

Basına ve Kamuoyuna

**MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI FİLİSTİN HALKININ MÜCADELESİNİ VE
FİLİSTİN KERVANINI DESTEKLİYOR**

12 Temmuz 2005

Filistin sorununa ilişkin genel dezenformasyona karşı 5 Temmuz'dan bu yana Strasbourg'dan başlayıp ülke ülke dolaşan Filistin Kervanı, dün Edirne sınırından geçerek ülkemize gelmiş bulunmaktadır. 15 Temmuz'a kadar Türkiye'de kalacak olan Filistin Kervanı, yolculuğunu 19 Temmuz'da Kudüs'te tamamlayacaktır. Yolculukları boyunca söyleşi, film gösterimi, konser vb. etkinliklerle Filistin konusunda doğru bilgilendirme yapıp duyarlılık geliştirme amacını taşıyan Filistin Kervanı, Avrupa'daki Filistinli örgütler, insan hakları örgütleri ve İsrail işgal karşıtı insan hakları örgütlerinin katılımıyla gündeme gelen bir kampanyadır.

Filistin Kervanı, Birleşmiş Milletler'in 1948/194, 1967/242, 1973/338, 2002/1397 sayılı kararlarına uyulması; Filistin topraklarında İsrail kolonileri kurulmasına son verilmesi, 1967 yılından bu yana kurulmuş olan tüm kolonilerin kaldırılmasını, başkaldıran kolonilerin silahsızlandırılması; Filistin'de her türlü İsrail askeri varlığına son verilmesi; bütün mültecilere geri dönüş hakkının tanınması; Lahey Adalet Divanı kararı uyarınca İsrail tarafından inşa edilen "tecrit duvarı"nın yıkılması; Cenevre Konvansiyonu uyarınca sivil toplulukların korunması ve Filistinli tutsaklara haklarının tanınması; sivil topluluklarının korunması; BM Genel Sekreteri'nin 2002'de dile getirdiği öneri uyarınca bölgeye uluslararası bir gücün gönderilmesi; Avrupa Konseyi'nin, Avrupa ile İsrail arasındaki ayrıcalıklı anlaşmaların açıklanmasına ilişkin kararının uygulanması; Filistin halkına yönelik gerek kendi toprakları içinde, gerekse Filistin yolları üzerinde ve

sınırlardaki "denetim noktaları" veya diğer engellerin kaldırılmasını istemektedir.

Bugün kolonilerde 425.000 İsraili vergi indirimi ve ev inşasındaki sübvansiyonlar gibi mali yardımlardan dolayı kolonilerde yaşıyorlar. Eğer öngörüldüğü gibi "tecrit duvarı"nın inşası biterse, Filistinliler topraklarının %25'ini kaybedeceklerdir. Filistin'in verimli topraklarının %80'i ve su kaynaklarının %65'i, bu %25'lik kısmın içinde bulunmaktadır. "Tecrit duvarı"nın yalnızca %11'i Yeşil Hat üzerinde; geri kalanı ise Batı Şeria'da 274.000 Filistinli'yi Duvar ile 1967 sınırı arasına sıkıştırmıştır. Duvar bittiğinde, bu sıkışmış topluluğun yarıya yakını tamamen duvar ile çevrelenmiş olacak. Filistinli mültecilerin sayısının ise 5-6 milyon arasında olduğu belirtilmektedir. Bu, dünyadaki en büyük ve en uzun süreli mülteci nüfusunu oluşturmaktadır.

Yalnızca bu gerçekler bile, Filistin halkının bağımsızlığının ihlal edildiğini göstermektedir. Bugün bir Filistin devletinin bulunması, Filistin'in bağımsızlığını tam olarak elde ettiği anlamına gelmemektedir.

Odamız Türkiye ve Filistin halklarının geleneksel kardeşliğini savunmakta ve işgalci Siyonist güçlerin uluslararası kararların gereklerini yerine getirmesi için mücadele eden Filistin halkının yanında olduğunu bir kez daha dile getirir. Odamız, Filistin sorunundaki yanlış bilgilendirmelere karşı ülkemizde bulunan Filistin Kervanına hoş geldin demekte ve bu haklı kampanyayı desteklemektedir.

*TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Sekreteri
Ali Ekber ÇAKAR*

Basına ve Kamuoyuna

**TMMOB MAKİNA MÜHENDİSLERİ
ODASI KUŞADASI'NDAKİ BOMBALI
EYLEMİ NEFRETLE KINAMAKTADIR**

18 Temmuz 2005

16 Temmuz Cumartesi günü Kuşadası'nda masum insanlara yönelen bombalı eylemi nefretle kınıyoruz. Sivil halkı hedef alan şiddet eylemlerinin hiçbir haklı gerekçesi olamaz.

Dün Bitlis-Tatvan arasında demiryoluna döşenen mayınla, bugün toplu taşıma araçlarında patlayan bombalarla yitirilen, sadece olaylarda yaşamını kaybedenler ve yaralılarıyla sınırlı değildir. Bu saldırılardan zarar gören, bu topraklar üzerinde kardeşçe yaşama umudumuzdur, barıştır, demokrasidir, emek ve demokrasi güçleridir.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası, ülkemiz üzerinde oynanan karanlık oyunları ve müsebbibi kim olursa olsun son dönemlerde artma eğilimi gösteren terör eylemlerini kınamaktadır. Makina Mühendisleri Odası, ülkemizin gereksindiği barış ve demokrasi ortamının ancak demokrasi ve emek güçlerinin öncülüğünde sağlanabileceği inancıyla terör eylemlerinin taraflarını uyarmakta; kör terörün önünün ancak insanların temel yaşam haklarına saygı ve demokratikleşme ile alınabileceğine, böylece terörün toplumsal olarak yalıtılabileceğine inanmakta ve kamuoyunu bu yönde duyarlılığa davet etmektedir.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası olarak terör eylemlerinde yaşamını yitiren yurttaşlarımızın ve ülkemizde turist olarak bulunan yabancı konuklarımızın ailelerinin acısını paylaşıyor, ülkemizin üzerindeki karanlığı dağıtacak tek gücün demokrasi güçlerinin örgütlü mücadelesi olduğunu bir kez daha yineliyoruz.

*TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı
Emin KORAMAZ*

Basına ve Kamuoyuna

**TÜRK TELEKOM VE DİĞER STRATEJİK
KURULUŞLARA İLİŞKİN GERÇEKLER
ÖZELLEŞTİRMECİ YAKLAŞIMLARI ALT
EDECEKTİR**

19 Temmuz 2005

Uluslararası Plan

ABD'nin Ortadoğu'daki gözdelelerinden OGER, İtalyan Telecom ve İngiliz BT Telconsut konsorsiyumunun TÜRK TELEKOM özelleştirmesini yalnızca ihale aşamasında kazanmış olması, TT üzerindeki gerçekleri örtemeyecektir. Daha şimdiden çok sayıda davaya konu olan TT özelleştirmesi bugün TT'deki işçi ve kamu çalışanlarının ortak eylemiyle bir kez daha gündemde.

90'lı yılların başında ABD Başkan Yardımcısı Al Gore, "Eskiden bir ülkenin limanlarına sahip olunarak ona hükmedilebildiğini, şimdi ise iletişim altyapısına sahip olunarak hükmedilebileceğini" söylemişti. Bu sözler, özel olarak TT'nin özelleştirilmesi, genel olarak da telekomünikasyon sektöründe yabancı egemenliğinin oluşmasıyla birlikte düşünüldüğünde, Türkiye aleyhine olağanüstü ağır sonuçların oluşacağını şimdiden öngörmek mümkündür.

Telekomünikasyon sistemleri, kişisel bilgisayarlar ile yaratılan "yönetim bilgi sistemleri", veri kaynaklarının, nakit akışının, üretim işlevlerinin, sunucu ve müşteri hareketlerinin ya da pazar bilgilerinin kontrolünü artırma gibi olanaklar yaratmaktadır. Tüm bu olanaklar herhangi bir yerden küresel bir ağa bağlanarak rahatlıkla kullanılabilir durumdadır. Fakat telekomünikasyon alanında ulusal düzeydeki kurumlar ve düzenlemeler çokuluslu şirketlerin rahatlıkla küresel bir ağa bağlanmasını engelleyici bir faktör oluşturmaktadır.

Ulusasını mali sermaye, üzerinden milyarlarca doların aktığı telekomünikasyon sistemlerinin işletilmesini, politik tercihleri değişebilecek ulus devletlere bırakmayacak kadar önemsemektedir.

Türkiye'de Telekomünikasyon Sektörü ve Özelleştirme

Telekomünikasyon alanı günümüzde üç ana bölüme ayrılarak incelenmektedir. Telekomünikasyon cihazları üretimi, katma değerli hizmetler ve temel telekomünikasyon hizmetleri. Bu bölümleri özelleştirme açısından incelediğimizde, öncelikle telekomünikasyon cihazları üretimi alanının özelleştirildiğini görüyoruz. Katma değerli hizmetler alanında en önemli parçalar olan GSM hizmetleri ve internet alanları ise serbestleştirilmiştir. Bugün özelleştirme çerçevesinde tartışılanlar, temel hizmetler ve bunların altyapısının özelleştirilmesidir.

PTT'nin parçalanmasından doğan TT'nin en önemli özelliklerinden biri, ilk yatırım maliyetlerinin yüksek oluşu ve bir bölgede birden fazla hizmet ağı kurmanın ekonomik olmayışıdır. TT'nin yeniden kuruluş maliyeti 200 milyar dolara ulaşmaktadır. Aynı TT, şu anki konumuyla sektörün tam liberalleşmesine ve fiyat düşmesine engel olmaktadır. 850 işyeri, 3.000 bayisi, 3.5 milyon km'yi bulan bakır kablo şebekesi, 100 bin km F/O kablo, Haziran 2004 itibarıyla, 19 milyon sabit hat abonesi ve 21 milyon sabit hat kapasitesi, ADSL ağı (network) 500.000, sayısallaşma oranı % 100, sabit hat penetrasyonu % 26 gibi yüksek bir değerde olan TT'nin, mobil telefon pazarında % 15 piyasa payına karşılık gelen yaklaşık 5 milyon aboneye sahip AVEA'da % 40 hissesi bulunmaktadır.

TT, Kamu İşletmeciliği ve Ekonomiye Katkıları

TT'nin de içinde yer aldığı kamu işletmeciliği, kamu maliyesine 2003'te 18 katrilyon, 2004'te 20.4 katrilyon net faktör geliri aktardı. TT, yılda 2.3 katrilyonluk kâr transferi ile bu toplamın % 10'undan

fazlasını aktarıyordu. TÜPRAŞ ise 1 yıl içindeki vergi ve fonların % 20'sini, TEKEL ile birlikte % 42'sini karşılamaktadır.

TT fiyatları içinde en önemli kalemlerden biri, % 34 ile vergilerdir. Ve TT, 2004 yılı Kurumlar Vergisi rekortmenidir. Kurumlar Vergisinde ilk 20 içinde kamu şirketleri 10, ilk 100'de ise 24 ile önemli bir yer tutmaktadırlar. Kamu işletmesi sayısı çok az olmasına rağmen Kurumlar Vergisinin % 53'ünü bu kuruluşlar ödemektedirler. Ancak özelleştirmelerin gerçekleşmesi durumunda, kamu maliyesine aktarımdaki gerilemenin bütçe dengesini olumsuz yönde etkileyeceği açıktır.

Özelleştirme sonucunda malzeme ve teçhizatla yurtdışına yönelineceğinden yaşanacak olan Kurumlar Vergisi kaybı; TT'ye yerli teçhizat satan yerli sanayi ve kablo firmalarının en hafif deyimle etkilenmesi; personel nakilleriyle Hazine'ye 1 milyar dolara yakın külfet yüklenmesi; özelleştirmeyi kazanan tarafın özelleştirme fonlarından yararlanması yoluyla oluşacak kayıp toplamı, yılda 3.5 milyar dolara ulaşacaktır. Sonuçta özelleştirme, her şeyden önce yabancılaştırma ve ulusal sermayenin yoksullaşması anlamlarına gelmektedir.

TT'de olduğu gibi halkın vergileriyle kurulan bütün kuruluşların özelleştirilmesi durdurulmalıdır. Yeni yatırım ve teknolojik yeniliklerin uyarlanmasıyla bu kuruluşlar geliştirilmeli, ülke ekonomisi bu yolla da güçlendirilmeli; ülkemizin zenginlikleri kamu ve toplum çıkarları lehinde korunmalıdır.

Özelleştirmelerin kritik bir evresinde bulunduğumuz şu günlerde, konunun bir tarafı olan Odamız, TT çalışanlarının haklı eylemlerini desteklemeye ve konuya ilişkin duyarlılıklarını kamuoyu ile paylaşmaya devam edecektir.

*TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı
Emin KORAMAZ*

Basına ve Kamuoyuna
MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI PAMUKOVA FACİASININ YILDÖNÜMÜNDE
ULAŞIM POLİTİKALARININ KAMU VE TOPLUM YARARLARI DOĞRULTUSUNDA
DÜZENLENMESİNİ ÖNERİYOR

22 Temmuz 2005

22 Temmuz 2004 tarihinde Haydarpaşa-Ankara seferini yapmakta olan hızlandırılmış trenin Sakarya'nın Pamukova İlçesinde raydan çıkarak devrilmesi sonucunda 38 kişi ölmüş, 81 kişi de yaralanmıştır.

Bu olay, ülkemizin mühendislik birikimini değerlendirmeyen, uyarılara kulak tıkayan, siyasal rant uğruna imaj gösterilerini insan yaşamından önde tutan yaklaşımların kaçınılmaz bir sonucu olarak yaşanmıştır. Kaza öncesinde Ulaştırma Bakanlığı ve TCDD'ye iletilen teknik raporlarda ve kazadan birkaç gün önce TCDD'de yapılan bir toplantıda, demiryolu hattının alt ve üst yapısının hızlandırılmış trene uygun olmadığı, kaza riskinin çok yüksek olduğu net bir şekilde belirtilmesine rağmen bu uyarıların dikkate alınmadığı kamuoyunca bilinmektedir. "Hızını artıralım, hızlı tren olsun" gibi bilim dışı bir yaklaşımla kazaya davetiye çıkartılmıştır. Bu nedenle, "Beni demiryolu ile anacaklar" diyen Başbakan ile "Yapılan uyarıları dikkate aldık ve gerekenleri yaptık" diyen Ulaştırma Bakanı ve "Kadere ve kazaya karşı gelinmez" diyen ve yeniden göreve dönen TCDD Genel Müdürü kamuoyu vicdanında aklanmamışlardır.

Diğer yandan demiryollarının yeniden yapılandırılması adı altında TCDD'de 1995 yılından beri kamu işletmeciliğini yok eden politikalarla personel azaltılmasına gidilmiş, nitelikli personel kurumdan uzaklaştırılmıştır. Bu yaklaşım çerçevesinde TCDD'ye yönelik yatırımlar azaltılmış bakım atölyelerinin büyük bir kısmı kapatılmış, TCDD'ye eğitimli iş gücü yetiştiren demiryolu meslek okulları lağvedilmiştir.

Oysa demiryolu işletmeciliği, yatırımdan bakıma, yenilenmeye, eğitime ve yeni hatların kurgulanmasına dek merkezi bir planlamayı gerektirir. Fakat yapılmak istenen, kuruluşundan bu yana entegre bir işletme olan TCDD'nin parçalanarak işlevsizleştirilmesi ve böylece özelleştirilmesinin önünün açılmasıdır.

ABD ve özelleştirmeleri ilk başlatan ülke olan İngiltere'deki özelleştirme uygulamalarının başarısızlığı, bu hizmetlerin yeniden kamu eliyle verilmesine yol açmış, ancak ne yazık ki bu örneklerden ders alınmamıştır.

TCDD'nin yapmakla yükümlü olduğu başlıca işler ile bugün içine sokulduğu süreçte yapılanlar birbirine taban tabana zıttır. Alanında tek ve tekel olan TCDD'nin, demiryollarını, kendisine bağlı liman, rıhtım ve iskeleleri işletmek, genişletmek, yenilemek; tamamlayıcı işler olarak

gerektiğinde demiryolları taşımacılığını tamamlayıcı nitelikteki feribot dahil, her türlü deniz ve kara taşımacılığı yapmak; çeken ve çekilen araç ve gereçler ile benzerlerini yapmak ve yaptırmak; görevlerinin gerektirdiği ambar, antrepo, depo ve benzeri tesisler ile yolcu ihtiyaçları için gerekli tesisleri kurup işletmek; yurt içinde ve dışında yapılmakta ve yapılacak olan demiryolu inşaatlarını üstlenmek yükümlülükleri bulunmaktadır. Bugün yapılan ise bu kamucu yaklaşımın tasfiyesidir.

Türkiye'nin artan nüfusuna paralel olarak oluşan ulaşım talebi, en ekonomik biçimde demiryolu taşımacılığının geliştirilmesiyle karşılanabilecektir.

Karayolu yapım maliyetine göre demiryolu yapım maliyeti düz arazide 8 kat, orta engebeli arazide 5 kat daha ekonomiktir.

Karayolu taşımacılığı, enerji tüketim toplamının % 82'sini tüketmesine karşın taşımadaki payı % 71.5'tir. Demiryollarının ise enerji tüketim payı % 2 iken, taşımacılıktaki payı % 4'tür.

Yalnızca bu veriler bile enerji verimliliği ve çevre sağlığı açısından demiryolu taşımacılığının önemini gözler önüne sermektedir.

Aynı şekilde, Avrupa'da yapılan bir araştırmaya göre, kazalarda ölüm riski 1 milyar yolcu-km başına demiryollarında 17 kişi iken, karayollarında 140'tır. Yaralanma riski ise demiryollarında 41 iken, karayollarında 8.500-10.000 kişi gibi yüksek bir sayıya ulaşmaktadır. Dolayısıyla demiryolu taşımacılığı ekonomik olması yanı sıra can güvenliği açısından da önem taşımaktadır.

Ulaştırma Bakanı, birkaç gün önce, demiryolu kazalarında 2.5 yılda 183 kişinin yaşamını yitirdiğini, 541 kişinin de yaralandığını açıklamıştır. Bu rakamlar, yaklaşık olarak 2.5 yılda 5 kez Pamukova kazasının yaşandığını göstermektedir.

Odamız, ülkemizde ciddi bir Ulaşım Master Planının ve bu kapsamda demiryolu ağının genişletilmesi gerekliliğine dikkat çekmekte ve Pamukova faciasının yıldönümünde toplumsal bilincin bu yönde şekillenmesi gerektiğini duyarlı kamuoyu ile paylaşmaktadır.

*TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı
Emin KORAMAZ*