

Değerli üyelerimiz, Şube Yönetim Kurulu olarak bültenimizin bu sayısındaki sunuş bölümünde Oda örgütlülüğümüzün 12 Eylül 2010 Anayasa Referandumuna ilişkin yapmış olduğu açıklamayı sizlerle paylaşmak istedik.

12 EYLÜL ANAYASASI'NA DA, AKP'NİN ANAYASASI'NA DA "HAYIR"

Türkiye, 24 Ocak Kararları ve 12 Eylül Darbesi sonrası emperyalizmin istemleri doğrultusundaki ekonomik-sosyal politikalar ile yukarıdan aşağıya yeniden yapılandırılmaktadır. AKP de, 12 Eylül Darbesi'nin yarattığı ekonomik, sosyal, siyasi yapının bir ürünüdür, 12 Eylül'ün sonucudur.

AKP'nin bugün "değişim" dediği "yeniden yapılanmanın" miladı 12 Eylül Darbesi'dir. Özünde 24 Ocak Kararları'nda ifade edilen piyasacılıkla, gerici akımların güçlendirilmesi olan bu değişimin, gelinen noktada AKP iktidarı ile temsil edilen piyasacı ve gerici diktatörlüğe doğru geliştiği açıktır.

AKP iktidarı, hazırladığı anayasa değişikliği paketi ile 12 Eylül'ün yarattığı kurumları ele geçirme ve tekelci iktidarını pekiştirerek uzatma gayreti içindedir. AKP'nin öngördüğü değişiklikler, 12 Eylül ile Türkiye'ye dayatılan yeni liberal politikalar zemininde yürütülen bir yargı-yürütme operasyonudur.

Türkiye'nin, 12 Eylül ile gerçekten hesaplaşan; parasız eğitim, sağlık, güvenceli çalışma ve insanca yaşama hakkını, her türlü kültür ve kimliğin özgürce ifade edilmesini, bir arada yaşamı güvence altına alan yeni bir anayasaya gereksinimi olduğu herkes tarafından malumdur. Ancak, kimse bize 12 Eylül Anayasası ile hesaplaşmanın yolu olarak onun devamından başka bir şey olmayan AKP Anayasası'na "evet" demeyi göstermesin.

Biz, 12 Eylül düzeni ile gerçekten hesaplaşmayan hiçbir anayasa değişikliği ile uzlaşmayacağız.

Bizlerin istediği;

Katılımcı, eşitlikçi, özgürlükçü, demokratik, sosyal, laik olan,

Demokratik hak ve özgürlüklerin eksiksiz olarak tanımlandığı,

Her türlü kültür ve kimliğin özgürce ifadesini ve bir arada kardeşçe yaşamı güvence altına alan,

Yasama, yargı, yürütme ayrılığının demokratik bir çerçevede sağlandığı,

Siyasetin tüm toplumsal dinamikleri kapsamasının önündeki seçim barajlarının kaldırıldığı,

Emperyalizmden her türlü ekonomik, siyasal bağımsızlık ile planlama, sanayileşme, kalkınma, istihdam ve sosyal refahı bütünlüklü halde içeren,

Emekçilere grev ve toplu sözleşme hakkını verecek, güvenceli çalışmayı sağlayacak,

Parasız eğitim, sağlık ve barınmayı kapsayan gerçek bir sosyal hukuk devletini öngörecektir bir anayasadır.

12 Eylül Anayasası'na da, 12 Eylül'ün ürünü AKP'nin Anayasası'na da HAYIR!

YÖNETİM KURULU

ODA GENEL KURUL DELEGELERİ TOPLANTISI

7 Nisan 2010 tarihinde Şubemizin Oda Genel Kurul Delegeleri ile Oda Genel Kuruluna katılım hakkında toplantı yapıldı.



TÜPLÜ LPG DAĞITIM PERSONELİ KURSU

18 Nisan 2010 Pazar günü Şubemizde Kurs Eğitici Kadir ÖZTÜRK tarafından Aygaz A.Ş. Personeline Tüplü LPG Dağıtım Personeli Kursu düzenlendi. Açılan kurs sonunda yapılan sınavda başarılı olan kursiyerler belge almaya hak kazandı.



ŞUBE DANIŞMA KURULU TOPLANTISI

26 Haziran 2010 Cumartesi günü Şube Danışma Kurulu Toplantısı Şube Konferans Salonumuzda yapıldı.





1 MAYIS

1 Mayıs her sene olduğu gibi bu senede Zonguldak'ta coşkuyla kutlandı. Kortejle beraber gar önünde toplanan üyelerimiz Madenci Anıtına kadar yürüdü ve meydana düzenlenen etkinliklere katıldı.



TMMOB BAŞKANI ŞUBEMİZİ ZİYARETİ

21 Mayıs 2010 Cuma günü TMMOB Başkanı Sn. Mehmet SOĞANCI Şubemizi Ziyaret Etti. Sn.SOĞANCI'ya Şube çalışmalarını hakkında bilgiler verildi.



FUARLARA KATILIM

5 - 8 Mayıs 2010 tarihlerinde CNR EXPO fuar merkezinde düzenlenen ISK - SODEX fuarına ve TÜYAP Fuar merkezinde düzenlenen Yapı Fuarına Kastamonu İl Temsilciliği üyelerimiz katıldı.



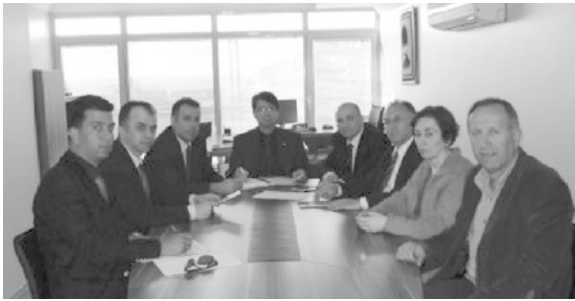
TMMOB DANIŞMA - ODA BAŞKANLAR- SEKRETER SAYMANLAR VE DENETLEME KURULU TOPLANTILARI

8 - 9 Mayıs 2010 tarihlerinde Ankara'da yapılan TMMOB Danışma Kurulu Toplantısına Şubemizden Atıf METE, Hüseyin TORAMAN, Birhan ŞAHİN, Ahmet ZOROĞLU, Başkanlar Toplantısına Atıf METE, Sekreter - Saymanlar Toplantısına Birhan ŞAHİN, Ahmet ZOROĞLU, Ayhan HİLALCI ve Denetleme Kurulu Toplantısına Gürsel YAYLA katıldı.



KOMİSYONLARIMIZ İLK TOPLANTILARINI YAPMAYA BAŞLADI...

9. Dönem Şube Komisyonlarımız ilk toplantılarını yapmaya başladı.



Ulaşım ve Trafik Komisyonu



Çevre Komisyonu



Enerji Komisyonu



Sosyal ve Kültür Etkinlikleri Komisyonu



Asansör Komisyonu

ODA DANIŞMA KURULU TOPLANTISI

12.06.2010 tarihinde Ankara Dedeman Oteli 'nde yapılan Makina Mühendisleri Odası Danışma Kurulu 'na Şube Başkan Vekili Hüseyin TORAMAN, Şube Sekreteri Birhan ŞAHİN, Şube Saymanı Ahmet ZOROĞLU ve Oda Denetleme Kurulu Yedek Üyesi Gürsel YAYLA katıldı.

Şube Sekreterimiz Birhan ŞAHİN' in Oda Danışma Kurulu'nda yaptığı konuşma metni aşağıdadır.

"Maden emekçilerin kenti Zonguldak'tan sevgi ve saygıyla selamlıyor, önümüzdeki sürecin Oda-Meslek-Ülke ve insanlık için yararlı ve üretken geçmesini diliyorum.

Bilindiği üzere 17 Mayıs 2010 tarihinde Zonguldak Karadon'da meydana gelen grizu faciasında 2'si mühendis olmak üzere toplam 30 emekçi yaşamını yitirdi.

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'na bağlı Sosyal Güvenlik Kurumu'nun istatistiklerine göre, madencilik sektöründe 2010 yılının ilk 5 ayında 67 ölümlü kaza meydana geldi. Araştırmada, bu rakamların yalnızca sigortalı işçileri kapsadığı ve özel sektör madenlerinde kayıt dışı işçi çalıştırmanın yaygın bir uygulama olduğunun bilindiği vurgulanmıştır. Ne yazık ki, Türkiye'de, maden işçisi ölümleri oranı Avrupa ortalamasının yaklaşık 4,5 katıdır. Bilimsel veriler, iş kazalarının %98'inin önlenebileceğini göstermektedir. Madencilik sektörü iş kazası riskinin büyük olduğu bir sektör olmakla birlikte gerekli önlemler alındığında kazalar en aza indirilebilir.

Özellikle 80'li yılların başından itibaren uygulamaya konulan özelleştirme, taşeronlaşma, rödovans gibi uygulamalar ve kamu kurumlarının politik arka bahçeler olarak kullanılmasının sonucu oluşan dejenerasyon; sektördeki bilgi birikimi ve deneyimini dağıtmış, uzmanlaşma ve nitelikli üretim kültürü oluşmasını önlemiştir. Diğer yandan hukuksal alt yapı ve denetim mevzuatının dağınıklığı ve düzensizliği, iş kazaları dünya ortalamalarında giderek azalırken ülkemizde ciddi artış göstermesine neden olmuştur.

Karadon'da meydana gelen grizu faciasından yola çıkıldığında, bu tür kazaları önleme yöntemi olarak ancak bilimsel, bilinen ve dünyada yaygın kontrol ve denetim uygulamalarının önemi bir kez daha ortaya çıkmıştır. Ne yazık ki bilimsel düşünceden uzak, ölümü inancı gereği kader-alın yazısı gören düşünce iktidardadır.

Bilimi iktidar yapamadıkça maden işçisi de ülkemiz de geleceğimiz de kurtulamayacaktır.

Son yıllarda Şube çalışma alanımızda (Batı Karadeniz Bölgesi' nde) ithal kömüre dayalı termik elektrik santralleri kurulmakta, yerleşim yerleri yaşanamaz hale getirilmektedir. Zonguldak merkeze bağlı Çatalağzı beldesinde 2x150=300 Mw' lık ÇATES-B santrali üretime devam etmektedir. Daha önce devre dışı bırakılan ÇATES-A yeni yatırımcı beklemektedir. Yine aynı bölgede Eren Enerji tarafından inşa edilen ithal kömüre dayalı toplam 1360 Mw 'lık 3 adet santral yıl içinde devreye girecektir. Diğer yandan Bartın ve Kandilli bölgelerinde de HEMA AŞ.'nin girişimleri vardır. Bartın'da 4x660 = 2640 MW'lık santral projelendirme aşamasındadır.

Yöredeki rezervlerin planlanan santrallerin gereksinim duyduğu kömürü karşılayamayacağı açıktır ve bu santraller dışardan ithal edilecek kömür ile üretim yapacaktır. Plansız ve yanlış yer seçimi sonucu termik santrallerin gereksinim duyduğu kömür konusunda dışa bağımlı bir hale gelinmiştir. Oysa Ülkemizin diğer yörelerinde yeterince kömür kaynakları vardır. Yerli kömür için "yerli teknoloji ve yerli firma" kullanılmalıdır. Yerli kömürün ancak yerli mühendislik tasarımları ile en iyi kullanılabileceği gerçeği göz ardı edilmemelidir. Termik santrallerimizi, yerli kömürlerimize uygun olarak kendimiz tasarlayıp imal etmeliyiz. Mühendislerimiz, kendi

kömür kaynaklarımıza uygun termik santral tasarımını ve kurulumunu komple yapabilecek bilgi birikimi ve yeteneğine sahiptir.

Türkiye kendi iç piyasasını bu anlayışa göre yönlendirmelidir. Ülkemizde mühendislik açısından, imalat sanayi açısından çok büyük potansiyel ve olanaklar olduğu açıktır.

MMO'nun, Nisan 2010'da yayınladığı Türkiye'nin Enerji Görünümü Raporunda da yer aldığı gibi;

1. Enerjiden yararlanmak çağdaş bir insan hakkıdır. Bu nedenle, enerjinin tüm tüketicilere yeterli, kaliteli, sürekli, düşük maliyetli ve sürdürülebilir bir şekilde sunulması temel bir enerji politikası olmalıdır.

2. Enerji üretiminde ağırlık; yerli, yeni ve yenilenebilir enerji kaynaklarına verilmelidir. Enerji planlamaları, ulusal ve kamusal çıkarların korunmasını ve toplumsal yararın artırılmasını, yurttaşların ucuz, sürekli ve güvenilir enerjiye kolaylıkla erişebilmesini hedeflemelidir.

Ne yazık ki yürütülen ulusal bir enerji politikamız yoktur ve başımıza geleceklere bilememekteyiz.

42. dönemin Oda-Meslek-Ülke ve insanlık için yararlı ve üretken geçmesini diler, teşekkür eder, saygılar sunarım.

9. DÖNEM ŞUBE ÇALIŞMA PROGRAMI

1. SUNUŞ:

TMMOB Makina Mühendisleri Odası Zonguldak Şube olarak 9. Çalışma Dönemi'nde;

- Mesleki demokratik kitle örgütü olarak tanımladığımız Odamızda yapılan tüm çalışmalarını birlikte üretme, birlikte karar alma ve birlikte yönetme anlayışıyla yürütmeyi,
- Üreten, sanayileşen, bağımsız ve demokratik bir Türkiye için emekten, halktan yana politikaların hayata geçirilmesini, kamu çıkarlarının korunmasını,
- Oda çalışmalarında, meslek ve meslektaş sorunlarının ülke ve toplum sorunlarından ayrılmayacağını temel ilke olarak kabul etmekteyiz.

Bu temel ilkeler ışığındaki tüm çalışmalarımızı siyasal iktidarlardan, devletten ve sermayeden bağımsız politikalar oluşturup hayata geçirerek, ülkeye, mesleğe ve meslektaşlarımızın sorunlarına sahip çıkarak, bilimi ve teknolojik gelişmeleri halkımızın hizmetine sunarak yürütmeyi benimsemekteyiz.

2. ÇALIŞMA İLKELERİMİZ

- Oda/Şube çalışmaları halktan, emekten, demokratikleşmeden yana, yurtsever ve anti-emperyalist anlayışla yürütülür.
- Çalışmalarımızda, meslek ve meslektaş sorunlarının ülke ve toplum sorunlarından ayrılmayacağı temel ilke kabul edilir.
- "Kamu çıkarlarını korumak" halkın yanında, halkın yararına olmak anlamındadır. Mesleğimizle ilgili alanlarda sorgulayıcı olmak, gerekiyorsa yerel ve merkezi iktidarlara mücadele etmek vazgeçilmez görevimizdir.
- "Kamu yararına çalışmak" veya "kamu çıkarlarını gözetmek" demokratikleşme, insan hakları, sosyal adalet alanlarında da politikalar üretmeyi, çözümler önermeyi gerektirir.
- Örgütsel bağımsızlık ilkesi ön planda tutularak, kamu yararına çalışan benzer örgütler ve sivil toplum oluşumları ile sürekli ilişkiler içerisinde olunur, kamuoyu oluşturmaya yönelik çabalar içerisinde yer alır.
- Ulusal bağımsızlığın kazanılması ve ulusal sanayinin gelişmesi için çalışılır.

- Bilim ve teknolojinin gelişmesinin ve toplumun ilerlemesi doğrultusunda kullanımının ön koşulu olarak özgür düşünce ortamı, yani demokrasi savunulur.
- Ülke gündemine müdahale edilir. Ekonomik, demokratik, siyasal ve toplumsal haklar için mücadele edilir. İnsan hakları ihlallerine karşı duyarlı davranılır. Bu alanlarda diğer demokratik kitle örgütleri ile iş birliği yapılır.
- Şube örgütlülüğünün temel görevlerinin başında meslek alanının düzenlenmesi, mesleğin uygulanmasına yönelik iyileştirmelerin yapılmasının geldiği bilinir. Meslek alanına ilişkin gelişmelerin ve yeniliklerin izlenmesi, üyenin bu gelişmelerden yararlanmasının sağlanması temel hedeflerdendir.
- Mühendislik mesleğine sahip olanların ortak gereksinimlerini karşılamak, mesleki etkinliklerini kolaylaştırmak, mesleğin genel çıkarlara uygun gelişmesini sağlamak, meslektaşların birbirleriyle ve halkla olan ilişkilerinde dürüstlük ve güveni hakim kılmak üzere meslek disiplini ve ahlakını korumak esastır.
- Örgütün gücünü üyeden aldığı ve bu gücün harekete geçirilmesi gerektiği kabul edilir. Üyelerle sürekli ve sağlıklı ilişkinin kurulması esas alınır.
- Kamuda çalışan mühendislerin grevli-toplu sözleşmeli-sendikal haklarını kazanma mücadelesine aktif destek verilir, özel sektörde çalışan mühendislerin özlük haklarına, ekonomik ve sosyal gereksinimlerine yönelik çalışmalarda bulunulur.
- Şube örgütlülüğünün en küçük biriminin iş yeri temsilciliği olduğu kabul edilir. İşyeri Temsilcilikleri, İl-İlçe Temsilcilikleri, Şube Danışma Kurulu, Şube Yönetim Kurulu zinciri karar alma süreci olarak kabul edilir.
- Oda tüzük ve yönetmeliklerinin uygulanması esastır. Şube Yönetim Kurulu'nun en önemli görevi, Oda tüzük ve yönetmeliklerin verdiği görev ve yetkilerle Şube çalışma alanında etkin eşgüdümü sağlamak, etkinliklerin (yayın, kongreler vb.) planlanması ve uygulanmasını sağlamak, Oda Genel Merkezi ile kurumsal ilişkileri yürütmektir.

3. YÜRÜTÜLECEK ÇALIŞMALAR

Yönetim Kurulumuz yukarıda belirttiğimiz değerlendirmeler ve çalışma ilkeleri ışığında Şube 9. Çalışma Dönemi'nde aşağıdaki çalışmaları gerçekleştirmeyi hedeflemektedir.

3.1. ETKİNLİKLER

V.DEMİR-ÇELİK KONGRESİ:

Bir ülkenin ekonomisinin ve sanayileşmesinin en önemli bileşkesi olan ve lokomotif sektör olma özelliğinden dolayı refahın ve gelişmişliğin temel göstergelerinden biri olarak kabul edilen demir-çelik sektörü sanayileşmenin olmazsa olmazıdır.

Çağdaş anlamda sanayileşme; ülkenin teknoloji yeteneğinin, bu yeteneğin kaynağını oluşturan bilim yeteneğinin, bilim ve teknolojiyi ekonomik ve toplumsal yarara dönüştürülmesi, bunu mümkün kılacak ulusal inovasyon (yenilik) sisteminin kurulması ve geliştirilmesi ile eş anlamlıdır.

Ulusal demir-çelik sektörünün gelişimini ve dünyadaki konumunu sorgulamak, demir-çelik dünyasında olası fırsatları ve riskleri paylaşmak, sanayi kuruluşlarıyla akademik çevreler arasındaki işbirliğini ve bilgi iletişimini geliştirmek, demir-çelik sektöründe çevre ve enerji yönetiminin sorgulanması önem taşımaktadır.

Bu dönemde beşincisi düzenlenecek olan Demir-Çelik Kongresi'nde sektördeki mevcut durumunun ve gelecekle ilgili öngörülerin tartışılması, sorgulanması, olası fırsatlar ve risklerin paylaşılması, yeni teknolojiler ve sektörel gelişmelerin, AR-GE çalışmalarının, bilimsel gelişmelerin ve ulusal politikaların tartışılması, çağdaş uygulamaların ülkemize kazandırılması yönünde bilgi paylaşımında bulunulması, sanayi kuruluşları ile akademik çevreler arasındaki işbirliğinin geliştirilmesi, tartışma platformunun oluşturulması ve gerçekleştirilen projelerin sunulmasının sağlanması, ulusal demir-çelik sektörünün AB sürecindeki geleceğinin tartışılması, üreticiler ile kullanıcıların beklentilerinin, sorunlarının ve çözüm yöntemlerinin görüşülmesi, çalışanların çalışma koşullarının, gelir ve sosyal haklarının incelenmesi ve önerilerin oluşturulması amaçlanmaktadır.

V.Demir-Çelik Kongresi'ni bu dönemde yine Şubemiz yürütücülüğünde 1-2-3 Nisan 2011 tarihlerinde ülkemizin ilk entegre demir-çelik tesisinin kurulduğu Karabük İli'nde yapmayı planlayarak, bu alandaki çalışmalarımıza başlamış bulunmaktayız.

3.2 ÜCRETLİ VE İŞSİZ MÜHENDİSLER:

Şube Ücretli ve İşsiz Mühendisler Komisyonu; işsiz, kamuda ve özel sektörde çalışan üyelerimizin mesleki yaşamlarında karşılaştıkları sorunlara karşı dayanışma ve örgütlenme ağı oluşturmak, önerilerde bulunmak, projeler geliştirmek, konu ile ilgili etkinlikler yapmak amacıyla kurulmuştur.

Bu amaçlar doğrultusunda Şube Ücretli ve İşsiz Mühendisler Komisyonu 'nun 9. dönem Şube Yönetim Kurulu' nun denetim ve yönetiminde 2010-2011 yıllarında gerçekleştirmeyi planladığı çalışmalar;

Üyelerimizin çalışma hayatında özlük, ekonomik, sosyal ve mesleki koşullarının iyileştirilmesi yönünde ki sorunlarını tespit etmek ve bunlara dikkat çekmek,

Üyelerimizin yoğun olduğu işyerlerinde işyeri temsilcilerimizin de katkılarıyla komisyon üyelerimiz ile birlikte işyeri ziyaretleri düzenlemek ve üyelerimizin çalışma koşulları, mesleki anlamda sıkıntıları, Oda'dan beklentileri, istek ve önerileri doğrultusunda çalışmalarımızı sürdürmek,

Belirlenecek konularda panel ve söyleşiler düzenlemek,

Üyelerimizin mesleki konularda, iş imkânlarının artırılması yönünde araştırmalar ve çalışmalar yapmak,

Meslek alanlarımızla ilgili gelişmeler ve düzenlemeler konusunda ücretli ve işsiz mühendislerin bilgilendirilmesi için komisyon olarak çalışmalar yürütmek,

Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi tarafından hazırlanan "Ücretli Mühendisler ve Çalışma Yaşamı" konulu broşürü güncelleştirerek ve geliştirerek Şubemiz tarafından broşür şeklinde basmak ve/veya Şube Bülteni'inde yayımlayarak üyelerimizi bilgilendirmek,

Üyelerimizin işyerlerinde yürütecekleri her türlü hak arama, sendikalaşma vb. çalışmalarına destek vermek olarak belirlenmiştir.

3.3 İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ :

Şube İş Sağlığı ve Güvenliği Komisyonu, iş sağlığı ve güvenliği konusunda geliştirici, iyileştirici çalışmalara katkı sağlamak, yapılan çalışmaları takip etmek ve gerekli bilgilendirmeleri yapmak amacı ile kurulmuş ve 9. dönem Şube Yönetim Kurulu' nun gözetiminde çalışmalarına başlamıştır.

Komisyon tarafından çalışma dönemimiz içerisinde gerçekleştirilmesi hedeflenen başlıca çalışmalar;

Üyelerimize yönelik iş sağlığı ve güvenliği mevzuatları hakkında bilgilendirme çalışmaları yapmak,

İş sağlığı ve güvenliği konularıyla ilgili paneller düzenlenmek,

Odamızın teknik birimi tarafından gerçekleştirilen periyodik kontrol, test ve muayene çalışmalarını hakkında ilgili kurum ve kuruluşları bilgilendirmek, özendirme

Çalışma dönemi içerisinde düzenlenecek kongre ve sempozyumlara komisyon üyeleri ve diğer üyelerin katılımını sağlamak,

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığının iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili yaptığı çalışmalarını takip ederek gelişmeler hakkında bilgilendirme çalışmaları yapmaktır.

3.4 ULAŞIM VE TRAFİK:

Bugün için Zonguldak 'da TÜİK verilerine göre toplam 106.694 araç olmakla birlikte her geçen gün bu sayı hızlı bir biçimde artmaktadır. Şehir merkezinin ve mevcut yolların yetersiz olması nedeni ile trafiğin pik saatlerinde trafik tıkanmakta, ulaşım Zonguldak' da önemli bir kentsel problem olmaya devam etmektedir.

Şehir içi trafiğinin rahatlatılabilmesi, düzenli ve güvenli bir hale getirilebilmesi amacıyla gerekli düzenlemelerin yapılmasına katkı sağlayabilmek için Şube Ulaşım ve Trafik Komisyonu tarafından ŞYK gözetimi ve denetiminde yürütülmesi düşünülen başlıca çalışmalar aşağıda sıralanmıştır.

Zonguldak ili dahilinde trafiğin daha düzenli olarak işlemesi ve toplu taşımacılığın özendirilmesi için çalışmalar yapmak,

Yapılması planlanan Mithatpaşa Tüneli' nin şehir trafiğine etkilerini belirlemek,

Yıkılan lavuar alanında oluşturulacak kent meydanında şehir trafiğini rahatlatılabilecek düzenlemelerin belirlenmesi için çalışmalar yapmak,

Kaza riski yüksek olan kavşakları ve güzergahları tespit etmek, bu riskleri ortadan kaldıracak düzenlemelerle ilgili çalışmalar yapmak ve bu konuda kamuoyunu bilgilendirmek.

3.5 ÖĞRENCİ ÜYELERLE İLİŞKİLER:

Şube etkinlik alanında bulunan tüm üniversitelerin TMMOB tarafından Makina Mühendisleri Odası'na üye olması karar altına alınan mühendislik bölümlerinde öğrenim gören öğrencilerin, Oda ile ilişkilerini öğrencilikleri sırasında oluşturmak, Oda'yı tanımalarını sağlamak, mesleki gelişmelerine ve öğrenci sorunlarının çözümüne olabildiğince yardımcı olmak, Oda'nın çeşitli teknik ve sosyal amaçlı çalışmalarına katılımlarını sağlamak, ayrıca Oda'nın üniversiteler ile olması gereken işbirliğinin gelişmesine katkıda bulunmak amacıyla MMO Zonguldak Şube Yönetim Kurulu adına Şube ve Üniversite-Bölüm Öğrenci Üye Komisyonları oluşturma çalışmalarında bulunmak ve yaşama geçirmek amacıyla oluşturulan Şube Öğrenci Üye Komisyonu' nun 9. Çalışma Dönemi' nde yapmayı programladığı çalışmalar aşağıdaki gibidir,

Yeni açılan Karabük ve Bartın Üniversitelerindeki makina mühendisliği bölümlerinde öğrenci üye çalışmalarını yaparak üniversite öğrenci üye komisyonu oluşturmak,

Öğrenci üye sayısını arttırıcı çalışmalar yapmak,

Öğrenci üyelerimize yönelik teknik geziler düzenlemek,

Öğrenci üyelerimiz için "Mesleğe Hoş Geldin" toplantılarının düzenlenmesine devam etmek,

Öğrenci üyelerimize staj yeri bulmaları konusunda yardımcı olmak.

3.6 ÇEVRE:

Daha temiz, güzel ve sağlıklı bir çevrede yöremiz insanlarının yaşamasını sağlamak ve bu kapsamda çalışmalar yapmak amacıyla kurulan Şube Çevre Komisyonu'nun 9. Çalışma Dönemi'nde yapmayı planladığı çalışmalar;

Komisyon olarak İlimizdeki önemli enerji yatırımlarının ÇED (Çevresel Etki Değerlendirme) raporlarının hazırlanması ve uygulanması aşamalarında aktif rol almak,

İlimizdeki sanayi yatırımlarının havaya, suya ve çevreye etkilerini Zonguldak Karaelmas Üniversitesi Çevre Bölümü ile iş birliği yaparak en aza indirilmesi için öneriler sunmak,

Yenilenebilir enerji kaynaklarından yöremizde uygulama potansiyeline sahip olan (rüzgar, güneş, jeotermal, biogaz v.s) kaynakların ortaya konulması hususunda çalışmalar yaparak, kamuoyunun dikkatine sunmak,

Sanayide, konutlarda ve taşıtlarda kullanılan yakıtların yol açtığı kirletici gaz emisyonlarını azaltıcı teknolojileri teşvik etmek ve geliştirmenin yanında, bu kirlilikleri tespit eden, ölçen ve denetleyen sistem mekanizmalarının kurulmasını ve çalıştırılmasını sağlamak,

Ekolojik dengeyi ve kültürel yapıyı bozacak yatırım uygulamalarının karşısında durmak,

Sanayi atıkları, deniz ve kara taşıtlarının atıkları ile evsel ve tıbbi atıkların bertarafının çevreye zarar vermeyecek yöntem ve teknolojilerle yapılması, geri kazanılabilecek atıkların geri kazanımlarının sağlanması için çalışmalar yapmak ve bu konuda halkın aydınlatılmasını sağlamak,

Çevre İl Müdürlüğü'nce hazırlanan "Çevre Analiz Laboratuvarı Kurularak İşletilmesi" raporu doğrultusunda Zonguldak'ta Çevre Analiz Laboratuvarı kurulması veya kurdurulması için çalışmalar yapmak,

"Çevre Günü" etkinliklerinin desteklenmesi amacıyla kırsal kesimdeki ilköğretim okullarının da katılabileceği ödüllü "çevre" konulu resim, şiir ve kompozisyon yarışmaları gibi etkinlikler düzenlemektir.

3.7 ENERJİ:

Ülkemizde yakın gelecekte yaşanacağı bilinen enerji açığının giderilmesi amacıyla siyasi iktidarların da teşviki sonucu en büyük yatırımlar enerji üretimi alanına kaymış bulunmaktadır. Yatırımlar içerisinde önemli bir yere sahip olan kömüre dayalı termik-elektrik santrallerinin büyük bölümü Şube örgütlenme sınırlarımız içerisinde yapılmaktadır.

Gerek sivil toplum örgütleri ve gerekse halk arasında bölgemizin en öncelikli gündemi termik-elektrik santralleridir. Sivil toplum örgütleri ve paydaş örgütlerimiz arasında termik-elektrik santraller konusunda bilgi eksikliği ve kirliliğinden söylem birliği oluşmamaktadır.

Bu kapsamda bilimsel gereklilik ve ülke çıkarlarımız açısından önümüzdeki dönemde;

Termik-elektrik santral yakıtı yönüyle kömür kaynaklarımız, ithal kömür kullanımı, yakma teknolojileri, termik-elektrik santrallerin coğrafik yerleşimleri ve çevresel etkileri konularını içeren bir panel düzenlenmesi,

Çatalağzı Termik Elektrik Santrali (ÇATES) atık buharının, Zonguldak şehir ısıtmasında kullanılması projesinin hayata geçirilmesi amacıyla Şubece hazırlanan ÇATES-BIS (Çatalağzı Termik Santral Bölgesel Isıtma Sistemi) raporu doğrultusunda kamuoyu yaratılması için çalışmalar yapılması hedeflenmektedir.

3.8 ASANSÖR VE YÜRÜYEN MERDİVEN GÜVENLİĞİ:

Şehir merkezimizde dikey yapılaşma, asansör ve yürüyen merdiven sektörünü de doğrudan etkilemektedir. Uygulamalar yaygınlaştıkça güvenlik, konfor, verimlilik ve ekonomiklik gibi faktörler de ön plana çıkmaktadır. Asansör sektöründe standartlara uygun güvenli üretim yapılması, kamu güvenliği açısından piyasa gözetimi ve denetimi çalışmaları ve periyodik kontrol çalışmalarının sağlıklı ve yaygın bir şekilde yürütülmesi, asansörlerin tesisinden sonraki işletme ve bakım süreçlerinin düzenlenmesi ve kullanıcılara güvenli asansörlerin sunulabilmesi için etkin koordinasyon zeminleri yaratılmalıdır.

Şube Asansör Komisyonumuzca yapılan bu tespitlerden hareketle;

İlgili gelişmeleri izleyerek sektörde yaşanabilecek problemlerin önceden tespitine yönelik çalışmalar yapmak, burada yaşanan olumsuzluklara karşı mücadele argümanlarını toplamak, üyelerimizi ve kamuoyunu, sektördeki güncel gelişmelere dair bilgilendirmek,

İlköğretim seviyesindeki öğrencilere asansör ve yürüyen merdivenlerin güvenli kullanımı konusunda eğitim ve bilgilendirme çalışmaları yapmak,

Asansörlerle ilgili görsel ve yazılı medyada halkı bilgilendirme amaçlı yayınlar yapmak,

Şube çalışma alanındaki asansör protokolü yapılmayan belediyelerle asansör protokolleri yapmak gibi faaliyetleri gerçekleştirmeyi hedeflemekteyiz.

3.9 SERBEST MÜŞAVİRLİK ve MÜHENDİSLİK HİZMETLERİ (SMM) ÇALIŞMALARI:

Tüketicinin korunmasını sağlamak üzere, mesleki denetimin kamusal bir görev olarak Odamızın temel amaçlarından biri olduğu saptamasından hareketle; toplumun güvenliği, sağlığı ve rahatı bakımından gerekli olan yasal düzenlemelere ilişkin görüş ve önerilerin oluşturulması, bu görüş ve önerilerin hayata geçirilmesi için gerekli çalışmaları SMM üyelerimizle birlikte yürütmek, Serbest Mühendislik ve Müşavirlik Hizmetleri yürüten üyeler arasında haksız rekabetin oluşmasını önlemek amaçları doğrultusunda 9.çalışma döneminde SMM üyelerimizle etkin ve sürekli ilişkiler sağlanarak çalışmalarımız sürdürülecektir.

3.10 YAYIN ÇALIŞMALARI:

Şubemiz tarafından periyodik olarak hazırlanarak yayınlanan Şube Bülteni aracılığı ile şube çalışmalarından, teknik, sosyal ve kültürel etkinliklerden üyelerin ve kamuoyunun bilgilenmesi sağlanacaktır. Çeşitli konularda hazırlanacak etkinlik broşürleri basılacak ve dağıtımı yapılacaktır.

3.11 SOSYAL VE KÜLTÜREL ETKİNLİKLER:

Şubemizin üyelerle ve üyelerin de kendi aralarında bağları geliştirmek amacıyla kurulan Şube Sosyal ve Kültürel Etkinlikler Komisyonu' nca yapılması düşünülen çalışmalar;

Geleneksel gece etkinliklerimize devam etmek,

Teknik ve kültürel geziler düzenlemek,

Etkinlik alanımız da düzenlenen tiyatro, konser vb. etkinliklere üyelerimizin toplu olarak katılımını sağlamak,

Spor dallarında turnuvalar düzenlemek ve üyelerin katılımını sağlamak,

Sivil toplum ve meslek örgütlerinin düzenleyeceği sanatsal ve kültürel etkinliklerin Şube binamızdaki konferans salonunda düzenlenmesini ve üyelerimizin bu tür etkinliklere katılmalarını sağlamak,

Sabah kahvaltıları, piknik vb. buluşmalar yaparak üyelerimizin tanışmasını ve kaynaşmasını sağlamak olarak belirlenmiştir.

SONUÇ:

Bizler; 9. Çalışma Dönemi'nde yürüteceğimiz Şube çalışmalarında ülkemizin demokratikleşme, bilim teknoloji, sanayi, kalkınma, istihdam, refah politikalarının oluşturulması, üyelerimizin ve kamuoyu duyarlılığının geliştirilmesi için; birlikte üretme, birlikte karar alma, birlikte yönetme anlayışıyla ortak özlemimiz olan çağdaş, demokratik, üreten, sanayileşen ve hakça bölüşen bir "Ülke" için daha güçlü daha etkin bir "Meslek Odası" yaratmayı gözeteceğiz ve hedefleyeceğiz.

V. DEMİR ÇELİK KONGRESİ

Odamız adına Şubemiz Sekreteryasında gerçekleştirilecek olan V. Demir Çelik Kongresi hazırlıkları devam etmektedir.

1. Düzünleme Kurulu Toplantısı

V. Demir Çelik Kongresi 1.Düzünleme Kurulu Toplantısı 04 Haziran 2010 tarihinde Şubemiz Konferans Salonunda yapıldı.



Toplantıya Katılanlar :

Bünyamin Aydın	Genel Merkez
Mustafa Yazıcı	Genel Merkez
Alaaddin Eksin	Ankara Şube
Battal Kılıç	İstanbul Şube
Atif Mete	Zonguldak Şube
Hüseyin Toraman	Zonguldak Şube
Birhan Şahin	Zonguldak Şube
Ahmet Zoroğlu	Zonguldak Şube
Necati Akkaş	Zonguldak Şube
Halil Balıkçı	Zonguldak Şube
Sebahat Mangaltepe	Zonguldak Şube
Soner Sinoplu	Zonguldak Şube
Ayhan Hilalci	Zonguldak Şube
Gökser Acun	Zonguldak Şube
Sıtkı Kuloğlu	Zonguldak Şube Kdz. Ereğli İlçe Temsilciliği
Murat Erkaya	Zonguldak Şube - Bartın İl Temsilciliği

1. Yürütme Kurulu Toplantısı

V. Demir Çelik Kongresi 1.Yürütme Kurulu Toplantısı 03 Temmuz 2010 cumartesi günü şubemiz konferans salonunda yapıldı. Toplantıda kongrenin amacı ,ilk çağrı broşürünün basılması, bildiri gönderme tarihleri, danışmalar kurulunun oluşturulması ve diğer konularda görüşmeler yapıldı.



Toplantıya Katılanlar :

Birhan Şahin
Ahmet Zoroğlu
Gürsel Yayla
E. Fisun Müftüoğlu
Fatmagül Koltuk
Handan Baycık
Bülent Ekmekçi
Nihal Ekmekçi
Ayhan Hilalci

Kongre ile ilgili önemli bilgiler aşağıda sunulmaktadır.

Kongre Tarihi : 1-2-3 Nisan 2011

Kongre Yeri : Karabük Üniversitesi

AMAÇ / KAPSAM

Bir ülkenin ekonomisinin ve sanayileşmesinin en önemli bileşkesi olan ve lokomotif sektör olma özelliğinden dolayı refahın ve gelişmişliğin temel göstergelerinden biri olarak kabul edilen demir-çelik sektörü, sanayileşmenin olmazsa olmazıdır.

Çağdaş anlamda sanayileşme; ülkenin teknoloji yeteneğinin, bu yeteneğin kaynağını oluşturan bilim yeteneğinin, bilim ve teknolojiyi ekonomik ve toplumsal yarara dönüştürülmesi, bunu mümkün kılacak ulusal inovasyon (yenilik) sisteminin kurulması ve geliştirilmesi ile eş anlamlıdır.

Ulusal Demir-Çelik Sektörünün gelişimini ve dünyadaki konumunu sorgulamak, demir-çelik dünyasında olası fırsatları ve riskleri paylaşmak, sanayi kuruluşlarıyla akademik çevreler arasındaki işbirliğini ve bilgi iletişimini geliştirmek, demir-çelik sektöründe çevre ve enerji yönetiminin sorgulanması önem taşımaktadır.

- Mevcut durumunun ve gelecekle ilgili öngörülerin tartışılması, sorgulanması, olası fırsatlar ve risklerin paylaşılması,
- Yeni teknolojiler ve sektörel gelişmelerin, AR-GE çalışmalarının, bilimsel gelişmelerin ve ulusal politikaların tartışılması, çağdaş uygulamaların ülkemize kazandırılması yönünde bilgi paylaşımında bulunulması,
- Sanayi kuruluşları ile akademik çevreler arasındaki işbirliğinin geliştirilmesi, tartışma platformunun oluşturulması ve gerçekleştirilen projelerin sunulmasının sağlanması,
- Ulusal demir-çelik sektörünün AB sürecindeki geleceğinin tartışılması,
- Üreticiler ile kullanıcıların beklentilerinin, sorunlarının ve çözüm yöntemlerinin görüşülmesi,
- Çalışanların çalışma koşullarının, gelir ve sosyal haklarının incelenmesi ve önerilerin oluşturulması amaçlanmaktadır.

BİLDİRİ KONULARI

A. Demir - Çelik Sektörünün Dünü, Bugünü ve Yarını

- Sektörün tarihsel gelişimi
- Sektörün gelecek perspektifi (arz-talep dengelerinde değişimi, AB sürecindeki geleceğinin tartışılması ve tahminler)
- Sektördeki sorunlar ve çözüm önerileri (hammadde, rekabetçilik, ürün geliştirme, lojistik yönetimi, insan kaynakları ve yapısal sorunlar)
- Sanayi ve üniversite işbirliği
- Özelleştirme politikaları ve demir-çelik sektörü
- Arz-talep dengelerinde değişim ve tahminler

B. Demir - Çelik Sektörü Üretim Teknolojileri ve Uygulamalar - Gelişmeler

- Üretim teknolojileri
- Yeni ürünler ve uygulama alanları
- Otomasyon uygulamaları
- Hasar analizi (aşınma, korozyon, yorulma, kırılma vb.)
- Isıl işlemler
- Sektörel uygulamalar

C. Çevre, Yönetimi ve Atıkların Değerlendirilmesi

D. Demir-Çelik Sektöründe Enerji Yönetimi ve Enerji Politikaları

Yazım Kuralları

Bildiri özetleri 200 kelimeyi geçmeyecek şekilde A4 ebadındaki kağıda Word 6.0 veya üst versiyon yazılımlardan herhangi biri ile 12 punto Times New Roman Tur fontu ile yazılmalıdır.

Bildiri Hazırlama Tarihi:

Kongrede ele alınması öngörülen konularda sunulmak istenen bildirilere ait son tarihler aşağıda verilmiştir.

15 Ekim 2010	Bildiri özetlerinin kongre sekreteriyasına ulaştırılması
08 Kasım 2010	Bildiri özetlerinin değerlendirilmesi ve yazarlarına sonucun bildirilmesi
31 Aralık 2010	Bildirilerin kongre sekreteriyasına ulaştırılması
01 Mart 2011	Bildirilerin değerlendirilmesi ve yazarlarına sonucun bildirilmesi

Bildirinin gönderilmesi çalışmanın başka bir yerde daha önceden (kongre/kurultay/sempozyumda) yayınlanmadığını ve yazarların TMMOB Makina Mühendisleri Odası'na bildirinin yayınlanması ile ilgili izni verdiğini gösterir.

Not: Bildiri sunma koşulları <http://demircelik.mmo.org.tr/> adresinde yer alacaktır.

Katılım Koşulları

Katılım Bedeli : 200 TL
İndirimli Katılım Bedeli * : 150 TL

Ödemeler İçin Banka Hesap No:

Makina Mühendisleri Odası Zonguldak Şubesi.

Türkiye İş Bankası Zonguldak Merkez Şubesi Hesap No: (15385)

IBAN: TR450006400000176000015385

(* İndirim,

5 kişiden fazla delege gönderen firma - kurum ve kuruluşlar, kamu kurumunda çalışan TMMOB üyeleri, MMO SMM belgesi sahibi delegeler ve MMO öğrenci üyelerine uygulanır.

Katılım bedellerine kongre çantası, kongre bildiriler kitabı, öğle yemekleri, akşam kokteylleri, kahve ve çay ikramları dahildir.

Not: Bildiri sunanlardan katılım bedeli alınmaz.

Kongre Düzenleme Kurulu

Bünyamin AYDIN	MERKEZ
Mustafa YAZICI	MERKEZ
Elif DOĞRUYOL	ADANA
Alaaddin EKSİN	ANKARA
Süleyman KEŞEN	BURSA
Ferhat GÜL	ESKİŞEHİR
Battal KILIÇ	İSTANBUL
Necmettin ÇETİNKÖPRÜLÜ	İZMİR
Osman AKYURT	KAYSERİ
M. Ferruh NEMUT	KOCAELİ
Mustafa HAYDİM	KONYA
Remzi ASLAN	MERSİN
İsmail ÖZSALİH	TRABZON
Atif METE	ZONGULDAK
Sebahat MANGALTEPE	ZONGULDAK
Necati AKKAŞ	ZONGULDAK
H. Bayram BALIKÇI	ZONGULDAK
Soner SİNOPLU	ZONGULDAK
Murat ERKAYA	ZONGULDAK
Mustafa DANAPINAR	ZONGULDAK
Erfain TEKİN	ZONGULDAK
Emine USLU	ZONGULDAK

Kongre Yürütme Kurulu

Birhan ŞAHİN	Prof. Dr. Ercan CANDAN
Hüseyin TORAMAN	Yrd. Doç. Dr. E. Fisun MÜFTÜOĞLU
Ahmet ZOROĞLU	Yrd. Doç. Dr. Fatmagül KOLTUK
Gürsel YAYLA	Yrd. Doç. Dr. Handan BAYCIK
Sıtkı KULOĞLU	Yrd. Doç. Dr. Bülent EKMEKÇİ
İsmail ADABAŞ	Öğr. Gör. Dr. Nihal EKMEKÇİ
Mustafa ÖZGÜMÜŞ	
Atilla GÖKKAYA	

Kongre Sekreteri

Gökser ACUN

“DÜNYA İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ GÜNÜ” ÜLKEMİZİN İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ POLİTİKALARINA DAİR UYARICI OLMALIDIR

1990 sonrasında uluslararası sendikal hareket tarafından işleri başında ölen, yaralanan, hastalanan çalışanları anma amacıyla değerlendirilen 28 Nisan tarihi, 2001 yılında Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) tarafından Dünya İş Sağlığı ve Güvenliği Günü olarak ilan edilmiş ve özellikle 2003 yılından itibaren dünyada çeşitli etkinliklerle anılan bir gün haline gelmiştir. Ne yazık ki Türkiye’de bu güne gereken önemin verilmediğini ve Mayıs ayındaki İş Sağlığı ve Güvenliği haftası ile konunun öneminin geçirildiğini söylemek mümkündür.

Çalışma Yaşamı İş Sağlığı ve Güvenliğinden Yoksun

Türkiye’deki iş sağlığı ve güvenliği politikalarıyla ilgili sorunlar 4857 sayılı İş Yasası, İş Yasası’nda değişiklik yapan 5763 sayılı Yasa ve TMMOB ile Odamızın açtığı davalar sonucu Danıştay’ın verdiği kararlara karşın yeni mevzuat düzenlemelerine başvuran Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığının (ÇSGB) serbestleştirme, piyasacı yaklaşımlarından kaynaklanmakta; aynı yaklaşım İş Sağlığı ve Güvenliği Yasa Tasarısında korunmaktadır.

İş sağlığı ve güvenliği ile ilgili mevzuat esasen 50 ve üzerinde işçinin çalıştığı iş yerlerinde yani Türkiye’deki sanayi işletmelerinin ancak yüzde 1,6’sında geçerlidir. (Müfettişlerin sayısal yetersizliği nedeniyle bu iş yerlerinin de yalnızca yüzde 5’i denetlenebilmektedir.) Bu yaklaşım, 15 Ağustos 2009 tarihinde yürürlüğe giren “İşyeri Sağlık ve Güvenlik Birimleri ile Ortak Sağlık ve Güvenlik Birimleri Hakkında Yönetmelik”te sürdürülmüştür.

SSK 2008 verilerine göre, 50 ve üzeri işçi çalıştıran orta ve büyük ölçekli sanayi iş yeri sayısı 18 bin 48, bu işletmelerde çalışan sayısı da 2 milyon 705 bin kişidir. 50’nin altında işçi çalıştıran mikro ve küçük ölçekli sanayi iş yeri sayısı ise 935 bin 563, bu iş yerlerinde çalışan sayısı da 3 milyon 821 bin kişidir. Kısaca, sanayi iş yerlerinin yüzde 98,3’ü ve kayıt içi sanayi çalışanlarının yüzde 58’i iş güvenliği önlemlerinden yoksun bırakılmaktadır.

İş kazalarının yüzde 60,5’inin 50’den daha az işçi çalıştıran, yani “İşyeri Sağlık ve Güvenlik Birimi”nin kurulmasının zorunlu tutulmadığı mikro ve küçük ölçekli sanayi iş yerlerinde yaşandığı gerçeği ne yazık ki uyarıcı olamamaktadır.

Diğer yandan çalışma yaşamı mevzuatı bütün çalışma alanlarını kapsamamaktadır. İş Yasası başlıca “sanayi ve ticaret” işlerini kapsamakta, tarım sektörünün tamamı, hizmet sektörünün bir bölümü ile KOBİ’lerin çok büyük bir bölümü kapsam dışında bırakılmaktadır. Adeta kayıt dışı ekonomi ve yaklaşık 9 milyon kişiyi bulan kayıt dışı istihdamı teşvik eder tarzda bir ‘iş sağlığı ve güvenliği’ politikası söz konusudur.

Mevzuat ayrıca iş güvenliği mühendisliği ve hekimliğini dışlamaya yönelmiş; iş güvenliği mühendisliği ile tekniker/teknisyenlik bir tutulmuş; iş yeri hekimi, mühendis, teknik eleman, hemşire ve diğer sağlık personeline verilecek eğitim hizmetlerinin işletmelerin dışarıdan satın alması yoluyla bu hizmetler danışmanlık hüviyetine büründürülmüştür. Eğitim ve belgelendirmede özel öğretim kurumları devreye sokularak mühendislik ve meslek örgütleri unsuru zayıflatılmış; Bakanlık kadroları meslek odalarına karşı kayırılmıştır. Bir uzmanın birden çok iş yerinde danışmanlık hizmeti vermesine olanak tanınmasıyla “tam zamanlı iş güvenliği mühendisliği” dışlanmış; uzman işverene bağımlı kılınmıştır.

Ucuz iş gücü ve ucuz maliyet peşindeki işveren kesimi ise iş sağlığı ve güvenliğine gereken özeni göstermemektedir. Esnek, güvencesiz çalışmanın artması, özelleştirme, sendikasılaştırma, taşeronlaştırmanın yaygınlaşması bu alandaki sorunları artırmaktadır.

Son düzenlemeler iş yerlerinin güvensizliğini ve denetimsizliğini daha da artıracak

1475 sayılı eski İş Yasası'nda ve 4857 sayılı İş Yasası'nın 78. maddesi ve 2004 tarihli "İşyeri Kurma İzni ve İşletme Belgesi Alınması Hakkında Yönetmelik" ile iş yerlerinin kurulması aşamasında iş yeri koşullarının iş sağlığı ve güvenliği önlemlerine uygun olmasını teşvik eden uygulama, 2008 yılında 5763 sayılı İş Yasası'nda değişiklik yapan yasa ile en son 4 Aralık 2009 tarihli "İşletme Belgesi Alınması Hakkında Yönetmelik"le ortadan kaldırılmıştır. Buna göre 50'den az işçi çalıştırılan iş yerlerinin İşletme Belgesi alması zorunluluğu kaldırılarak ÇSGB'nin iş yerlerine yönelik denetimi ve yol göstericiliği de yok edilmiştir.

9 Aralık 2009 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan "İşyeri Sağlık ve Güvenlik Birimleri ile Ortak Sağlık ve Güvenlik Birimleri Hakkında Yönetmeliğin Uygulanmasına Dair Tebliğ" ile de 50'nin üzerinde işçi çalıştıran ana işverenlerin, sorumluluklarından kaçmalarına ve iş yerlerini küçük parçalara ayırarak yükümlülüklerden kurtarmaya yönelik düzenleme yapılmıştır.

Hazindir, tebliğin yayımlandığı gün Bursa'nın Kemalpaşa ilçesinde meydana gelen iş kazasında 19 maden işçisi yaşamını kaybetmiştir. Tuzla'da ölümler sürmekte, yeni Davutpaşalara davetiye çıkarılmaktadır. Çalışanları ve Türkiye'yi kuşatan bu sorunları aşmak; çalışma yaşamının insanca, iş güvenceli, örgütlü, toplu sözleşme ve grev hakları ve istihdamı esas alan, iş kazalarını en aza indirecek şekilde örgütlenmesi pekâlâ olanaklıdır.

Bu nedenle;

- 1- İş Yasası ve iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili yasa, tüzük ve yönetmelikler uluslararası sözleşme, standart ve normlar dikkate alınarak yenilenmelidir.
- 2- ÇSGB tarafından hazırlanan "İş Sağlığı ve Güvenliği Kanun Tasarısı Taslağı" Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği, Türk Tabipleri Birliği, Türkiye Barolar Birliği, sendikalar ve üniversitelerin görüşleri alınarak yeniden düzenlenmelidir.
- 3- Başta KOBİ'ler olmak üzere 50'den daha az işçi çalıştırılan iş yerlerinde iş sağlığı ve güvenliği birimlerinin kurulması yasalarla güvence altına alınmalı, dolayısıyla bu iş yerlerinde de İş Güvenliği Mühendisi istihdam edilmelidir.
- 4- "İş Güvenliği Mühendisliği" kavramı, yeni bir yönetmelikle yeniden tanımlanmalı, 50'den fazla işçi çalıştıran sanayi işletmelerinde tam zamanlı İş Güvenliği Mühendisi çalıştırılması zorunlu hale getirilmeli; TMMOB'ye bağlı ilgili odalar etkin bir denetim işlevi üstlenmelidir.

Ali Ekber ÇAKAR

TMMOB Makina Mühendisleri Odası

Yönetim Kurulu Başkanı

ULAŞIM VE TRAFİK POLİTİKALARINDA PLANLAMA VE KÖKTENCİ ÖNLEMLER GEREKLİ

Ulaşım, trafik ve araçlar üzerine kongreler düzenleyen, eğitim, periyodik kontrol, teknik ölçüm ve yaygın faaliyetlerinde bulunan TMMOB Makina Mühendisleri Odası (MMO); Ulaşım ve Trafik Politikalarında Planlama Gerekliliği Oda Raporunda ulaşım politikaları planlama gerekliği yaklaşımı ile değerlendirilmekte, ulaşım politikaları ile trafik kazaları arasındaki ilişkiler irdelenerek kapsamlı öneriler sunulmaktadır.

İçinde bulunduğumuz Trafik Haftası dolayısıyla raporumuzda saptadığımız sorunlar ve çözüm önerileri, aşağıda özet halinde ilgililer ve kamuoyunun dikkatine sunulmaktadır.

Ulaşım ve Planlamanın Önemi

Ulaşım hizmet türünün ekonomi ve toplumsal gereksinimler doğrultusunda planlama, üretim ve sunum zorunluluğu bulunmaktadır. Bir anlamda hareket ve güvenliği olarak da tarif edilen ulaşımda arz ve talebin doğru tanımlanması yanında ulaşım planlaması da gerekmektedir.

Ulaştırmanın diğer sektörlerle yakın ilişkisi bulunmakta ve başlı başına bir maliyet unsuru oluşturmaktadır. Doğru planlanmış, yetkin altyapılı, hızlı, güvenli ve ekonomik taşıma türü ve kombinasyonu, sektörler için avantaj sağlayarak ekonomiyi olumlu yönde etkiler.

Kara ulaşımı, yarattığı trafik kazaları ve trafik tıkanıklıkları, diğer taşıma türlerine kıyasla daha fazla hava ve çevre kirliliğine yol açması, yol açtığı gürültü faktörü, tüketilen akaryakıt atıklarının su ve toprak kirlenmesine yol açması, yoğun trafiğe sahip karayollarında ekolojik dengenin bozulması, yüksek maliyet vb. nedenlerden dolayı gelişmiş ve bazı gelişmekte olan ülkelerde diğer taşıma türlerine yönelmeye neden olmuş, bu yönde planlama çalışmaları başlatılmıştır. Petrol türevi yakıtlar yerine yeni nesil yenilenebilir enerji türleri araştırılmaya başlanmış, güvenli araç teknolojisi ile güvenli yollar için yol yapım teknikleri geliştirilmiş, daha ucuz taşıma türleri olan raylı sistemlere ve iç su yolu taşımacılığına ağırlık verilmiş, toplu taşıma ve kombine taşımacılık desteklenmiştir. Bugün dünyada ulaşım taleplerinin alternatifleriyle birlikte ele alındığı ulaşım politikalarının uygulandığı görülmektedir.

Karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu, su yolu ve boru hatlarının teknik ve ekonomik açıdan uyumlu ve etkin olduğu bir taşıma sisteminin geliştirilmesi, kaynakların rasyonel kullanımı, ulaşımın toplulaştırılması ve toplumsallaştırılması açısından oldukça önemlidir.

Türkiye'de Durum

1950'de Türkiye'de yolcu taşımalarının yüzde 49,9'u karayolu, yüzde 42,2'si demiryolu, yüzde 7,5'i denizyolu ve yüzde 0,6'sı havayolu; ülke içi yük taşımalarının ise yüzde 55,1'i demiryolu, yüzde 27,8'i denizyolu, yüzde 17,1'i karayolu ile yapılmaktaydı. Ancak 1950'li yıllarda Marshall Planı çerçevesinde Türkiye'ye dayatılan ulaşım politikası uyarınca demiryolları atıl bırakılarak karayolu merkezli ulaşım politikası benimsenmiştir.

Bu nedenle 2008'de yolcu taşımacılığının yüzde 90'ı karayolu, yüzde 1,80'i demiryolu, yüzde 0,30'u denizyolu, yüzde 7,90'u havayolu ile yük taşımacılığının yüzde 82,84'ü karayolu, yüzde 4,80'i demiryolu, yüzde 4,58'i denizyolu, yüzde 0,46'sı havayolu aracılığıyla yapılmaktadır. Bu oranlar karayolları ile yolcu/yük taşımacılığı ve ağır taşıt trafiğinin trajik artışını göstermektedir. Türkiye karayollarının trafik kompo-

zilyonunda ağır taşıt oranı gelişmiş ülkelere kıyasla yüksektir. Devlet ve il yollarındaki ağır taşıt oranı ortalama yüzde 40-50 arasındadır. Ağır taşıt trafiğinin yolun üstyapısında yarattığı tahribat bu nedenle daha fazladır.

Ayrıca bir sürü otoyol yapım projesi, uluslararası finans kuruluşlarının kredilerine bağlı olarak gerçekleştirilmektedir. Son dönemlerde yapılan bölünmüş yollar trafik güvenliğinden yoksundur. Dünyada uygulanan trafik güvenliği programları hâlâ uygulanmamaktadır. Taşımacılığın tamamına yakını karayolu ile yapıldığı için karayolu güvenlik problemi ön plana çıkmakta, ulaşım denince karayolu ve karayolunda alınacak önlemler akla gelmektedir.

Şu anda karayolu/denizyolu/demiryolu/havayolu kombine taşımacılığının tek bir taşıma zinciri oluşturacak şekilde entegre edilmesine yönelik yeterli fiziki kapasiteye sahip yükleme, boşaltma ve aktarma terminalleri, altyapısı ve elektronik ağ ve işlemleri yoktur.

Taşıma sektörünün yurtiçi ve uluslararası taşımacılığa entegrasyonunu sağlayacak uluslararası antlaşmalar ve mevzuatlara ilişkin problemler (Denizyollarında Bayraktan kaçış, karayollarında tehlikeli maddelerin taşınmasına dair mevzuat vb.) devam etmektedir. 2009 yılında kamu yatırımları içinde ulaştırmanın payı yatırımların dörtte biri, karayollarının bunun içindeki payı da neredeyse yarısı tutarındadır.

Diğer yandan büyük kentlerde kent içi ulaşımında toplu taşımacılık yerine araç eksenli tünel geçişleri, alt ve üst geçitler gibi günlük/geçici çözümlere yönelinmesi, ulaşım sorununun ciddiyetinin hâlâ kavranmadığını göstermektedir. Kentlerde yaya ve bisikletlilere yönelik güvenlik problemi devam etmektedir. Kent merkezlerinde bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik bir proje yoktur. Kentsel imar uygulamaları ulaşım politikaları ile örtüşmemektedir. Çevre yolları ve şehir geçişlerinde yapılaşma devam etmektedir.

Ulaştırma Ana Planı bulunmamasından dolayı toplu ve kombine taşımaya yönelik planlama ve yatırımlarda taşıma türleri arasındaki dengesizliği giderecek koordinasyonun nasıl sağlanacağı ve önceliklerde kararların nasıl verileceği -muhatap Ulaştırma Bakanlığı olsa da- henüz netleşmiş değildir.

Kaynaklarını karayolları ve dolayısıyla uluslararası petrol ve otomotiv tekellerine akıtarak, demiryolu ve denizyolu taşımacılığını gerileten ulaşım politikaları aşılmadığı müddetçe doğru bir ulaşım sistemine geçiş mümkün olmayacaktır.

Türkiye Uluslararası Ölçekte Geride

Diğer yandan AB'de dış ticaretin yüzde 90'ının denizyolu, iç ticaretin yüzde 90'ının demiryolu ile yapıldığı; ABD ve İngiltere'deki özelleştirme uygulamalarının başarısızlığının bu hizmetlerin yeniden kamu eliyle verilmesine yol açtığı gözetilmemekte, ulaşımında serbestleştirme, özelleştirme uygulamalarına devam edilmektedir.

AB ülkelerindeki karayolu ağı uzunluğu ve 1.000 km² başına düşen yol uzunluğu ile Türkiye'deki değerler karşılaştırıldığında alt yapının yetersiz olduğu görülecektir. Yüzölçümü bir hayli geniş olan Türkiye, devlet ve il yolları yol uzunluklarında çoğu Avrupa'dan olmak üzere seçilmiş 17 ülke arasında 62 bin 23 km ile sonuncu sırada yer almaktadır. Türkiye, 1.000 km²'ye düşen yol uzunluklarında 80 km ile yine sonuncu sıradadır.

Gelişmiş ülkelerdeki nüfus başına düşen araç sayısı ve trafik kazalarındaki ölü-yaralı sayıları ile Türkiye'deki ilgili verilerle milyon-km'de yolcu ve yük taşımacılığı karşılaştırıldığında, bizde nüfus başına düşen değerler çok daha az; ama trafik kazalarındaki ölü, yaralı sayıları daha fazladır. Her yıl ciddi oranda ölüm ve yaralanmalarla birlikte trilyonlarca maddi hasar meydana gelmektedir.

Maliyet Unsurları

Karayolu taşımacılığı enerji tüketiminin toplam yüzde 82'sini tüketmesine karşın, demiryollarının enerji tüketimindeki payı yüzde 2'dir. Demiryoluna göre karayolu 2,7 kat daha fazla arazi kullanımı gerektirmektedir. Araçlardan çıkan yağlar ile benzin istasyonlarındaki sıvı karbüranlardan oluşan değişik maddeler, çevredeki arazi ve sulara demiryollarından çok daha fazla zarar vermektedir. Otobanın 1 km'sinin yapım maliyeti; tek hatlı, sinyalizasyonlu ve elektrifikasyonlu bir demiryoluna göre düz arazide 8 kat, orta engebeli arazide 5 kat daha pahalıdır.

Maddi Kayıplar Çok Yüksek

Diğer yandan belli bir bütünlük, planlılık ve ekonomiklik kriterleriyle ele alınmadığı için oluşan ulaşım hizmetlerinin yetersizliğinin yıllık faturası 10 milyar TL'yi aşmakta, gereksiz

hızlanmaların getirdiği ek yakıt giderleri 1,4 milyar TL'ye ulaşmaktadır. Dünya Bankası verilerine göre yalnızca trafik kazalarının yarattığı maddi kayıp ülkelerin GSMH'lerinin yüzde 1,5'i ile 2,5'i arasındadır. Buna göre Türkiye, en düşük oran yüzde 1,5 üzerinden 2008 yılında yaklaşık 9,5 milyar dolar tahmini maddi kayba uğramıştır.

Karayolu Trafik Kazaları

2009 yılı verilerine göre 1 milyon 34 bin 435 trafik kazasında 4 bin 300 kişi yaşamını yitirmiş, 200 bin 405 kişi de yaralanmıştır. Son iki yılda araç, nüfus, sürücü belgesi ve kaza sayısında (maddi hasarlı kazalar dahil) düzenli artışlar vardır. Sürücü kusurlarında nispi bir azalma olmakla beraber, yaya, yol ve araç kusurlarında artış devam etmiştir. Karayollarında trafik güvenliği zafiyetinin sürdüğü görülmektedir. Altyapı sorunları ve eksiklikleri devam etmektedir, mevcut yaya ve sürücü eğitimleri yetersizdir, yasa ve kural ihlalleri sürmekte, denetimler yeterli olmamaktadır. Kaza sonrası acil yardım faaliyetleri yeterli değildir. Her yıl kaza sayısındaki artış; araç, nüfus ve sürücü belgesi artışlarına bağlı olmaksızın yaklaşık 100 bin civarında gerçekleşmektedir. Motorlu araçların dağılımı, yıllara göre artış oranı ve yük taşımacılığı amaçlı araçlardaki artış trafik kompozisyonunda olumsuzluklara yol açmaktadır.

Araç ve Yol Kusurları Verilere Doğru Yansımıyor

Ülkemizdeki kaza istatistiklerinde ısrarlı bir şekilde altyapı kusursuz gösterilmeye çalışılmakta ve hatalar insana atfedilmektedir. Trafik kazası tespit tutanaklarının hazırlanması sırasında, eğitilmiş teknik elemanlar hazır bulunmadığından "araç ve yol kusurları" verilere doğru yansımamaktadır. Maddi hasarlı trafik kaza tespit tutanaklarının sürücüler tarafından hazırlanması uygulaması, kaza kompozisyonlarının doğru tespitine olanak tanımayacaktır.

Ölümlerde AB Ortalamasına Yaklaşıyoruz

1.000 kişiye düşen araç sayısı bakımından 192 araç ile en alt sırada bulunan Türkiye, 100 bin araca düşen trafik kazası sonucu ölümlerde 31 ölüm ile en üst sırada bulunmaktadır. Türkiye 100 bin nüfusa düşen ölü sayısında ise 7 ölüm ile AB ortalaması olan 8'e yaklaşmaktadır. Nüfus oranı açısından araç sayısında doyum noktasına ulaşamayan ülkemizin nüfus yoğunluğu bakımından AB ülkelerinin üzerinde olduğu gözetildiğinde gelecek yıllarda Türkiye'nin ulaşım ve trafik kazası sorunlarının kaos düzeyine ulaşacağını söylemek mümkündür.

15 Yaş Üstü Araçlar Trafikten Çekilmeli

10 yıl üzeri araç oranı Türkiye'de yüzde 52, AB'de ise yüzde 32,4'tür. Araç yaşı ve yakıt-araç teknolojisi, araçların yakıt tüketimini, dolayısıyla emisyonu belirleyen iki önemli faktördür. Türkiye'de araç parkının yaşlı olması çevre kirliliğini artırma ve teknolojinin trafik kazalarını azaltıcı rolünü engellemesi açısından oldukça sorunludur. 35 yaş üstü yaşlı araçların trafikten çekilmesi trafik güvenliği ve çevre sağlığı açısından olumlu, ancak yeterli değildir. Bu politikanın kademeli olarak 15 yaş üstü araçlara da uygulanması gereklidir.

ÖNERİLERİMİZ

- ▶ Ulaşım politikaları toplum yararını esas almalı, ulaşım kapasitesini günün koşulları, ülke ve toplum çıkarlarına uygun alt yapı yatırımlarını yapmak devletin görevi olmalıdır.
- ▶ Kısa ve uzun erimli, uygulanması aksatılmayacak bir "Ulaştırma Ana Planı" yapılmalıdır.
- ▶ Ulaşım politikaları ve ulaşım türleri ülke genelinde ve yerel bazda birbirleri ile entegre ve bütünlüklü olarak planlanmalı, kentlerin tarihsel ve kültürel dokusu, çevre ve ekonomik boyutları dikkate alınmalıdır. Kombine taşımacılığı kolaylaştırmak için her taşıma türüne göre düzenlenmiş olan mevzuatta bütünleşme sağlamak, uluslararası taşımacılıkla ilgili sorunları çözmek için yeni düzenleme yapılmalıdır.
- ▶ Karayolu/denizyolu/demiryolu/havayolu/suyolu/boru hattı entegrasyonlu bütün türlerin tek bir taşıma zinciri oluşturmasına yönelik yükleme, boşaltma ve aktarma terminalleri oluşturulmalı, bu amaçla elektronik işlemler yaygınlaştırılmalıdır.
- ▶ Ulaştırma altyapısı ve işletmelerine yönelik özelleştirme programları durdurulmalıdır.
- ▶ Ulaşımında enerji verimliliği çalışmaları ulusal bir politika içinde ele alınmalı; master planlarda birim enerji tüketimi ve emisyon değerleri daha düşük demiryolu, denizyolu sistemlerine öncelik verilmeli, mevcut sistemlerin tam kapasite ve verimliliklerinin geliştirilerek kullanımı ile petrol bağımlılığının azaltılması hedeflenmelidir. Enerji tüketimi fazla olan bütün yeni karayolu yatırımları durdurulmalı/gözden geçirilmeli, ulaşım ve otomotiv sektörüne ilişkin mevzuat bu çerçevede gözden geçirilmelidir.
- ▶ Araçlardan kaynaklanan hava kirliliğini azaltmak için araçların Avrupa Emisyon Normuna göre üretilmeleri için gerekli yasal düzenlemeler yapılırken, emisyon denetimlerinin MMO tarafından yapılması sağlanmalıdır.
- ▶ Toplu taşımacılıkta çevre dostu yakıtların kullanılması tercih ve teşvik edilmelidir.
- ▶ Yol üst yapısında yarattığı tahribat ve trafik güvenliğine yönelik olumsuz etkileri olan ağır taşıt oranının düşürülmesi için önlemler alınmalıdır.
- ▶ Yüksek yakıt tüketimine sahip taşıtlar ile eski araçların kullanımdan çekilmesi hızla planlanmalı, kamuda çok özel amaçlar dışında binek aracı olarak 1400 cc motor hacminden büyük araç satın alımı yasaklanmalıdır.
- ▶ Emniyet Genel Müdürlüğü bünyesinde yer alan Trafik Hizmetleri Başkanlığı, Trafik Genel Müdürlüğü'ne dönüştürülerek araç, gereç ve kadro yönünden güçlendirilmeli, ulaşım sistemleri yönetimini üstlenen Bakanlık kapsamına alınmalıdır.
- ▶ Trafik Güvenliği Kurulu ve il trafik komisyonlarında TMMOB ve ilgili meslek odaları temsil edilmelidir.

- ▶ 2918 sayılı Trafik Kanunu Taslağı, kentlerin ve ülkenin kaderini etkileyecek planlama ve büyük projeler ile AB mevzuat çalışmalarında meslek odaları ve üniversitelerin görüşleri alınmalı, karar süreçlerine katılımı sağlanmalıdır.
- ▶ Trafik güvenliğine yönelik çalışmalar hızlandırılmalı, planı, stratejisi ve bütçesi olan bir "Trafik Güvenliği Projesi" yürütülmelidir.
- ▶ Kentler arası ve kent içi ulaşımın entegrasyonu sağlanmalı, toplu taşımacılık projeleri hayata geçirilmelidir. Büyük kentlerde etkin bir toplu taşıma sistemi kurulurken, küçük taşıt kullanılmasını zorlaştıracak önlemler de alınmalıdır.
- ▶ Toplu taşıma araçları ve ulaştırma sistemlerinde engellileri gözetecek önlemler alınmalı, uygulamalar kalıcı olmalı, yönetmeliklere yeni standartlar eklenmelidir.
- ▶ Ölümlü, yaralanmalı trafik kazalarında kaza tespit tutanakları; zabıta, yol/trafik eğitimi almış inşaat/makina mühendisi ve araç tekniği alanında MMO tarafından belgelendirilmiş makina mühendisleri ile doktorlar tarafından ortaklaşa hazırlanmalıdır.
- ▶ Mahkemelerde bilirkişilik yapacaklarda ilgili meslek odası tarafından eğitilip belgelendirilmiş olmaları şartı aranmalıdır.
- ▶ Üniversiteler bünyesinde "Trafik Mühendisliği" bölümü açılmalı ve bu bölüme uygun müfredat programları hazırlanmalıdır.
- ▶ Sürücü kurslarında denetlemeler sıklaştırılmalıdır.
- ▶ Kamusal bir hizmet olan araç teknik muayenesinin özelleştirilmesinden vazgeçilmeli, gerekli yatırımlar yapılarak bu hizmet Avrupa normlarında ve kamu eliyle yapılmalıdır.
- ▶ Bakım ve onarım hizmeti veren işletmelerde ve araç fenni muayenesinde teknik hizmet sorumlulukları zorunlu hale getirilmeli, MMO tarafından eğitilip belgelendirilmiş makina mühendislerinin istihdamı sağlanmalıdır.
- ▶ Araç imal, tadil ve montaj hizmetleri MMO tarafından belgelendirilmiş makina mühendislerince yapılmalı, projeler Oda tarafından mutlaka denetlenmelidir.
- ▶ Ulaşım personelinin iş tatmini artırılmalı, teknik personel sorununun giderilmesine yönelik istihdam artırıcı politikalar geliştirilmelidir.

Ali Ekber ÇAKAR
TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı

BAŞSAĞLIĞI

- 19785 sicil numaralı üyemiz Ali KÜÇÜKÖZ,
- 8374 sicil numaralı üyemiz Yalçın ERTÜRK,
- 16153 sicil numaralı üyemiz Cengiz AKSOY'un babası,
- 14553 sicil numaralı üyemiz Gürbüz Süleyman KURTAY'ın annesi,
vefat etmiştir. Ailesine, yakınlarına ve tüm dostlarına başsağlığı dileriz.

DOĞUM

Ödamız üyelerinden Eftal BAYKUŞ'un 04.05.2010 tarihinde Yusuf Kerem adlı oğlu doğmuştur. Sağlık ve uzun ömürler dileriz.

ARAMIZA YENİ KATILAN ÜYELERİMİZ

SİCİL NO	ADI	SOYADI	BRANŞI	MEZUN OLDUĞU OKUL
79669	AHMET	ŞAHİNASLAN	MAKİNA MÜHENDİSİ	ERCIYES ÜNİ.
79821	ZAFER	CAN	ENDÜSTRİ MÜHENDİSİ	İSTANBUL ÜNİ.
79843	GÜRAY	YILDIZ	MAKİNA MÜHENDİSİ	SELÇUK ÜNİ.
79878	ORHAN	KESKİN	MAKİNA MÜHENDİSİ	SELÇUK ÜNİ.
79877	YUSUF CİHAD	ERYİĞİT	MAKİNA MÜHENDİSİ	SAKARYA ÜNİ.
80051	GÜLCAN	ARGUNHAN	ENDÜSTRİ MÜHENDİSİ	ANADOLU ÜNİVERSİTESİ
80050	LOKMAN	HEKİM	MAKİNA MÜHENDİSİ	ZONGULDAK KARAEKMAS ÜNİ.
80049	SELDA	AYDIN	ENDÜSTRİ MÜHENDİSİ	GAZİ ÜNİVERSİTESİ
80221	MURAT	YAVUZ	MAKİNA MÜHENDİSİ	ERCIYES ÜNİ.
80240	ALİ YAVUZ	GÜNDOĞDU	MAKİNA MÜHENDİSİ	BIELEFELD ÜNİ.
80928	UMUT	İNAM	MAKİNA MÜHENDİSİ	ZONGULDAK KARAEKMAS ÜNİ.
80679	SERTAÇ	AKKAN	MAKİNA MÜHENDİSİ	SAKARYA ÜNİ.
80834	ERĞİN	DEMİRSOY	MAKİNA MÜHENDİSİ	PAMUKKALE ÜNİ.
80833	YASİN	KIR	MAKİNA MÜHENDİSİ	ZONGULDAK KARAEKMAS ÜNİ.
80930	SACİT	CANAYAZ	MAKİNA MÜHENDİSİ	İSTANBUL ÜNİ.
80929	HÜSEYİN ALPER	YAVUZER	MAKİNA MÜHENDİSİ	ZONGULDAK KARAEKMAS ÜNİ.
80950	ABDULLAH	KAYA	MAKİNA MÜHENDİSİ	GAZİ ÜNİVERSİTESİ