

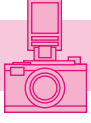
## haber

## ESKİŞEHİR'DE ÇOŞKULU 1 MAYIS

İşçilerin birlik, mücadele ve dayanışma günü olan 1 Mayıs, Eskişehir'de coşkuyla kutlandı. Türk - İş ve DİSK'e bağlı sendikaların yanı sıra TMMOB, KESK, Demokratik Kitle Örgütleri, Siyasi Partiler 1 Mayıs'a katılım gösterdi. Aytaç Caddesi başında toplanan 1 Mayıs Katılımcıları, buradan Sakarya Caddesi'ndeki Sıhhiye kavşağına kadar sloganlar atarak yürüdü. " Parasız eğitim-sağlık hakkı, işsizliğin önlenmesi, sosyal güvenliğin sağlanması, özelleştirmeler ve işten atmalara son verilmesi" gibi birçok sayıda talebin dile getirildiği yürüyüş ve mitingde konuşan

Türk-İş 2. Bölge Temsilcisi Nejat KILIÇ, tüm dünya işçi sınıfının birlik, mücadele ve dayanışma gününü kutladığını belirterek, "Milyonlarca işçiyi, emekçiyi ve çalışanı temsil eden Türk-İş ve KESK olarak tüm dostlarımızın da destekleriyle 1 Mayıs'ı birlikte kutluyoruz. Biz emekten yana, savaşızsız, sömürsüz bir dünya için mücadele edenler, bu meydanda omuz omuza, kol kola, eşitlik, bağımsızlık, demokrasi için sesimizi birlikte hep beraber bir kez daha yükseltiyoruz" dedi.





haber

## V.ULUSAL UÇAK, HAVACILIK ve UZAY MÜHENDİSLİĞİ KURULTAYI GERÇEKLEŞTİRİLDİ



***Odamız adına Şubemiz sekretaryalığında düzenlenen V. ULUSAL UÇAK, HAVACILIK VE UZAY MÜHENDİSLİĞİ KURULTAY'I 22-23 Mayıs 2009 tarihlerinde Eskişehir'de Anadolu Üniversitesi Yunus Emre Kampusu Salon Anadolu'da gerçekleştirildi.***

İki gün süren Kurultayımızın açılış konuşmaları MMO Eskişehir Şube Yönetim Kurulu Başkanı R. Erhan KUTLU, MMO Yönetim Kurulu Başkanı

Emin KORAMAZ ve Eskişehir Sanayi Odası Başkanı Savaş ÖZAYDEMİR tarafından yapıldı.

Kurultayımızın birinci gününde gerçekleşen Açılış Oturumu, 1., 2. ve 3. oturumlarında 12 bildiri, ikinci günü gerçekleşen 4. ve 5. oturumlarda 8 bildiri ve 1 adet poster olmak üzere toplam 20 bildiri sunuldu. Kurultay'a 256 kişi katıldı. Birinci gün sonunda Kurultay Kokteyli gerçekleştirildi.



**MMO Eskişehir Şube Başkanı R. Erhan  
KUTLU açılıшта şöyle konuştu:**



Değerli katılımcılar,

Hoş geldiniz yönetim kurulumuz ve şahsım adına hepinizi sevgi ve saygı ile selamlarım.

Odamızın ülke ve toplum yararları doğrultusunda, meslek ve meslektaş sorunlarından yo-

la çıkarak birçok konuda incelemeler, araştırmalar, çalışmalar yaparak konu ile ilgili olarak önerileri saptamak, kamuoyunu ve halkımızı bilgilendirmek, konunun ilgilisi kurum ve kuruluşlara çözüm önerilerini sunmak ve geliştirmek amacıyla düzenlediği 30'a yakın etkinliklerden birisi de Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultaylarıdır.

12 Mayıs 2001 tarihinde birincisini gerçekleştirdiğimiz Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayları yolculuğumuzda, bugün siz değerli katılımcıların desteği ve katılımı ile beşincisini hep birlikte gerçekleştirmek için toplanmış bulunmaktayız.

Bu kurultayın düzenlenmesindeki en büyük amacımız, uçak, havacılık ve uzay mühendislerinin sorunlarını gündeme getirerek, tartışılması, çözüm önerileri oluşturulması yanı sıra, bu sektörün özellikle kentimizde bulunan alt yapısının değerlendirilmesi, kentimizin cazibe merkezi haline getirilmesi, yatırımların artırılmasının önünün açılması, üyelerimize yeni iş olanakları yaratılmasıdır.

Değerli Arkadaşlar,

Geride bıraktığımız dört kurultayda; uçak, havacılık ve uzay mühendislerinin eğitimleri, mesleki sorunları, istihdam durumları konuşulmuş ve tartışılmış, mesleki gelişimin sağlanması amacıyla çözüm önerileri oluşturulmaya çalışılmıştır.

Ülkemizde havacılık ve savunma sanayisinin geliştirilmesi doğrultusunda, bu sektörde rol alan aktörlerin ve devletin ilgili kurumlarının üzerine düşen görev ve sorumluluklar hakkında çıkarsamalar ve yönlendirmeler yapılmıştır. Sektördeki araştırma-geliştirme, üretim ve bakım faaliyetlerinde oluşan gelişmeler irdelenmiş, bu faaliyetlerin mümkün olduğunca ulusal imkânlarla gerçekleştirilmesi ve arttırılması için çözüm önerileri oluşturulmuştur. Havacılık sektöründe yurtiçi üretim kapasitesinin geliştirilmesini, kaynakların etkin ve verimli kullanılmasını, teknoloji geliştirme yeteneğinin arttırılmasını ve dışa bağımlılığın azaltılmasını sağlayacak ulusal bilim, teknoloji ve sanayi politikalarının oluşturulmasına yönelik öneriler saptanmış ve sunulmuştur.

2007 yılında yapılan IV. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayında; özellikle ülkemizin ulaştırma politikalarının oluşturulması üzerinde durulmuştur. Bu kapsamda, bugüne kadar yolcu ve yük taşımacılığında havayolunun payının arttırılmasına yönelik yeterli girişimin olmadığı ancak, dünyada ve ülkemizde 2010'lu yıllarda havayolu taşımacılığında artış yaşanacağı, buna paralel olarak ortaya çıkacak uçak ihtiyacının uçak bakım ve onarım faaliyetlerinde artışa neden olacağı değerlendirilmiştir. Bu nedenle bu konuda duyulacak kalifiye eleman ihtiyacının karşılanabilmesi için eğitim politikası oluşturulması konusuna dikkat çekilmiştir.

Ayrıca havacılık sanayinde nitelikli işgücünün, maddi kaynakların ve birtakım test ve laboratuvar imkânlarının daha verimli kullanılması amacıyla kümelenme bölgelerinin oluşturulması konusunda yapılan çalışmalar gündeme getirilmiştir. Bu amaçla havacılık konusunda altyapısı olan bölgelere yatırım yapılmasının önemi vurgulanmıştır. Yaşadığımız kent Eskişehir örneği üzerinde durularak, kentimizin havacılık sektöründeki mevcut tesisleri, yetişmiş insan gücü ve konumu itibari ile havacılık sanayi yatırımlarına uygun olduğu ve kümelenme yaklaşımının başarıyla uygulanabileceği sonucuna varılmıştır.

Önceki kurultayda gündeme getirdiğimiz bir diğer konu da kentimizde havayolu taşımacılığının etkin



bir şekilde yapılamıyor olmasıydı. Bu konuda, kentimizdeki mevcut havaalanının uluslar arası havayolu taşımacılığının daha etkin yapılabilmesi ve büyük gövdeli uçakların emniyetli bir şekilde iniş/kalkış yapılabilmesi için genişletilmesi ve uzatılması konusunda yapılması gerekenler tartışılmıştır.

#### Değerli Katılımcılar,

Ülkemizde uçak, havacılık ve uzay mühendisliği konusunda oldukça önemli bir birikim ve beyin gücü mevcuttur. Ancak bunun verimli kullanılmadığı hepimizce bilinmektedir. Bu durumda bize düşen görev bu potansiyelin işlerliğe geçirilmesi, çözüm önerileri oluşturmak ve yetkililere sunmaktır.

Ayrıca ülkemiz kaynaklarının, ister askeri, ister sivil olsun, verimli kullanılması bakımından kurumlar arası eşgüdüm mutlaka sağlanmalı, değişik kurumların benzer alanlarda faaliyet göstermeleri sonucu atıl yatırım oluşumları engellenmelidir. Havacılık ve uzay sanayimiz yalnızca savunma sanayi ile sınırlı tutulmadan ulusal ölçekte belirlenecek bir stratejiyle planlı olarak geliştirilmelidir. Havacılık sektörünün eğitimden üretime, tasarımdan bakıma kadar tüm bileşenleri eşgüdümlü çalışmalı ve bu çalışmalar kısa, orta ve uzun vadeli hedefler doğrultusunda planlanmalıdır.

Bugün ve yarın gerçekleştireceğimiz V. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayında, uçak, havacılık ve uzay sanayisinin teknolojik yeterlilik düzeyi ve sektörün gelişmesine yönelik öneriler tartışılacak, bu konularda ülkemizin ulusal politikalarına ışık tutulmaya çalışılacaktır. Ayrıca sektördeki mühendislerin iş yaşamı ile küresel ekonomik krizin sektöre ve çalışanlara etkileri de değerlendirilecektir.

Bu amaç doğrultusunda kurultay kapsamında “Ülkemizde Havacılık ve Uzay Sektörünün Gelişmesine Yönelik Öneriler” ve “Ülkemizin Uçak, Havacılık ve Uzay Sanayindeki Teknolojik Yeterlilik Düzeyinin Değerlendirilmesi” konularında toplam altı oturum yapılacaktır. Dünyada ve ülkemizde

küresel krizin yaşandığı ortamda, “Mühendisler, İş Yaşamı ve Kriz” konulu panelde, sektör temsilcisi sendikalar, dernek temsilcileri ve değerli bilim insanlarının katılımı ile tartışacağız.

#### Değerli Katılımcılar,

Kentimizdeki sanayi yapısında hızlı bir değişim yaşıyoruz, yüksek teknolojileri kullanma anlayışının yaygınlaştırılma çalışmaları, ileri teknoloji uygulayan firmaların gittikçe artması, umut verici ve sevindiricidir. Kentimiz 2 Üniversitesi, modern Organize Sanayi Bölgesi, Uluslar arası, Ulusal norm ve standartlarda üretim yapan markalaşmış, yüksek teknoloji üreten bir çok firması, nitelikli ve kaliteli iş gücü ile önemli bir alt yapısı bulunmaktadır. Makina Metal Eşya, Gıda, Toprak ve Seramik, Hazır Giyim, Uçak ve Lokomotif Motoru üretimlerinde Ulusal ölçekte önemli yeri bulunmaktadır. Bölgeler arası karayolu ve demiryolu kesişme noktası, askeri ve sivil havaalanları ile ulaşım olanakları ile üstünlükleri olan bir kenttir.

İleri teknoloji uygulayarak üretim ve bakım hizmetleri yapan uçak sanayinin alt yapısı da kentimizde bulunmaktadır. Bu sektörün yapısının geliştirilmesi kentimizdeki sanayimize büyük katkılar sağlayacağı için büyük önem taşımaktadır. Şubemiz, Cumhuriyetin kuruluşundan bu yana Havacılıkta önemli bir yeri olan kentimizin Havacılık Merkezi olmasına yönelik çalışmalarını yıllardır yürütmeye çalışmaktadır. ESO da Uçak sanayinin gelişmesi ve yerleşmesi için büyük bir gayret ve çalışma içindedir. Bu çalışmaların siyasi irade tarafından da desteklenmesi, özendirilmesi ve hayata geçirilmesine yardımcı olması gereği vardır. Bu sektörün gelişmesi, kentimizdeki bir çok KOBİ'nin değişimine, sorunların aşılmasına, yenilenmesine ve gelişmesine katkıda bulunacağı gibi, kentimize değişik sektörlerde de katma değer yaratarak yaşam seviyesini yükselmesinde önemli unsur olacağına inanıyoruz.

Bu kurultayın kentimizde yapılmasının Kentimizdeki havacılık sektörüne kazanç ve katkı sağlayacağını, kentimizin bir Havacılık Kenti olduğu olgusunu bir kez daha kamuoyunda gün-

deme getirmesi açısından önemli olduğuna inanıyoruz. Ancak ne yazık ki kentimizdeki sektör temsilcileri ile, merkezi ve yerel yöneticilerimizin bu durumu kavrayamadığını, gelişmeleri değerlendiremediğini üzülererek ifade etmek zorundayım.

#### Değerli Katılımcılar

Bu kongremizin düzenlenmesinde emeği geçen, düzenleme, yürütme, danışmanlar kurullarına, panellerimize ve kurultayımızda bildiri sunan değerli bilim insanlarına, kamu ve sektör yetkililerine, kongre sekreterimize, şube çalışanlarımıza, bize destek veren tüm kurum ve kuruluşlara, bu kongrenin yapılmasında bizi yüreklendiren her konuda destek veren sayın oda yönetim kurulu başkanımız Emin KORAMAZ'ın şahsında MMO merkez yönetim kurulumuza, katılımlarınız için sizlere şube yönetim kurulumuz adına teşekkür eder, kurultayımızın meslektaşlarımıza, Ülkemize, yaşadığımız bu kente yeni açılımlar ve kazanımlar getirmesi dileği ile hepinize saygılar sunarım.

***Şube Başkanımız R: Erhan KUTLU'dan sonra kürsüye gelen Oda Yönetim Kurulu Başkanımız Emin KORAMAZ'ın açış konuşmasının tam metni şu şekildedir.***



Sayın Vali Yardımcım, Sanayi Odasının ve meslek odalarının değerli başkan ve yöneticileri, kamu kurum ve kuruluşlarının ve özel sektörün değerli temsilcileri, sevgili meslektaşlarım, değerli bilim insanları, sayın basın mensupları; hepinizi, Makina Mühendisleri Odası Yönetim

Kurulu adına ve şahsım adına sevgi ve dostlukla selamlıyor, etkinliğimize hoş geldiniz diyorum.

Havacılık sanayimiz ve havayolu taşımacılığımızın çeşitli boyutlarıyla irdeleneceği; uçak, havacılık ve uzay mühendisliğindeki dünyadaki gelişmelerin süreç ve gelişmeler ışığında tartışmaya açılacağı, sek-

törde görev yapan mühendislerin sorunlarının dile getirileceği etkinliğimizin başarılı geçmesini diliyorum.

Sevgili katılımcılar; hepinizin bildiği gibi, havacılık sanayii ileri teknolojilere dayanan bir sanayidir. Sektörün gelişmesi Ar-Ge çalışmalarına verilen önemle birebir ilintilidir. Dolayısıyla, bu sektörün gelişmesi sadece havacılık sektörüne değil; ülkedeki tüm sanayi dallarına da veri sunmaktadır. Bundan dolayıdır ki, tüm gelişmiş ülkeler ulusal kalkınma ve sanayileşme politikalarında havacılık sektörüne özel bir önem vermektedirler ve bunu bir devlet politikası haline getirmektedirler. Ancak ne yazık ki, ülkemizde bu konuda tersine bir süreç izlenmiştir. Hepimiz anımsarız, Cumhuriyetin ilk kuruluş yıllarında ülkemiz de havacılığa oldukça önem veren bir ülkeydi. 1931'li yıllardan itibaren, ülkemiz kendi uçağını kendisi yapılabiliyordu. Ancak ne yazık ki, dışarıdan müdahalelerle, Marshall yardımıyla ülkemizde uçak üretimine son verdirilmiş, Türk Hava Kurumu bünyesindeki uçak ve uçak motoru fabrikalarımız önce traktör fabrikasına, sonra da tekstil makineleri fabrikasına dönüştürülerek, hazin bir şekilde kapatılmıştır. Sonradan geliştirilmeye çalışılan havacılık sanayimiz ise, hepinizin malumu olduğu üzere montaj ağırlıklı üretim yapmaktadır ve Amerika Birleşik Devletlerine bağımlı olarak çalışmaktadır.

Günümüzde ise, küreselleştirmenin getirdiği sorunlarla birlikte, sektördeki problemler daha da artmaktadır. Küreselleşme süreçleriyle gündeme alınan özelleştirme ve serbestleştirme uygulamalarının sektörde yarattığı tahribat büyümektedir.

Havacılık taşımacılığında da durum farklı değildir. Hepinizin bildiği gibi, ülkemizde bütünlüklü bir ulaştırma politikası bulunmamaktadır. Ulaştırma, gününbirlik politikalarla, ağırlıklı karayollarına dayandırılmış; sadece havayollarımız değil, deniz taşımacılığımız ve demiryollarımız ihmal edilmiştir. Bu konuda da durum oldukça hazindir.

Yıllardır uygulanan böylesi dışa bağımlı ve plansız uygulamalarla birçok kaynak israfına yol açılmış, batan havayolu şirketleri ve tahsili olanaksız hale gelen büyük krediler ciddi bir ekonomik kayba yol

açmış ve havacılık taşımacılık sektörü büyük oranda yabancıların kontrolüne girmiştir.

Hepiniz hatırlarsınız, 26 Nisan 2001 tarihinde Büyük Millet Meclisinden bir kanun geçmiştir. Bu kanun, Amerika Birleşik Devletleriyle hava taşımacılığı konusunda yapılan bir anlaşmayı içermektedir. Bu anlaşmayla, ABD havayollarına ve ABD havayollarının küresel ittifaklarında yer alan tüm büyük havayollarına sınırsız uçuş hakları verilmektedir. Bütün dış hatların giriş serbestisi, sınırsız kapasite ve uçuş sıklığı, bilet fiyatlarında tam serbestlik ve ülkemiz havaalanlarında bu yurtdışı firmaların kendi yer bakım hizmetlerini kendisinin sunmasını sağlayan bu anlaşmayla ülkemiz sivil havacılığına oldukça büyük bir darbe vurulmuştur.

Ancak, bu da yetmemektedir. Küresel sermaye, ülkemiz sivil havacılığını tamamen ele geçirme çabası içerisinde. Hepiniz izliyorsunuz; hemen her yıl Avrupa Birliği ilerleme raporlarında, iç hatların Avrupa havayollarına da tamamen açılması, kabotaj haklarının kaldırılması yönünde, Türkiye üzerinde sürekli bir baskı da oluşturulmaktadır.

Değerli katılımcılar; taşeronlaştırma uygulamalarıyla parçalanmış ve bütünlüğünü yitiren ulusal kuruluşumuz Türk Hava Yollarında da ciddi sıkıntılar yaşanmaktadır. Halka arz adı altında, Türk Hava Yollarının yüzde 54'ün üzerinde hissesi özelleştirilmiştir. Hisselerin yüzde 35'inden fazlası ise yabancılar satılmıştır. Bu da yetmezmiş gibi, Özelleştirme İdaresi Başkanı, Türk Hava Yollarının yüzde 70 hissesinin yabancılar devredileceğini, övünerek, büyük bir kıvançla kamuoyuyla paylaşmaktadır.

Bu haliyle, ulusal bir kuruluş olan Türk Hava Yollarımız, ulusal havacılık sektörünün çıkarlarını gözetemeyen, bakım ve bu bağlamda mühendislik hizmetlerini de planlayan bir kamu kurumu olma hüviyetini tamamen yitirmiş bulunmaktadır.

Sözde maliyetleri düşürme bahanesiyle uçuş operasyonları, uçak bakımı ve yer bakım hizmetleri kurumsal bünyeden çıkartılıp üçüncü firmalara verilerek, deneyimli ve eğitimli personel bu sektörden uzaklaştırılmakta ve uçuş güvenliği de riske sokulmaktadır.

Türk Hava Yolları Kaza Oranlarının THY'nin kaza oranları seçilmiş havayollarıyla kıyaslandığında 10-20 kat fazla olması ve bu kazalarda da bakım eksikliğinin yüzde 18 gibi bir oran teşkil etmesi bu hatalı uygulamadan kaynaklanmaktadır.

Değerli katılımcılar; bütün bu gelişmeler, havacılık sektörü çalışanlarının ve sektörde görev yapan mühendislerin çalışma koşullarını daha da zorlaştırmaktadır. Uçak, havacılık ve uzay mühendislerinin asıl çalışma konusu olan havacılık ve uzay sektöründe az sayıda firma faaliyet göstermektedir. Ancak, her yıl üniversitemizden 150'nin üzerinde uçak, havacılık ve uzay mühendisi mezun olmaktadır. Bu mezunların ancak yarısı sektörde çalışabilmekte, diğerleri ise meslek alanlarıyla ilgili olmayan farklı alanlarda faaliyet göstermekte ve süreç içerisinde mesleğe yabancılaşmakta, bir anlamda körelmekte; bu noktada, ülkemizin çok büyük zorlamalarla ayırdığı eğitim bütçeleri de zayi edilmektedir.

Sanayi dışında, meslektaşlarımızın çalışabileceği bir diğer dal ise uçak bakım üniteleridir. Ancak, tekelleşme ve kartelleşme sürecinde, bu bakım üniteleri de dünyanın değişik ülkelerinde büyük firmalar tarafından açılmakta ve dolayısıyla bu hizmetler de, bu politikalara devam edildiği sürece yurtdışına gitmeye devam etmektedir. Diğer yandan, sportif havacılık, uçuş okulları, hava ambulans, havadan yangın söndürme gibi alanlarda faaliyet gösteren kuruluşların uçak-havacılık mühendisi istihdam etmesi yönünde yıllardır yürüttüğümüz girişimden de hiçbir sonuç alınamamış, bu konuda da herhangi bir yasal düzenleme ortaya çıkarılmamış ve uçuş güvenliği açısından da önemli sıkıntılara yol açan bu yanlış uygulamalara herhangi bir çözüm geliştirilmemiştir. Yine Sivil Havacılık Genel Müdürlüğümüzde de yeterli sayıda uçak, uzay ve havacılık mühendisi istihdam edildiğini söyleyebilmemiz mümkün değildir.

Bunlar büyük olumsuzluklardır. Bunlara çare bulunması gerekirken, ülkemizin büyük bir teslimiyet içerisinde imzaladığı, Dünya Ticaret Örgütü kapsamında imzaladığı Hizmet Ticareti anlaşmasıyla



havacılık sektöründeki 3 hizmetin de serbest dolaşımı konusunda ülkemiz imza atmıştır. Serbest dolaşımı taahhüt edilen bu hizmetler, uçak tamiri, bilgisayarlı rezervasyon ve pazarlama hizmetleridir. Dünya Ticaret Örgütüne 150 civarında ulus-devlet üyedir; ancak, bu anlaşmaya imza atan ülkelerin sayısı sadece 3'tür ve ne yazık ki bunlardan birisi de Türkiye'dir.

Değerli katılımcılar; Kurultayımız, sanayimizin ve havacılık sektörünün her aşamasını etkileyen büyük bir kriz ortamında yapılmaktadır.

Aslında havacılık sektöründeki serbestleştirme politikalarının yıkıcı etkileri kriz öncesinde de sinyaller vermekteydi. Kriz öncesi tekelleşme ve kartelleşme sürecinde dev birleşmeler yanında, iflaslar, şirket kapanmaları ve işten çıkarma olguları sıklıkla görülmüyordu. 2008 yılında ise petrol fiyatlarındaki artış nedeniyle yüzlerce hat iptal edilmişti. Şimdi dünyadaki uçak üreticisi firmalarla motor ve parça üreten ana firmaların hemen hepsinde ve havayolu şirketlerinin birçoğunda görülen zarar, iflas, finansman güçlüğü, satış sıkıntısı, üretim kaybı, işten çıkarma, küçülme stratejileri, sefer sayılarını azaltma gibi durumlar artık gündelik gerçekler haline gelmiştir. Kısacası, kriz verileri kriz öncesi süreçlerle iç içe bir şekilde, neredeyse yapısal olarak devam etmektedir.

Uluslararası verilere göre, sektörün 2008 yılı zararı 8 milyar dolar civarındadır. Ocak-Şubat 2009'da dünyada bilet satışları yüzde 30 oranında azalmıştır, Avrupa Birliğinde ise yolcu sayısındaki azalma yüzde 10'lar civarındadır.

Türk Hava Yolları övünerek belirtmektedir; Ocak-Şubat aylarında Türk Hava Yollarının yolcu sayısı yüzde 11 oranında artmıştır. Ancak, bu da bir yanılsamadır; çünkü Türk Hava Yollarına hesapsız yapılan birçok yatırımla aşırı bir kapasite fazlası yaratılmıştır ve Türk Hava Yolları uçuşları yüzde 67 gibi bir dolulukla sürdürülmektedir. Bu anlamda da, ulusal kuruluşumuz ve şu anda özelleştirilen kuruluşumuz zarar etmektedir aslında.

Değerli katılımcılar; ülkemiz, yapısal sorunları ve dışa bağımlı ekonomisi nedeniyle bu krizi çok daha derinden hissetmektedir. Artık her güne, üretim düşüşü istatistikleri, kapanan işyerleri ve yeni işsizlik haberleriyle uyanıyoruz. 2008-2009 Mart döneminde, biz makina mühendislerinin ağırlıklı olarak çalıştığı imalat sanayiinde yüzde 60 oranında bir üretim düşüşü söz konusudur. Kapasite kullanımında ise, yine aynı döneme göre yüzde 40 oranında bir azalma vardır. Uluslararası Para Fonunun, yani bilinen adıyla IMF'nin 2009'a ilişkin daralma öngörülerinde, ülkemiz yüzde 5.1 küçülmeye dünyada birinci sırada gösterilmektedir.

Sosyal planda ise, işsizlik ve yoksulluk korkunç boyutlara ulaşmıştır. Ülkemizde gerçek işsiz sayısı bir yılda 1 milyon 272 bin kişiyi aşmıştır. Türkiye, işsizlikte, OECD sıralamasında birinci, dünya sıralamasında ise ikincidir. Aynı politikalara devam edildiğinde, yüzde 30'lara varan bir gerçek işsizlik rakamıyla Türkiye, işsizlikte de dünya şampiyonluğuna oynamaktadır.

Biz mühendislerin ağırlıklı olarak çalıştığı sanayideki işsizlik oranı ise, resmi rakamlara göre yüzde 20'dir. Bu, şu demektir: Her 5 mühendisten 1 tanesi işsizdir. Kısacası ülkemiz, ekonomik ve sosyal bir trajediyle karşı karşıyadır. Uygulamaya konulan bazı önlemler ise, Türkiye'nin krizle altüst olan ekonomisine çözüm bulacak nitelikte değildir ve sadece pansuman özellikleri taşımaktadır.

Değerli katılımcılar; açık konuşmak gerekirse, daha düne kadar yere göğe sığdırılmayan serbest pazar ekonomisi iflas etmiştir. Artık tüm dünya, istihdam yaratıcı, iç pazarı koruyan ve geliştiren müdahaleci ekonomik ve sosyal politikaları yeniden gündemine almaya başlamıştır. Çözüm için, tüm dünya müdahaleci seçenekleri tartışırken, ülkemiz, bu boyuttan yoksun kalmamalıdır.

Ülkemizin kaynakları küresel güçlerden bağımsız bir şekilde değerlendirildiğinde, bilimi ve teknolojiyi esas alan, Ar-Ge ve inovasyona değer veren, yerli yatırımcıyı özendirilen ve koruyan, devletin ekonomide yönlendiriciliğini artıran, dış girdilere bağımlı olmayan, özelleştirme ve serbestleştirme saplantı-

sından sıyrılan, öznesine sosyal devlet anlayışını oturtan, istihdam odaklı ve planlı bir kalkınmayı öngören politikalar uygulandığında durum değişebilecektir. Planlama, sanayileşme ve kalkınmada halkçı, toplumsal bir model ve bunu uygulayacak bir siyasi iradeyle bütün bu söylediklerimizi gerçekleştirmek olanaklıdır.

Sevgili katılımcılar; havacılık sektörüne de bu boyutta yaklaşılmalıdır. Havacılık ve uzay sanayii yalnızca savunma sanayiiyle sınırlı tutulmadan, ulusal ölçekte belirlenecek bir stratejiyle planlı olarak geliştirilmeli ve ülkemiz lehine köktenci adımlar atılmalıdır.

Bütün bu söylediklerimizin siyasi üstyapıda yankı bulması, örgütlülük düzeyimizin geliştirilmesinden, sesimizi güçlü bir şekilde duyurmaktan; ülkemizin, halktan, emekten, bilimden demokrasiden yana güçleriyle birlikte yürütülecek kolektif bir mücadeleden geçmektedir. Bu uğraşın başarıya ulaşması, siz uçak, havacılık ve uzay mühendislerinin Oda çalışmalarına verdiğiniz desteği artırmanızla mümkündür. Oda çalışmalarını yakından takip ediniz. Meslek dalı komisyonlarında ve Oda çalışma gruplarında mutlaka görev alınız. Bilgi birikiminizi ve deneyimlerinizi Odamızla mutlaka paylaşınız. Henüz Odamıza üye olmamış meslektaşlarımız varsa, Odamıza yönlendiriniz.

Sevgili katılımcılar; sözlerime son verirken, Kurultayımızı destekleyen bütün kurum, kuruluş, üniversite ve sendikalara; oturumlarda bildiri sunacak, panelde yer alacak değerli konuşmacılara, bütün delege ve katılımcılara, UHUM-MEDAK üyelerine; Danışma, Düzenleme ve Yürütme kurulları ile Kurultay Sekreteriyasına; Eskişehir Şube Başkanımız, Yönetim Kurulu ve çalışanlarına, Oda Yönetim Kurulumuz adına içtenlikle teşekkür ediyorum.

Karanlığa karşı aydınlığı, baskıcı ve otoriter yönetim anlayışlarına karşı demokrasi ve özgürlükleri, ırkçılık ve milliyetçiliğe karşı barış içerisinde bir arada yaşamı, tek değerini daha fazla kâr etmek olduğu piyasa toplumuna karşı eşitliği ve adaleti temel alan; üreten, sanayileşen, hakça bölüşen bir

Türkiye özlemiyle Kurultayımızın verimli geçmesini diliyorum, Makina Mühendisleri Odası Yönetim Kurulumuzun saygılarını sunuyorum.

***Eskişehir Sanayi Odası Başkanı Savaş Özyaydemir: Havacılık Sanayi' kümüleşme çalışmalarına Eskişehir'de başladığını belirtti.***



Sayın Vali Yardımcım, Sayın Sanayi Daire Başkanım, Üniversitemizin Değerli Mensupları, Oda Başkanlarım, Havacılık Sektörünün aşkıları, Sayın Katılımcılar, Değerli Basın; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

V. Ulusal Uçak Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı sanki sadece mühendisliği içeriyormuş gibi algılamamanızı bekliyorum; çünkü konuşmamda, Sanayi Odamız neler yapmak istiyor, nasıl bakıyor bu işe, onu anlatmak istiyorum. Ancak, biraz evvel Sayın Başkanımın ulusal görüşlerine katılmakla beraber, bu uzay ve uçak sanayinde herhalde sadece ulusal boyutlarda gelişmemizin çok çok uzun zaman alacağı kanaatini taşıyorum. Uçak sanayii uluslararası bir olaydır ve bunda da biz, uluslararası olmayı öneriyoruz. Bu Kurultay belki uluslararası olabilirdi. Belki bundan sonra olabilir. Ama ulusal çıkarlarımızı göz ardı etmememiz gerektiğini de belirtmek istiyorum. Bunu da saygıyla karşılıyorum ve destekliyorum. Ama kendimizi bütün dünyadan soyutlayamayız, bilhassa havacılık sektöründe.

Makina Mühendisleri Odası, süreklilik kazanan bu önemli organizasyonda bizlere de burada söz imkânı verdikleri için de ayrıca teşekkür etmek istiyorum.

Eskişehir'in sanayi geçmişine baktığımızda, kilometre taşlarından birinin Tayyare Bakım Atölyesi olduğunu ve bunu da Eskişehir'de havacılık fikrinin başlangıcı olarak düşünebiliriz. Ancak, Sayın Başkanın da belirttiği gibi, ülkemizde, havacılık sanayii konusunda dışa bağımlı bir politika izlenmiştir; NATO'yla, Marshall yardımıyla.





Tabii, kamu kurumlarının havacılık sektörünün içinde sınırlı kalması, özel sektörün uzun yıllar bu alandan uzak durmasına neden olmuştur. Geçmişte, Kıbrıs ambargosuyla biraz olsun kıpırdanma yaşadık. Havacılık sektörüne destekler çekilince, ister istemez, Eskişehir başta olmak üzere, birtakım aygıtları kendimiz üretmek durumlarıyla bile karşılaştık. Ama TUSAŞ Motor Fabrikasının ilimize kurulmasıyla artan hareketlenme, küreselleşmenin getirdiği rekabet ortamının özellikle sivil havacılık alanında yan sanayi etkisi de yapmaktadır. Son 10 yıl içinde sektöre daha ciddi bir hareket getirmiştir bu. TUSAŞ Motor'un güne gün gelişen yan sanayisi, Alp Havacılık'ın kuruluşu ve hızla büyümesi, havacılık sektöründe Eskişehir'e olan ilgiyi de geliştirmiştir. Üniversitemiz de buna katılmıştır ve ortaöğretim kurumlarında bile havacılıkla ilgili eğitimler başlamıştır.

Bu gelişmeler karşısında biz, Oda olarak bir takım çalışmasına girdik. Her şeyden önce, Eskişehir sanayinin geleceğine bir baktığımızda, artık geleneksel üretimle gelinecek son noktalarla yaklaştık. Klasik üretim teknikleri veya ürünler olarak adlandırabiliriz bunu.

Dolayısıyla, sektörü ilerletecek; yani sanayi kollarını, mevcut birikimimizi ileri götürecek yeni sektörlerle ve açılımlara ihtiyaç vardır. Böyle bakıldığında da, makina imalat ve metal imalat ağırlıklı sanayilerimizin yöneleceği ve sektöre teknolojik bir atılım yaptıracak tek sektörü havacılık olarak görmekteyiz. Tabii, bunun yanında, savunma sanayimizi de unutmamak lazım; çünkü bu sektörün en azından yüzde 50 kadar finansmanını savunma sanayii sağlamaktadır.

Bu noktadan hareketle ve ülke konjonktüründeki gelişmeleri de dikkate alarak, havacılık sanayi kümeleşme çalışmalarını başlattık, havacılık ve savunma sanayii ihtisas endüstri bölgesi kurulması çalışmalarını başlattık. Bunu da bir önemli ayak olarak görmeyi dilerim. Bundan sonraki paneldeki konuşmacılar bu konuda sizlere etraflıca bilgi verecektir.

Savunma Sanayii Müsteşarlığı nezdinde yaptığımız görüşmelerde de, Eskişehir'in havacılık kümelen-

mesi konusundaki potansiyeli konusunda fikir birliğine vardır. Ancak, bu konuda önemli bir rakibimiz de var; o da İzmir. Ege Serbest Bölgesi Yönetimi, İzmir Kalkınma Ajansı fonlarını da arkasına alıp, coğrafi ve turistik avantajını da kullanarak, etkili bir lobi faaliyeti içindedir. Aslında şu ana kadar da kendileriyle işbirliği içinde gitmekteyiz; onu da itiraf edeyim. O anlamda da, kümeleşme çalışmalarının bir ayağında İzmir olması da muhtemeldir. Güç birliği olarak da bakabilirsiniz buna, güçlerin birleştirilmesi olarak da bakabilirsiniz. Çünkü Eskişehir'deki havacılık sektöründe çalışan imalatçı firma sayısının İzmir'den fazla olduğunu bilmekte yarar var.

Bu sektörde gelişmemiz için sermayeye ihtiyacımız var, altyapıya ihtiyacımız var ve beşeri sermayeye ihtiyaç var. Sermaye konusunda sıkıntılarımız olduğunu görüyoruz. Havacılık sektöründe, büyük yatırımlarda, dış ortaklardan kaçınıyorsunuz; ya patentler nedeniyle, ya pazar nedeniyle veya teknoloji nedeniyle. Ama bunların da ölçüsünü kaçırmadan, kendimize faydalar sağlamamız lazım.

Çok iyi hatırlarım; 1972 yılında askerken, TUSAŞ'ın burada kurulması için, Genelkurmayda ciddi bir görevdeydim ve "Eskişehir'e ne faydası olur?" tartışması yapmıştım. "Ticari olarak, olsa olsa soğan, patates alırlar, cıvata bile satamayız; amma ve lakin orada yetişecek adamlar, orada yetişecek beşeri sermaye, Eskişehir'e çiçekler açtıracaktır" demiştim. Bugün, 15-16 tane firmamız var; birçoğunun kökeni de, "Soğan, patates alır" dediğimiz firmanın açtığı çiçeklerdir. Bugün övündüğümüz savunma sanayinin kökenleri bu TUSAŞ Motor Fabrikasından gelmektedir, Hava İkmalinden gelmektedir, üniversitemizden yetişmektedir. Dolayısıyla, elbirliğinin, hatta uluslararası elbirliğinin çok fazla karşısında olabileceğimiz kanaatinde değilim.

Tabii, tüm bu gelişmeleri değerlendirdiğimizde, yani Eskişehir'e basamak atılacak bir gelişme içine girildiğinde, özellikle nitelikli eleman konusu karşımıza çıkmakta. Nitelikli elemandan kastımız da, sadece mesleğinde iyi olarak algılamayın; çevresini görebilen, anlayabilen ve ondan yorum çıkaran,

inovatif düşünceleri olan, biraz da bir üst seviyede mühendislerden, personelden, çalışanlarımızdan, mavi yakalılarımızdan bahsediyorum. Oda olarak da bunun mesleki ortaöğrenim ayağıyla ilgilenmeyi misyonumuza daha uygun bulduk. Üniversite bizim harcımız değil. Bu konuda, çok amaçlı meslek okulu kurma çalışmalarını hızlandırdık. İki gün önce ilk sınıfını CNC Eğitim Merkezi olarak da açtık. Çok eminim ki, havacılık sektörüne CNC Eğitim Merkezinden çok ciddi sayıda öğrenciler, ustalar, uzmanlar yetişecektir.

Değerli konuklar; artık günümüzde rekabetin ön şartı, teknolojiyi algılayabilen, onu üretebilen

işletmelere ve insanlara ihtiyaç duyduğumuz şeklindedir. Önümüzdeki en önemli avantajdan biri de, Eskişehir olarak, bu sektörde imkân ve tecrübeye sahibiz. Günümüz şartlarında bunu değerlendirmek durumundayız. Bizler için tarihi bir fırsattır. Oda olarak biz, bu bilinçteyiz ve bu gibi ortamlarda bunu yayacak bir lobi oluşturma çalışması içindeyiz. Eskişehirli olarak, bu ilin kanaat önderleri olarak, hep birlikte bunu başarmak zorundayız.

Bu Kurultayın, bütün değerli mühendislerimize, sanayimize ve havacılık sektörüne yararlar getirmesi dileğiyle saygılar sunarım.

## "MÜHENDİSLER, İŞ YAŞAMI VE KRİZ" KONULU PANEL GERÇEKLEŞTİRİLDİ

Kurultayın ikinci gününde V. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı Düzenleme Kurulu Üyesi A. Selçuk SOYLU'nun yönettiği, Hava-İş Türkiye Sivil Havacılık Sendikası'ndan Kaya SAYIN, T.Harb-İş Sendikası'ndan Hasan ATAĞ, Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksek Okulu'ndan Prof. Dr. Mustafa CAVCAR, Sivil Havacılık Mühendisler Derneği'nden Furkan Ulçay KALEM, Gazi Üniversitesi İ.İ.B.F. İktisat Bölümü'nden Aziz KONUKMAN'ın panelist olarak katıldığı "Mühendisler, İş Yaşamı ve Kriz" konulu panel gerçekleştirildi.



"acaba bana bu gün sarı zarf mı verilecek?" endişesiyle işe gittiklerini vurguladı.

**Panelde; Türkiye Sivil Havacılık Sendikası yetkilisi Kaya SAYIN'da** havacılık sektöründe yaşanan sıkıntıları dile getirerek, "THY'de krizi fırsat bilen bir politika hükümet tarafından yürütülmektedir" dedi. Türkiye'de mühendislerin ve teknisyenlerin çalışma yaşamında kendi kimliklerini bulamadıklarını belirterek, THY'de çalışanların,

**T. Harb İş Sendikası Eskişehir Şubesi Yetkilisi Hasan ATAĞ'da** mühendislerin askeri işyerlerinde hiçbir zaman karar süreçlerine ortak edilmediklerini söyledi. Bir Mühendisin işe başladığında göreceli olarak "iyi maaş aldığının" söylenebileceğinin, ancak tecrübe kazandığında ise, ortaya koyduklarıyla kazandıkları arasında uçurum oluştuğunu öne sürdü. ATAĞ, "çok az çalışanla, çok fazla iş yapılması esas görülüyor" diye konuştu.

**Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksek Okulu öğretim üyesi Prof. Dr. Mustafa CAVCAR** da havacılık sektöründe Türkiye'nin son kriz ortamında diğer Avrupa ülkelerine göre “kazançlı” durumda görüldüğünü, ancak bu durumun yanıltıcı olabileceğini vurguladı. CAVCAR “ İş yapamayan Avrupa şirketleri uçak almayacak, yedek parça kullanmayacak demektir. Bu durum da Türkiye'ye olumsuz yansiyabilir” şeklinde konuştu.

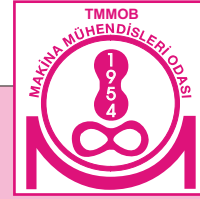
**Sivil Havacılık Mühendisler Derneği adına konuşan Havacılık Mühendisi Furkan Ulçay KALEM** de, çalışma yaşamında erkeklere göre kadınların çok daha az iş bulabildiklerini söyledi. KALEM “Mühendislik erkek egemen bir alan...Ne yazık ki, erkek zannedip görüşme için çağırıyorlar. Gittiğimde bayan olduğumu gördüklerinde, “biz erkek mühendis istiyoruz” diyorlar” dedi.

**Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İktisat Bölümü Öğretim Üyesi Prof. Dr. Aziz KONUKMAN;** Kapitalizmin olduğu yerde krizin her zaman var olacağını belirterek, IMF'nin bile 2010'a yönelik tahminlerde bulunamadığı bir ortamın yaşandığını söyledi. “Kriz konusunda mutlu senaryolar yazmak mümkün değildir” diyen Prof. Dr. Aziz KONUKMAN, “ Birbirine benzeyen insanları belli bir mekânda bir araya getirme şansımız var. Örgütlenmesi de kolay olur. İnsanlar birbirine benzediği zaman örgütlenir. Birbirinden farklılaşıyorsa, ücret sistemiyle, performans sistemiyle, o zaman örgütlenmek güçleşir” dedi. Kamunun yeniden yapılandırılmasının gündeme getirildiğini söyleyen Prof. Dr. Aziz KONUKMAN, şöyle konuştu: “Kamu üç alandan elini çekmeye başladı. Artık kamu, bütçeler kanalıyla eskisi kadar müdahale etmeyecek. Veya o bütçeden eskisinden daha az kaynak ayrılacak. İkincisi kamu hizmetleri fiyatlandırılıyor. Yani parayı veren düdüğü çalar. Yani kamu hizmetlerinin ticaretleştirilmesi konusu gündeme geliyor. İşin kamu mülkiyetinde olması, kamusal hizmet ürettiği anlamına gelmez. Ya da tersinden gidelim, bir işin özel sektörde olması, o işin kamu

hizmeti niteliğini de bozmaz. Dolmuşçuluk böyle bir şeydir. Dolmuşçuluğun standartları vardır, istediği yerden gidemez özel taksi gibi.”

#### “THY'de Çalışanlar Endişeli”

Türkiye'de çalışma alanında yaşanan sorunların çözümünde sesini yükseltecek örgütlenmelerden birinin Türk Mühendis ve Mimar Odaları olduğunu savunan Prof. Dr. KONUKMAN, giderek işçileşme süreci yaşanan mühendislerin, daha önce olduğu gibi gelecekte de sokağa çıkarak, IMF programlarının bir çözüm olmadığını söylemek durumunda olduğunu belirtti.



**Üyelerimizle ilgili  
evlilik, doğum, vefat,  
terfi,  
işyeri değişikliği  
haberlerini  
Odamıza bildirmenizi  
bekliyoruz.**





“Ülkemizde Havacılık ve Uzay Sektörünün Gelişmesine Yönelik Öneriler” konulu açılış oturumunda Oturum Başkanı ve bildiri sunanlar plaket töreni sonrasında.



“Ülkemizin Uçak, Havacılık ve Uzay sanayindeki Teknolojik Yeterlilik Düzeyinin Değerlendirilmesi” konulu I. Oturumunda Oturum Başkanı ve bildiri sunanlar plaket töreni sonrasında.



“Ülkemizin Uçak, Havacılık ve Uzay Sanayindeki Teknolojik Yeterlilik Düzeyinin Değerlendirilmesi” konulu II. Oturumunda Oturum Başkanı ve bildiri sunanlar plaket töreni



“Ülkemizin Uçak, Havacılık ve Uzay Sanayindeki Teknolojik Yeterlilik Düzeyinin Değerlendirilmesi” konulu III. Oturumunda Oturum Başkanı ve bildiri sunanlar plaket töreni sonrasında.



“Ülkemizin Uçak, Havacılık ve Uzay Sanayindeki Teknolojik Yeterlilik Düzeyinin Değerlendirilmesi” konulu IV. Oturumunda Oturum Başkanı ve bildiri sunanlar plaket töreni sonrasında.



“Ülkemizde Havacılık ve Uzay Sektörünün Gelişmesine Yönelik Öneriler” konulu V. Oturumunda Oturum Başkanı ve bildiri sunanlar plaket töreni sonrasında.



## V. ULUSAL UÇAK, HAVACILIK VE UZAY MÜHENDİSLİĞİ KURULTAYI SONUÇ BİLDİRGESİ 22-23 MAYIS 2009/ESKİŞEHİR

V. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı, TMMOB Makina Mühendisleri Odası adına Eskişehir Şube sekreteryasında, 22-23 Mayıs 2009 tarihlerinde Eskişehir'de Anadolu Üniversitesi, Salon Anadolu'da meslektaşlarımız, öğrencilerimiz ve ilgili kurum ve kuruluşlardan temsilciler ile birlikte toplam 256 kişinin katılımıyla gerçekleştirilmiştir.

Kurultayda "Ülkemizde Havacılık ve Uzay Sektörünün Gelişmesine Yönelik Öneriler" ve "Ülkemizin Uçak Havacılık ve Uzay Sanayii'indeki Teknolojik Yeterlilik Düzeyinin Değerlendirilmesi" ana başlıklı 6 oturum kapsamında 20 bildiri ile 1 poster bildiri sunulmuş, "Mühendisler, İş Yaşamı ve Kriz" konulu bir panel gerçekleştirilmiştir.

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

Havacılık imalat sanayi ileri teknolojilere dayanmaktadır. Bu alanda yürütülen AR-GE çalışmaları birçok sanayi dalının gelişmesinde öncü bir işlevi yerine getirmektedir. Gerek bu özelliği gerekse de ülke savunmasındaki hayati önemi nedeniyle gelişmiş tüm ülkeler sektörün geliştirilmesi ve korunmasını devletlerin öncelikli görevlerinden biri olarak görmüşlerdir. Hatta havayolu taşımacılığında ulusal firmalarını bayrak taşıyıcı olarak tanımlamışlar ve bu firmaların ulusal olma özelliğini korumasına önem vermişlerdir.

Ancak ülkemizde uçak, havacılık ve uzay sektöründe faaliyet gösteren ulusal kurumlarımızın küreselleşme süreçleri ve tam bir teslimiyetle sürdürülen özelleştirme ve serbestleştirme uygulamalarına maruz bırakılması endişe verici boyuttadır.

Özellikle havayolu taşımacılığında yaşananlar çok vahimdir. 26 Nisan 2001 tarihli 4657 sayılı kanunla

yürürlüğe sokulan bir anlaşma ile ABD'nin havayollarına ve ABD havayollarının küresel ittifaklarında yer alan Avrupalı ve diğer büyük havayollarına sınırsız uçuş hakları verilmiştir.

Bütün uçuş hatlarına giriş serbestisi, sınırsız kapasite ve uçuş sıklığı, bilet fiyatlarında tam serbestlik ve ülkemiz havaalanlarında kendi personelleriyle yer hizmetlerini gerçekleştirebilme olanağı tanınan bu anlaşma ile ülkemiz sivil havacılığına ciddi bir darbe vurulmuştur.

Küresel sermaye ülkemiz sivil havacılığını tamamen ele geçirme çabasındadır. Hemen her yıl Avrupa Birliği İlerleme Raporlarına yansıtıldığı üzere, iç hatların Avrupa havayollarına açılması ve kabotaj haklarının kaldırılması ile THY'nin ulusal havacılık sektörünün çıkarlarını gözetken, bakım ve bu bağlamda mühendislik yatırımlarını planlayan bir kamu kuruluşu olma özelliği ortadan kaldırılacaktır.

Maliyetleri düşürmek adına uçuş operasyonları, uçak bakımı ve yer bakım hizmetlerinin kurumsal bünyeden çıkarılıp üçüncü firmalara devredilmesi deneyimli ve eğitilmiş personelin tasfiyesine ve buna bağlı olarak uçuş güvenliğinin riske girmesine neden olmaktadır.

Havacılık bakım hizmetlerinde dünya çapında bir tekelleşme yaşanmaktadır. Bu tekellerin dünyanın çeşitli bölgelerinde kurduğu büyük bakım merkezleri bulunmaktadır. Ülkemizde özelleştirme ve serbestleştirme politikalarında ısrarcı olunması durumunda bakım hizmetleri de yurt dışına yönelecektir.

Ayrıca ülkemizin Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) kapsamında imzaladığı General Agreement on Trade in Services (GATS) Hizmet Ticareti Anlaşması ile ülkemizin serbest dolaşımı kabul ettiği hizmetlerden üç tanesi sivil havacılıkla ilgilidir. Bu hizmetler uçak bakımı, bilgisayarlı rezervasyon ve pazarlama hiz-



metleridir. Uçak bakımı alanında 150 civarındaki DTÖ üyesi ülkeden sadece üçü taahhütte bulunmuş olup bunlardan birisi de ne yazık ki Türkiye'dir.

Tüm bu olumsuz küresel sürece rağmen ülkemizde uçak, havacılık ve uzay sanayinin varlığını sürdürmesi, uluslararası oluşumlara katılım sağlanması ve sektördeki pazarlık gücünün artırılması için ulusal politikalar ve hedefler belirlenmesi gerekmektedir.

Bu kapsamda; Uçak Havacılık ve Uzay Mühendislerinin ülkemizdeki istihdam durumunu ele alarak; ülkemizin uçak, havacılık ve uzay sanayi ve havayolu taşımacılığına yönelik politika önerilerinin tartışıldığı kurultayda aşağıdaki vurguların ivedilikle uygulamaya geçirilmesi önerilmektedir:

✎ Havacılık ve uzay sanayine yönelik AR-GE faaliyetleri açısından özel test sistemlerine sahip olma ve geliştirme kabiliyeti büyük önem arz etmektedir. Son yıllarda havacılık sektörüne yönelik parça tasarımı ve imalatı konusunda önemli kabiliyetler kazanılmasına rağmen ürün bazlı tasarım ve geliştirme faaliyetleri yeterli düzeye ulaşamamıştır. Havacılık ve uzay sanayine yönelik test sistemleri altyapısının yetersiz olması, mevcut altyapının ise koordineli olarak kullanılamaması sonuç alınmasını zorlaştırmaktadır. Bu alanda sonuç alınabilmesi, test sistemleri eksikliklerinin tamamlanmasına, koordinasyonunun sağlanmasına ve daha da önemlisi ihtiyaca göre test sistemleri geliştirme kabiliyetinin kazanılmasına bağlıdır.

✎ Yüksek teknoloji ve kalifikasyon gerektiren havacılık sektöründe yerli katkı oranını ve yurt içi istihdamı arttırmak, böylece savunma bütçesi kaynaklarının yurt içinde kalmasını sağlamak için küçük ölçekli işletmelerin ekipman üretici ve tedarik edici rolü üstelenmesi hedefi konulmalıdır.

✎ Havacılık sektöründeki büyük üreticiler tüm tedarikçilerinden AS 9100 kalite sistemine uygunluğu talep etmektedirler. Bu uyumun sadece büyük üreticilerin kendi firmalarında değil tüm tedarik sisteminde sağlanması gerekmektedir. Bu bağlamda havacılık sektöründe faaliyet gösteren ve/veya gösterecek küçük ölçekli firmaların AS 9100 kalite yönetim sistemine hazırlıklı olmaları için gerekli altyapı sağlanmalıdır.

✎ İnsansız Hava Araçları (İHA) gövde, motor, aviyonik, otopilot, seyrüsefer, uzaktan veri iletimi ve haberleşme, yer kontrol istasyonları, elektro-optik sistemler gibi birçok alt sisteme sahip bir sistemler bütünüdür. Bu nedenle İHA projelerinde bu alt sistemler ile ilgili hâlihazırda ülkemizde faaliyet gösteren, belli bilgi birikimi, tasarım, imalat ve test kabiliyetlerine sahip olan ulusal şirketler tarafından koordineli çalışmalar yapılması sağlanmalıdır.

✎ TÜBİTAK Vizyon 2023 dâhilinde hedeflenen İHA'ların ve motorlarının ülkemizde geliştirilmesi çalışmalarına önem verilmelidir.

✎ Bilginin ve daha da önemlisi bilgiyi etkin ve verimli bir şekilde kullanabilmenin esas caydırıcı silah haline geldiği 21. yüzyılda Türkiye, milli güvenliğini korumak ve savunma sanayinde kaydettiği aşamaları geliştirmek için İHA teknolojilerine ve Ağ Merkezli Muharebe kavramına uzun vadeli stratejilerle yönelmelidir.

✎ İHA veri linklerinde güvenlik sadece bilgi kaybı değil, aynı zamanda İHA'nın kontrolünün de kaybedilmesi anlamına gelebilmektedir. Ülkemizde son zamanlarda gerçekleştirilen projeler sayesinde önemli bir birikim sağlanmıştır. Kritik olarak değerlendirilen bu teknolojinin Ülkemizde kullanılacak olan İHA gibi platformlarda milli olarak gerçekleştirilmesi hedeflenmelidir.

✎ Havacılık sektörü için gerekli yüksek kalite ve hassasiyette malzeme üretimi aynı zamanda savunma, otomotiv, tıp ve diğer sektörlerde de uygulama alanı bulabilmektedir. Bu sektörler için de gerekli olan dışa bağımlı olduğumuz kritik malzeme ya da yarı mamul malzemelerin istenilen minimum gereklilikleri karşılar şekilde yerli olanaklarla üretilebilir olması ülkemiz için büyük kazanç olacaktır.

✎ Ülkemizdeki Sivil Havacılık otoritesi özerk bir yapıya kavuşturulmalı uçak havacılık mühendislerinin istihdamının artırılması sağlanmalıdır.

✎ Ülkemizde bakım faaliyetlerini geliştirmek amacıyla yurt dışı firmalara ait hava araçlarının ve ünitelerinin bakım ve onarımlarının ülkemizde yapılabilmesinin yaygınlaştırılması için dış ticaret ve ilgili kanunlarda gerekli yasal düzenlemeler yapılmalıdır.

✎ AB 7. Çerçeve Programı kapsamında havacılık ve havayolu ulaştırması çalışmaları başlığı ile koyulan hedeflere yönelik projelerin oluşturulması teşvik edilmelidir.

## PROJE MESLEKİ DENETİM EĞİTİMİNE KATILIM SAĞLANDI.

Şubelerce yürütülmekte olan Proje Mesleki Denetim Faaliyetlerinin tüm örgüt genelinde aynılaştırılması ve verilen hizmet niteliğinin yükseltilmesi amacıyla 15-16 Mayıs 2009 tarihlerinde genel merkezde gerçekleştirilen teknik görevlilere yönelik eğitime, şubemizden Nihal KARA, Erhan İNAN, İbrahim KÜÇÜKAÇIL, Afyon İl Temsilciliğinden Erkan SÜTPINAR, Selçuk UNDU, Kütahya İl Temsilciliğinden Levent YILMAZ, Bilecik İl Temsilciliğinden Hasan KILINÇ katıldı. Mekanik Tesisat Proje Mesleki Denetim Esasları, Doğalgaz Tesisatı Projesi Denetim Esasları, A.İ.T.M Projeleri Mesleki Denetim Esasları ile Asansör Projeleri Mesleki Denetim Esasları konularında proje mesleki denetim faaliyetlerinde görev yapan personelimize eğitimler verilmiştir.



## ESKİŞEHİR OSMANGAZI ÜNİVERSİTESİ MÜHENDİSLİK-MİMARLIK FAKÜLTESİ 2009 YILI MEZUNİYET TÖRENİ YAPILDI

Eskişehir Osmangazi Üniversitesi (ESOGÜ) Mühendislik Mimarlık Fakültesi 2008 - 2009 öğretim yılında mezun olan öğrenciler diplomalarını 16 Haziran 2009 tarihinde ESOĞÜ Spor Salonunda düzenlenen mezuniyet töreni ile aldılar. Mezuniyet törenine Makina Mühendisleri Odası Şube Yönetim Kurulu Başkanımız R. Erhan KUTLU' da katıldı. 2008-2009 öğretim yılında toplam 687 öğrencinin mezun olduğu Mühendislik Mimarlık Fakültesinde 31 öğrenci çift anadal sertifikası olarak çift diploma sahibi oldular.

