

XIII. OTOMOTİV VE ÜRETİM TEKNOLOJİLERİ SEMPOZYUMU GERÇEKLEŞTİRİLDİ

Odamız adına İstanbul, Bursa ve Kocaeli Şubelerimiz tarafından düzenlenen Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu ve Sergisi'nin onüçüncüsü, 13-14 Kasım 2015 tarihinde Maltepe Türkan Saylan Kültür Merkezi'nde gerçekleştirildi.

Kongrenin açılış konuşmaları MMO İstanbul Şube Başkanı Zeki Arslan, MMO Yönetim Kurulu Başkanı Ali Ekber Çakar tarafından yapıldı. Bu yıl ana teması "Teknoloji, Güvenlik, Çevre" olarak belirlenen Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu ve Sergisi'nde iki gün boyunca Sempozyumda; açılış konferansı, 6 bildiri oturumu, 2 panel, 7 özel oturum toplantısı ve 2 forum ile dinamik bir platform oluşturuldu.

Sempozyumda "Anadol'un Işığında Türkiye'de Yerli Otomobil Üretimi" ile "2016 Çevre Ve Güvenlik Mevzuatı" konulu iki panel gerçekleştirildi.

Otomotiv Sempozyumlarında bilimsel-teknik nitelikli bir başucu kitabı oluşturma anlayışı ile bildiriler ve tüm sunumlar derlenmektedir. Sempozyumda ulaşılan çok yönlü birikimi içeren "Bildiriler Kitabı" CD olarak sektör ilgililerinin kullanımına sunuldu.

1999 yılından bu yana İngiltere'de gerçekleştirilen Formula Student yarışlarının, TMMOB Makina Mühendisleri Odası tarafından ülkemizdeki takımların desteklenmesi ile uzun vadede Türkiye'de yapılması hedefleniyor. Öğrenciler sempozyum süresince araçlarını da sergileme fırsatı buldular.

Sempozyum kapsamında "Otomotiv Sporlarında Güvenlik", "Alternatif Yakıt Teknolojileri" "Yenileştirilmiş Parça Kullanımı", "Karbon Ayak İzi", "Eşdeğer Parça", "Otomotivde İnovasyon" "Otomotiv Sektör Çalışanlarının Sorunları" konu başlıklarında akademisyen ve sektör temsilcilerinin katılımlarıyla özel oturumlar yer aldı.

Sempozyumun açılışında bir konuşma yapan MMO İstanbul Şube Yönetim Kurulu Başkanı Zeki ARSLAN şöyle konuştu:

"Odamız tarafından otuz yılı aşkın bir süredir düzenlenen sempozyumumuz bugüne kadar oluşan deneyim ve birikimi Şubelerin birbirleriyle paylaşması ve etkinliği nitelikli olarak daha da yukarılara taşınması amacıyla İstanbul, Bursa, Kocaeli, Şubelerinin yürütücülüğünde düzenlenmiştir.



Bilim ve teknolojinin halkın yararına ve doğal dengeyi koruyacak biçimde kullanılması gerekliliğini, mesleğimizin temel ilkesi kabul ediyoruz. Bu yüzden ülke ekonomisi ve meslektaşlarımız açısından son derece önemli olan ve otomotiv sektörünün gelişimine katkıda bulunan sempozyumumuzun teması Teknoloji, Çevre ve Güvenlik olarak belirlenmiştir.

Geçmişten günümüze otomotiv sanayisinin gelişimine katkı sağlayan sempozyumun; ilgili tüm kişi kurum ve kuruluşları sempozyumuza davet edilmiştir. Hedefimiz sektörün mevcut durumunu analiz etmek, sektöre yönelik politikaları özgürce tartışabilmek, sektör bileşenlerinin bilimsel-teknolojik yenilikleri paylaşabildiği üretken bir platform olma özelliğini geleceğe taşıyabilmektir.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası olarak ülkemizdeki Formula Student takımlarını destekleyerek uzun vadede yarışmanın Türkiye ayağını örmeye, kısa vadede ise bu takımların Sempozyum içerisinde kendilerini sergileme imkanı vererek, ana ve yan sanayi firmaları ile buluşturarak sektöre katkıda bulunmayı hedeflemekteyiz.

Sempozyumumuz sektör ve meslektaşlarımızın buluştuğu bir etkinlik olma özelliği taşıyor. Birlikte üretme ve birlikte yaşama geçirme anlayışı ile çok yönlü katılım amaçlanıyor ve ülke geneline yayılmış Düzenleme ve Danışmanlar Kurulları, Destekleyen Kurum ve Kuruluşlarla,

Yürütme Kurulu ve Sekreteryasıyla birlikte sürdürülen uzun erimli bir çalışmanın ürünü. Dolayısıyla bu kolektif çalışmaya emek koyan herkesin ortak başarısı ve emeği için tekrar teşekkür etmek istiyorum.

Sempozyumumuzda “Anadol’un Işığında Türkiye’de Yerli Otomobil Üretimi” ile” 2016 Çevre Ve Güvenlik Mevzuatı” konulu iki panel gerçekleştirilecek. Panellerde mevcut durum ve sorunların, eğilim ve etkilerinin, beklentilerin; beklentileri gerçekleştirmek için yapılması gerekenlerin ve çözüm arayışlarının tartışıldığı bir platform olması hedeflenmektedir.

Otomotiv Sempozyumları’nda bilimsel-teknik nitelikli bir başucu kitabı oluşturma anlayışı ile bildiriler ve tüm sunumlar derlenmektedir. Bu sempozyumda da ulaşılan çok yönlü birikimi içeren “Bildiriler Kitabı” CD olarak tüm sektör ilgililerinin kullanımına sunulacaktır.

1999 yılından bu yana Formula Student yarışları İngiltere’de gerçekleştirilmektedir. TMMOB Makina Mühendisleri Odası olarak ülkemizdeki bulunan takımları destekleyerek uzun vadede yarışmanın Türkiye ayağını örmeye, sempozyum sürecinde ise araçlarını sergileyip özel oturma ile tanıtma imkanı vererek ana ve yan sanayi firmaları ile buluşturarak katkıda bulunmayı hedeflemekteyiz.

Sempozyum kapsamında “Otomotiv Sporlarında Güvenlik”, “Alternatif Yakıt Teknolojileri”, “Yenileştirilmiş Parça Kullanımı”, “Karbon Ayak İzi”, “Eşdeğer Parça”, “Otomotivde İnovasyon” “Otomotiv Sektör Çalışanlarının Sorunları” konu başlıklarında akademisyen ve sektör temsilcilerinin katılımlarıyla özel oturumlar organize edilmiştir. Bu özel oturumlar ile yeni bilgi ve teknolojilerin yaygınlaştırılmasının yanında, sektör çalışanlarının doğru ve tam bilgiyle donatılmasına yönelik paylaşımlar hedeflenmektedir.

Sempozyum sektör dernekleri başta olmak üzere birçok üniversite, kurum ve basın kuruluşu tarafından desteklenmektedir.

İki gün boyunca paylaşma ve dayanışma zeminlerinin geliştirildiği, sosyal-kültürel etkinliklerle renklendirilecek olan sempozyumda ortaya çıkan tespitler kamuoyunun bilgisine sunulacaktır.

Sizlere kısaca İstanbul Şube çalışmalarından da bahsetmek isterim.

Şubemiz; 122 Personeli, 8 Temsilciliği, 1 Mesleki Denetim Bürosu, 2 Sızdırmazlık İstasyonu, 1 Muayene Kuruluşu ve 26.000’e ulaşan üyesiyle İstanbul’un her noktasında kamusal nitelikte hizmet üretmektedir.

Yine Şubemiz 20 komisyonda 321 komisyon üyesiyle birlikte üretiyor. Ayrıca 2604 öğrenci üyemiz mevcuttur. Ve Şube olarak tüm çalışmalarımızı birlikte üretme birliğinde karar alma ve birlikte yönetme anlayışıyla sürdürmekteyiz. .

İstanbul Şube ve bağlı temsilciliklerimizde aynı anda 641 kişiye eğitim verebilecek kapasiteye ulaşmış durumdayız. Bu sayede yılda 10.000 civarında katılımcı eğitim sınıflarımızı doldurmaktadır.

Teknik Birimimiz yılda 2000 civarında firmanın makinalarının periyodik kontrollerini gerçekleştirmektedir. Onlarca kitabımız ve yayınımız mevcut. Ancak bu dönem bu yayınlarımızın güncellenmesini hedeflemiştik, bu hedefimize ulaşmak üzereyiz, çalışmalarımız sürüyor. Web sitemizi yılda yaklaşık 600.000 kişi ziyaret ediyor. Her yıl meslek alanlarımızla toplumsal yaşamla ilgili konularda onlarca basın açıklaması ile ulusal ve yerel medyada yüzlerce kez haberlerimiz yayınlanıyor.

Rakamlardan da anlaşılacağı üzere Şubemizin düzenlediği meslek içi eğitimler, teknik mevzuat, onaylanmış kuruluş ve akreditasyon çalışmaları, mesleki denetim, birliktelik-ekspertizlik, teknik ölçüm hizmetleri, uzmanlık alanlarımızla ilgili raporlar ve zengin yayın çalışmaları çok yönlü bir şekilde sürdürülmektedir.

Tüm bu mesleki çalışmalarımızın yanında;

Meslek ve meslektaş sorunlarının yanı sıra ülkede ve dünyada yaşanan gelişmeler ve sorunlara karşı da çözümümüzü söylüyor, gerektiğinde meydanlarda taleplerimizi halkla birlikte haykırıyoruz.

Bilindiği gibi son yıllarda yapılan mevzuat değişiklikleri ile meslek disiplinlerimizin uygulama alanları daraltılmıştır. Kanun Hükmünde Kararnameler (KHK) ile kamu yönetiminin tekelci/otoriter nitelikte yeniden düzenlenmesinin yanı sıra, gerek mühendislik, mimarlık, şehir plancılığı gerekse TMMOB mevzuatının Anayasa ve yasalara açıkça aykırılık oluşturacak bir şekilde iktidar bürokrasisi tarafından düzenlenmesi öngörülmüş ve bu yönde adımlar da atılmıştır. Ana amaç, mühendislik, mimarlık, şehir plancılığı meslek örgütlerinin yürüttüğü kamusal hizmetleri,

kamu otoritesi yoluyla serbestleştirip, piyasaya sunmak ve rant alanlarına dönüştürmektir.

Ülke ve halkımıza karşı sorumluluklarımız doğrultusunda ortaya koyduğumuz her söylemimizde ve eylemimizde halkın yanında yer alan bizler; üreten, ürettiğini eşit paylaşan bir ülkede yaşamak için anayasal haklarımızı kullanarak çözümümüzü söylüyor, demokratik haklarımızı kullanıyoruz. Sırası gelmişken son olarak Ankara’da 10 Ekim’de düzenlediğimiz Emek Barış Demokrasi mitingimize hunharca bir saldırı düzenlendi. Yürekerimizi bizleri kardeşliğimizi bombalayan bu hainleri hiçbir zaman unutmayacağız. Kaybettiğimiz 102 arkadaşımızı saygıyla anıyor, yaralanan arkadaşlarımıza acil şifalar diliyorum.

Son olarak TMMOB’nin her zaman söylediği gibi toplumsal yaşamın bilimsel-teknik ölçütlere göre düzenlenmesini savunmaya devam edeceğimizi tüm kamuoyu ile bir kez daha paylaşmak isterim.

Tekrar tüm katılımcı ve konuklarımıza hoş geldiniz diyor, katkılarından dolayı Maltepe Belediye Başkanımız Sayın Ali Kılıç’a ve emeği geçen herkese teşekkürlerimi sunuyorum.”

TMMOB Makina Mühendisleri Odası Yönetim Başkanı Ali Ekber ÇAKAR da açılışta şöyle konuştu:

“TMMOB Makina Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu ve şahsım adına hepinizi saygıyla selamlıyorum. On üçüncü Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu ve Sergisi’ne hoş geldiniz.

31 yıldır bu sempozyumu düzenlemekten, meslektaş ve ülke çıkarlarından yana öncü bir platform oluşturmaktan dolayı mutlu olduğumuzu belirtmek istiyorum.

Makina mühendisliği hizmetlerinin, teknoloji yoğun sektörlerin başında gelen otomotiv sanayinin tüm dallarında sunulması itibarıyla bu sempozyum, meslektaşlarımız ve sektörün sorunlarının tespiti ve çözüm önerilerinin geliştirilmesinde büyük önem taşımaktadır.

Sempozyumumuz genel olarak sanayimizi ve otomotiv sektörünü her aşamada etkileyen büyük bir krizin ardından toplanmaktadır. Ancak “kriz geçti gitti” demek olanaklı değildir, çünkü sektörün yapısal sorunları sürmektedir. Otomotiv sanayimiz, 1980’lerden bu yana önemli krizlerden geçmiştir.



Dünya otomotiv üretiminde yıllardan beri süren kapasite fazlası, dünya pazarında ve talepte yaşanan daralmanın önemli nedenlerinden biridir. Diğer yandan yakın gelecekte belirli bir otomobil ve ticari araç üretim kapasitesinin altında üretim yapan firmaların rekabet edemeyeceği ve dünyada çok az sayıda firmanın, 10 milyon adet/yıl kapasiteli firmaların ayakta kalacağı yaygın kabul gören bir tespittir. Bu durumun üretimden ticarete, finansmandan pazarlamaya, tasarımdan Ar-Ge’ye pek çok şeyi değiştireceği ve dünyada otomotiv sektörünün, üreten ana firmalar ve taşeron yan sanayi firmaları olarak, keskin bir ayrıma gireceği de bilinmektedir. Küresel firmaların yeni talep yaratmak ve ucuz işgücünden yararlanmak için üretim tesislerini başka ülkelere (Batı Avrupa’dan Doğu Avrupa, Rusya, Çin, Hindistan, Mısır’a doğru) taşımaları yönünde, krizden önce başlayan yönelimin sürdüğü de bir gerçektir.

2014 yılı itibarıyla dünya üretiminde 15., AB üretiminde 5. sırada olan Türkiye’nin bir “otomotiv üretim merkezi” olduğu söylemi, gerçekte, küresel şirketlerin stratejilerinin ülkemiz kamuoyunu göz boyaması olmaktadır. “Türkiye Sanayi Strateji Belgesi 2011-2014”te belirtildiği üzere, “Türkiye otomotiv ana sanayiinde 4 firma dışında tüm firmalar yabancı ortaklarla ve/veya yabancı firmaların lisanslarıyla üretim yapmaktadır. Bu da Ar-Ge faaliyetlerinin ana firma konumundaki yabancı firmalara bağlı olarak gelişmesi anlamına gelmektedir.” Çok açık ki, otomotiv sanayimiz, küresel üretim zincirince belirlenen ihracatta/pazarda ve ithalatta, bağımlılık süreçlerince belirlenmektedir.

Bu nedenle Türkiye’nin otomotivdeki gelişmesi taşeronlaşmaya paralel olarak yürümektedir. İhracat, ithalat ve taşeronlaşma artmakta, katma değer ise düşmektedir.

Ana hammaddeler ve ara mallar yönünden dışa bağımlılık söz konusudur. İthal girdi oranı yüzde 70'ler seviyesindedir. Katma değer önemli bir bölümü yurtdışındaki ana firmalara akmaktadır. 1990'lardan itibaren üretici firmalar motor aktarma organları, elektronik, hidrolik ve pnömatik temel ürünlerden vazgeçip ithalata yönelmiştir.

Türkiye'de oldukça gelişmiş bir yan sanayi vardır, ancak bu işletmeler KOBİ niteliğinde olup çoğunlukla otomotiv ana firmalarına bağımlıdır. Bu bağımlılık; tedarik zinciri, tasarım finansman ve satış hacmini belirlemede ve yönetmektedir. Bu firmalar birkaç ana firmayla çalıştıklarından krizlerden hızlı ve olumsuz yönde etkilenmektedirler. Özellikle 2001 ve 2008/2009 krizleri, yan sanayide önemli yaralar açmıştır.

Ana firmalar 2008/2009 krizinde siyasi erkin desteği ile ithalata yönelmişler ve yan sanayi firmalarını kaderleri ile baş başa bırakmışlardır. ÖTV ve ithalatta KDV indirim ve muafiyetleri, ana firmalara büyük sübvansiyon sağlamıştır. İthalatın pompalanması iç pazarı hareketlendirirken, ihracatta bir düşüş ortaya çıkarmıştır. İç pazarın bu suni artışı, işgücünün istihdamına katkı sağlamıştır.

Ayrıca büyük otomotiv firmalarında ücretlerin brüt katma değerden aldıkları paylar ortalama yüzde 15 ile 18 arasındadır. Türkiye'nin en büyük firmalarının yer aldığı metal işkolunda sadece 2014 verileri bile brüt katma değer dönemi kârı ve ücret olarak paylaşılmasında oldukça önemli farklar olduğunu ortaya koymaktadır. Kabaca, brüt katma değerden kârın payı yüzde 40'ı bulurken, ücretin payı yüzde 17'de kalmaktadır.

Net ithalatçı grupta görünmesine karşılık, ihracatına biraz yüklenmesi halinde "net ihracatçı" gruba geçecek iki önemli sektör otomotiv ve ana metal sanayidir. Bunlardan otomotiv ya da "Motorlu Kara taşıtı ve Römork" ithalata, 2010-2014 döneminde yıllık ortalama 18 milyar doları bulmuşken ihracatı da 17 milyar dolara ulaşmıştır. Dolayısıyla ihracatın ithalata karşılama oranı yüzde 95'e yaklaşmıştır. Otomotiv, makina-teçhizat, demir-çelik, kimya sanayilerinin ihracata dönük üretimleri analiz edildiğinde, bu sektörlerin üretimlerinde ithal girdi kullanımının yüzde 70-80'leri bulunduğu görülmektedir.

Türkiye imalat sanayinin öteden beri karakteristik özelliklerinden biri alt sektörlerde az sayıda firmanın hüküm sürmesidir. Bu durum, Türkiye ekonomisi içinde önemli bir kırılma sayılan 1980 öncesinin ithal ikameci sanayi dö-

nemi için de eleştiri konusuydu. Ancak 1980 sonrası dünya ekonomisine açılımın yaşandığı "dışa açık" dönemde de, dış rekabetin "terbiye" edici olduğu yönündeki bütün iddialara rağmen, monopolistik (tekelci) ve oligopolistik (az sayıda firma egemenliği) yapılar, sorun alanı olmaktan çıkmadı.

Ulaşım politikası karayolu tercihi üstüne inşa edilen ve hep bu politikanın pekiştirildiği Türkiye'nin hızla geliştirilen yabancı sermayeli otomotiv, lastik ve öteki ulaşım sektörlerinde de az sayıda firma egemenliği söz konusudur. Sektöre tedarikçi olarak katılan otomotiv yan sanayilerindeki firma sayısının çokluğuna karşın, oligopol firmalar bu alt sektörler üstünde alıcı hakimiyeti sürdürmektedirler.

2012-2014 döneminde imalat sanayi alt sektörleri içinde bazı sektörlerin yıllık üretim artış hızları daha yüksek, bazılarının ise daha düşüktür. İmalat sanayinin genelinde 2012-2014 döneminde üretim artışı yıllık ortalama yüzde 3,1'dir. İmalat sanayi içinde en yüksek paya sahip gıda sanayinin yıllık üretim artışı yüzde 4,5 olarak ölçülürken, ikinci sıradaki tekstil sanayinin üretim artışı yüzde 2,9; imalat sanayi katma değerindeki payıyla üçüncü sırada olan otomotiv sanayinde ise son 3 yılda ortalama üretim artışı yüzde 1,2'de kalmıştır.

Şimdi, gündemde olan "yerli otomobil" konusuna değinmek ve bir soruyla başlamak istiyorum. Bu soruya verilecek yanıtın söz konusu gündemin doğru bir eksende tartışılmasına yardımcı olacağını umuyorum.

Yüzde 70 ithal girdi ile otomobil üretim yapısına sahip Türkiye'de, adı Türkçe olacak bir markadan ibaret otomobil üretmek "yerli üretim" midir?

Yanıtımızı, bugüne ışık tutacak kısa bir tarihsel geçmişle aktarmaya çalışacağım.

Bilindiği gibi ülkemizde otomotiv sanayinin 50 yılı aşkın bir geçmişi bulunmaktadır. Bu geçmişe baktığımızda, ülkemizin elinde bulundurduğu potansiyel gelişme imkanlarının nasıl harcandığına da tanık olmak mümkündür. 1960'lı yıllarda planlamaların otomotiv ve yan sanayiye kapsamadaki yetersizliği ile başlayan ithal ikameci montaj sanayiine yönelim, 80'li yılların neoliberal küreselleşme süreci eşliğinde sürdürülmüş, finansallaşan dünya ekonomisinin gereklerine boyun eğdirilerek dışa bağımlılık artan bir ivmeyle yükseltilmiştir.

Küresel üretim merkezlerinin Doğu'ya kaymasıyla birlikte bir bütün olarak küresel ekonomide sanayi faaliyetlerinin gerilediği; buna karşılık ileri teknoloji hizmetlere, inovasyona ve tasarıma dayalı robotik hizmet üretiminin ön plana çıktığı 35 yıl boyunca Türkiye'nin de aralarında bulunduğu geç kapitalistleşen ülkelerin sanayileşme süreci, yeterince olgunlaşmadan adım adım hizmet ağırlıklı sektörlerle geçişe yönelmiştir.

20. yüzyıl'da küresel ekonomiye en yüksek katkıyı sunan sektörlerin başında gelen otomotiv sektörü, 21.yüzyılda küresel üretim ağlarıyla pazarda tutunabilen gelişmiş ülkelere ait büyük ölçekli şirketlerin himayesine girmiştir. Araştırma-geliştirme yoğun ve aynı zamanda ileri üretim tekniklerinin kullanıldığı sektörde ayakta kalabilenler, bu alanlarda rekabet edebilme gücünü elinde tutanlar olmuştur.

Küresel ölçekte kıran kırana bir rekabetin hâkim olduğu otomotiv sektöründe yaratılan küresel üretim zincirlerinin temel özelliği, üretim süreçlerinin az gelişmiş ülkelere kaydırılması ve ana firmanın katma değerden (tasarım, teknoloji, pazarlama, satış sonrası hizmetler vs.) en yüksek payı almasıdır. Bu durum yerli üretim imkanları küresel politikalarla tahrip edilmiş ülkeler açısından ciddi bir gelir ve değer kaybına yol açmaktadır.

Türkiye'de de ülke ekonomisi açısından stratejik öneme sahip olan ve aynı zamanda yüksek oranda katma değer sağlama potansiyeline sahip otomotiv sektörü, teknolojik gelişmelere bağlı olarak dış sermaye ve ara malına bağımlı sektörlerden biri haline gelmiştir. 1990'lı yıllara kadar otomobil imalatı için gerekli olan girdilerin pek çoğunun ülke içinde üretimi gerçekleştiriliyorsa da, bu tarihten sonra sektörde rekabet gücü ve katma değer artırılması için ithalata dayalı üretime yönelim güçlenmiştir.

Günümüzde araçların motor, elektronik aksam ve aktarım parçalarının ithal edildiği, diğer aksam ve parçaların ise yurt içi veya yurt dışından karşılandığı bir yapılanma söz konusudur. Dolayısıyla, otomotiv sektörü, son 20 yıllık dönemde üretim hacmi açısından hızla büyümesine karşın, birim üretim değeri içerisinde yurt içi katma değer payının hızla azaldığı ve böylece dışa bağımlılığın giderek arttığı bir yapıya kavuşturulmuştur.

Bu süreç, Türkiye'yi enformelleştirilmiş ve taşeronlaştırılmış bir sanayi sektörüne mahkûm ederek, bir ucuz emek

ve ucuz ithalat cennetine dönüştürmeyi hedefleyen politikaların doğrudan bir sonucu olarak görülmelidir.

Buraya kadar bahsettiğim yapısal dönüşümlerin sonucu olarak sektörün bugünkü tablosu ise şu şekilde gözlerimizin önüne serilmektedir:

Türkiye otomotiv sanayiinde dışarıdan sağlanan ara mallar arasında; motor aktarma organları, elektronik aksam, emniyet donanımı, bazı plastik ve metal aksam da bulunmaktadır. Dolayısıyla sektörün ihracatında yüksek katma değer yaratılamamaktadır. Katma değer zincirinde gelirin önemli bir bölümü yurtdışındaki ana firmalarda kalmaktadır. Sektörün katma değer oranı toplam imalat sanayiine göre yüzde 10,7'dir.

Teknolojinin geliştirilmesinde ve yüksek katma değerli ürünlerin imalatında Ar-Ge çalışmaları büyük önem taşımaktadır. GSYH (Gayri Safi Yurtiçi Hasıla)'dan ayrılacak pay, sanayi firmalarının yıllık cirolarından gelen fonlar ve üniversitelerin çalışmaları o ülkenin Ar-Ge sermayesini oluşturmaktadır. Türkiye'de Ar-Ge'ye ayrılan fon GSYH içinde gözle görülmez bir haldedir.

1995 yılında bu oran (Ar-Ge Harcamaları/GSYH) yüzde 0,5 iken 2015 yılında ancak yüzde 0,92'ye ulaşmıştır. Gelişmiş sanayi ülkelerinde bu oran yüzde 2,5 ile yüzde 3,52 arasında değişmektedir. Sanayisi gelişmiş ülkelerde Ar-Ge personeli sayıları 3.100 ile 6.300 arasında değişirken, Türkiye'de bu rakam ancak 502 kişiye ulaşabilmiştir.

Ülkemizde otomotiv sektörü net ithalatçı konumdadır. İhracatta otomotivin payının yüksekliği, birikmiş birçok sorunun üzerini örtmek için kullanılıyorsa da, son tahlilde ithalatçı (net ithalatçı) sektörün "ihracatçı" görünümünün, özünde "ithalata bağımlı ihracatçılık" olduğunu tekrar vurgulamak gerekmektedir..

Ve istihdam konusu: Sektörün dışa bağımlılık zemininde oluşan yapısı, sektörün çalışma koşullarını taşeronlaştırılmış/parçalanmış işgücü piyasalarındaki sömürü düzenine ve esnekleştirme adına güvencesizleştirilmiş istihdam biçimlerine mahkûm etmiştir. Türkiye'deki genel üretim yapısının bir özelliği olan fetişleştirilmiş "rekabet gücü" ve "ihracat" kavramlarıyla birlikte "dibe doğru yarışın" zeminlerinden biri haline gelen otomotiv sanayiinde çağdışı bir üretim ve çalışma rejimi tüm çıplaklığı ile ortadadır.

Taşeron, proje bazlı, sözleşmeli gibi esnek istihdam mo-

delleri içinde güvencesiz, düşük ücretlerle, uzun çalışma saatleri, vasıfsız ve üretim süreci üzerindeki denetimlerini kaybeden mühendislerin çalışma koşulları tam da bu sürecin tipik bir sonucu olarak karşımızdadır.

Yapısal dönüşümler ve Türkiye'nin mevcut üretim ter-cihine ilişkin günümüze dek sürdürülen politikaları ve bugüne dair izdüşümlerini kısaca aktarmaya çalıştım. El-bette söyleyecek daha çok söz, dile getirilecek çok so-runumuz var. Şimdi bu tabloya bakarak başta sorduğum soruyu biraz daha genişleterek sormak istiyorum.

Bilimi ve teknolojiyi esas alan, yerli yatırımcıyı özendir-en ve koruyan, dış girdilere bağımlı olmayan, öznesine sos-yal devlet anlayışını oturtan, istihdam odaklı ve planlı bir kalkınmayı öngören politikalar reddedilerek dile getirilen "yerli otomobil" üretimi gerçekçi midir?

Ülkemiz mühendisliğinin yakaladığı son derece önemli ancak yarım kalmış bir başarı olarak tarihimizde yer alan Devrim ve Anadolu otomobilleri ile diğer projelerin kaza-nımlarından ve onların başına gelenlerden ders almadan "yerli otomobil" konusunu bugüne uyarlamak mümkün müdür?

Yerli üretim dinamiklerini tahrip edecek politikalarla "yerli otomobil" üretimi mümkün müdür?

Bu sorulara yanıt vermedikçe, yerli otomobil üretimi 2011'den beri sıkça gördüğümüz gibi bir seçim malzemesine dönüşmeye, içi boşaltılmış fantastik bir hikayeye dönüşmeye devam edecektir.

Bugün gereksinim duyduğumuz şey imaj politikaları de-ğil, bağımsızlık ve bu temeldeki politikalar olmalıdır. Türkiye'de prototip, seri imalat, mühendislik deneyim ve kapasitesi bulunmaktadır ancak bu kapasitenin harekete geçirilebilmesi için dışa bağımlılık zinciri mutlaka kırılmalıdır. Bütün enerjimiz bu yönde harcanmalıdır.

Bir ülkenin sanayisinin ayakları üzerinde doğrulması zo-runluluk ve sorumluluktur. Ancak hiç de kolay değildir, ciddi bir kararlılık ve buna uygun bir siyasal erk gerekir. Ülkemizin kaynaklarının, küresel güçlerin baskısından bağımsız bir şekilde değerlendirilmeye yüksek düzeyde ihtiyaç duyduğunu belirtmek istiyorum.

Bilimi ve teknolojiyi esas alan, Ar-Ge ve inovasyona ağır-lık veren, yerli yatırımcıyı ve yerleşmeyi özendiren, ko-ruyan, devletin ekonomideki yönlendiriciliğini artıran, dış girdilere bağımlı olmayan, sosyal devlet anlayışı ile istih-

dam odaklı ve planlı bir kalkınmayı öngören politikalar uygulandığında, durumun değişeceği kesindir.

Otomotiv sektöründe bu yönde bir yeniden yapılanmaya ihtiyaç vardır. Türkiye yalnızca bir üretim mekanı değil, aynı zamanda tasarım ve Ar-Ge merkezi olmalıdır. Bu kapsamda sınai mülkiyeti Türkiye'ye ait tasarımların ger-çekleştirilmesi gerekmektedir. Özellikle Ar-Ge çalış-malarının hızlandırılması; firmaların Ar-Ge'ye daha fazla pay ayırması, yüksek katma değerli ürünlere yönelik yenilikçi çalışmaların yapılması gerekmektedir.

Tasarım geliştirmeye yönelik Ar-Ge faaliyetlerine deste-ğin yan sanayi ve KOBİ'lere de ciddi biçimde yayılması, özellikle yan sanayide kalıp tasarımlarına öncelik veril-mesi; ana sanayinin yan sanayinin işgücü ve yatırım mali-yetlerini paylaşması; yeni projelerde üretim öncesi tasa-rım-geliştirme-prototip-kalıp safhalarında yerli üretimin egemen kılınması; kalifiye eleman, mühendis istihdamı ve Ar-Ge çalışmalarını özendirici kredi ve teşvik uygulama-larının gündeme alınması sağlanmalıdır.

Sektörün rekabet gücü ile katma değer artırılması ve ithalata dayalı ana girdilerin yerli kaynaklardan temini için üretim mekanizmalarının çok güçlü bir şekilde harekete geçirilmesi gerekmektedir.

İthal araç miktarları düşürülmeli ve yerli ürünlerde katkı oranı yükseltilmelidir.

Çalışanların iş güvenceleri oluşturulmalı, nitelikli işgücü birikimi tahrip edilmemelidir.

Bu gerekliliklerin yerine getirilebilmesi için ekonominin borç-faiz kısılcısından kurtarılması, üretimi, yatırımcı, sosyal devlet yaklaşımı temelinde istihdamcı, öz kaynak-lara dayalı kalkınmacı bir yönelime girilmesi gerekmektedir.

Son olarak, Odamız adına sempozyumun gerçekleştirilmesini sağlayan danışma, düzenleme, yürütme kurul-larına, kurultay sekretaryasına, bildiri sunacak, panele katılacak tüm konuşmacılara, destek sunan tüm kurum ve kuruluşlara, delege ve izleyicilere, İstanbul, Bursa, Ko-caeli Şube Yönetim Kurulu Başkanlarımız nezdinde Şube Yönetim Kurulları ve çalışanlarına, Oda Yönetim Kurulu adına içtenlikle teşekkür ediyor, etkinliğimizin başarılı geçmesini diliyor, saygılar sunuyorum."

Sektör temsilcileri, meslektaşlar, bilim insanları, uzman-lar, kamu temsilcilerinin katkı sunduğu ve iki gün süren sempozyumun sonuç bildirisi kamuoyuna duyurulacak.

KAYNAK TEKNOLOJİSİ IX. ULUSAL KONGRE VE SERGİSİ DÜZENLEME KURULU TOPLANTISI GERÇEKLEŞTİRİLDİ

Kaynak Teknolojisi IX. Ulusal Kongre Ve Sergisi Düzenleme Kurulu 3. Toplantısı, Kurultay Yürütme Kurulu üyelerinin de katılımı ile 3 Ekim 2015 tarihinde Ankara Şubede, Kongre Hakkında Genel Bilgilendirme, Etkinlik Programı, Delege Katılımı, Sonuç Bildirgesi Komisyonu Oluşturulması, Dilek ve Öneriler gündemi ile gerçekleştirdi.

Toplantıya aşağıdaki isimler katıldı:

Ercüment Ş. Çervatoğlu
Elif Öztürk
S. Melih Şahin
Mustafa Yazıcı
Ahmet Eniş
Alaaddin Eksin
Vedat İrşi
Murat Aslan
Nihat Ercanlı
Ünal Karakoyunlu
Müfit Gülgeç
Can Öztürk

Oda Merkezi - Düzenleme Kurulu Üyesi
Oda Merkezi - Düzenleme Kurulu Üyesi
Oda Merkezi - Düzenleme Kurulu Üyesi
Ankara Şube - Düzenleme Kurulu Üyesi
Ankara Şube - Düzenleme Kurulu Üyesi
Ankara Şube - Düzenleme Kurulu Üyesi
Ankara Şube - Düzenleme Kurulu Üyesi
Ankara Şube - Düzenleme Kurulu Üyesi
Ankara Şube - Düzenleme Kurulu Üyesi
Ankara Şube - Yürütme Kurulu Üyesi
Oda Merkezi - Teknik Görevli



GEBZE'DE MÜHENDİSLER, İŞ VE YAŞAM SEMPOZYUMU GERÇEKLEŞTİRİLECEK

TMMOB Sanayi Kongresi kapsamında, Gebze sanayi havza-sında yaşanan dönüşümün izlerini tüm boyutları ile ele almak, nitelikli işgücü ihtiyacı bağlamında mühendislerin çalışma ve yaşam koşullarını tartışmak, kentsel yaşamdaki dönüşümleri değerlendirmek için 28 Kasım 2015 Cumartesi günü Gebze'de Mühendisler, İş ve Yaşam adlı sempozyum gerçekleştirilecektir.

Odamızın farklı sektörlerden yüzlerce mühendis ile yapmış ol-duğu anketlerden yola çıkarak hazırladığı Üretim Zincirlerinde Mühendislerin Yeri ve Yaşam Koşulları- Gebze Havzası Örneği adlı çalışmanın sunumunun da paylaşılacağı sempozyum otu-rumları; Türkiye'de Ekonomik Görünüm, Sanayi Politikalarına Bakış, Gebze'de Sanayileşme ve Mühendisler, Sanayileşme ve Emek Süreçleri ve Kentleşme, Kentsel Dönüşüm, Sanayi Me-kanı ile Forum başlıkları altında gerçekleştirilecek.

Sempozyum, 28 Kasım 2015 Cumartesi günü saat:09.30'da Kocaeli Gebze'de TOSB Otomotiv Yan Sanayi İhtisas OSB Mü-dürlüğü Konferans Salonunda gerçekleştirilecektir.



GÜNEYDOĞU ENERJİ FORUMU` 2015 DÜZENLENDİ

TMMOB Makina Mühendisleri Odası Gaziantep Şubesi ve TMMOB Elektrik Mühendisleri Odası Gaziantep Şubesi birlikteliğinde 2009, 2011 ve 2013` te düzenlenen Güneydoğu Enerji Formu` nun 4`üncüsü 7 Kasım 2015 tarihinde MMO Gaziantep Şubede gerçekleştirildi.

Forumun açılış konuşması, MMO Gaziantep Şube Başkanı Başar KÜÇÜKPARMAK, EMO Gaziantep Şubesi Başkanı İslim ARIKAN, EMO Genel Başkanı Hüseyin YEŞİL ve MMO Genel Merkez Yönetim Kurulu Üyesi Şayende YILMAZ tarafından yapıldı.

“Enerji Politikaları ve Yenilenebilir Enerji Kaynakları”, “Bölgemiz Enerji Yatırımları” ve “Enerji Verimliliği” adı altında 3 panel şeklinde gerçekleştirildi.

Panellerde ve değerlendirme oturumunda, ülkemizin enerji politikaları, enerji planlaması, enerji verimliliği, enerji sektöründeki teknolojik gelişmeler, alternatif enerji kaynaklarına yönelik çalışmalar ve yatırımlar, enerji ve çevre konuları detaylı bir şekilde ele alındı.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Üyesi Şayende Yılmaz’ın 4. Güneydoğu Enerji Forumu Açış Konuşması aşağıdadır.

Değerli Konuklar, Değerli Katılımcılar, Sevgili Basın Mensupları, TMMOB Makina Mühendisleri (MMO) Odası Yönetim Kurulu adına hepinizi saygıyla selamlıyorum. 62 yıllık tarihinde çağdaş, demokratik, üreten, sanayileşen bir Türkiye amacıyla çalışmalarını sürdüren Odamız, meslek alanlarıyla ilgili çeşitli platformlar oluşturmakta ve oluşan platformlarda yer almaktadır. Oda olarak meslek alanlarımız üzerine çok sayıda ulusal ölçekli merkezi etkinlik düzenliyoruz. Bunların arasında doğalgaz, enerji verimliliği, yeni ve yenilenebilir enerji kaynakları, güneş enerjisi sistemleri gibi doğrudan enerji konulu etkinlikler bulunmaktadır. Ayrıca, Tesisat Mühendisliği Kongresi gibi enerji ile doğrudan ve dolaylı bağlantısı bulunan birçok etkinlik de düzenliyoruz. Bu Forumda olduğu gibi, TMMOB’ye bağlı diğer Odalarla birlikte düzenlediğimiz birçok etkinlik de bulunmaktadır. Bu etkinliklerin sonuçları, TMMOB Enerji Sempozyumu’na da taşınmaktadır. Ayrıca Enerji Çalışma Grubumuz her dönem enerji kaynakları ve politikaları üzerine yeni Oda Raporları hazırlamakta ve bu raporlar kamuoyu ile paylaşılmaktadır. Enerji, Odamızın eğitim ve belgelendirme çalışmalarında da önemli bir yer tutmakta; Uzmanlık ve Belgelendirme Yö-

netmeliğimiz uyarınca üyelerimiz eğitime tabi tutulmakta ve belgelendirilmektedir. Belgelendirme faaliyetleri için Oda merkezinde kurduğumuz Personel Belgelendirme Kurulu, ilgili AB standardı kapsamında TÜRKAK’a akredite ettirilmiştir. Odamız; Enerji Verimliliği Kanunu gereğince, Enerji Verimliliği Koordinasyon Kurulu tarafından sanayi ve bina sektörlerinde enerji yöneticiliği ve etüt proje kursları düzenlemek üzere yetkilendirilmiştir. Meslek İçi Eğitim Merkezlerimiz ve uygulamalı eğitim merkezlerimizde jeotermal enerji, güneş enerjisi sistemleri, ısıtma soğutma havalandırma tesisatı, ısı yalıtımı, enerji yöneticiliği, enerji kimlik belgesi, doğalgaz vb. konularda kurslar, seminerler düzenlenmekte; zengin bir yayın faaliyetimiz de bulunmaktadır. Enerji yönetimi ve çevre mevzuatı çerçevesinde A Tipi Muayene Kuruluşu olarak emisyon ölçümleri de yapıyoruz. Odamızın enerji ile ilgili kurum ve kuruluşlarla yakın işbirliği de bulunmaktadır. Değerli Katılımcılar, Enerji, uluslararası siyaset ve çelişkilerde stratejik bir boyuta sahiptir. Bu nedenle enerji dâhil bütün alanlardaki dışa bağımlılığımızı ortadan kaldırmaya yönelik düşünce ve öneriler oldukça önem taşımaktadır. Serbestleştirme ve özelleştirmelerin yol açtığı pahalılık ve dışa bağımlılık ana sorun durumundadır. Enerji yatırımları çok ama gerçekleştirmeler düşük düzeydedir. Özel tekelere destek sunulmakta, strateji belgelerinde hayaller ağır basmakta, yanlış HES uygulamalarının yanı sıra abartılı hedefler belirlenmekte, kömürde gerçekleşmesi imkânsız hedefler konulmaktadır. Rüzgar ve güneş enerjisi hedefleri de sorunludur. Ülkemiz yeni ve yenilenebilir enerji kaynakları açısından oldukça zengindir ve gerçek bir planlama ile kamucu bir yaklaşımın benimsenmesi ile durum değişebilecektir. Sadece su, rüzgâr ve jeotermal kaynaklarımızdan elde edilebilecek kurulu güç olanaklarının iyi değerlendirilmesi ile ülkemizin enerjide dışa bağımlılığını ciddi ölçülerde azaltması söz konusu olabilecektir. Güneş, jeotermal ve rüzgâr kaynaklarından enerji elde etmek için gerekli teknoloji ve ekipmanların büyük bir çoğunluğunun ülkemizde üretimi vardır. Ülkemiz bu alanlarda hizmet sunacak yetkinlikte mühendis ve teknik eleman birikimine de sahiptir. Bu noktada ülkemizi yö-

netenleri, dışa bağımlı enerji politikalarının ortadan kaldırılmasına yönelik kamusal planlama ve kamusal üretimi esas almaya, yerli kaynak kullanımına öncelik vermeye davet ediyoruz. Enerji antlaşmaları ülke çıkarları lehine düzenlenir, elektrik enerjisi üretiminde ulusal, kamusal kaynaklar ile yeni ve yenilenebilir enerji kaynaklarına ağırlık verilirse, enerji verimliliği sağlanır ve ülke ölçeğinde meslek odalarının da içinde yer alacağı bir Master Plan uygulanırsa, emin olalım ki dışa bağımlılık kırılabilir, elektrik fiyatları düşürülebilir, enerji yönetimi başarabilecektir. Odamızın web sitesi aracılığıyla bu görüşlerimizin daha zengin haline, iki yılda bir güncellenen “Türkiye’nin Enerji Görünümü” isimli Oda raporumuz ve sürekli olarak güncellenen aynı isimli Sunum’dan ulaşılabilir. Birazdan Odamız Enerji Çalışma Grubu Başkanı Oğuz Türkyılmaz’ın yapacağı Sunumda güncel veriler siz değerli katılımcılarla paylaşılacaktır. Güneydoğu Enerji Forumumuzun, bölgenin enerji kaynaklarının tespiti ve ülkemiz lehine değerlendirilmesi yönünde geliştireceği öneriler, ülke çapında yapılacak bir enerji, sanayi ve tarım planlaması açısından oldukça önem taşıyacak ve bölgemize büyük katkısı olacaktır. Forumun sesinin kamuda yankılanması ayrıca önem taşımaktadır. Son olarak Elektrik ve Makina Mühendisleri Odalarımızın Gaziantep Şubelerinin birlikte düzenlediği etkinliğin verimli geçmesini diliyor, bütün emeği geçen arkadaşlarımıza teşekkür ediyor, saygılar sunuyorum.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Üyesi Şayende Yılmaz’ın 4. Güneydoğu Enerji Forumu Kapanış ve Değerlendirme Konuşması aşağıdadır.

Ülkemizin tüketim toplumuna dönüşümü, nüfus artışı, şehirlere göç gibi olgular enerji talebimizi hızla arttırmıştır. Buna bağlı olarak izlenen yanlış politikalarla birlikte ithalat bağımlılığımız da hızla artmıştır. % 74 düzeyine kadar ulaşan enerji sektöründeki dışa bağımlılık, ülkemiz ekonomisi ve halkı üzerinde önemli bir baskı unsuru haline gelmiştir. Enerji sektörü, verimlilik açısından hem arz hem de talep cephesinde iyileştirilmedikçe bu baskısının azaltılması mümkün değildir. Türkiye’nin bu kötü durumdan maliyeti en etkin olarak tek çıkış noktası, enerji verimliliğine ve yenilenebilir enerji kaynaklarına ağırlık verirken, enerji ekipmanlarının yerli üretimine de destek veren politika ve uygulamaların bir an önce hayata geçi-

rilmesidir. Bunun için öncelikle dağıtım ve iletim şebekelerinin, ülkenin yerli ve yenilenebilir enerji kaynaklarının değerlendirilmesine imkân verecek şekilde planlanması ve geliştirilmesi ve buna uygun şebeke yatırımlarının yapılması gerekmektedir. Artan elektrik ihtiyacını karşılamada bugüne kadar akla ilk gelen yol çok sayıda yeni elektrik tesisi kurmak olmuştur. Oysa ki talebi yöneterek, bir yandan enerjiyi daha verimli kullanarak yeni tesis ihtiyacını azaltmak, diğer yandan sanayileşme strateji ve politikalarında, katma değeri düşük, enerji yoğun sanayi sektörleri (çimento, seramik, ark ocak esaslı demir-çelik, tekstil vb.) yerine enerji tüketimi düşük, yarattığı katma değeri yüksek ileri teknoloji sanayi dallarının gelişimine ağırlık vermek gerekmektedir. Enerji üretiminden iletime, dağıtımdan kullanımına kadar olan bütün süreçlerde verimliliğin artırılması, israfın önlenmesi ve enerji yoğunluğunun hem sektörel hem de makro düzeyde azaltılması Türkiye enerji sektörünün en önemli gündem maddeleri arasındadır. 2013 yılı verilerine göre enerji sektöründen kaynaklanan toplam sera gazı emisyon miktarı 311.25 Mton CO2-eşd. ile toplam emisyonların %67,8’ini oluşturmaktadır (AKAKDO hariç). Ülkemizde enerji verimliliği potansiyeli en az %25 dir, bunun karşılığı da yaklaşık olarak 25 milyon TEP’dir. Bu potansiyel rakam 50.000 tam zamanlı işi tanımlamaktadır. 2-3 katı yan işlerle birlikte istihdamın 150.000’lere ulaşabileceğini söylemek mümkündür. İşsizliğin özellikle teknik eğitim almış gençler arasında büyük sorun olduğu göz önünde bulundurulduğunda bu çok değerli bir istihdam kaynağıdır. Ülkemizde 2007 yılında yayımlanan 5627 Sayılı Çerçeve Enerji Verimliliği Kanunu’yla, enerji verimliliği çalışmaları daha etkinleşmiş ve birçok uluslararası finansman kuruluşu bu yasa nedeniyle Türkiye’ye gelmiştir. Bilim Teknoloji Yüksek Kurulu’nun 11 Haziran 2013 tarihindeki 26. toplantısında TÜBİTAK tarafından Enerji Verimliliğinin Artırılması Çalışmaları [2013/207] kararı kapsamında; binalarda ısı yalıtımı, bölgesel ısıtma sistemleri, atık ısı geri kazanımı, sokak aydınlatması, elektrikli ev aletleri, ulaşım araçları, elektrik motorları ve kompresörlerde enerjinin daha verimli kullanımının sağlanmasına yönelik tedbir alınması kararlaştırılmıştır. Ayrıca bu kapsamda, TÜBİTAK tarafından, arz odaklı teknolojilerde atık ısı geri kazanımı, birleşik ısı güç ve üçlü üretim sistemleri ve elektrik motorları konusunda teknoloji yol haritaları; talep odaklı teknolojilerde ise LED esaslı iç ve dış aydınlat-

ma, yeni nesil malzeme ve bileşen teknolojileri, akıllı bina teknolojileri ve sensör sistemleri teknolojisi yol haritaları oluşturulmuştur. Verimlilik Arttırıcı Projelerin (VAP) Desteklenmesi kapsamında, proje bedeli 1.000.000 TL'yi aşmayan projeler, bedellerinin en fazla %30'u oranında desteklenmektedir. Gönüllü Anlaşmalar Programı kapsamında ise, sanayi kuruluşlarına 200.000 TL'ye kadar destek sağlanmaktadır. Ayrıca "Sanayide ve binalarda Enerji Verimliliğinin Arttırılması" konusunda uluslararası EV Projeleri destekleme fonları da bulunmaktadır. Ancak ETKB Stratejik Belgesi ve Enerji Verimliliği Strateji Belgesi'nin hedef ve eylemlerine baktığımızda, söz konusu çalışmalar aynı Bakanlık kaynaklı olmasına rağmen, önemli farklılıklar bulunmaktadır. Ayrıca tüm belgelerde, enerji verimliliği hedefleri ve eylemleri açısından bir söylem birliği yoktur. Niyetler çok olumlu ve eylemlerin hepsinin sonuca katkısı olacak da olsa, bu çalışmalar için kaynakların tahsisi ve çalışmaların planlanması, programlanması, uygulanması ve sonuçlarının izlenip denetlenmesi konularında, ilgili kamu kuruluşları arasında ortaklaşmış ve anlaşmış net bir yol haritası yoktur. Bu stratejilere bakıldığında, mevcut durumun sayısal olarak tespit edilmeden ve sekiz yıl gibi kısa sürede yapılabilirliği gerek kurumsal kapasite ve gerekse bütçe açısından irdelenmeden belgelere yerleştirildiği görülmektedir. Örneğin ETKB SB'de "Bakanlık ve bağlı, ilgili, ilişkili kuruluşlarının merkez ve taşra teşkilatı binalarında enerji verimliliği 2013 yılı sonu verilerine göre en az %20 arttırılacaktır." denmektedir. Ancak Bugün Bakanlık binalarının enerji tüketimi nedir, yılda ne kadar enerji tüketiliyor, kaç m2 bina mevcut gibi çoğaltılabilecek referans niteliğindeki soruların yanıtlarını oluşturacak baz yıl değerleri belirtilmeden, "enerji verimliliği en az %20 arttırılacaktır" denilmesi, anlamlı değildir ve havada kalmaktadır. Yapılan çalışmalar sonucunda 2000-2013 döneminde yıllık bazda birincil enerji yoğunluğu indeksi %1,5, nihai enerji yoğunluğu indeksi ise yine aynı oran olmak üzere %1,4 oranında azalmıştır. Örneğin EVSB'de "Belgenin yayım tarihi itibarıyla 10 yıl içerisinde, her bir sanayi alt sektöründeki indirgenmiş enerji yoğunlukları, her bir alt sektör için %10'dan az olmamak üzere azaltılacaktır" denilmektedir. Ama bunun için her bir sanayi alt sektöründeki indirgenmiş mevcut enerji yoğunlukları belirlenmemiş, sektörü temsil edeceği belirtilen sanayi kuruluşlarının sayısı açıklanmamış ve yıllar içinde tahsis edilecek

gerekli bütçeler de ortaya konmamıştır. Yine Strateji Belgesi'nde, "Kayıp kaçak oranının plan dönemi sonuna kadar %10'a düşürülmesi sağlanacaktır" denilmektedir. Oysa Özelleştirmelerin en önemli argümanlarından biri kayıp/kaçak tüketimin gelişmiş ülkeler seviyesine indirilmesi idi ama birçok bölgede dağıtım şirketlerinin talepleri doğrultusunda, hedef, kayıp-kaçak oranları yükseltilmiştir. Elektrik kullanımında kayıp ve kaçak bileşenleri birbirinden ayrılmalıdır. Şebeke kaybının tüketicilerden alınması doğrudur; ancak kaçak kullanılan elektrik bedelinin faturasını düzenli ödeyen tüketicilerden alınması adil bir durum değildir. SONUÇ OLARAK: Enerji planlamalarına yönelik ciddi bir paradigma değişikliğine ihtiyaç vardır. Planlar, Strateji Belgeleri, Eylem Planları, ulusal ve kamusal çıkarların korunmasını, toplumsal yararın artırılmasını, yurttaşların ucuz, sürekli ve güvenilir enerjiye kolaylıkla erişebilmesini ve çevreye verilen zararın asgari düzeyde olmasını hedeflemelidir. Bu planlama, kaynakların sağlıklı envanterini yaparak, yerli ve yenilenebilir kaynaklara ağırlık vererek, güvenilir girdi-çıkı analizleri uygulayarak, enerji yatırımlarında toplum yararının gözetildiği, fayda maliyet ve etki analizi çalışmaları yapılarak, çalışanların yönetim ve denetim süreçlerinde söz ve karar sahibi olduğu, yeni bir kurumsallaşma üzerinden bütünlük kaynak planlaması anlayışıyla yapılmalıdır. Lisanslı enerji üretimi için şirket olma şartı kaldırılmalı, mevzuat, enerji üretim kooperatiflerinin kurulmasına ve faaliyet göstermesine imkân verecek şekilde düzenlenmelidir. Jeotermal ısınma, atıkların değerlendirilmesi gibi alanlarda başarılı çalışmalar yapan yerel yönetimlerin, başta güneş ve rüzgâr olmak üzere, diğer kaynaklara dayalı enerji üretiminde daha etkin olmaları sağlanmalıdır. Enerji Verimliliği projelerindeki mali desteklerin tüm sektörleri ve özellikle halkı destekleyecek şekilde yeniden düzenlenmesi ve arttırılması, Türkiye'de son yıllarda çok yoğun olarak kullanılmaya başlayan uluslararası fonların Türk halkının ve sanayicisinin daha avantajlı olarak kullanabileceği şekilde koordine altına alınması ve tüm finansman programlarının analiz ve değerlendirmelerinin izlenmesi mutlaka sağlanmalıdır. Plansız, çevre ve toplumla uyumsuz, yatırım yerinde yaşayan halkın istemediği, topluma maliyeti faydasından fazla olan projelerden vazgeçilmelidir. Verimli tarımsal arazilere, ormanlara, sit alanlarına santral kurulmamalıdır.