

Mehmet SOĞANCI, neoliberal iktisat politikalarının uygulanmasında 1980'den beri iktidar olan bütün iktidarların taşeron olduğunu; ama en hızlısının AKP olduğunu savundu. Ekonomiden Sorumlu Devlet Bakanı Ali BABACAN'ın 'kemer sıkma' sözünü anımsatan SOĞANCI, şöyle konuştu: "Bizim kuşaktaki arkadaşların hepsi bilirler. Bu söz Turgut ÖZAL'ın sözüdür. İşte, AKP de kendi ağababalarının izinde doludizgin gitmektedir ve bunların sözleri bu şekilde açığa çıkmaktadır. IMF'ye sahte kabadayılık yapar bizim iktidar, sonra orta vadeli program açıklarlar, güya IMF programını reddederek açıklarlar. Orta vadeli programda sosyal devletten uzaklaşma vardır. O sömürünün nasıl mağdura, mazluma, emekçiye yıkılacağına ifadesidir, ciddi anlamda sağlıkta paralı işinin organizasyonu, eğitimin tümüyle özelleştirilmesi ve bu ülkenin yarattığı bütün değerlerin özelleştirmeye sermaye gruplarına, yerli yabancı, terk edilmesi programıdır. Orta vadeli program aslında IMF programının ta kendisidir."

"1998 Demokrasi Kurultayı'nın Tezleri Hâlâ Geçerli"

Bir tartışmanın da demokratik açılım üzerine olduğunu kaydeden Mehmet SOĞANCI, Türk Mühendis Mimar Odaları Birliği'nin ve kendilerinin 1998 yılında Türkiye'de yaşanan Kürt sorununu insanların, halkların birbirine düşürüldüğü, kardeşin kardeşe vurulduğu, milliyetçiliğin inanılmaz boyutta her tarafta had safhaya çıkarıldığı ve bundan da ciddi rantların paylaşıldığı bir dönemde bilimi ve tekniği esas alarak, düşünerek, tartışarak, konuşarak sonuçlara vardıklarını savundu. Konu ile ilgili görüş almak üzere arandıklarında ve AKP'nin demokratik açılımı konusunda tavırları sorulduğunda 1998 yılındaki TMMOB Demokrasi Kurultayı'na bakmalarını söylediğini aktaran SOĞANCI, "1998 yılıdır. Türk Mühendis Mimar Odaları Birliği kendi örgütlü yapısıyla Kürt sorunu konusunda bunun nasıl çözülmesi gerektiği konusundaki görüşlerini kamu-Oyuyla paylaşmıştır, tezleri hâlâ geçerlidir diyorum. Dün de söyledim, 'dağ fare mi doğurdu' diye bazıları şüphe içerisindedir. Evet, şüphemiz yok, buyledir. AKP kendi renginden bir dünya yaratırken, bunun için taşeronluk yaparken Kürt açılımı da demokratik

açılımı da ekonomik açılımı da buna benzetecektir. O dünyayı yönlendirenlerin talepleri doğrultusunda işlemine devam edecektir" dedi.

"Üyelerimize Görüşlerimizi Aktarmak Sorumluluğu İçindeyiz"

Bu Danışma Kurulu'nun aslında MMO Başkanı Emin KORAMAZ'ın da söylediği gibi şube genel kurullarının başlamasının ilan edildiği bir Danışma Kurulu olduğuna dikkat çeken TMMOB Başkanı Mehmet SOĞANCI, kendilerinin şubelerde birlikte üretme, birlikte karar alma, birlikte yönetme anlayışını önemseyerek yönetimlere geldiklerini ifade ederek konuşmasının sonunda şunları söyledi: "Şimdi bu kalan üç aylık süre içerisinde Türkiye'nin her yerinde, her şubemizde hedefimiz öncelikle 70.000 üyeye, daha sonra kamuya kendi görüşlerimizi aktarmak sorumluluğu içerisindeyiz. Yani sevgili Başkanımın söylediği gibi, bizim genel kurullarımız bir demokrasi şölenu haline gelmek zorundadır. İnsandan, emekten, halktan, bağımsızlıktan, eşitlikten, adaletten yana olanların kürsülerini sağlamak zorundayız ve bulunduğumuz her yerde yüksek sesle bu sözleri söylemek zorundayız. Türk Mühendis Mimar Odaları Birliği'nin, Makina Mühendisleri Odası'nın ve şubelerimizin hakikaten yolu uzundur, bu yol meşakkatlidir. Biliyoruz. Şimdi önümüzdeki genel kurullar ve seçim sürecinde bir başka dünya mümkün diyebilme için, özgürlükten, eşitlikten, adaletten, insanların kardeşçe ve bir arada barış içinde yaşayabileceği bir Türkiye'den yana sesimizi hep beraber yükseltmek zorundayız. Yolumuz uzundur, hepimize kolay gelsin arkadaşlar."

ERHAN KUTLU (Eskişehir Şube)-



Birliğimizin değerli Başkanı, Odamızın değerli Başkan ve yöneticileri, sevgili arkadaşlarım, merhaba. Tabii Birlik Başkanımız olsun, Oda Başkanımız olsun her konuyla ilgili her şeyi söylediler her zaman olduğu gibi. Bizim bunlara ilaveten öncelikle başta Yönetim Kurulumuzun çalışmaları olmak üzere



teşekkürden başka bir şey düşmüyor herhalde. Ellere sağlık diyoruz. Özellikle enerji yöneticiliği eğitimleri konusunda alınan yetkinin önemli olduğunu düşünüyoruz. Bu hem ülkemizin enerji politikalarında ve enerji verimliliğinde bir yeni açılım ve kazanım getireceği gibi meslektaşlarımıza da hem iş sahası, hem de bir tüketici olarak hepimize, halkımıza gelirlerinde bir tasarruf ve ekonomi yaratacağını, yaratması gerektiğini, bu tür çalışmaların çok güzel olduğunu, bunların öncelikle ve aceleci davranılarak yaygınlaştırılmasının gerektiğini hepimiz gibi ben de paylaşmak istiyorum. Tabii burada güncel konu kriz, belki de en çok tartışmamız gereken konu. Bizim söylemlerimizin kriz öncesinde, tabii bizim derken Birliğimizin ve Odamızın geçmişe yönelik, özellikle dönem başına baktığımız zaman birtakım eleştiri demeyeyim de, veyahut da şöyle söylemek istiyorum: Ne kadar doğru olduğu ortaya çıktı. Şöyle ki, geçtiğimiz haftada Milliyet gazetesinin kupürünü herkes görmüştür; kapitalizm günah çıkardı. Tabii ben isimleri söylemeyeceğim de, müsaade ederseniz, işte IMF Başkanı, Dünya Bankası Başkanının ve Sayın Başbakanımızın görüşlerini manşetten atmış, okumak istiyorum: “Kriz hayatları mahvetti, bu yıl 59 milyon kişi daha işsiz kalacak, önümüzdeki yıl 90 milyon kişi aşırı yoksullaşacak, Afrika’da on binlerce çocuk ölecek, yeni bir dünya düzeni inşa etmemiz şart, yeni düzen sorumlu küreselleşme olmalıdır, gazino kapitalizminden üretken sisteme geçmeliyiz”. Öbür Sayın Başkanın sözü: “Dünya kriz sonrasında çok farklı bir yer olacak, milyonlarca insan ağır yoksullukla karşı karşıya kalacak. Bu sadece işsizliğin artması değil, düşük gelirli ülkelerde bu bir ölüm kalım meselesidir, bu ülkelerde toplumsal huzursuzluklar siyasi istikrarsızlıklar ve hatta savaş bile görülebilir.”

Bizim hükümet başkanımız ise ülkemizde, “Dünyanın bir kısmında inanılmaz bir israf yaşanırken diğer kısmında bir avuç pirinç bulmak dahi imkânsız hale geldi. Bir yerde refah artarken diğer bir yerde sefalet arttı. 3G, 4G teknolojisini yaşayan bir dünyaya karşılık hayatı boyunca alo dememiş hatırı sayılır bir insan topluluğu var”. Ben de bunu anlayamadım, yorumları size bırakıyorum.

Peki, biz bunları sürekli söylüyoruz, yıllardır söylemeye de devam ediyoruz. Bu söylemler tabii toplumumuzda ve basında güncelleştiği zaman, değerli arkadaşlarım, Türk Mühendis Mimar Odaları Birliği-

nin ve Odamızın da saygınlığı artmaktadır çünkü siyasi yapıda özellikle ülkemizde baş gösteren istikrarsızlık, bir sürü sorunun ortada olması ve bunlara gerektiği gibi çözüm önerileri siyasi yapının üretmemesi, söylemleriyle uygulamalara baktığımız zaman farklılıklar olması. Başbakan israf diyor, ama belki de ülkemizde şu anda en çok israfı yapan devletin yetkilileri veyahut da yönetenlerimiz olmaktadır. Onun için bizim üzerimize düşen, özellikle Odamıza ve Birliğimize, çıta yükseldiği için sorumluluklarımız da artmaktadır, yükselmektedir. Nasıl yapılır bilemiyorum. Ama ivmeyi ilerletmek için sürekli söylediğimiz bir söylem var özellikle yerel dinamiklerle beraber hareket ederek yeni bir platform mu oluşturulmalı, üyelerimizden başlayan ve bizim meslek alanlarımızdan diğer meslek örgütleriyle beraber toplumumuzun ve halkımızın daha iyi bir yaşam, daha güzel bir dünya yaratılması mücadelesinde yanımıza çekmenin çabasını biraz daha kuvvetli oluşturmalıyız diye düşünüyoruz. Şöyle ki, bu yönde bizim yöremizde de böyle bir baskı var arkadaşlar. Diyeceksiniz ki çok platform var, evet, gerek ulusal çapta, yerel çapta da bunun uzantıları olmak üzere çok çeşitli platformlar var, ama bunlar isimlerinde demokratik kelimesi de olan platformlar, bazıları demokratik kuruluşlarla beraber hareket ediyorlar, ama yapılarına baktığımız zaman çok da demokratik olmayan hareket tarzı olduğunu görüyoruz veyahut da bizim yöremizde öyle, diğer yöreleri bilemiyorum, onun için yeni bir oluşumla topluma daha kuvvetli, daha yüksek sesle görüşlerimizi bıkmadan anlatmalıyız. Bu yapılarında Birlik ve Beraberliği sağlayacak şekilde hareket etmesi gerektiğini düşünüyoruz, bu yönde bize böyle bir baskı var. Bu konuyu da sizlerle paylaşmak istedim.

Bir başka konu da üyelerimizin bu kriz süresinde, özellikle çalışanlarımızın sosyal ve ücretlerinde, başta sağlık olmak üzere bir sürü geriye gidimler yaşandı. İşsizlik arttı. Odamıza böyle de bir baskı var. Artık bir insan kaynakları veyahut da bu tür bir çalışmanın örgütsel bazda yapılar uygulanması gerekir diye düşünüyorum. Bunlar da tabii tartışılıyor, sanırım şubelerde de var, ama Merkezimizde, Oda Yönetim Kurulumuzda böyle bir çalışma yapma gereği olduğunu da bir kez daha burada sizlerle paylaşmak istedim.

Bu çalışma süresinde, tekrar ediyorum, emeği geçen herkese teşekkür ediyorum. Önümüzdeki süreçte genel kurullarda bunlar tartışılacaktır. Herkese başarılar diliyorum, saygılar sunuyorum.

DEMİRYOLU UZUNLUĞUNDA SONUNCU DEMİRYOLU KAZALARINDA BİRİNCİYİZ.

MMO Yönetim Kurulu Sekreteri Ali Ekber ÇAKAR, Hürriyet gazetesinden Sefa KAPLAN'ın "Ulaşımında Demiryolu Gerçeği" Oda Raporu'na ilişkin sorularını yanıtladı.

-'Ulaşımında Demiryolu Gerçeği' raporunu hazırlamaya neden ihtiyaç duydunuz?

Odamız, meslek ve uzmanlık alanlarımıza ilgili meslek ve ülke çıkarları temelinde Oda görüşleri/raporlar oluşturmayı önemsemektedir. Bunlarla ilgili kamu kuruluşları ile paylaşarak çözümler oluşturmaya da çalışıyoruz. Bu raporlar meslek alanlarımızdaki gelişmeleri, sorunları irdeliyor ve kapsamlı çözüm önerileri sunarak, bu konulara ilişkin bütünlüklü bir yaklaşım üretmeye çalışıyoruz.

Meslek alanlarımız arasına ulaşım da girmektedir. Demir Yolları Cumhuriyet'in ilk yıllarından 2. Dünya Savaşı'nın başlangıcına kadar Türkiye'nin kalkınma hamlelerinde temel bir öneme sahiptir. 1950'lerden sonra kara yolları geliştirilmiş, demir yolları ise ikinci plana itilmiştir. Yüksek maliyet, verimsiz yol kullanımı ile yatırım maliyetlerindeki artış, arazi kayıpları, gürültü ve çevre kirliliği oluşmuş, ekonomik olmayan irrasyonel yatırım kararlarıyla ülkemizde dengesiz ve çarpık bir ulaşım sistemi geliştirilmiştir. Bu nedenle "Ulaşımında Demiryolu Gerçeği" raporumuz yanı sıra "Ulaşım ve Trafik Politikalarında Planlama Gerekliliği" adlı raporumuz daha bulunmaktadır.

Bilginiz olması amacıyla diğer raporlarımızın adlarını da belirtmek isterim: Kamu İktisadi Kuruluşlarının Özelleştirilmesi ve SEKA Gerçeği, ERDEMİR Gerçeği, Tarihe Düşülen Notlar/Özelleştirme Gerçekleri, Makina İmalat Sanayi Sektör Araştırması, Küçük ve Orta Boy İşletmeler KOBİ'ler,



Organize Sanayi Bölgeleri, Küçük Sanayi Siteleri, Endüstri Bölgeleri ve Teknoparklar, LPG'ye Dönüştürülen Araçlarda Denetim Uygulamaları, Yerli ve Yeni Yenilenebilir Enerji Kaynakları, Türkiye'nin Doğalgaz Temin ve Tüketim Politikalarının Değerlendirilmesi, Dünyada ve Türkiye'de Enerji Verimliliği, Asansörlerde Durum, İş sağlığı ve Güvenliği, 60. Hükümet Programının Ekonomi, Sanayi, KOBİ, AR-GE, Enerji, Ulaşım ve İş Sağlığı ve Güvenliği Bölümlerinin Değerlendirilmesi, TMMOB Sanayi Kongrelerinde Önerilenler ve Sanayide Gerçekleşenler, Ülke Örnekleri ile Kalkınma ve Sanayileşme Modelleri, Mühendislik Tasarımında Meslek Odalarının Yeri ve Önemi ile Makina Mühendisleri Odası'nın Bu Alandaki Çalışmaları. Bu konuların çoğuna ilişkin ilgili bütün tarafların katılımını sağladığımız ulusal ölçekli kongre, kurultay ve sempozyumlar da düzenliyoruz.

Bu rapor somut olarak neleri ortaya koyuyor?

Ulaştırmanın önemini, Osmanlı Dönemi demir yolu politikaları ile Cumhuriyet'in ilk dönemi uygulamalarını, 1950 sonrası değişen ulaşım politikaları, kara yoluna ağırlık veren uygulamalar, son dönem ulaşım



politikasındaki uygulamalar ile mevcut durum ve TCDD'nin durumunu irdeliyor ve istatistiklerle Türkiye-Avrupa demir yolu yolcu ve yük taşımacılığı alanlarında karşılaştırmalar yapıyor ve bu irdelemelerden hareketle tespit edilen çözüm önerilerini ortaya koyuyoruz.

Demir yolu taşımacılığında bu kadar geri; ama kazalarda ilk sırada olmamızı nasıl açıklıyorsunuz? Bu konuda elinizde herhangi bir istatistik var mı?

Var tabii. Ama önce şu gerçeği dile getirmek gerekir: Türkiye'de 1950 yılına kadar yani 1. ve 2. Beş Yıllık Sanayi Planlarında da belirtildiği üzere yolcu ve yük taşımaları ağırlıklı olarak demir yolu ve deniz yolu ile yapılmıştır. 1950'de **yolcu taşımalarının** yüzde 49,9'u kara yolu, yüzde 42,2'si demir yolu, yüzde 7,5'i deniz yolu ve yüzde 0,6'sı hava yolu; ülke içi **yük taşımalarının** yüzde 55,1'i demir yolu, yüzde 27,8'i deniz yolu, yüzde 17,1'i de kara yolu ile yapılmaktaydı.

Demir yolu taşımacılığı, aynı zamanda talep yaratan özelliği ve diğer sektörlerin gelişmesine katkıda bulunduğu için 1960'lı yıllara kadar bir seferberlik atmosferinde hızla gerçekleştirilmiştir. Günümüzde ise Karayolları Genel Müdürlüğü ve TÜİK ulaşım verilerine göre, 2008 'de ülkemizdeki **yolcu taşımacılığının** yüzde 98,3'ü kara yolu, yüzde 1,7'si demir yolu, yüzde 0,001'i deniz yolu(2003), yüzde 2,1'i hava yolu (2005); **yük taşımacılığının** yüzde 91,7'si kara yolu, yüzde 5,3'ü demiryolu, yüzde 2,9'u deniz yolu(2003), yüzde 0,2'si hava yolu (2005) aracılığıyla yapılmaktadır.

Böylece demir yolu taşımacılığındaki bariz gerilemeyi görmek mümkündür. 1950 sonrasında **yolcu taşımacılığında** kara yolları yüzde 48,9 artarken demir yolu taşımacılığı yüzde 40,5 oranında gerilemiştir.

Yük taşımacılığında ise kara yolu taşımacılığı yüzde 74,6 gelişirken demir yolu yük taşımacılığı yüzde 49,8 gerilemiştir. Bu gerilemenin arka pla-

nında 1950 yılından sonra ulaşım politikalarında yapılan değişiklikler sonucu kara yolu ulaşımına ağırlık verilmesi bulunmaktadır.

1950 yılında kurulan Karayolları Genel Müdürlüğü'nün ilk önceliği NATO "savunma ittifakı" gereksinimlerini karşılayacak yol planlaması yapmış olmuştur ve nitekim ilk planlanan hat İskenderun-Erzurum yol hattı olmuştur. Çünkü bu hat, Sovyetler Birliği'ne karşı bir ikmal hattı olarak planlanmıştır. Ama "savunma" gerekçelerinin ötesinde genelde kara yolu ulaşım ağının geliştirilip, demir yollarına yatırım yapmama politikası benimsenmiştir. Öyle ki 1950-1970 yılları arası kara yolu yapımının altın çağı olmuştur.

Diğer yandan demir yolu ulaşımının yanı sıra deniz yolu yolcu taşımacılığı da 1950'den günümüze yüzde 7,5'ten yüzde 0,01'i (on binde biri) yani neredeyse tamamı oranında; yük taşımacılığında ise yine benzer bir şekilde yüzde 27,8'den yüzde 2,9'a yani yüzde 24,9 oranında gerilemiştir. Bunlar, takdir edersiniz ki normalde anlaşılabilir gerilemeler değildi, bir tercihin ürünüdür.

Demir yolu taşımacılığının bu kadar geri; ama kazalarda ilk sırada olmamızın nedenleri bu gerçekler de saklıdır. Örneğin 1. ve 2. Beş Yıllık Kalkınma Planları hariç başlıca önem taşıyan plan dönemlerindeki yatırımlar ile gerçekleşme oranları arasında gerçekleşme aleyhine bir açı oluşmuş; 6. Plan'dan itibaren gerçekleşen yatırımlarda ciddi bir azalma yaşanmıştır. Örneğin 2002-2007 döneminde kara yolu yatırım ödeneklerinin yılda ortalama yüzde 61'i yatırım olarak gerçekleşmiş; uzmanların da belirttiği üzere, hızlı tren dışında TCDD'ye yatırım amacıyla aktarılan kaynak miktarında önemli değişiklikler olmamıştır.

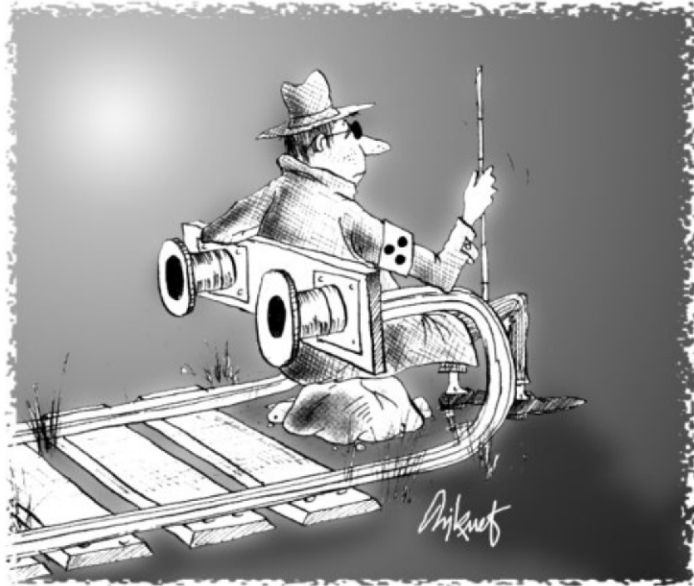
Bir düşünelim, şu an 11 bin 5 km olan mevcut demir yollarımız 1950'de 9 bin 24 km idi ve bu aşım ağının yüzde 41,5'i Cumhuriyetin ilanından önce yapılmıştı. 1923-1950 yılları arasında yılda ortalama 172 km olmak üzere toplam 4 bin 465 km demir yolu inşa edilirken, 1950 yılından sonra yılda ortalama 34 km

demir yolu inşa edilmiş, 58 yılda yalnızca bin 981 km demir yolu yapılmıştır.

Demir yolu sistemine, Ankara - İstanbul hattı hariç, kilometre başına yılda ortalama 10 bin dolar tutarında yatırım yapılmaktadır, bu trajikomik bir rakamdır ve 11 bin km'lik demir yolu hattının gerekli bakım yenilemeden mahrum kaldığını göstermektedir. 2002-2007 döneminde yılda yaklaşık 100 km yol yenilemesi yapılmıştır. Son yıllarda yaşanan kazalar önemli ölçüde bu bakımsızlığın sonucu olarak yaşanmaktadır.

2008 istatistiklerine göre, mevcut hatların yüzde 20'si 21-30 yaş arasında, yüzde 25'i ise 30 ve üzeri yaş gibi çok yüksek bir yaş sınırının üstünde bakımsız kalmıştır.

Mevcut tren trafiği altında yapılan yol bakım ve yenileme çalışmaları yetersiz. Yol bakım ekipleri, personel azaltma politikaları eşliğinde birbirleri ile yarıştırlarak teknik ölçütler dışında çalışmaya zorlanmıştır.



Kazalar açısından baktığımızda Türkiye, Avrupa ülkelerine kıyasla hat uzunluğu bakımından gerilerde kalmasına rağmen kaza sayısı bakımından açık ara öndedir. Diğer ülkelerde yok denecek kadar az olan

alt yapıya dair sorunlar ve teknik sıkıntılar, ülkemizde kazaların başlıca nedenleri oluşturmaktadır. Çarpışmalar, deraymanlar ve diğer kazalar olarak nitelendirilen kazalar kategorisinde 2007 yılında Türkiye'de toplam 157 kaza yaşanırken (trenin şahsa çarpması ve geçit çarpışması ile genel toplamda 237 kaza sayısına ulaşılmaktadır.) Almanya'da 36, İtalya'da 18, Fransa'da 5 ve Hollanda 'da 2 kaza görülmektedir.

Yine 2007'de ülkemizde demir yolu araçlarının raydan çıkması anlamına gelen "deraymanlar" a bağlı olarak 89 kaza yaşanırken, Fransa ve Hollanda gibi ülkelerde raydan hiç çıkılmadığı; İtalya'da 9, İspanya'da 4, Belçika'da 1 kez kaza yaşandığı görülmektedir. Toplam kaza sayısında da ülkemiz 394 kazayla 24 Avrupa ülkesi içinde ilk sırada yer almaktadır.

Ancak bir gerçeğe daha değinmek gerekir. Türkiye'deki demir yollarının sorunlu olmasına karşın kara yollarına göre demir yolu kazalarının yol açtığı sayısal azlık dikkati çekmektedir. 2007 yılı örneklemesini yaparsak; demir yollarında 394 kaza olurken kara yollarında 825 bin 583 kaza olmuş; demir yolu kazalarında 108 kişi, kara yollarındaki kazalarda ise 5 bin 4 kişi ölmüş; demir yolu kazalarında 188 bin 383 kişi yaralanmıştır.

Demir yolu taşımacılığının 'komünist bir fikir'olarak değerlendirilmesine ne diyorsunuz?

Açıkçası bu söz Türkiye'de kara yolu ulaşım ağını egemen kılma yaklaşımının demogojik bir gerekçesidir. Evet, sosyalist ülkeler gerçekten demir yolu ulaşım ağını geliştiriyorlardı. Hatta ABD tarihine, Avrupa'ya bakalım yine öyledir. Ama bunun nedenlerini, demir yollarına yapmanın avantajlarına bakarak anlayabiliriz.

Demir yolu ulaşım politikasının hiç de olumsuzlanacak "ideolojik" bir tercih olmadığını şöyle



kanıtlayabiliriz. Yalnızca iki gerekçe ileri sürmek isterim. İlki şu: Ulaşım ve demir yolu politikalarının enerji verimliliği ile doğrudan bağı bulunmaktadır. Kara yolu taşımacılığı, enerji tüketim toplamının yüzde 82'sini tüketmesine karşın demir yollarının enerji tüketimindeki payı yüzde 2'dir. Bu gün için elektrik enerjisinden faydalanarak ulaşım yapabilecek tek sistem demir yolu sistemidir. Ve ülkemizde yapılan en büyük yanlışlıklardan biri de demir yolu ulaşım sisteminin 1970'li yıllarda dizelizasyona geçirilmesi olmuştur. Oysa buharlı çekimden doğrudan elektrikli çekime geçiş mümkün iken Türkiye, elektrifikasyona harcayacağı kaynağın birkaç mislini dizelizasyona özelliği nedeniyle akaryakıt, yedek parça, tamir ve bakım giderleri ile eğitim ve atölye giderleri için harcamıştır.

İkinci gerekçe de şudur: Saatte tek yönde 60 bin yolcu taşımak için 12 şeritli otoyol gerekirken, aynı miktardaki yolcu için çift hatlı bir demiryolu ile taşımak mümkündür. Yukarıda belirtilen talebi karşılayacak otoyolun km maliyeti yaklaşık 30 milyon TL (46 milyon dolar) iken çift hatlı, elektrikli ve sinyalli demir yolunun maliyeti sadece yaklaşık 5,3 milyon TL'dir (8 milyon dolar).

Demir yolları ayrıca çevre kirliliği, gürültü, arazi kullanımı unsurları açısından da avantajlıdır.

Dolayısıyla, nasıl ki "Türkiye'yi demir ağlarla örüyoruz" diyen Atatürk'e veya İsmet İnönü'ye "komünist" denemezse, imaja dayalı "hızlı tren" yatırımlarından ve beklide Atatürk'ün güzel sözüne öykünmekten hareketle "Türkiye'yi demir ağlarla öreceğiz" diyen Başbakan'a ve dış ticaretinin yüzde 90'ını deniz yolu, iç ticaretinin de yüzde 90'ını demir yolu yapan Avrupa Birliği'ne "komünist" denemeyeceği açık olsa gerek.

Özetle, güvenli, konforlu, hızlı, çevre dostu, dış bağımlılık yaratmayan, enerji savurganlığına neden olmayan ulaşım türlerinden demir yolu, deniz yolu, hava yolu, kara yolu ile birlikte yük taşımacılığında boru hatları gibi alternatifler de kullanılarak değişik ulaşım alternatifleri yaratılmalıdır. Kara yolu ulaşımı dışında, çağdaş ve hızlı, alt yapı problemleri ve sorunları çözümlenmiş demir yolu, hava yolu ve deniz yolu ulaşımının da hak ettiği düzeye ulaşması ile ulaşımında toplu taşımanın yaygınlaşması temel hedef ve amaç olmalıdır.

XI. OTOMOTİV SEMPOZYUMU "KALIPÇILIK VE TASARIM" BURSA'DA GERÇEKLEŞTİRİLDİ.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası'nca 1984 yılından bu yana çeyrek asırdır düzenlenen 10 ayrı sempozyumun ardından, 8-9 Mayıs 2009 tarihlerinde Bursa TÜYAP Fuar Merkezinde gerçekleştirilen 11. Otomotiv Sempozyumu, kapitalizmin yaşadığı en büyük krizlerden birinin ortasında toplanmıştır. Bursa Şubemiz yürütücülüğünde Kalıpçılık ve Tasarım ana teması ile gerçekleştirilen ve Otomotiv Sanayii Derneği (OSD), Taşıt Araçları Yan Sanayii Derneği (TAYSAD), Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), sektörel kuruluşların temsilcileri, uzmanlar ve akademisyenlerin katıldığı sempozyum, sektörde faaliyet gösteren birçok kurum ve kuruluş tarafından desteklenmiştir.

Sempozyumda; "Ülke Sanayisinin Genel Durumu" konusunda bir değerlendirme oturumu, "Küresel Krizin Türk Otomotiv Sektörüne Güncel, Orta ve Uzun Dönemdeki Etkileri ve Alınabilecek Önlemler" konulu bir panel ve "Otomotiv Sempozyumunun Dünyü" konulu bir sunum yapılmıştır. Ayrıca, "Rekabet Öncesi İş Birlikleri", "Türkiye'de Otomotiv Kalıpçılığı, Gelişimi ve Sorunları", "Avrupa ve Dünya Kalıpçılığı", "Yeni Malzemeler ve Uygulamaları", "Otomotiv Çalışanlarının Çalışma Koşulları, İş Güvencesi, Sektörün Dünyü ve Geleceğine Yönelik Beklentileri", "Kalıpçılıkta Yeni Teknolojiler ve Yaklaşımlar", "Kalıpçılık ve Tasarımda Bilgisayar Destekli Uygulamalar", "Kalıpçılık, Üretim ve Mühendislik", "Otomotiv ve Mühendislik" ile "Yeni Teknolojiler, Hibrit, Hidrojen Yakıtlı Otomobiller" konu başlıkları altında düzenlenen 3'ü paralel, 13 oturumda 25 bildiri, sunulmuş, 6 farklı panel gerçekleştirilmiştir.

Sempozyumu 168'i kayıtlı delege olmak üzere, 493 kişi izlemiştir. 2008 yılının ortalarından itibaren önce ABD'de, daha sonra Avrupa'da öncelikle finans sektörünün çökmesi ile başlayan küresel ekonomik kriz, hızla reel sektörlere yayılmıştır. Bu bağlamda



ihracatının yarısından fazlasını AB ülkelerine yapan Türkiye; küresel krizin kendisini teğet geçmesi bir yana, krizden en çok etkilenen ülkelerden biri olmuş, 2008 Ağustos ayından sonra gerileyen sanayi üretimi, yılın ilk aylarında % 24'e varan azalış ile yüksek bir noktaya ulaşmış, motorlu kara taşıtları sanayi tüm sanayi ürünleri içinde % 59 ile en büyük düşüşü yaşamıştır. Sempozyumun gerçekleştiği tarihten önceki iç ve dış ekonomik gelişmeler, otomotiv sektörünü yakından etkilemiştir. Başka bir deyişle, ekonomik krizde otomotiv sanayi ve onun çalışanları büyük bedel ödemiştir. Ülke sanayisi ve en yakıcı olarak da otomotiv sektörü üretim, yatırım, istihdam, kapasite kullanımı ve talep alanlarında daralma şeklinde krizden ciddi olarak etkilenirken, Türkiye aşırı iç-dış borçlanma, ekonomik küçülme ve işsizlikte dünya ikinciliğinde somutlanan bu kriz ile çalkalanmaktadır. Kriz emeğiyle geçinen tüm toplumsal kesimlerin yaşam standardını geriletmiş, işten atılmalar, zorunlu izinler, ücret kesintileri olabildiğince artmış, işini kaybetmeyenler açısından ekstra mesai ve ek çalıştırma yöntemleri devreye sokulmuş, eksik iş gücü mühendisler ve çalışanların omuzlarına yüklenmiştir.

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 motor aktarma organları, elektronik, hidrolik ve pnömatikte temel ürünlerde yerli üretimden vazgeçip ithalata yönelmiş ve bugün hammadde ve yardımcı maddeler dahil dış girdi oranı % 79'u bulmuştur. Türkiye ihracatının ana pazarı olan AB ülkelerinde talebin krizle birlikte hızla azalması, gerçekte sektörün yaşadığı derin bunalımın başlıca nedenidir. Çünkü ihracatta, katma değer açısından işgücü dışında Ar-Ge ve inovasyona dayalı bir katkı söz konusu değildir. Dünya otomotiv sanayinde kapasite fazlası vardır ve özellikle kriz dönemlerinde ana üreticiler, aldıkları devlet teşviklerinin sonucu olarak, fason üretim yaptıkları ülkelerdeki üretimlerini kısarak kendi ülkelerine

kaydırmaktadırlar. Bu durumdan ülkemiz otomotiv sanayi zarar görmektedir. Dolayısıyla küresel şirketlerin maliyetleri aşağı çekebilmek ve azami kâr amacıyla yer değiştirmelere yönelebileceği, Türkiye'deki teknoloji ve ölçekten kaynaklanan nedenlerle üretim tesislerinin başka ülkelere kaydırılmasının söz konusu olabileceği gözetilmelidir.

Türkiye, kurulu üretim kapasitesi 1,5 milyon araç/yıl olmasına karşın, 2008 yılında 1.147.110 adet motorlu araç üretmiş ve bunun % 80'i ihraç edilmiştir. İhraç edilen araçların bedeli 24,7 milyar ABD dolarıdır. Otomobil, ulaştığı hacimle Türkiye'nin 1 numaralı üretim ve ihraç sektörüdür. Dünyaya paralel olarak Türkiye'de 2008 yılında başlayan daralma 2009'da da sürmüş, bu yılın Ocak-Nisan döneminde toplam otomotiv üretimi % 54, ihracat ise % 55 azalmıştır. İç piyasanın % 68'i ithal otomobiller tarafından paylaşılmıştır. Yukarıda açıklanan nedenlerden dolayı 2008 yılı sonları ve 2009 yılı başlarında Türkiye'deki otomotiv üreticilerinde 2 aylık üretim durdurmaları meydana gelmiş; Türkiye'de tarihi işsizlik rekorları kırılırken, sektörde işsizlik oranı mühendisler de dahil olmak üzere % 20'lere ulaşmıştır. Bu yakıcı gerçekler karşısında hükümet krizin Türkiye'yi teğet geçeceği söyleminden vazgeçmiş, önce kısa çalışma ödeneğini, bilahare ÖTV indirimlerini önlem olarak sunmuştur. Ancak bu gibi önlemler pansuman tarzı yarar sağlamanın ötesine geçememektedir. 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. Odamız kamuoyuna olan sorumluluğunun bilinciyle, benzer etkinliklerinde olduğu gibi sempozyumumuzun, bilim ve teknolojinin ışığında etkin bir tartışma ortamı yaratarak, önemli bir platform oluşturduğu düşüncesindedir. Bu bağlamda etkinlik boyunca yapılan tartışmalarla elde edilen aşağıdaki hususların kamuoyunun bilgisine sunulmasına karar verilmiştir.

SONUÇ BİLDİRGESİ

- Ülkemizin kaynakları küresel güçlerin baskısından bağımsız bir şekilde değerlendirilerek bilimi ve teknolojiyi esas alan, AR-GE ve inovasyona ağırlık veren, yerli yatırımcıyı özendirilen ve koruyan, devletin ekonomideki yönlendiriciliğini artıran, dış girdilere bağımlı olmayan, öznesine sosyal devlet anlayışını oturtan, istihdam odaklı ve planlı bir kalkınmayı öngören politikalar uygulanmalıdır.
- Ülke otomotiv sanayinin gelişmesi için özellikle Ar-Ge ve alt yapı tesislerinde, firmalar arasında rekabet öncesi işbirlikleri teşvik edilmeli, devlet bu konuda yönlendirici olarak kıt kaynakların ortak değerlendirilmesini sağlamalıdır. Bu noktada Sempozyumun ana teması olarak belirlenen ve şu ana kadar ana sanayilerin yönlendirmesi ile gelişen Kalıpcılık; gelişmeye açık, devlet tarafından desteklenerek güçlendirilmesi gerekli bir sektördür. Kalıpcılık sektörü, iç ve dış pazarların ihtiyaçlarını karşılayabilecek bilgi ve deneyime sahiptir ancak sektöre yeterli güven ve desteğin sağlanması gerekmektedir.
- Türkiye'de ulusal markaların azlığı ülkemiz için çok ciddi bir risktir. Bu noktada, otomotiv sanayini Türkiye'de sürekli kılmanın yolu, sadece üretim merkezi olmaktan çıkarak, tasarım, Ar-Ge ve üretim merkezi haline gelmek, öte yandan ulusal bir programla bir vizyon yaratarak Türkiye'nin kendi otomotiv sanayisini kurmasını ve geliştirmesini sağlamaktır. Otomotiv sektörü için bu yönde stratejik ulusal planlama yapılmalıdır.
- Tasarım geliştirmeye yönelik Ar-Ge faaliyetlerine desteğin yan sanayi ve KOBİ'lere de ciddi biçimde yayılması, özellikle yan sanayide kalıp tasarımlarına öncelik verilmesi; ana sanayinin yan sanayinin işgücü ve yatırım maliyetlerini paylaşması; yeni projelerde üretim öncesi tasarım-geliştirme-prototip-kalıp safhalarında yerli üretimin egemen kılınması; kalifiye eleman, mühendis istihdamı ve Ar-Ge çalışmalarını özendirici kredi ve teşvik uygulamalarının gündeme alınması sağlanmalıdır.
- Türkiye'nin Ar-Ge merkezi olması düşüncesi, kuşkusuz Türkiye'de otomotiv sanayinin kalıcılığı ve Türkiye'de gerçekleştirilen işlerin niteliğini artırmak açısından son derece önemli ve gereklidir. Ancak ulusal otomotiv sanayi yeterince geliştirilemezse, üretimde olduğu gibi Ar-Ge'de de taşeronluk düzeyinde kalınabilir. Önemli olan Ar-Ge sonucunda ortaya çıkan fikri ve sinai mülkiyetin ülkemiz firmalarına ait olması, oluşturulan katma değerün ülkemizde kalmasıdır.
- Sektörde rekabet gücü ve katma değer artırılması için ithalata dayalı ana girdilerin yerli kaynaklardan temini amacıyla üretim mekanizmalarının çok güçlü bir şekilde harekete geçirilmesi gerekmektedir.
- İthal araç miktarları, devletçe alınacak önlemlerle düşürülmeli ve Türkiye'de üretilen araçlarda yerli katkı oranı yükseltilmelidir. Bu gerekliliklerin yerine getirilebilmesi için ekonominin borç kısılacından kurtarılması, üretimi, yatırımcı, istihdamcı, öz kaynaklara dayalı kalkınmacı bir yönelime girilmesi gerekmektedir.
- Sektörde mühendis istihdam oranı çok düşük bir düzeydedir. Mart ayı itibarıyla sektörde işsizlik, meslektaşlarımızı da kapsar bir şekilde % 20'ye çıkmıştır. Bu noktada önemli bir gerçeğe işaret etmek ve istihdama ilişkin bir uyarıda bulunmak istiyoruz: Metal sektöründeki 500 büyük sanayi kuruluşunda yapılan bir araştırma, çalışanların 1 yıllık çalışma ile 5 yıllık gelirlerini karşılayan değerde bir üretim gerçekleştirdiklerini ortaya çıkarmıştır. Bu nedenle iflas, üretimi durdurma, üretime ara verme, fazla mesai ücreti ödememe, ücret ödemesini geciktirme, ücret düşürme, izinlerin erken kullanılması ve uzatılması, ücretsiz izin, kısa çalıştırma, erken emeklilik ve işten çıkarma olgularının dürüstçe masaya yatırılması ve istihdamın korunması gerekmektedir.

TMMOB MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI



TMMOB BASIN AÇIKLAMALARI

AKP HÜKÜMETİ IMF'YE SAHİP ÇIKTI: 1 ÖLÜ, YÜZLERCE YARALI, 96 GÖZALTI...

İstanbul'daki IMF-Dünya Bankası toplantıları çeşitli kentlerde protesto edildi. TMMOB İl Koordinasyon Kurullarının da düzenleyicileri arasında yer aldığı eylemlere çok sayıda TMMOB üyesi katıldı. İstanbul'daki eylemde olaylar çıktı. Bir kişi polislin attığı gaz bombası sonucunda kalp krizi geçirerek yaşamını yitirdi.

IMF-Dünya Bankası guvernörler toplantıları devam ederken, DİSK, KESK, TMMOB ve TTB tarafından Taksim'de düzenlenen ve binlerce kişinin katıldığı protesto eylemine güvenlik güçleri sert müdahalede bulundu. Yaklaşık 6 bin kişinin katıldığı eylemde dört örgütün ortak açıklaması okunurken emniyet güçleri tarafından biber gazı ve tazyikli su ile müdahale edildi.

Emniyet güçlerinin sert müdahalesi sonrası açıklama yapan DİSK, KESK, TMMOB ve TTB yöneticileri saldırıyı kınayarak, gözaltına alınanların serbest bırakılmasını, İçişleri Bakanı, İstanbul Valisi ve Emniyet Müdürünün dört örgütten özür dilemesini istedi.

IMF ve Dünya Bankası Guvernörler Toplantısını protesto etmek için 6 Ekim 2009 tarihinde sabah saatlerinden itibaren binlerce kişi Taksim Meydanı'nda toplanmaya başladı. DİSK, KESK, TMMOB ve TTB'nin öncülük ettiği protesto eylemine TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet SOĞANCI, TMMOB Yönetim Kurulu Üyeleri, TMMOB İstanbul İKK Sekreteri Tores DİNÇÖZ, TMMOB'nin İstanbul birimlerinin yöneticileri ve çok sayıda TMMOB üyesi de katıldı.

Örgütleri temsilen DİSK Genel Başkan Yardımcısı Ali CAMCI, KESK Genel Başkanı Sami EVREN, TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet SOĞANCI ve TTB Merkez Konseyi Başkanı Gençay GÜRSOY tarafından basın açıklaması yapıldı. Açıklama KESK Genel Başkanı Sami EVREN tarafından okundu.

Ortak açıklama şöyle:

IMF ve Dünya Bankası yıllık toplantı yapmak için ülkemizdeler. Küresel sermayenin krizi nasıl en ucuz yoldan atlatacağını tartışmak, yeni taktikler, stratejiler oluşturmak için İstanbul'da buluştular.

İstanbul Valiliği ve Belediyesi aylardır bu toplantı için hummalı bir faaliyet içinde; toplantının yapılacağı bölgeler asfaltlandı, temizlendi, yeniden donatıldı. Amaç daha üç hafta önce yurttaşlarını sele teslim eden, varoşlarında milyonlarca yoksul emekçinin sefaletle mahkûm edildiği İstanbul'u küresel bir kent olarak pazarlamak; IMF'ye şirin görünmek.

Ama onların şirin görünmek istediği küresel sermaye kurumlarının kim olduklarını biz emekçiler çok iyi biliyoruz. IMF'yi de Dünya Bankası'nı da Türkiye'nin emeğinin hakkıyla geçinme mücadelesi veren, bu ülkenin değerlerini yaratan, hayatı her gün yeniden kuran, okutan, yazdıran, sağaltan, inşa eden, üreten emekçileri çok iyi biliyoruz.

Stand by'larını, kemer sıkma programlarını, faiz dışı fazla hedeflerini, harcama disiplini programlarını çok iyi biliyoruz. Çünkü yıllardır bu kurumların oluşturduğu programları harfiyen uygulayan hükümetler tarafından yönetiliyor. Her politikaları aleyhimizedir, yaptıkları her şey, attıkları her adım emekçilere, yoksullara, halklara karşıdır.

Bugün onların bu toplantılarda aradıkları, artık her tarafından dökülen ve insanlığa savaş, gözyaşı ve sefaletten başka bir şey getirmeyen bu küresel sömürü düzenini kapitalist/emperyalist sistemi sürdürmeye yönelik bir çözümdür.

Bizler ne onların kurumlarını ne de onların çözümlerini değil tartışmak, varlıklarını bile kabul etmiyoruz.



Buradan sizlerle önemli bir çağrıyla paylaşmak istiyorum.

Bütün “güney ülkeleri” adına; yani ezilen, geri bıraktıran, geri kalmış, gelişmekte olan adına ne dersiniz deyin, bugüne kadar emperyalist ülkeler ve onların sistemlerinin korunup, işlemlerini sağlayan IMF, Dünya Bankası gibi kuruluşları tarafından sömürülen ülkeler adına bir çağrı yapıyorum.

Bu çağrıyla ülkemizde milyonlarca işçi ve emekçiyi bağrında bulunduran emek ve meslek örgütleri adına; emekten ve ülkesinin geleceğinden, bağımsızlıktan, sosyal adaletten, özgürlüklerden yana ilerici, devrimci, demokrat, sosyalist milyonlar adına yapıyorum.

Buna hakkımız olduğuna inanıyor, milyarlarca dünya vatandaşının bu çağrıya katılacağına güveniyorum.

Arkadaşlar,
IMF ve Dünya Bankası emperyalist zengin ülkelerin az gelişmiş, gelişmekte olan ülkeleri bir sömürü aracıdır.

Bu nedenle IMF ve Dünya Bankası lağvedilmeli, bugüne kadar ülkeleri sömürerek elde edilen kazançları halklara geri ödenmelidir.

Bizden aldıklarını geri istiyoruz.

Bu kurumların yerine gelişmekte olan, az gelişmiş ve desteğe muhtaç ülkelere;
-yeni istihdam kaynakları,
-yoksullulara sosyal yardım,
-çevrenin korunması,
-eğitim, sağlık, sosyal güvenlik konusunda uluslararası koruyucu yasalar ve destek örgütleyecek,

Uluslararası Emek Fonu ve Dünya Emek ve Çevre Bankası oluşturulmalıdır.

IMF ve Dünya Bankası'nın bugüne kadar haksız gelirleri kayıtsız şartsız bu yeni oluşturulan kurumlara devredilmelidir.

Bu kurumlara bugüne kadar ülkeleri sömüren “zengin ülkeler”, “kuzey ülkeleri” belli oranlar üzerinde katkı sunmak zorunda bırakılmalıdır.

Bu kurumların yönetimi “güney ülkeleri”, diye adlandırılan, geri bıraktıran, geri kalmış, gelişmemiş, gelişmekte olan diye adlandırılan ülkelere, ancak sadece yukarıda belirtilen harcamaları planlamak üzere bırakılmalıdır.

Evet, yeni bir çağrı yapıyoruz.

Biliyoruz ki, IMF ve Dünya Bankası varoldukça, zengin ülkeler daha zengin, kapitalizm yeni/yeniden kendi krizlerini yaratacak ve de milyonlarca işçi ve emekçi, için açlık - işsizlik - yoksulluk kaçınılmaz bir kader olarak geri dönecektir.

İşçi ve emekçilerin asıl kurtuluşunun kapitalizmin ortadan kaldırılmasıyla oluşacağı inancıyla bir kez daha haykırıyoruz;

IMF ve Dünya Bankası lağvedilmelidir.

Biz işçiler, emekçiler, ezilen, sömürülen dünya halkları yeni bir dünya istiyoruz.

Eşit, özgür, emeğin, çevrenin, insanlık değerlerinin korunup desteklendiği, savaşların olmadığı, halkların kaderlerini tayin ettiği bir gelecek için haykırıyoruz ki;

Böyle Bir Dünya Mümkün!

IMF- Dünya Bankası Lağvedilsin!

DİSK - KESK - TMMOB - TTB

