

KONGRE-KURULTAY-SEMPOZYUM SONUÇ BİLDİRGELERİ

I. ULUSAL UÇAK, HAVACILIK VE UZAY MÜHENDİSLİĞİ KURULTAYI

SONUÇ BİLDİRGESİ

(12 Mayıs 2001-Eskişehir)

2000'li yılları 400.000'den fazla mühendis ve mimarla karşılayan ülkemizde, yarım yüzyıllık geçmişle, uçak, havacılık ve uzay mühendisleri de artık küçümsenemeyecek bir sayıya ulaşmışlardır. Ne yazık ki, teknolojinin öncü dallarından olan bu alanda eğitim gören öğrenci arkadaşlarımız ve çalışan meslektaşlarımızın sorunları da geçen yıllarla birlikte azalmamış, tersine artmıştır. TMMOB Makina Mühendisleri Odası adına Eskişehir Şube sekreteryalığında 12 Mayıs 2001 tarihinde gerçekleştirilen I. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı, bu sorunların gündeme getirilerek çözüm önerilerinin tartışılmasında bir ilk adım olmuştur.

Her yıl üniversitelerimizden 100'den fazla uçak, havacılık ve uzay mühendisi mezun olmaktadır. Ancak, havacılık ve uzay sektörü, halihazırda, toplam mezun sayısının en çok %20'sine istihdam olanağı sağlayabilmektedir. Giderek küçülen ekonomi, her yıl mezun olan 25.000 mühendis ve mimara iş alanları yaratamamakta, artan istihdam sorunundan, tüm meslek dalları olduğu gibi, uçak-havacılık-uzay mühendisleri de derinden etkilenmektedir. Önlem alınmaması durumunda, sorunun büyüyerek süreceğini öngörmek çok zor değildir.

Uçak, havacılık ve uzay mühendislerinin asıl çalışma alanı olması gereken havacılık ve uzay sektöründe az sayıda kurum faaliyet göstermektedir. Bu kurumlardaki üretim ve araştırma çalışmaları, daha çok savunma gereksinimlerini karşılama perspektifiyle yönlendirilmiştir. Ancak, kurumlar arası işbirliği ve eşgüdümünden yoksun olan bu çalışmalar henüz teknoloji üretimi düzeyine ulaşmamıştır.

Sanayii dışında meslektaşlarımızın çalışabileceği bir diğer alanda havayolu şirketlerinin bakım tesisleridir. Ancak, ülkemizde, ulusal havayolu Türk Hava Yolları dışında hangar düzeyinde bakım gerçekleştiren herhangi bir hava yolu şirketi yoktur. THY ise, 1994 yılında Özelleştirme İdaresi Başkanlığına bağlanmış, Özelleştirme Yüksek Kurulu tarafından % 50 den fazla hissesinin satılarak özelleştirilmesi kararı alınmıştır. Diğer ülkelerde yaşanan benzer özelleştirme deneyimleri incelenecek olursa, THY gibi yüksek başarıya ve verimliliğe erişmiş, bayrak taşıyıcı konumda ve stratejik önemde bir kurumun özelleştirilmesi durumunda, ülkemizde gerçekleştirilmekte olan bakım ve dolayısıyla mühendislik faaliyetlerinin azaltılacağı öngörülebilir.

Ülkemizin tüm sivil havacılık kurumlarının denetim ve sertifikasyonundan sorumlu olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün özerk bir teşkilat olarak yapılanmasını öngören Sivil Havacılık Kurumu'nun kurulmasına dair kanun 12 Ocak 2001 tarihinden beri TBMM'nin ilgili komisyonlarında ve meclisin öncelikli gündemindedir. Ne var ki, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, kanunla belirlenmiş işlevleri yerine getirebilecek teşkilat ve personel yapısına sahip değildir. Bu kurumda yeter sayıda mühendis istihdam edilmemektedir.

Son derece sınırlı da olsa, ülkemizde genel havacılık tanımının içerisine giren tarımsal havacılık, sportif havacılık, uçuş okulları, hava ambulans, havadan yangın söndürme gibi alanlarda da faaliyet gösterilmekte, ancak, bu kurumlarda hiçbir uçak-havacılık mühendisi istihdam edilmemektedir. Bu durumun uçuş güvenliği açısından önemli bir sorun olduğu bir gerçektir.

Meslek alanımızdaki hemen tüm çevreler tarafından ısrarla vurgulanan nokta, bu sorunların, temelde, ülkenin kararlılıkla uyguladığı bir bilim, teknoloji ve sanayi politikası olmamasından kaynaklandığıdır. Geçmişte üç kez kurulup çökmüş olan havacılık ve uzay sanayinin, kendi ayakları üzerinde durduğunu, teknoloji transferi düzeyini aştığını, kalıcılık kazandığını söylemek hala mümkün değildir.

Yukarıda yalnızca ana başlıklarıyla değinilen sorunlara karşın, geçen yarım yüzyıl içinde, uçak, havacılık ve uzay mühendislerinin çalışma koşullarına ilişkin herhangi bir çalışma yapılmamış, meslektaşlarımızla ilgili tam ve doğru istatistiksel veriler derlenmemiştir. Değişik kurumlara dağılmış olan mezunlar arasında, bilgi, beceri, deneyim ve sorun paylaşımının sağlanabileceği bir ortam oluşturulmamıştır.

Bu sorunların çözümü doğrultusunda;

- Ülkenin sivil havacılığı için çok önemli bir kurum olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, politik baskılara açık yapısı hızla değiştirilerek özerkliğe kavuşturulmalıdır. Uluslararası yükümlülükleri yerine getirmesini sağlayacak teknik altyapı oluşturularak yeterli sayıda mühendis çalıştırmalıdır.
- GAP projesi ile birlikte daha da önem kazanan tarımsal havacılık kurumlarında mühendis istihdam edilmesi için gereken yasal düzenlemeler yapılmalıdır.
- Ülkemizin JAA üyeliğine kabulüyle birlikte JAR-FCL (Flight Crew Licensing, Uçuş Mürettebatı Lisanslandırılması) gereklerine göre yeniden yapılandırılması gereken uçuş okullarında Aerodinamik ve Uçuş Mekaniği yer dersleri vermek için uçak/ havacılık mühendisi çalıştırma zorunluluğu olmalıdır.
- Türk Hava Kurumu'nun kuruluş amaçları arasında da yer alan, sportif havacılık, havadan yangın söndürme gibi çeşitli genel havacılık dallarının geliştirilmesi konusunda gerekli düzenlemeler yapılmalı, yatırımlar gerçekleştirilmelidir.
- THY gibi stratejik öneme sahip bir kamu kurumuyla ilgili kararlar alınırken kamu çıkarlarına öncelik tanınmalı; uçak, havacılık mühendisleri de aralarında bulunmak üzere konuya taraf olan kesimlerin görüşü sorulmalıdır.
- Çok geniş bir coğrafyaya yayılan ülkemizde, hava ulaşımı tüm halk kesimlerinin kolaylıkla yararlanabileceği şekilde yaygınlaştırılmalıdır.
- Uçak, havacılık ve uzay mühendisi yetiştiren üniversitelerimizdeki eğitim, ülke gereksinimleri göz önünde bulundurularak çağdaş bir yapıya kavuşturulmalı, bölümlerde eğitim gören öğrencilerimizin istekleri de gözetilmelidir.
- Ülkenin doğru bilim, teknoloji ve sanayi politikaları belirlenerek, bunlar hızla hayata geçirilmeli ve kararlılıkla sürdürülmelidir. Havacılık-uzay sanayii ve ileri teknolojiye egemen olma süreci, savunma ile sınırlı kalmadan, bilim-sanayi-teknoloji bütünselliği içerisinde ulusal ölçekte belirlenecek stratejiyle planlı olarak geliştirilmelidir. Havacılık sektörünün eğitimden, üretime kadar her bir bileşeni, daha büyük bir bütünün parçaları olarak eşgüdümle çalışmak üzere kısa, orta ve uzun vadeli hedefler doğrultusunda planlanmalıdır.
- Sektörde dışa bağımlılığı azaltmak amacıyla askeri ve sivil hava araçlarının bakım, onarım, tadilat, yenileme ve modernizasyon ihtiyaçlarının yurt içinden karşılanması temin aşamasından başlayarak dikkate alınmalı; bu amaçla askeri ve sivil kuruluşlara yapılan yatırımların etkin kullanımı ve geliştirilmesi için tedbirler alınmalıdır.
- Sektördeki bakım, onarım işletmelerinin dışa açılarak uluslararası alanda faaliyet gösterecek düzeye ulaşması ve kaynak yaratan kuruluşlar haline gelmesi amaçlanmalıdır.

- Havacılık sektörünün önemli bileşenlerinden birini oluşturan ve oldukça büyük bir niceliğe ulaşan uçak, havacılık ve uzay mühendisleri, TMMOB MMO çatısı altında bir araya gelerek, hem sorunlarını daha yüksek sesle gündeme getirir hem de ülkenin havacılık politikalarının oluşturulması ve uygulanmasına katkıda bulunur duruma gelmelidir.

II. KALİTE SEMPOZYUMU SONUÇ BİLDİRGESİ

(15-16 Haziran 2001- Bursa)

Ülkemiz gündeminde çok sık yer alan kalite anlayışının yaşama geçirilmesi, sanayiden tarıma, eğitimden sağlığa, güvenlik kuruluşlarından yerel yönetimlere kadar toplumsal yaşamın tüm alanlarında faaliyet gösteren tüm kurum, kuruluş ve bireyleri ilgilendirmektedir.

15-16 Haziran 2001 tarihlerinde Bursa'da düzenlediğimiz II.Kalite Sempozyumu'nda yer alan teknik oturumlarda Ulusal Düzeyde Kalitenin Kurumsallaşması, Yasal Süreçler, Yeni Dünya Düzeni ve Kalite, Kalite Yönetim Sistemleri, Kalite Alanında Eğitim ve Emek Süreçlerinde Kalite, Toplumsal Kalite ya da Yaşam Kalitesi başlıkları altında gerçekleştirilen 19 bildiri ile kalite kavramı değişik boyutlarıyla sorgulanmıştır. "Mal ve Hizmet Üretiminde Akreditasyon" başlıklı panelde ise akreditasyon süreci tartışılmıştır.

Sempozyumun her oturumuna, 95'i delege olmak üzere 200'e yakın izleyici katılmıştır. Ülkemizin her alanda yaşam kalitesinin yükseltilmesine katkıda bulunmak ve kalite alanında yapılacak çalışmalara ışık tutmak amacıyla sunulan bildiriler ve düzenlenen panel sonucu ortaya çıkan görüşler, sonuç bildirgesiyle kamuoyuna ulaştırılmak üzere aşağıda yer almaktadır.

- Türk Akreditasyon Kurumunun bağımsız bir yapı olarak işleyiş ve çalışmasında ivedilikle kurumsal gelişme sağlanmalı; kalite değerlendirilmesi süreçlerinde TÜRKAK'ın etkinliği arttırılmalıdır.

- Kalite konusunda eğitim ve belgelendirme hizmeti veren kuruluşlarla, laboratuvarların çalışmalarının AB ve uluslararası normlara uygun olarak TÜRKAK tarafından akredite edilmesi süreci hızlandırılmalıdır.

- Kalite ile ilgili yapılan çalışmalarda danışmanlık ve eğitim veren kurumlar ile standart hazırlayan kuruluşlar ve denetleyici kuruluşlar, kuvvetler ayrılığı ilkesi özüne uygun olarak ayrılmalı, belge veren ile eğitim veren ve standart yapan kuruluşlar birbirinden bağımsız olmalıdır.

- Çeşitli isimlerle adlandırılan ve kalite sürecinde sıklıkla tabu olarak kullanılan, sistem ve sistem belgelemenin statik ve değişmez yapılar olarak algılanması çıkmazı; belge almanın kaliteli olmak anlamına gelmediğinin, anlaşılmasının zamanı gelmiş ve geçmektedir. Sonuç olarak; bu yaklaşımla yürütülen çalışmalar başarıya, verimliliğe ulaşmada amaç değil; araç olarak algılanmalıdır. Bu bağlamda, her kesimde düşünmeye, öğrenmeye, değerlendirmeye ve kıyaslayarak, iyileştirmeye dayalı dinamik, sürekli olarak kendini yenileyen sistematik bir yapının gerekliliği konusunda fikir birliği oluşmuştur.

- Ülkemiz açısından kalite alanındaki çalışmalar değerlendirilmeli, sürece yönelik yapılması gerekenler ve uluslararası direktiflerin uygulanması ile ilgili başta TMMOB olmak üzere ilgili kesimlerin görüş ve önerileri mutlaka dikkate alınarak hareket edilmelidir.

- Çevresiyle ilişkide olan bir sistemin tipik örneği olarak gösterebileceğimiz "organizma" ile üretim yapan bir işletmenin benzeşmesi; çevresine uyum sağlayarak yaşamını sürdürmekte

organizmanın gösterdiği dinamizmi, çözümlene yeteneğini, pratikliği ve akılcılığı bizlerde kuracağımız sistemlerde mutlaka gerçekleştirmeliyiz. Kalite anlamında belki de en önemli eksiklik sonuçta çözüm yeteneğimizin üretimin ve başarının pratik sonuçlarına ulaşmayı engeller hale gelmesidir. İşte aşılması gereken nokta budur.

- Unutulmaması gereken tüketicilerin küreselleşme ve küresel yaklaşımlara karşı mutlaka örgütlenmesi ve kalite konusunda tüketicinin sosyal dinamizminin sağlanmasıdır.

- Ayrıca çalışma koşulları ve çalışma ortamının çağdaş koşullarda düzenlenmesi yaklaşımı geçerli kılınmalıdır.

- İnsan yaşamının temelini oluşturan ve ilk çağlardan beri insani vasıflar olarak tanımlanan doğruluk, onurlu ve erdemli olmanın; kalite anlayışının ve yaşama bilincinin vazgeçilmez temeli olduğu, her fırsat ve platformda ve de üretim süreçlerinde öne çıkarılması gerçekliği topluma aktarılmalıdır.

- Kalite ile ilgili çalışmaların uzmanlık gerektirdiği vurgulanmalı, eğitim kurumlarından başlayarak, yaşamın tüm bölümlerinde bu gerçeklere uygun eğitim verilmesine ve bu eğitimlerde anlaşılır sade bir dilin kullanılmasına yer verilmelidir.

- TBMM gündeminde bulunan “Ürünle İlişkin Teknik Mevzuatın Hazırlanması ve Uygulanmasına Dair Kanun Tasarısı” üzerinde durulmuş yasa tasarısının eksiklikleri belirtilmiş, özellikle uygulama yönünde görüşler belirtilmiştir.

Kalite sözcüğü etrafında oluşturulmaya çalışılan mistik ve sihirli halenin dağıtılması gerektiği vurgulanarak, toplumun en temel hücreleri olan bireylerden devlet mekanizmasının en üst noktalarına değin, yaşama kalitesi ve toplumsal kalitenin tutturulması ve amaç olarak değil araç olarak kalitenin, ülkemizin toplumsal yaşamında, başkalarının dikte ettirmesiyle değil, benimsenerek ve iyileştirilerek ortaya konulması gerektiği, bağımsız, demokratik ve sanayileşen bir ülke olmanın yolunun, örgütlü toplumun nitelikli bireylerinin yaşama müdahale etmelerinden geçtiği saptanmıştır.

ANKARA'DA KENTLEŞME VE YEREL YÖNETİMLER SEMPOZYUMU

SONUÇ BİLDİRGESİ

(22-23 Haziran 2001-Ankara)

Ankara'da Kentleşme ve Yerel Yönetimler Sempozyumu 22-23 Haziran 2001 tarihlerinde TMMOB Makina Mühendisleri Odası adına MMO Ankara Şubesi Sekreteryalığında Ankara Karayolları Genel Müdürlüğü Toplantı Salonunda gerçekleştirilmiş olup sunulan bildiriler, yapılan tartışmalar ile panel sonucu ortaya çıkan görüşler doğrultusunda, oluşturulan bu sonuç bildirgesi kamuoyuna duyurulur.

Hızlı bir kentleşme yaşayan ülkemizde, kentte ve kent yaşamında karşılaşılan sorunlar her geçen gün artmaktadır. Sorunlara çözüm aranmasında, kentlinin kent yönetimi ve kent yönetiminin de kentli hakkında bilgilenme, anlayış ve dayanışma geliştirmeleri için gerekli olan karşılıklı etkileşim ortamlarının yaratılması, kentlinin karar alma süreçlerine aktif katılımının sağlanması önemli ve önceliklidir.

1) Kentli hakları tanınarak, kent halkının ırk, renk, cinsiyet, dil, din, siyasal görüş, mülkiyet ve statü ayrımı gözetmeksizin kentli haklarına sahip olduğu bilinmelidir. Kent halkının bu bilinci geliştirmesi ve kullanması sağlanmalıdır.

2) Ankara'nın Başkentlik işlevi kimliğinin mihenk taşıdır. Ankara'nın, başkent olduğu ve Başkent olarak kalacağı Anayasa hükmü olduğundan, Başkent gibi bir kent olması doğrultusunda planlanması, imarı ve yönetimi için özel bir "Başkent Yasası" çıkarılmalıdır.

3) Ankara'nın metropolitan alandaki yerel hava hareketleri ve mikroklimatik özellikleri analiz edilerek, yeşil alanlarının etkileriyle mikrometeorolojik özellikleri belirlenmeli ve Ankara'nın kentsel planlama çalışmalarında bu veriler mutlaka dikkate alınmalıdır.

4) Ankara'nın küçümsenmeyecek doğal afet sorunları vardır. Riskin asgariye indirilmesi doğrultusunda, kentsel topraklardaki zemin farklılıkları, depremsellik farklılaşmaları jeoteknik araştırmalarla imar mevzuatında mutlaka yer almalıdır.

5) Fiziksel planlama ve imar uygulamalarında, doğaya rağmen değil, doğaya uyum esas alınmalı, zengin tarım ovalarının imara açılması önlenmeli, kapsamlı bir kent ekolojisini temel alan peyzaj planlaması yapılmalıdır.

6) Ankara, yaşayanların ortak iradesini de yansıtabilecek kamu yararını gözeterek ve bilimsel verileri esas alan bir başkent planına sahip olmalıdır. Başta nazım imar planı olmak üzere kente yönelik her karar ve proje bu plana dayandırılmalıdır.

7) Ankara'nın ulaşım sorununun çözümünde noktasal projeler yerine, bugünkü Ankara'yı bütünüyle kapsayacak yeni bir ulaşım etüdü yapılmalı, ana ulaşım planı buna göre revize edilmeli ve bu doğrultuda toplu taşıma öncelikli projeler üretilmeli ve hayata geçirilmelidir.

8) Şu anda TBMM gündeminde olan "Merkezi İdareyle Mahalli İdareler Arasında Görev Bölüşümü ve Hizmet İlişkilerinin Esasları ile Mahalli İdarelere İlişkin Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı"nın yerelleştirme anlayışı halkçı bir karakter taşımamakta, tersine tasarı halka ve kamuya ait herşeyi piyasaya açarak ve devrederek halkı mağdur edecek bir karakter taşımakta, çağdaş, demokratik yerel yönetim yaklaşımını yansıtmamaktadır. Bu tasarı toplumsal ve ulusal çıkarlar adına reddedilmeli ve ilgili tüm kesimlerin aktif katılımı sağlanarak toplum ve ulus çıkarlarına uygun bir yasa tasarısı hazırlanmalıdır.

9) Kent mekanları başta çocuklar, yaşlılar, engelliler olmak üzere tüm kentlilerin özgürce ve birbirlerinin haklarına saygı duyarak kullanabilecekleri ve gereksinimlerini karşılayabilecekleri bir biçimde düzenlenmelidir.

10) Kentin "sadece sakini değil, sahibi de olmak", kentli hakları ve yükümlülükleri bilincini geliştirmek ve yaygınlaştırmak, kentsel mekanların ve kent örgütlülüğünün algılanması ve geliştirilmesi için özgür bir bakışla soyutlama yeteneğini güçlendirmek üzere, ilköğretimden başlayarak eğitim programlarında gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.

11) Ankara'daki kültürel mozağin kent kültürü çerçevesinde geliştirilmesi için başta Yerel Yönetimler olmak üzere meslek odaları ve demokratik kuruluşlar işbirliği çerçevesinde çaba harcamalıdır.

12) Kent Yönetimleri şeffaf olmalıdır. Kent halkının bilgiye özgürce erişebilme olanakları geliştirilerek, akılcı ve sağlıklı karar süreçleri hayata geçirilmelidir. Yerel yönetimlerin akçeli tüm işleri şeffaf olmalı halkın ve onun örgütlerinin bilgisi ve denetimi altında olmalıdır.

13) Kentin kimliğini ve belleğini oluşturan dokular, yapılar ve mimari öğeler ulusal kültür zenginliklerimizdir. Kent kimliğini oluşturan yapı, tesis, alan ve mimari öğelerin tahrip edilmesinin önüne geçilmeli, korunması için önlemler alınmalıdır.

14) Sokaklarımız, meydanlarımız, katlı kavşaklar, çarpık yapılaşmalar ilan panoları ile doldurulmuştur. Oysa sokaklar, meydanlar, yapılar ve kent mobilyaları kentin kimliğine uygun estetik öğeler olmalıdır. Estetik-planlama ilişkisi kurulmalıdır.

15) Ankara'da ciddi boyutlara ulaşan "sokak çocukları" sorunu gerçek boyutları ile ele alınmalı, yerel yönetimlerce çözümlenmelidir.

16) Kentsel hizmetlerdeki ücret politikaları piyasa koşullarının ve yerel yönetimlerin insafına terk edilmeden tüketici hakları korunarak tespit edilmelidir.

17) Ankara Kent Konseyi Girişimi çalışmalarının geliştirilerek, İşlevsel bir Kent Konseyine dönüştürülmesi yönündeki çabalar sürdürülmelidir. Kent Konseyi kurumsallaştırılmalıdır.

18) Ankara, yaşanabilir bir kent olmalıdır. Yaşanabilir bir kent, her şeyden önce insanların işsiz, yoksul, aç kalmadığı, kendisi için zaman ayırabildiği, iş dışındaki zamanlarını değerlendirebilmesi için uygun mekanların oluşturulduğu, çağdaş yaşam standartlarının tesis edildiği, yeşil alanların insanların ve kentin soluk almasına yetecek kadar çoğaltıldığı kenttir.

Makina Mühendisleri Odası olarak, sonuç bildirgesinde ortaya koyduğumuz hedefler doğrultusunda kentin sakini değil, sahibi olma ilkesiyle yerel yönetim çalışmalarını izleyecek, denetleyecek ve kamuoyunu bilgilendirmeye devam edeceğiz.