş, ülke sanayisi ithalata bağımlı fason bir yapıya büründürülmüştür. Sürekli artan ithalat girdileri, yüksek cari açık ve yüksek dış borçla ekonomimizin küresel gelişmelere bağımlılığı daha da artmış, sürekli kriz tehdidi altında kırılgan bir yapı oluşturulmuştur. Üretim ve yatırımı dışlayan para, finans, rant ve sıcak para hareketlerine bağımlı kılınan ekonomi ve sanayi politikaları istihdamı dışlayan bir büyüme illüzyonuna dayandırılmış, ara mal üretimi azalmış, yatırım alanları üretimi neredeyse rafa kaldırılmıştır.

Yaşanan bütün olumsuzluklara karşın, geleceğimizi ellerimize almak ve öz kaynaklara dayalı bir toplumsal kalkınma olanaklıdır. Söz konusu olumsuz gidişin nedeni olan dışa bağımlı politikalar terk edilmeli, emperyalist güçlerin dayattıkları programlar reddedilmelidir. Serbestleştirme, özelleştirme uygulamalarından vazgeçilmeli, ithalat politikaları gözden geçirilmeli, yerli yatırımcı özendirilmeli ve korunmalı, mühendislik sanayileri ve katma değeri yüksek ileri teknoloji isteyen alanlara yatırımlar yapılmalı, devletin ekonomideki yönlendiriciliği artırılmalı, net bir planlama-kalkınma yönelimi benimsenmelidir.

EİM Öğretiminde ve Yetki Alanlarında Genel Durum

Bugün birçok üniversitede Endüstri Mühendisliği en kolay açılabilir mühendislik bölümlerinden biri haline gelmiştir. Öğretim kurumları bölüm açma ve kontenjan belirlemede fiziki altyapı, akademisyen sayısı gibi kriterleri net olarak tanımlamalı ve kalkınma planları doğrultusunda ihtiyaç kadar endüstri mühendisi mezunu verecek şekilde bölüm sayısı ve kontenjanlar belirlenmelidir. Bu süreçte özellikle meslek örgütümüz Makina Mühendisleri Odası ve üst birliğimiz TMMOB yer almalıdır.

Lisans eğitiminin kalitesini düşüren “uzaktan eğitim” uygulamasına son verilmelidir. Bununla ilgili kamuoyu yaratılması ve hukuki süreçlerin işletilmesi çalışmalarına Odamızca daha fazla zaman ayrılması, endüstri mühendislerine konunun önemini çeşitli eylem ve etkinliklerle anlatılması gerekmektedir.

Meslektaşlarımızın sanayi ve hizmet iş kollarında sağla-

cağı faydalar yeterince anlaşılamamıştır. Çalışma alanlarımız içinde yer alan stratejik planlama, fizibilite etütleri, kapasite raporlarının hazırlanması, tesis planlama proje yönetimi, iş gücü planlama, yönetim sistemleri gibi alanlara farklı meslek disiplinleri ikame ettirilmektedir.

Kurultayımızda stratejik planlama konusu tüm detaylarıyla tartışmaya açılmıştır. Yerel yönetimler ve kamu kurumlarında özgün, demokratik ve katılımcı stratejik planların üretilmesi konusunda bilim insanları ve yetkililerin fikirleri alınmış, konu yerel yöneticilerle tartışılmıştır.

Stratejik plan hazırlama süreçlerine Oda tarafından yetkilendirilmiş meslektaşlarımızın katılımının gerçekçi ve uygulanabilir stratejik planların hazırlanmasına yardımcı olduğu tespiti yapılmıştır.

Endüstri mühendislerinin stratejik plan hazırlık süreçlerinde görev almalarına yönelik yasal düzenlemelerin hayata geçirilmesi için Odamızca girişimlerde bulunulmalıdır. Bu konudaki bir üst aşama ise mesleki denetimin Oda tarafından yapılabilmesi sürecinin başlatılması olacaktır.

Ergonomi, Endüstri Mühendisliği açısından önemli ve temel bir alandır. Uygulamada, ergonomi çalışmaları ve bu çalışmalarda mühendislerin rolü önem kazanmaya başlamışken bu alanın Endüstri Mühendisliği eğitim müfredatından çıkartılmasıyla karşı karşıya kalmaktayız. Ergonomi konusunun çok disiplinli olması, laboratuvar yatırımlarının yüksek olması gibi nedenlerden dolayı pek çok üniversitede geçmişte zorunlu dersler arasında olan bu konu, seçmeli dersler kapsamına alınmıştır.

Konunun mühendislik açısından önemi göz önünde bulundurularak özendirici ve farkındalık yaratacak etkinlikler düzenlenmelidir. Kurum içi ergonomi eğitimleri gibi çalışmaların tüm işletmelerde yapılmasını sağlayacak toplantılar ve eğitici faaliyetler düzenlenmelidir. MMO bünyesinde kurulan EİM MDK'ların kuracakları alt çalışma gruplarıyla pilot çalışmalar yürütmelidir.

Özel Sektörde Endüstri ve İşletme Mühendislerinin İstihdamı

Dünya genelinde yaşanan krizin etkileri devam etmektedir. Hâlihazırda var olan işsizlik ve istihdam konuları

doğal olarak meslektaşlarımızı da etkilemektedir. Artan işsizlik baskısı, endüstri ve işletme mühendislerini daha düşük ücretler ve daha kötü çalışma koşullarıyla karşı karşıya bırakmıştır.

Meslektaşlarımızın iş alanlarının genişletilmesi amacıyla Odamız ve şubelerinde örgütlü olan meslek dalı komisyonları aracılığıyla meslek disiplininin tanıtılması, kamu ve özel sektörde istihdam olanaklarının araştırılması gibi çalışmalar yürütülmelidir.

KOBİ'lerde yeteri kadar kalifiye eleman çalışmasının ve yatırım yapılmasının önünü açacak düzenlemeler, endüstri mühendislerinin KOBİ'lerde gerçek formasyonları doğrultusunda istihdamının yolunu açacak ve bu durum ülke ekonomisi için ciddi avantaj sağlayacaktır.

Özel sektöre kamu tarafından sağlanan desteklerde verimlilik ve istihdam sağlama kriterleri ön planda tutulmalıdır. Bu konuda endüstri mühendislerinin görev almasını sağlayıcı yasal düzenlemeler kamusal kaynakların daha verimli şekilde kullanımı amacıyla devlet kurum ve kuruluşları tarafından yapılmalıdır.

Kamuda Endüstri ve İşletme Mühendislerinin İstihdamı

Endüstri mühendislerinin, kamu kurum ve kuruluşlarındaki istihdam oranı yeterli seviyede değildir. Edinilen mesleki birikimin kamuda kullanılmıyor olması bir planlama sorununa işaret etmektedir. Bakanlıkların işlev, hizmet, isim ve kapsamlarının bir gecede değiştiği bir yönetim için planlamaya önem veriyor denilemez. Endüstri Mühendisliğine gereken değerin verilmesi ve EİM'lerin kamuda görevlendirilmesi de öncelikle planlamanın doğru yapılmasına bağlıdır.

Ülkenin daha ileriye gitmesi için bilim ve teknolojinin ön planda tutulduğu bir planlama gereklidir. Bilim ve teknolojiyi üreten ve kullanan kişilerin istihdamıyla ilgili planlama da bu kapsamda değerlendirilmelidir.

Endüstri mühendislerinin kamuda daha fazla istihdamı toplum için büyük fayda sağlayacaktır. Odamız, tanımlanmış ve tanımlanacak yetki alanlarında kamuda EİM istihdamını artırmak için çalışmalar yürütmelidir.

Diğer taraftan, kamuda çalışanlara yönelik hak gaspları, sendikasılaştırma, örgütlenme önündeki yasaklar sürdükçe ve sağlıklı bir çalışma ortamı yaratılmadıkça, mesleğimiz açısından ulaşılan nokta hedeflenenin gerisinde kalacaktır. Endüstri mühendisleri de dâhil olmak üzere tüm kamu çalışanları için demokratik ve emekten yana değişiklikler yapılmalıdır. İktidar baskısından arınmış üretken, toplumcu ve demokratik politikalar oluşturulmalıdır.

Sonuç

Gerek kamu kuruluşları gerekse de özel sektör işletmelerindeki planlama eksiklikleri ve sorunları, Kurultay oturumlarında konunun uzmanlarınca dile getirilmiştir. EİM'lerin planlama süreçlerinde daha etkin görevler üstlenmesi gerekliliği bir kez daha vurgulanmıştır.

Örgütlü olma konusunda yaşadığımız sıkıntı devam etmektedir. Örgütsüz olan endüstri ve işletme mühendislerine ulaşmak ve çabalarımızın ortağı yapmak için başta kurultayın katılımcılarına, EİM MEDAK ve MDK'larımıza önemli görevler düşmektedir.

EİM MEDAK ve MDK'ların Oda ve şube yönetim kurullarıyla koordinasyonunu sağlayacak, meslektaşlarımızın Oda örgütlülüğü içinde yer almalarını özendirecek faaliyetlere önem verilmelidir. Bilinmelidir ki ancak ve ancak örgütlenme sorununu çözmüş meslektaşlarımız, toplumsal sorumluluk alanlarına yönelik çalışmaları yürütebilecek ve toplum yararına projeler geliştirebilecektir.

Ülkemizde kamu yararını esas alan tüm kesimlerle birlikte sanayileşme, üretimin artırılması ve bunların sonucu olarak da işsizlik sorununa kesin çözümler üretilmesi; gerçek anlamda demokratik işleyişin hayata geçirilmesi hedeflenmeli ve meslektaşlarımız bu doğrultuda başta Makina Mühendisleri Odası ve sendikalar olmak üzere değişik örgütlenmeler içerisinde aktif roller üstlenmelidirler.

Meslek ve meslektaş sorunlarımızın toplum ve ülke sorunlarından ayrı görülemeyeceği anlayışıyla çözüm için birlik olma zamanıdır.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası

VI. ULUSAL HİDROLİK PNÖMATİK KONGRESİ SONUÇ BİLDİRİSİ YAYIMLANDI

VI. Ulusal Hidrolik Pnömatik Kongresi ve Sergisi, gelekselleşen özelliğiyle 12-15 Ekim 2011 tarihleri arasında Tepekule Kongre ve Sergi Merkezi İzmir'de düzenlenmiştir. Kongre ve sergi Makina Mühendisleri Odası adına İzmir ve İstanbul Şubeleri yürütücülüğünde gerçekleştirilmiştir.

Kongre 34 kurum ve kuruluş ve sektörel basın kuruluşu tarafından desteklenmiş, kongre süresince 17 oturumda 36 adet bildiri sunulmuş, konferans, panel, iki yuvarlak masa toplantısı, iki söyleşi, ödül töreni, on iki atölye çalışması, beş kurs ve bir forum gerçekleştirilmiş; 594 sayfalık Bildiriler Kitabı ve 30 sayfalık Mevcut Durum Analiz Kitabı yayın dünyasına kazandırılmıştır.

Düzenlenen sergiye sektörde ürün ve hizmet üreten temsilcilikleriyle birlikte 40 kuruluş katılmıştır.

Kongre, 611 kayıtlı delege, 243 kayıtlı kurs katılımcısı, 334 kayıtlı atölye çalışması katılımcısı olmak üzere toplam 1.188 mühendis, teknik eleman, üniversite ve meslek lisesi öğrencisi tarafından izlenmiş, sergi 2.000'i aşkın kişi tarafından ziyaret edilmiştir.

Kongrenin açılış konferansı ekonomist Mustafa Sönmez tarafından "Dünyadaki ve Ülkemizdeki Ekonomik Durumun ve Gelecek Beş Yılının Değerlendirilmesi" temasıyla gerçekleştirilmiştir.

Oturumlarda hidrolik pnömatik alanında bilimsel, teknik ve AR-GE kapsamında sektörde yapılan uygulamaların aktarıldığı, sektörel yenilik, bilgi ve deneyimlerin paylaşıldığı özgün bildiriler sunulmuştur.

Kongre kapsamında düzenlenen panelde "Ülkemizdeki Hidrolik Pnömatik Sektörünün Bugünü ve Yarını" konusu Akışkan Gücü Derneği AKDER ve 6 sektör firmasını temsil eden konuşmacıların katılımıyla ayrıntılı olarak tartışılmış, görüş ve öneriler üretilmiş ve paylaşılmıştır. Tartışmanın tüm delegelerin aktif katılımıyla gerçekleştirilmesi amacıyla panelistlerin görüşleri Mevcut Durum Analiz Raporu olarak panel öncesi katılımcılara sunulmuştur.

Bu yıl kongrede "Sistem Tasarımı, Fonksiyon Testleri ve Yasal Zorunluluklar" ve "Kimyasal (Pickling) ve Yağ (Flushing) ile Temizleme" konularında delegelerin aktif katılımıyla iki yuvarlak masa toplantısı düzenlenmiş, teknik konular tüm yönleriyle ortaya konularak, deneyimler ve çözüm önerileri katılımcılarla paylaşılmıştır.

Kongre kapsamında ilk kez gerçekleştirilen sosyal içerikli



söyleşilerde Yankı Yazgan tarafından "Zorla İyilik Olmaz: Değişim Yönetimi İçin Düşünceler" ve Gül Kırçıl tarafından da "Sözlü İletişimi Etkili Kılmak" konuları kongre katılımcılarına aktarılmıştır.

Kongre kapsamında yine ikinci kez "Üniversite Öğrencileri İçin Hidrolik-Pnömatik Proje Yarışması" düzenlenmiş, dereceye giren öğrencilerin ödül töreni ve proje sunumları kongre sırasında gerçekleştirilmiştir.

Kongrede 12 farklı konuda atölye çalışması gerçekleştirilmiştir. "Otomasyonda Yeni Trendler ve CPX-MPA Yenilikçi Valf Terminalleri; Değişken Hızlı Pompa Tahrikleri ile Hidrolik Sistemlerde Enerji Verimliliği; Dört Ana Merkezli Yağlama Sisteminin Tanıtımı; Mobil Hidrolikte Elektronik Kontrol Uygulamaları-Parker IQAN Platformu; Hidrostatik Tahrik İçin Tasarım Kriterleri; Hidrolik Tesisat Montaj Teknikleri, Kimyasal(Pickling) ve Yağ (Flushing) ile Yıkama Teknikleri; Hidrolik Sistemlerde Ölçme ve Raporlama Teknikleri; Hortum Patlatma, Yük Tutma ve Silindir Konum Kontrolünde Valf Seçim Kriterleri ile Emniyet Gereksinimleri; Hidrolik Sistemlerde Kirlilik ve Hijyen; Elektrik Motorlar, Sürücüler ve Hareket Kontrolü; Pnömatik Sistemlerde Enerji Verimliliği-Basınçlı Hava

Kaçakları" konuları yurt içi ve yurt dışından gelen uzmanlar tarafından uygulamalı olarak atölye çalışmalarında sunulmuş ve anılan etkinlikler toplamda 334 mühendis ve teknik eleman katılımıyla yoğun ilgi görmüştür.

Yine kongre kapsamında 5 farklı konuda kurs düzenlenmiştir. "Hidrolik Sistemlerde Bağlantı Tekniği; Temel Hidrolik Devre Elemanları ve Uygulama Teknikleri; Sızdırmazlık Elemanları Montaj Teknikleri; Kompresör Seçimi, Basınçlı Hava Tesisatı, Hava Kaçaklarının Önlenmesi ve Pnömatikte Enerji Verimliliği; Mobil Valfler-Seçim Kriterleri ve Uygulama Esasları" konuları uzmanlar tarafından sunulmuş ve bu kurslara toplamda 243 mühendis ve teknik eleman katılımı sağlanmıştır.

Dört gün boyunca paylaşma ve dayanışma zeminlerinin geliştirildiği, sosyal, kültürel etkinliklerle de renklendirilen kongre sonucunda aşağıdaki konuların kamuoyuna sunulması karar altına alınmıştır.

Kongrede ilk gün açılış konferansında dünyada ve Türkiye'de ekonomik durum bugünü ve gelecek beş yılı değerlendirilerek mevcut uluslararası sistemin finans krizi ile 2008 ve 2009 yıllarında "Birinci Dip"i yaşadığı, merkezi krizin bütün çevre ekonomileri farklı biçimde etkilediği ve daralma yaşandığı tespitinde bulunmuştur. Bunun yanı sıra işsizliğin ABD'de 5 puan, Avro Bölgesi'nde 3 puan yükseldiği ve kriz öncesi istihdama geri dönülemediği, kurtarma operasyonlarının kamu maliyesi sorunu yaratarak bütçe açığı, kamu borç stokunun yükselmesine neden olduğu belirlenmiştir. Türkiye özelinde ise 2008'in dördüncü çeyreğinde başlayan küçülmenin 2009 yılında devam ettiği, 2011'in ikinci çeyreğinden itibaren büyümenin düştüğü verileri paylaşılmıştır. Dış kaynaklı büyüyen ülke ekonomisinin, dış kaynak çekmek için döviz kurunu düşük tutma tercihi ile ithalatı dolayısıyla cari açığı patlattığı ve 2012 yılında bu sürecin devam edeceği vurgulanmıştır. Ülkemizde gerçek işsizliğin yüzde 18'lere ulaştığı verilerinin paylaşıldığı konferansta sıcak para politikasına, kamu maliyesine, KDV, ÖTV artışlarıyla ilk yarıda olumlu yansımaya karşın kırılganlıkları gizlediği, yerli üretim ve istihdam durumunu zayıflattığı tespitinde bulunmuştur. Çözüm olarak finansmanda iç kaynakların daha çok kullanımı, sıcak para yerine doğrudan yabancı sermaye ve uzun vadeli kredi kullanılma tercihinin yönelmesi, artan işsizliği, büyüyen gelir eşitsizliğini gidermek için bölgelerde eşitsizlikleri dikkate alan demokratik merkezi bir planlamaya gidilmesi önerilmiştir.

Tespit ve Öneriler

- Bir ülkenin gelişmişliğinin en önemli kriterlerinden

birinin üretim ve sanayileşme olduğu, bu anlamda hidrolik pnömatik sektörünün sorunlarını sanayinin sorunlarından ayırmamak gerektiği, küreselleşmenin çok hızlı yaşandığı, "sürekli kriz" ortamının hüküm sürdüğü bir süreçte sanayi politikası olmayan, öncelikli sektörlerini belirlemeyen, üreticisini korumayan, GSMH içinde sanayisinin payı her yıl gittikçe azalan ve üretmeyen bir ülkenin sanayisinin ve dolayısıyla da bunun bir parçası olan hidrolik pnömatik sektörünün geleceğinden bahsetmek mümkün değildir.

- Sektörde bugünkü temel sorunların AR-GE olanak ve desteklerinin yetersizliği, sektöre ilgili teknolojik ve endüstriyel birikim yetersizliği, sermaye ve finansman yetersizliği, istikrarlı ve güvenilir iç pazarın olmaması, maliyet girdilerinin (enerji fiyatları vb.) yüksek oluşu, standartlara uygun olmayan ithalat ve haksız rekabet olarak tespit edilmektedir. Buradan hareketle, hidrolik pnömatik sektör temsilcilerinin kendi standartlarını, kalite kriterlerini ve etik kurallarını kendilerinin oluşturması ve güncelleştirmesi gerekmektedir. Haksız rekabetin önlenmesi için standartların oluşturulması, kullanıcıların ve makina imalatçıların çok iyi bilgilendirilmesi ve bilinçlendirilmesi sağlanmalıdır. Sermaye ve/veya bilgi eksikliği sebebiyle AR-GE'sini geliştiremeyen sektör temsilcilerine devlet destekleri veya proje destekleri konusunda her türlü yardım yapılmalıdır. Yerli üreticilerin sadece iç pazarda kendilerini büyütme ve geliştirmelerinin çok zor olması nedeniyle dış satıma yönelmeleri ve bunun için gerekli teknolojik ve finansal altyapı çalışmaları ise ilgili devlet birimleri tarafından mutlaka teşvik edilmelidir.

- Son yıllarda gelişmiş ülkelerin katma değeri daha yüksek ürünlerin üretimine yönelmeleri, üretim maliyetlerinin yüksekliği, sanayi üretiminin gelişmekte olan ülkelere kaymasına neden olmaktadır. Ülkemizin de aralarında bulunduğu gelişmekte olan ülkeler gerek üretim yaptırma ve gerekse yatırım anlamında ilgi çekiciliğini sürdürmektedir. Bu anlamda sektör de bu ilgiden payını almakta ve cazibe merkezi olmaktadır. Bu sürece yönelik gerekli planlamalar yapılmalıdır.

- Ülkemizde uzun vadeli bir sanayi politikası bulunmamakta, sanayimizin hangi konularda gelişeceği dahi bilinmemektedir. Sanayicilerin bir araya geldiği, bazı birliklerin bu konuda attığı adımların diğer sektörler tarafından da örnek alınması gerekmektedir ve benzeri çalışmalar hızla uygulamaya konulmalıdır. Makina, maden, inşaat, gemi, demir-çelik gibi hidrolik pnö-

matik sektörünün ana müşterisi olan sektörlerin gelişiminin hidrolik pnömatik sektörünü de geliştireceği gerçeğinden hareketle, bu sektörlerin gelişmesi için uygulanacak destek ve politikaların söz konusu sektörlerin bir alt sektörü olan hidrolik ve pnömatik sektörünü de kapsamı sağlanmalıdır.

- İthalat yoluyla ülkemize giren kendini kanıtlamış markalar dışında kalitesi belgelenmemiş, sertifikası olmayan ve haksız rekabete neden olan ürünlerin ülkeye girişinin kontrol edilmesi ve zorlaştırılması; özellikle ihracat yapan yerli üreticilerin desteklenmesi ve uluslararası pazarlarda rekabet edilmesi için yatırımların, AR-GE çalışmalarının desteklenmesi ve üretim ve istihdam üzerindeki yüklerinin azaltılması sağlanmalıdır.
- Yerli üreticiler arasında sertifikasız, kalite belgesi olmayan, teste tabi tutulmayan, hangi koşullarda üretildiği belli olmayan ürünlerin ve ürününün arkasında durmayan, taklitçi, kayıt dışı çalışan merdiven altı üreticilerin bulunduğu, bu firmaların denetlenmediği ve bu durumun da haksız rekabete neden olduğu belirtilerek sektörün kendini geliştirebilmesi için bu tür firmalara ve onların ürünlerine rağbet edilmemelidir.
- Hidrolik pnömatik sektörde ihtiyaç olup olmadığına ve kişilerin yeterliliğine bakılmaksızın, “benim de bir dükkânım olsun” mantığıyla işletmelerin açıldığı, birçok meslek için ustalık, kalfalık belgesi aranırken bir fabrikanın hidrolik hattını kuran firmanın yeterliliğine bakılmadığı gibi yüz binlerce liralık verilen makinelerin çalıştırılması ve bakımının ehliyetsiz kişilere emanet edildiği saptamasından hareketle piyasa gözetimi ve denetimi etkinleştirilmeli, sektör dernekleri bu yapının içerisinde yer almalı, mesleki yeterlilik ve eğitim konusuna önem verilmeli, yeterlilik sahibi olmayan kişilerin iş yapmalarına engel olunmalıdır.
- Sektörün sorunlarının dile getirilmesi konusunda her ne kadar işletmeler kendi çabalarıyla çözümler üretmeye çalışsa da örgütlülüğün önemi her geçen gün artmaktadır. Sektör bunun önemini yıllarca önce fark ederek 1996 yılında AKDER’i kurmuş ve güçlerin bir araya getirilmesiyle birlikte sektör sorunlarının tartışılmaya başlandığı değişik platformların en önemlisi Ulusal Hidrolik ve Pnömatik Kongreleri olmuştur. Kongreler, gerek bilimsel çalışmaları, panelleri, bildirileri, gerekse atölye çalışmaları ve uygulama çalışmalarıyla sektöre yön vermekte ve sektör sorunlarının çözümü için önemli bir ortam oluşturmaktadır.
- Hidrolik pnömatik sektörü yeterli sayıda teknik stan-

darda sahip değildir. TSE sektörle iş birliği içerisinde standart belirleme çalışmalarını ivedi olarak sonuçlandırmalıdır.

- Teknik standartların yanı sıra sektörün mesleki ve etik standartlarının da oluşturulması gerekmektedir. Sektörün kalifiye eleman çalıştırılması gereken bir sektör olduğu, sektör içerisinde kalifiye elemanın yeterince yetişmediği ve kalifiye elemanların firmalar arası transferlerinin oldukça yaygın olduğu, kalitesi uygun olmayan, teste tabi bulunmayan ve sertifikasız ürünler piyasada dolaşarak sektöre darbe vurmaktadır. AKDER tarafından 2010 yılı Temmuz ayında belirlenen etik kurallara uyulmalıdır.
- Ulusal Hidrolik Pnömatik Kongrelerinin ve sektörün en önemli konularından biri nitelikli eleman ve eğitimidir. AKDER, bu konuda uzun yıllar süren çalışmalarını sonuçlandırmış ve Ulusal Akışkan Gücü Eğitim Merkezi (UAGEM) eğitimlerine başlamış bulunmaktadır. Benzer bir çalışma Ankara’da Erkunt Mesleki Eğitim Merkezi’nde yürütülmekte ve hidrolik pnömatik eğitimi verilmektedir. Bu çalışmaların geliştirilmesinin ve yaygınlaştırılmasının sektörün gereksinim duyduğu kalifiye eleman sıkıntısına çözüm olacağı gözetilerek eğitim çalışmalarına sektör firmalarının desteği sürmelidir.
- Ülkemizde hidrolik pnömatik sektörünün büyüklüğünün rakamsal olarak hangi boyuta ulaştığı ve ürün grupları bazında dağılımın ne olduğu halen belirsizliğini korumaktadır. Bu konunun, hem sektör firmalarının orta ve uzun vade stratejilerinin oluşturulmasında hem de sektörün genel olarak sorunlarının çözümünün önünde büyük bir engel oluşturmaktadır. Tüm gelişmiş ülkelerde rahatlıkla ulaşılabilen pazar bilgilerini toparlamaya yönelik gerekli altyapı çalışmaları başlatılmalı ve sonuçlandırılmalıdır.
- Hidrolik ve pnömatik sektörünün giderek elektronikle kaynaştığını, eskiden sadece servo veya oransal valflerle sınırlı olan elektroniğin, şimdilerde eksen kontrol modülleri ve servo-motor tahrikli hidrolik pompaların kullanılmaya başlamasıyla yaygınlaştığı görülmektedir. Teknolojiler arası entegrasyonun bu şekilde giderek artacağı hesap edilerek sektörün hitap ettiği pazar yeniden tanımlanmalı veya revize edilmeye başlanmalıdır.
- Hidrolik ve pnömatik sektörde AR-GE çalışmaları ana sanayiden gelen geri bildirimlerle düzenli olarak sürdürülmektedir. Burada önemli nokta ana sanayi ve yan sanayi arasındaki iletişim ve güven bağının korun-

masıdır. Gerek Uzak Doğu’dan gelen ucuz ürünlere gerekse elektro-mekanik çözümler gibi alternatiflere karşı güçlü bir şekilde ayakta durulabilmesi için sektörün üniversitelerle iş birliği yaparak düzenli AR-GE çalışmaları yürütülmelidir.

- Üniversitelerimizin makine fakültelerinden birinde Akışkan Gücü Bölümü oluşturulmalı ve sektörle iş birliği yaparak araştırma geliştirmeye yönelik makine ve ekipmanlarla donatılması sağlanmalıdır. Bu bölümde ürün geliştirme ve komponentlerin performanslarının ölçülmesi ve artırılması yönünde çalışmalar yapılmalıdır. Bu çalışma sektörde birçok firmanın AR-GE yatırımlarında önemli bir tasarruf da sağlayacaktır.
- Elektro-mekanik çözümler daha verimli, ucuz ve daha kolay temin edilebilir oldukları gerekçesiyle hidrolik ve pnömatik sistemlerin yerini almaktadır. Her ne kadar hidrolik pnömatik komponent üreticileri verimlilik, performans ve güvenilirliği artırmak için çalışmalar yürütsen de cironun büyük bölümünü yeni kurulan sistemler değil, iyileştirilen ve geliştirilen eski sistemler oluşturmaktadır. Hidrolik pnömatik komponent üreticileri hassasiyet ve verimliliği artırmak için hidrolik pnömatik sistemlere entegre elektronik kontroller kullansalar da elektro-mekanik ürünlere yönelik çalışmalar yapılmalıdır.
- TÜBİTAK ve KOSGEB gibi kuruluşların AR-GE çalışmalarına verdikleri desteklerin başvuru prosedürleri ve raporlama şekilleri uzun olmakla birlikte bu destekler çok ciddi bir kaynak oluşturmaktadır. Sürekli AR-GE çalışması yapmak isteyen kuruluşların AR-GE bölümleri ve AR-GE şirketleri için konulan 50 kişilik alt limit, KOBİ statüsündeki şirketler için çok yüksektir ve çok az sayıda şirketin sağlayabileceği bir büyüklüktedir. Bu sayının 25’e düşürülmesi ve bu şirketlerin faaliyetleri ve performansları herhangi bir istismara yol açmayacak şekilde denetlenmesi için AR-GE Yasası gözden geçirilmelidir.
- Gümrük mevzuatımızdaki bazı düzenlemeler ve yoruma açık belirsizlikler ithalatta gecikmeler yaşanmasına ve firmalar üzerinde ek maliyetler oluşmasına neden olmaktadır. Bu kapsamda en çok karşılaşılan ve aşağıda belirtilen problemlerin ve bazı çözüm önerilerinin devletin yetkili organları tarafından dikkate alınması talep edilmiştir.
- Kurumsal firmalarda bütün standartların yerine getirilmesi rutin bir gereklilik olarak görüldüğünden tüm işlemlerin mevzuata uygun, ilgili her vergi ve harç ödenerek yapılmasına azami titizlik gösterilmektedir.

İthalat işlemleri, ilgili ürünün Gümrük Tarife Pozisyon Numarasının tespitiyle başlar. GTİP (Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu) tespiti, ilgili vergilerin doğru tahsil edilmesi ve gerekli izinlerin alınabilmesi için büyük önem taşımaktadır. Gelişen teknolojiye bağlı olarak değişen ve birden fazla fonksiyon ihtiva eden ürünlerde tarife tespitinde ciddi sorunlar yaşanmakta, ithalatçı ve gümrük idareleri arasında ihtilaflar doğmaktadır. Ürün tarife tespitlerinde “bence” ve “bana göre”nin ortadan kaldırılması, sistemin kendini geliştirebilmesi ve kayıt dışı maliyetlerin önlenmesi için gerekli önlemler alınmalıdır.

- İthalatçı, ürünle ilgili GTİP belirlemede problem yaşıyorsa Bağlayıcı Tarife Bilgisi (BTB) uygulaması kapsamında Gümrük Müsteşarlığından tarife bilgisi talep edebilmektedir. Bu bilginin ithalatçıya erişim süresi bazı durumlarda 5 ay gibi talebin anlamını yitirdiği süreleri bulmaktadır. Bu sürenin maksimum 15 gün gibi rasyonel bir standarda bağlanarak ithalatçıların hata yapma ve sonrasında cezai duruma düşme riski azaltılmalıdır.
- Gümrük idareleri arasında veya aynı gümrük idaresi içinde farklı mesai uygulamaları yapılmaktadır. Günümüzde maalesef gümrükler ticaret hayatının hızına ayak uyduramamakta ve ithalat beyannamelerinin kapanma süresi giderek uzamaktadır. Mesai almak isteyen ithalatçılar farklı uygulamalar nedeniyle, özellikle bazı gümrüklerde “imalatçı firma” statüsünde olmadıkları için zorluklarla karşılaşmaktadır. İthalatçı firmaların ürünlerini sattıkları sanayicilerimizin üretiminde yaşayabileceği duruşlar ve aksaklıklar hesaba katılmalıdır.
- CE ve TSE uygulamalarına konu ürünlerin denetiminin gümrük işlemleri sırasında yapılması maliyet artıran ve gereksiz beklemelelere neden olan bir uygulamadır. Bu yöntem yerine yüksek risk taşımayan, ara mamul statüsünde olan hidrolik ve pnömatik ürünlerde hâlihazırda var olan; fakat uygulama alanının genişletilmesi gereken piyasa gözetim ve denetim uygulamaları mümkün olan alanlarda yaygınlaştırılmalıdır.
- TSE gibi kurumlarda, ölçü ayar iznine tabi ürünlerde denetimi yapan memurların hem sanayi il müdürlüklerinde hem de gümrük muayene birimlerinde ehil ve uzman kişiler olması gerekmektedir. TSE’de işlemlerin hızlandırılması konusunda acil önlem alınmalı, bir haftayı aşan sürelerin rutin uygulama haline gelmesinin önüne geçilmelidir.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası

VI. ULUSAL UÇAK, HAVACILIK VE UZAY MÜHENDİSLİĞİ KURULTAYI SONUÇ BİLDİRİSİ

VI. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı, TMMOB Makina Mühendisleri Odası adına Eskişehir Şube sekreteryasında, 6-7 Mayıs 2011 tarihlerinde Eskişehir'de Anadolu Üniversitesi Salon Anadolu'da meslektaşlarımız, öğrencilerimiz ve ilgili kurum ve kuruluşlardan temsilcilerle birlikte toplam 256 kişinin katılımıyla gerçekleştirilmiştir.

Kurultayda "Havacılık Sektöründeki Teknoloji Yatırımları ve Özgün Ürün Çalışmalarındaki Mevcut Durum", "Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendislerinin İstihdam Durumu ve Geleceğe Yönelik Değerlendirmeler", "Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Eğitimlerinin Havacılık Sektörünün İhtiyaçları Çerçevesinde Değerlendirilmesi", "Ülkemizde Havacılık Emniyeti ve Kaza Kırım İncelemeleri" ana başlıklı 6 oturum kapsamında 22 bildiri ile 2 poster bildiri sunulmuş, "Havacılıkta Kullanılan Tahribatsız Kontrol Yöntemleri" konusunda bir atölye çalışması, "Uçak Havacılık ve Uzay Mühendisleri Geleceğini Tartışıyor" konulu bir panel ve forum gerçekleştirilmiştir.

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

Sivil havacılık sektöründe 2010 yılında ulaşılan 100 bin kişilik istihdam, savunma sanayinde çalışanlarla birlikte toplam 120 bin çalışan sayısı dolayındadır. Bunun ancak 1.250 kadarı uçak, havacılık ve uzay mühendisidir. 2008-2010 kriz döneminde mühendis istihdamı ancak yüzde 10 oranında artmıştır.

Türkiye'nin toplam 23,5 milyonluk iş gücü içinde havacılık ve uzay sektörünün istihdamdaki payı yüzde 0,5 (binde 5)'tir. Gelişmekte olan ülkelerde ise bu oran yüzde 1'in üzerindedir. Yetersiz istihdam düzeyi, uçak, havacılık ve uzay mühendislerini de doğrudan etkilemektedir. Her yıl bu bölümlerden mezun olan 150'yi aşkın mühendisin bir bölümü beyin göçü olarak yurt dışına gitmekte, diğerleri ise meslek alanlarıyla ilgisiz, hatta mühendislik formasyonu bile gerektirmeyen işlerde çalışmaktadır.

Havacılık ve uzay sektörüne yönelik sağlıklı ve gerçekçi planlamalar yapılması durumunda, sektörün en az 2-3 kat daha fazla mal ve hizmet üretme potansiyeli olduğunu ve ilgisiz alanlarda çalışmak zorunda kalan uçak, havacılık ve uzay mühendislerinin ülkemiz için daha verimli hizmet etmesinin önünün açılacağı açıktır.

AB üyesi ülkeler havacılık ve uzay sektöründe elde edilen toplam gelirin yüzde 10 kadarını AR-GE çalışmalarına ayırmakta, bu payın yarısı devletler tarafından karşılanmaktadır. Ülkemizde ise AR-GE çalışmalarına bu sektörde elde edilen toplam gelirin sadece yüzde 4'ü ayrılmaktadır. Ülkemizde

her alanda olduğu gibi bu alanda da tam bir plansızlık ve dağınıklık yaşanmaktadır. Dünya çapında ulusal gelirlerin en az yüzde 2'sinin AR-GE çalışmalarına ayrılması sanayileşme için olmazsa olmaz kuralı, ülkemizde yüzde 0.85 (binde 85) olarak hayata geçmektedir. Bu olgunun yanı sıra AR-GE için ayrılan kaynakların plansız bir şekilde kullanılması havacılık ve uzay sanayisinin gelişmesini engellemekte, dışa bağımlı kılmaktadır.

Kümelenme, aynı iş kolunda faaliyet gösteren firmaların aynı coğrafi bölgede yoğunlaşmasını ifade eden sanayi örgütlenmesi olarak ifade edilmekte, bu konuda organizasyonun önemi ileri teknoloji gerekliliği, tasarım faaliyetleri, AR-GE faaliyetleri ve nitelikli iş gücü yaratılması olarak tarif edilmektedir. İmalat sanayinde sektörel ya da ürün bazında kümelenme kavramı, günümüz sanayisinin olmazsa olmazları arasına girmiştir ve giderek de önemini artırmaktadır. Avrupa Birliği yayımladığı rapor ve görüşlerde artık sanayiye doğrudan teşviklerin bitmesi gerektiğini, bundan sonra benzer uygulamaların ancak bölgesel kümelerin içinde barındırdıkları destek birimleri aracılığıyla sağlanacağını vurgulamaktadır. Bu doğrultuda kümelenme kavramı artık ulusal biçimde ele alınmakta, ülkemiz küme haritaları çıkarılmakta ve kümelenmeye değer bulunabilecek oluşumlar desteklenerek örgütlü bir şekle bürünmeleri için uygulamalar yapılmaktadır.

Havacılıkta kazaları önlemek üzere geliştirilen yaklaşımlar, teknik altyapı, insan algısı vb. unsurlara bağlı olarak sürekli değişmiş, günümüzde bireysel ve gönüllü çabalarla yürütülen bir etkinlik olmanın ötesine geçerek, sistem yaklaşımıyla çözülmeye çalışılan temel bir iş süreci haline gelmiştir.

Türkiye'de yaygın kanaat, meydana gelen hava aracı kazalarının sağlıklı ve güvenilir bir şekilde soruşturulmadığı yönündedir. Bu kanaatten hareketle, çözüm olarak bağımsız bir kaza soruşturma kurumunun oluşturulması uzmanlarca sık sık önerilmektedir.



Her geçen gün büyüyerek gelişen havayolu taşımacılığı pazarı uluslararası sermayenin iştahını kabartmaktadır. Zamanında uçak fabrikalarımızı kapattıran uluslararası sermaye, şimdi zaten yüzde 51,75'i özelleştirilmiş olan THY'nin işine ve kendisine göz dikmiş, ele geçirmek için fırsat kollamaktadır.

THY ulusal havacılık sektörümüzün çıkarlarını gözetken, bakım ve mühendislik yatırımlarını planlayan bir kamu kuruluşu olma kimliğinden çıkarılarak, kısa dönemli kâr peşinde koşan bir firmaya dönüştürülmüştür. Plansız uçak alımlarıyla büyüyen THY, uluslararası standartlarda yüzde 80 olması gereken yolcu doluluk oranını ancak yüzde 70'lerde tutabilmekte, kamu kaynaklarını harcamaktadır.

2001 yılında Açık Gökler Antlaşması ile yurt dışı yolcu taşımacılığı ve yer bakım hizmetleri ABD ve AB firmalarına açılmıştır. Şimdi ise yurt içi yolcu taşımacılığının ve ulusal havayolu şirketi THY'nin mülkiyetinin yabancı havayolu şirketlerine açılması söz konusudur. Bu durum ulusal çıkarlarımıza ve havacılık politikalarımıza aykırıdır.

THY son dönemde yabancı pilot çalıştırmaktadır. Bugün itibarıyla toplam sayının yaklaşık yüzde 10'u olan 300 pilot yabancısıdır. Bu durum, istihdam sorunu yaşayan ülkemiz için çok açık bir israftır.

Bölgemizde havacılık bakım onarım yenileme sektörünün en önemli kuruluşu olan THY Teknik; elindeki yetişmiş teknik elemanları, sürdürdüğü yanlış personel politikaları sonucu diğer yerli ve yabancı özel sektör firmalarına kaptırmaktadır. Yeterli planlama, eğitim ve sertifikalandırma işlemleri yapılmazsa yakın zamanda pilot konusunda olduğu gibi bu sektörü sertifikalı yabancı teknik elemanların doldurması kaçınılmaz olacaktır.

Havacılık ve uzay sektörünün bir diğer alanı hava taşıtı üretimi gerçekleştirilen havacılık ve uzay sanayisidir. Ülkemizde bu alanda ağırlıklı olarak savunma sanayinin ihtiyaçları doğrultusunda üretim yapılmaktadır. Yakın zamanda uydu tasarım ve üretimi için de girişimler başlamıştır. Ancak, sektörde faaliyet gösteren kurumların, özgün ürün/sistem/teknoloji sahibi olma yolunda başarılı olduklarını söylemek mümkün değildir.

Bu kapsamda; uçak, havacılık ve uzay sanayindeki kurumların özgün projelerinin sunulmasının sağlanması, bu projelerin gerçekleştirilmesi için gerekli sanayi yatırımlarının yönlendirilmesi, üniversite - sanayi iş birliğinde yürütülen projelerin arttırılması, havayolu taşımacılığının artmasıyla beraber ortaya çıkan bakım, onarım ve revizyon ihtiyaçlarının yurt içinde karşılanabilme seviyesi ile uçak, havacılık ve uzay mühendislerinin eğitim ve istihdam durumları konularının tartışıldığı ve öneriler oluşturulduğu kurultayda aşağıdaki temel konuların ivedilikle uygulamaya geçirilmesi önerilmektedir:

- Havacılık sanayi yerli üretim projelerinde asıl amaç yerli sanayimizin gelişmesi için çalışmalarda bulunmak, yerleştirme oranlarını artırmaktır. Ülkemiz kaynakları ister askeri, ister sivil amaçlı olsun verimli kullanılmalı, kurumlar arası eşgüdüm sağlanmalı, değişik kurumların benzer alanlarda gereksiz yatırımlar yapması, faaliyet göstermesi engellenmelidir. Havacılık ve uzay sanayimiz sadece savunma sanayisiyle sınırlı tutulmamalı, ulusal ölçekli bir stratejiyle geliştirilmelidir.
- Ülkemizde yeni faaliyete başlayan bir diğer alan, yerli uydu üretim ve işletme çalışmalarıdır. Uydu imalatı, yö-rüngeye oturtulması, işletmeciliği, kiralınması konularında faaliyet gösteren TÜRKSAT'ın da özelleştirilmesine çalışılmaktadır. Oysa bütün serbestleştirme, özelleştirme, taşeronlaştırmalardan vazgeçilmesi gerekmektedir.
- Ülkemizin küresel güçlerin baskısından kurtarılması ve kaynaklarının bağımsız bir şekilde değerlendirilmesi; bilimi ve teknolojiyi esas alan, AR-GE, inovasyon ve mühendisliğe ağırlık veren, devletin ekonomideki yönlendiriciliğini artıran, dış girdilere bağımlılığı en aza indirilmiş, sosyal devlet anlayışı temelinde, istihdam odaklı ve planlı bir kalkınmayı öngören politikalar gerektirmektedir. Havacılık ve uzay sanayimiz yalnızca savunma sanayiiyle sınırlı tutulmadan ulusal ölçekte belirlenecek bir stratejiyle planlı olarak geliştirilmeli, ülkemiz lehine köktenci adımlar atılmalıdır.
- Ülkemizdeki havacılık ve uzay çalışmalarını, sermayesini ve yatırımlarını koordine edecek ve yönlendirecek Türk Uzay ve Havacılık Teşkilatının bir an önce kurulması gerekmektedir.
- Etkin bir havacılık emniyetinin sağlanabilmesi için uluslararası otoritelerden havayolu işletmelerinin en alt kademesinde çalışan insanlara kadar etkin bir havacılık emniyet sistemi oluşturulmalıdır. Havayolu işletmeleri örgütlerinde emniyet kültürünü doğru bir şekilde yerleştirmeli, gerekli zamanlarda gerekli denetimler yapılarak, hata ve ihlallerin altında yatan nedenler belirlenerek derhal çözüme kavuşturulmalıdır.
- Türkiye'de bugüne kadar gerçekleştirilen Sanayi Katılımı/Offset uygulamaları genelde tedarik sözleşmeleri kapsamında Türk sanayine verilen tasarımı hazır imalat işlerini ve bu işleri gerçekleştirecek ortak yatırımları kapsamaktadır. Ancak Türk sanayinin savunma, havacılık, uzay ile diğer yüksek teknoloji gerektiren alanlarda gerçek gelişimini sağlayacak atılımlar, bu konuda altyapıya sahip uluslararası firmalarla gerçekleştirilecek teknolojik iş birliği, müşterek AR-GE faaliyetleri, müşterek tasarım geliştirme ve sistem entegrasyon projelerinin hayata geçirilmesiyle sağlanabileceği değerlendirilmektedir.
- Havayolu taşımacılığımızda ve bakım hizmetlerinde ka-

munun etkinliği artırılmalı, havayolu ulaşımının ucuzlatılması sağlanmalı, yabancı pilot çalıştırılmasına son verilmeli, verimlilik artırılmalıdır. THY tekrar ulusal havayolu şirketimiz haline getirilmeli, özelleştirmeci anlayışlarla yönetilmesine son verilmelidir.

- Havacılık sektörünün önemli bileşenlerinden birini oluşturan ve oldukça büyük bir niceliğe ulaşan uçak, havacılık ve uzay mühendisleri TMMOB Makina Mühendisleri Odası çatısı altında bir araya gelerek, hem sorunlarını daha yüksek sesle gündeme getirmeli hem de ülkenin havacılık politikalarının oluşturulması ve uygulanmasına katkıda bulunmalıdır.
- Havacılık sektörünün giderek büyümesi, denetleme ve düzenleme konusunda ciddi kurullar oluşturulması ve çalıştırılmasını gerektirmektedir.
- Kurumlarda araştırma projelerine destek verilmeli, sektörün tek bir yönde değil, tüm yönlerde geliştirilmesi hedeflenmelidir.
- Askeri havacılık sektöründe elektronik güvenlik sistemlerindeki dışa bağımlılıktan kurtulmalı, kendi "dost düşman tanıma" yazılımlarımız geliştirilmelidir.
- THY ile ilgili kararlar alınırken kamu çıkarlarına öncelik tanınmalı, konuya taraf olan kesimlerin görüşü alınmalıdır.
- Uçuş emniyeti, şirketlerin yoğun kâr ve rekabet hırsları nedeniyle bir tarafa bırakılmış görünmektedir. Bu konuda denetçi olması gereken SHGM görevini yeterince yapmamaktadır. Ülkemizdeki Sivil Havacılık otoritesi olan SHGM güçlendirilmeli, bu kurumda uçak, havacılık ve uzay mühendislerinin istihdamının artırılması sağlanmalıdır.
- Havacılık sektörü için gerekli olan ve dışa bağımlı olduğumuz tüm malzeme ya da yarı mamul malzemelerin yerli olanaklarla üretilebilir olması sağlanmalıdır. Havacılık sektöründe yerli katkı oranını ve yurt içi istihdamı arttırmak için küçük ölçekli işletmelere ekipman üretme ve tedarik etme konusunda destek olunmalıdır.
- İHA'ların ve motorlarının ülkemizde geliştirilmesi çalışmalarına önem verilmelidir.
- Havacılık ve uzay sanayine yönelik AR-GE faaliyetleri açısından özel test sistemlerine sahip olma ve geliştirme yeteneği çok önemlidir, desteklenmelidir.
- Havacılık sektöründe faaliyet gösteren ve/veya gösterecek olan küçük ölçekli firmaların AS9100 kalite yönetim sistemine hazırlıklı olmaları için gerekli altyapı sağlanmalıdır.
- Çok geniş bir coğrafyaya yayılan ülkemizde, hava ulaşımı tüm halk kesimlerinin kolaylıkla yararlanabileceği şekilde ucuzlatılmalı ve yaygınlaştırılmalıdır.
- Yurt dışı firmalara ait hava araçlarının ve ünitelerinin bakım ve onarımlarının ülkemizde yapılabilmesi için gerekli yasal düzenlemeler yapılmalıdır.
- Türk Hava Kurumu tarafından sportif havacılık, havadan yangın söndürme gibi havacılık dallarının geliştirilmesi konusunda düzenlemeler yapılmalı, yatırımlar gerçekleştirilmelidir.
- Uçak, havacılık ve uzay mühendisi yetiştiren üniversitelerimizdeki eğitim çağdaş bir yapıya kavuşturulmalı, planlamacı bir anlayışla toplumsal gereksinimleri, üretimi, istihdamı ve yaşam boyu eğitimi, ülkenin bilim ve teknoloji yeterliliğinin güçlendirilmesini temel alan eğitim politikaları üniversitelerde yaşama geçirilmelidir. Üniversitelerdeki araştırma projelerine bu temelde gerçekçi destekler verilmelidir.
- Uçuş okullarında aerodinamik ve uçuş mekaniği yer dersleri vermek için uçak, havacılık mühendisi çalıştırma zorunluluğu olmalıdır.
- Ülkemiz havacılığın gelişimindeki en önemli silahı, ülke içinde ve dışında yetişmiş ve yetişmekte olan insan gücüdür. Uygulanacak sağlıklı bir stratejiyle bu potansiyelin azami düzeyde kullanılması, ülkemizin dünya havacılık pazarı içinde iyi bir yere gelmesinde etkili olacaktır.
- Havacılık sanayinin ekonomik, politik ve askeri boyutları diğer sektörlerle göre daha ön plandadır. Dolayısıyla bir havacılık projesi, kaçınılmaz olarak siyasi ve askeri etkilere de sahip olacaktır. Bu durum ise çokuluslu havacılık projelerinin ulusal bir eylem planı ve yol haritası dahilinde ele alınmasını gerektirmektedir.
- Ulusal havacılık sanayinin gelişmesi, sektörü destekleyen küçük ve orta boy işletmelerin (KOBİ) teşvik edilmesi ve artırılmasına doğrudan bağlıdır. Yaygın ve yetkin bir KOBİ ve yan sanayiyle beslenmeyen havacılık sektörünün uluslararası projelerde yer alması, çıkarlarını koruması ve artan oranlarda iş payı alması mümkün değildir. Dolayısıyla havacılık sanayini destekleyen kümelenmeler ile KOBİ ve yan sanayi firmalarına yönelik kapsamlı bir teşvik politikası geliştirilmelidir.
- Ulusal havacılık firmalarının çokuluslu projelerde menfaatlerinin korunması, pazarlık ve rekabet güçlerinin artması, güçlü ve istikrarlı bir siyasi desteğe bağlıdır.
- Türk havacılık ve savunma sanayinin uluslararası pazarda rekabet gücünün ve ihracatının artması için yabancı ana ve alt yüklenicilerle ilişkilerini düzenleyecek kapsamlı bir mevzuat desteğine ihtiyaç bulunmaktadır. Bu doğrultuda çeşitli kredi programlarının ve offset politikalarının geliştirilmesi önem taşımaktadır.
- Türkiye'nin teknoloji ithal eden değil, geliştiren ve ihraç eden ülke konumuna gelmesinin ancak uluslararası sisteme entegre, aynı zamanda konumunu ve menfaatlerini koruyan, siyasi, ekonomik ve teknolojik güçle desteklenen uzun vadeli bir politikayla mümkün olduğu değerlendirilmektedir.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası