
İyiler
mutlaka
kazanır.
OYAK BANK
www.oyakbank.com.tr
444 0 600
350 şube | 1094 atm

USİAD

Yıl: 8
Sayı: 29
Temmuz-Ağustos 2007

BİLDİREN

ULUSAL SANAYİCİ VE İŞ ADAMLARI DERNEĞİ'NİN YAYIN ORGANIDIR



Türkmenistan Ekonomisi Hızla Gelişiyor

Jim KİM: "Türkiye'den Kore'ye Mal Satmak Daha Kolay"

USİAD Su Raporu Çıktı

Türkiye'de Ulaştırma

dada
iç giyim



Mağaza: Dada İç Giyim
Cevizlik Mah. Yakut Sok. Kayalı Pasajı No: 19 Dükkan 31 Bakırköy / İSTANBUL
Bakırköy Avşar Sineması Yanı
Tel: 0 212 571 54 74-75

Fabrika: Benşah Tekstil Tic. San. Ltd. Şti.
Cihangir Mah. Ambarlı Dolum Tesisleri Cad. Şehit Zafer Sok. No: 5/2 Avcılar / İSTANBUL
Tel: 0 212 422 65 94 (3 Hat) Fax: 0 212 422 65 97
E-Posta: info@bensah.com.tr

VBT

Vizyon Bilgi Teknolojileri

PROFESYONEL KADROLARLA

PROFESYONEL ÇÖZÜMLER

Siz işinizi büyütün, yazılım ve donanım işlerinizi bir profesyonele bırakın.



hizmetlerimiz hakkında,
detaylı bilgi almak için, lütfen bizi arayınız...

0 216 470 54 40

www.vbttech.com

IBM Premier Business Partner

bmcsoftware SOLUTION PARTNER

Sun

ORACLE PARTNER

Microsoft CERTIFIED Business Solutions Partner

sas Alliance Gold Member

Qualified Partner SIEMENS Information and Communications

İSTANBUL Merkez Ofis
Halk Caddesi, No:83 B Blok Kat:2
Yenisahra - Kadıköy

Telefon +90 216 470 54 40 PBX
Faks +90 216 470 54 45

ANKARA Şube
Çetin Emeç Bulvarı 6. Cad. 64/9
A.Öveçler

Telefon +90 312 472 12 52 - 53 pbx
Faks +90 312 472 12 54

ADANA Şube
Cemalpaşa Mah. 6. Sok. Yalçın Apt.
Kat:1 Daire:5

Telefon +90 322 454 12 95
Faks +90 322 458 10 36

MEYVE PATLAMASI!





Aroma'dan Ice-Tea tutkunları için çok özel bir içecek.
250 ve 750 ml'lik kutularında şeker ilavesiz Aroma Ice-Tea.
İsteyene limon, isteyene şeftali.
Aroma Ice-Tea, buzlu çayın en meyveli hali!

aroma®
ICE TEA



Yıl: 8 Sayı: 29 ■ Temmuz - Ağustos 2007
Dergimiz iki ayda bir yayımlanmaktadır
Yaygın süreli yayın
ULUSAL SANAYİCİ VE İŞ ADAMLARI DERNEĞİ ADINA SAHİBİ:
Fevzi DURGUN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Samim UYKUSEVEN

Dernek Müdürü
Pertev CENGİZ

Genel Yayın Yönetmeni
Oktan ERDİKMEN

Editör
Oktay GÜNEY

Görsel Yönetmen
Okay LAFÇIOĞLU

Bildiren Yönetim Yeri:
USİAD Genel Merkez:
Büyükdere Cad. Oya Sok.
Devran Apt. No: 2-1 Kat: 7 D: 13
34394 Mecidiyeköy-İSTANBUL
Tel: (0 212) 217 36 48 - 217 36 50
Faks: (0 212) 217 36 33
e-posta: iletisim@usiad.net
bildirendergisi@usiad.net
www.usiad.net

Danışma Kurulu:
(Alfabetik Sırayla)
Prof. Dr. Alpaslan Işıklı
Yrd. Doç. Barış Doster
Doç. Dr. Emin Gürses
Prof. Dr. Eren Omay
Prof. Dr. Erol Manisalı
Prof. Dr. Gülten Kazgan
Doç. Dr. İ. Yaşar Hacısalihoğlu
Mete Akyol
Murteza Çelikel
Şefik Soyuyüce
Prof. Dr. Şükrü Sina Gürel

Prof. Dr. İ. Reşat Özkan
Dr. Necip Hablemitoğlu
Cevdet İnci

Onursal Başkan
Kemal Özden

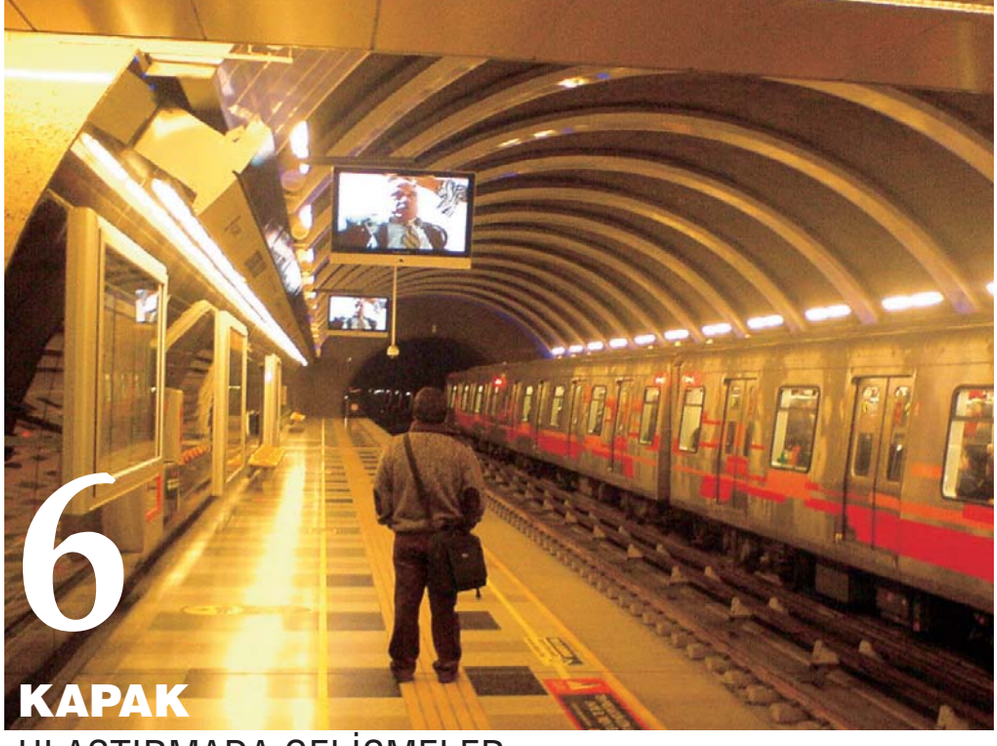
USİAD Ankara Şube:
Atatürk Bulvarı No: 175/21 Bakanlıklar
Tel-Faks: (0 312) 419 44 79

USİAD Denizli Şube:
Saltak Cad. No: 29 K: 6
Tel-Faks: (0 258) 264 27 28

USİAD İzmir Girişim Kurulu:
5709 Sk. No: 37 Karabağlar
Tel ve Faks: (0 232) 253 10 08
e-posta: tbayır@as-el.com.tr

Ofset Hazırlık ve Baskı:
Dünya Yayıncılık A.Ş.
(0 212) 440 24 24

Dergimize gönderilecek yazılar e-posta ile
iki sayfayı geçmeyecek şekilde gönderilmelidir.
Yazılardan yazarlar, reklamlardan firmalar sorumludur.
Kaynak gösterilerek alıntı yapılabilir.



6
KAPAK
ULAŞTIRMADA GELİŞMELER:
DÜNYA VE TÜRKİYE

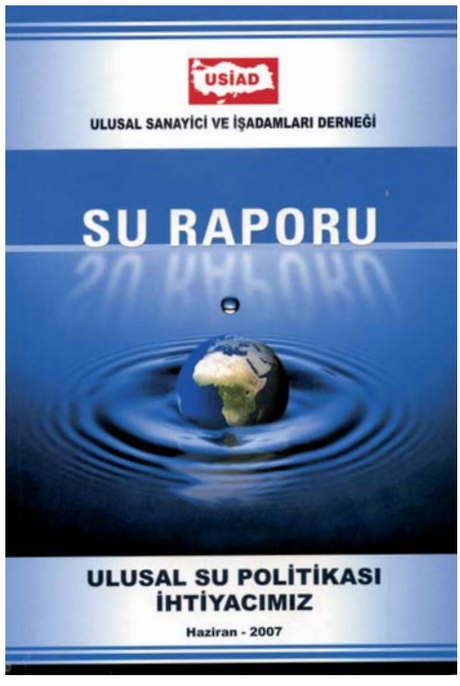
12
KAPAK
KARA TRENLERİN,
KARA YAZGISI

16
KAPAK
PROF. DR. BAYRAM ÖZTÜRK:
"DENİZ ULAŞIMININ
GELİŞMEMESİ HÜKÜMETLERİN
TERCİHİDİR"

26
ENERJİ
ÜMİT RAGIP ÜNCÜ:
"AB ENERJİ AÇISINDAN
DIŞA BAĞIMLI HALE GELDİ"

32
USTALARA SAYGI
METE AKYOL:
"BASIN GÖREVİNİ
YERİNE GETİREMİYOR"

DERNEKTEN
USİAD SU RAPORU ÇIKTI
21





22 **ENERJİ**
NECDET PAMİR



46 **TÜRKMENİSTAN**
TÜRKMENİSTAN EKONOMİSİ HIZLA GELİŞİYOR

36
EKONOMİ
SELİM SOMÇAĞ:
"EKONOMİK ANALİZ"

34
SÖYLEŞİ
TEVFİK KIZGINKAYA:
"ÜÇ DÖRT YILDA TOPARLANIRIZ"

38
TEKNOLOJİ
MEHMET ZAİM:
"KOBİ'LERDE ARGE ÇALIŞMALARI"

42
SÖYLEŞİ
JİM KİM:
"TÜRKİYE'DEN KORE'YE MAL SATMAK DAHA KOLAY"

ENERJİ 28
DURSUN YILDIZ



56 **KÜLTÜR-SANAT**
AYSE TÜTÜNCÜ



USİAD BASIN BİLDİRİSİ

Ulusal Sanayici ve İş Adamları, son dönemde sıkça karşımıza çıkan ve ülkemizin ekonomik yapısını derinden etkileyen şirket ve banka satışlarını endişeyle karşılamaktadır. Ekonomik değerlerimizin yabancı şirketlere satılması son yıllarda ekonomimizin giderek artan oranlarla yabancıların kontrolüne geçmesine neden olmaktadır. Yabancı sermaye, özellikle sermayenin diğer sektörleri daha rahat kontrol edebileceği para-finans-sigorta sektörlerinde yoğunlaşmış bulunmaktadır. Bu kuruluşlar %27'sine sahip oldukları sigorta sektöründe primlerin %60'ını üretirlerken; bankacılık sektörünün de %42'sini kontrol etmektedirler.

Borsamızda 1.061 yabancı fon, %71'lik bir payla 65 milyar dolarlık hisse senedine sahip bulunmaktadır. 500 büyük firmamızın 149'u yabancı sermayeli veya ortaklıdır. Bu firmalar, istihdamın %27'sini yaratmalarına rağmen, katma değerin %50'sini, toplam satışların %44'ünü, ihracatın ise %50'sini gerçekleştirmektedirler.

Bu ve benzeri etkenlerden dolayı, Türkiye ekonomisi krizlerden kurtulamamaktadır. Suni bir denge üzerinde durdurulan ekonomimiz ne yazık ki siyasi teslimiyet noktasına getirilmiştir. USİAD'ın uzun süredir vurguladığı bu gerçekler, son dönemde yaşanan gelişmelerle bir kez daha kamuoyunun gündemine taşınmıştır. USİAD, bu gündemi sürekli olarak vurguladığı ve IMF'nin, Gümrük Birliği'nin, teslimiyetçi politikaların yer almadığı "Ulusal Ekonomi Programı"nın tartışılması için bir şans olarak görmektedir.

USİAD Kurucu ve Onursal Genel Başkanı Kemal ÖZDEN'in USİAD Bildiren Dergisi'nin Ağustos 2000 sayısının başyazısında kaleme aldığı şu gerçekler, bugünkü durumu üzerinden onca yıl, onca stand by anlaşması, onca hükümet ve ekonomi bakanı geçmesine karşın daha da güçlü bir geçerlilikle ifade etmektedir:

"Türkiye'de üretim yapan firmaları-deyim yerindeyse olmuş meyveleri- toplayan yabancı sermaye, bir süre sonra bu fabrikalardaki üretimi durdurup; yurt dışından getirdiği ithal ürünleri piyasaya sürüyor. Ulusal sanayimizin en eski firmaları bir bir yabancıların eline geçiyor. Kendi ülkemizde, kendimize yabancı… İşsiz, parasız, yabancıların efendiliğinde; doğan her çocuğun yabancıya borçlu doğduğu, artan dış borcumuzun azalacağına dair yakın ve uzak gelecekte hiçbir umut ışığının olmadığı bir ülkedeyiz.

Osmanlı'nın sorunlarını dış borç bularak ve ülke gelirlerini yabancılara rehin ederek aşma gayreti nasıl iflas ile sonuçlandıysa, cumhuriyet döneminin ilk yirmi beş yılının kuruluş felsefesinin inkârı temelinde gerçekleştirilen son elli yılın uygulamaları ile gelinen yer de iflastır.

Çıkış ise, yeni bir buluş, yeni bir kurtarıcı gerektirmiyor. Ulus ve ülke, üstüne çullanan emperyalistlerden, işgalden sonra ekonomik olarak nasıl kurtuldu ise öyle. Yani çıkış yolu, ulusal program. Bu ülke topraklarında sınanmış, başarılı olmuş ulusalcı çözümler. Yabancıya kulluk değil, ulusun efendiliği. Ulusu yabancının boyunduruğuna sokan borçlar değil, öz gücüne güvenme. Bireysel kurtuluş değil, tüm ulusun çıkarı. Herkesin ve her kesimin tek başına çözüm arayışı değil, ulusun aynı yön duygusu içinde birliği. Kooperatifçiliğin unutturulması, kamu mallarının talanı değil. Planlı, karma ekonomi.

Özetle, Mustafa Kemal'in programı…"

Basına ve kamuoyuna saygıyla duyurulur.

USİAD Genel Merkez Yönetim Kurulu



fevzi.durgun@usiad.net

Başkan'dan Sizlere

Sevgili Dostlar,

Son zamanlarda giderek azan ve tüm ulusumuzu büyük acılara boğan bölücü terörist saldırıların sonucunda yurdun her bir köşesinde düzenlenen şehit cenazelerinde, halkımızın tepkilerini açık bir biçimde ortaya koymasıyla oluşan duyarlılığın doğru değerlendirilmediğini düşünüyoruz. Devletin çeşitli kurumlarının fikir ve hareket birliği içinde olmaması, bölücü terörle mücadelede zafiyet yaratmaktadır. Bölücü terör yurt dışından aldığı destekle giderek cüretini arttırmakta ve amacına ulaşabilme umudunu canlı tutmaktadır. Bu gidişatın durdurulması ve geriletilebilmesi için ortak mücadele yöntemini bir an önce belirlemek ve hayata geçirmek, Türkiye Cumhuriyeti'nin sorumlu tüm kurum ve kuruluşlarının görevleridir.

Bu ay içerisinde Lozan Antlaşmasının 84. yılını kutlayacağız. Tüm ulusça Lozan'ın anlamını ve değerini bir kez daha anımsayacağız.Türkiye Cumhuriyeti'ne karşı yapılan siyasi ve ekonomik saldırıları, Lozan kazanımlarına sahip çıkarak püskürtebiliriz. Varlığımızı ve vatanımızı korumak için ulusal bilincimizi geliştirmeliyiz.

Ülkemiz içerisinde hız kazanan yabancı sermaye hareketlerini ve odaklandıkları sektörleri dikkatle izlemeli ve bizim için stratejik öneme sahip sektörlerde oluşmakta olan yabancı hakimiyetine karşı önlemler almalıyız. Yoksa, bu stratejik sektörlerdeki yabancı hakimiyetinin getireceği siyasi sonuçları göğüslemekte zorlanacağımız çok açıktır. Yaşadığımız erken seçim sürecinde mücadele eden tüm siyasi partiler, bu konudaki siyasi düşüncelerini kamuoyu ile paylaşmalıdırlar. Seçim sonrası oluşacak siyasi ortamda uygulayacakları veya destekleyecekleri politikaları açıklıkla ortaya koymalıdırlar.

Nisan ayında yaşanan ve dergimizin geçen sayısındaki başyazımda **"dipten gelen dalga"** olarak nitelediğim Tandoğan ve Çağlayan halk hareketleri, mayıs ayında Gündoğan ve Samsun'da doruğa ulaştı. Sadece ülkemizde değil, tüm dünyada eşi az görülen; ilgi, saygıyla karşılanan bu hareketler bugün için yurdun dört bir yanında terörü telin mitingleri olarak devam etmektedir.

Türk halkı tehlikeyi görmüştür. **Genciyle yaşlısıyla, kadınıyla erkeğiyle meydanları doldurmuş ve laik, demokratik, Tam Bağımsız Türkiye isteğini;** dosta, düşmana göstermiştir. Bu isteğini, yaklaşan 22 Temmuz Seçimlerinde sandığa yansıtacaktır. Siyasi partilerimize düşen görev, ulusun bu isteğine uygun politikalar belirlemek, laik demokratik cumhuriyetimize sahip çıkma kararlılığıyla, ulusal politikalarda parti farkı gözetmeden, beraber hareket edebilme becerisini göstermektir. **"Vatan mevzu bahisse, gerisi teferruattır"** anlayışını hayata geçirmektir.

Bu arada yaşadığımız bir büyük acı da Genel Merkez Yönetim Kurulu Üyemiz, sevgili arkadaşımız Orhan Ergün'nü, hiç beklemediğimiz bir zamanda kaybetmek oldu. 48 yaşında hayatının en verimli döneminde, daha yapacak çok işi varken; yoğun iş hayatına rağmen, dernek çalışmalarına özverili katkısını esirgemeyen sevgili Orhan Kardeşimizi özleyeceğiz. Ailesine, dostlarına ve tüm üyelerimize başsağlığı diliyoruz.

Sevgili USİAD üyeleri,

Ulusal politikalara duyulan ihtiyaçları hisseden ve değerlendiren Genel Merkez Yönetim Kurulumuz, **"Enerji" ve "Bölgelerarası Gelişmişlik Farkları"** raporlarından sonra **"Su"** raporunu, bu dergiyle birlikte sizlere ulaştırmış olacaktır.Yeterli olmayan su potansiyelimizin en verimli şekilde kullanılabilmesi için, oluşturulması gereken ulusal su politikası ve stratejilerinin belirlenmesine katkıda bulunabilmek amacıyla hazırladığımız bu raporu edinmek isteyen okuyucularımız, Genel Merkezimizden istekte bulunabilirler. Talep ettikleri raporlar en kısa zamanda kendilerine gönderilecektir.

Selam ve saygılarımla...

Fevzi Durgun

Ulaştırmada Gelişmeler:
Dünya ve Türkiye

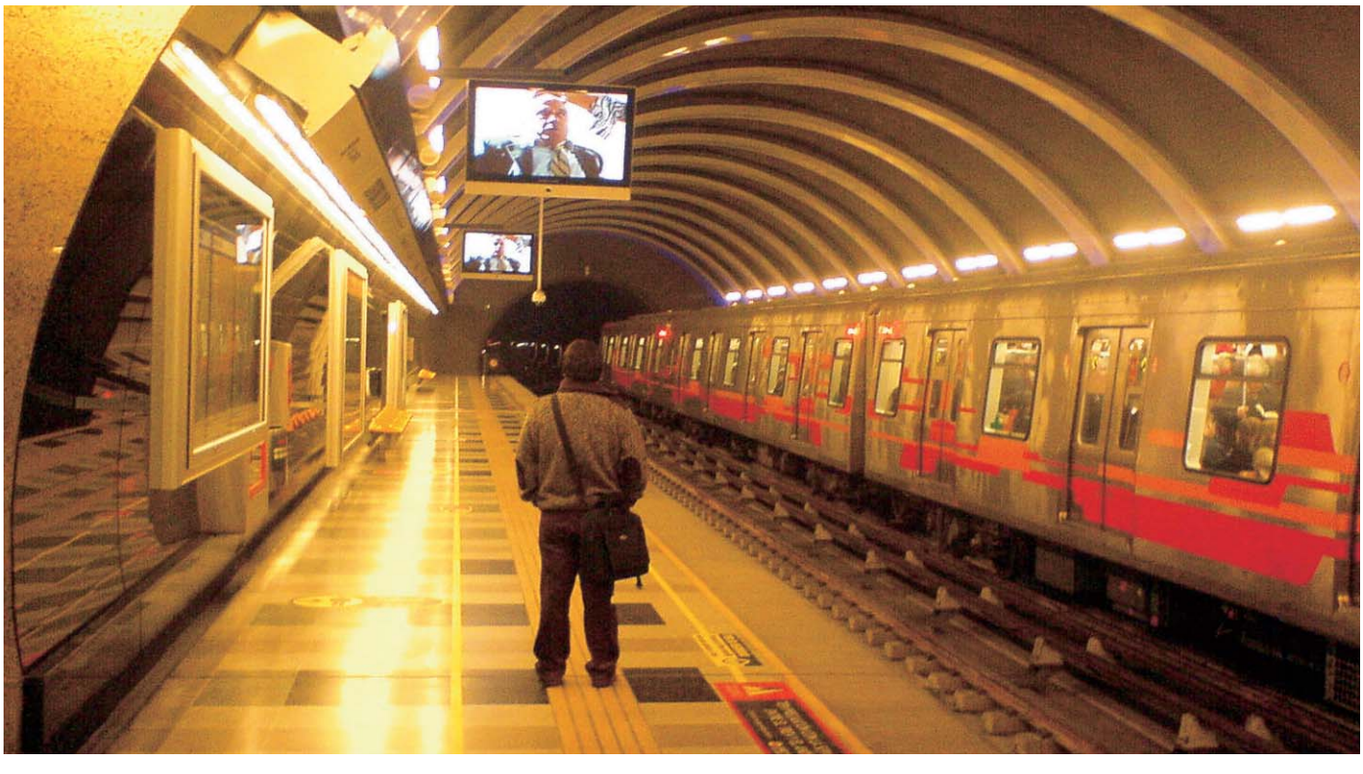
Dr. Yücel CANDEMİR
Emekli İktisat Profesörü
İ.T.Ü. İşletme Fakültesi
candemiry@itu.edu.tr

Ulaştırma, insanlığın tarihi kadar eski olan bir iktisadi etkinliktir. Yüzer kütüklerle başlayıp, tekerleğin bulunuşuyla süren, buharın mekanik bir güç olarak gemilere ve trenlere uygulanmasıyla teknolojik gelişmeye yeni bir boyut kazandıran ulaştırmadaki gelişme, günümüzde uzaya gönderilen araçlarla geleceğin ulaşım genişlemesinin yönünü de göstermektedir. Geleceğe ilişkin teknolojik bekleyiş ve değerlendirmeleri bir yana koyarsak, ulaştırma sisteminin ülkeler ekonomileri ve dünya ekonomisi içindeki yerini ve bu konudaki bekleyişleri bu yazıda ele alabiliriz.

Ulaştırmanın Ekonomideki Yeri ve İşlevleri

Ulaştırma insanları ve malları belli noktalar arasında belli nedenlerle taşıyan bir sistemdir. Bu özelliğiyle iktisadi etkinliğin tarım, sanayi ve ulaştırma dışındaki hizmetler gibi diğer kesimlerinden ayrılan ulaştırma kesimi, bir anlamda ekonominin kilit kesimidir. Denilebilir ki, tarımı ya da sanayisi olmayan bir ekonomi düşünülebilir; ama, ulaştırma etkinliği olmayan bir ekonomi düşünülemez. Bu totolojik (tautological) açıklık bir yana, ulaştırmanın iktisadi etkinlikler hacmi içinde birtakım işlevleri vardır. Bunları başlıca

- Mal-üreten kesimlere pazar sağlama ve gereksindikleri girdileri üretim sürecine taşıma
- Ekonominin dış ticaretine konu olan ihraç ve ithal mallarını taşıma
- Tüketicilerin pazar arayışlarını, toplumsal bazı etkinliklerin ve turizmin oluşmasını sağlama
- Mal ve hizmet akımını gerçekleştirme



■ Siyasal erkin yönetim işlevini yerine getirmesini kolaylaştırma ve

■ Askeri amaçların gerçekleştirilmesini sağlama gibi ana başlıklarda toplamamız mümkündür.

Çağdaş Ekonomide Ulaştırma

Günümüz dünya ekonomisi, küresel ticaret hacminin ençoklanması (maksimizasyonu) çabalarının öne çıktığı özellikler taşıyan bir aşamaya erişmiş bulunmaktadır. Bu aşamadaki sürece verilen ad küreselleşme'dir. Küreselleşme sürecini eleştirenler kadar, sürecin dünyanın ve insanlığın esenliği için çok gerekli olduğunu savunanların da sayısı kabarıktır. Küreselleşme sürecinin yanında ya da karşısında olma konusu bizim bu yazıda ele almak istediğimiz konularla örtüşmediği için, burada yalnızca küreselleşmenin bir tanımı ile yetinelim. Üzerinde anlaşmamız gereken bir olgu, küreselleşmenin tartışılmaz biçimde bir kapitalist süreç olduğudur. Bunu kabul ettiğimizde, küreselleşmeyi, kapitalizm koşullarında sınır-aşan iktisadi, toplumsal ve teknolojik değişimdeki hızlı artış olarak tanımlayabiliriz. İktisatçı açısından bu süreci küresel ticaret hacminin ençoklanması olarak aldığımızda, yapılan / yapılacak olan ticareti (malları) taşıyacak ulaştırma sistemini ele almamız gerektiği de ortaya çıkar. Gerçekten, küreselleşmenin iki itici gücünden biri ulaştırmadır – diğeri bilişim teknolojisi (BT). Bu ikisinin karşılıklı etkileşimi bir yana , Dünya Bankası (DB), Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ), Avrupa Birliği (AB) gibi önde gelen uluslararası örgütler ulaştırmanın çağdaş ekonomideki katkısını en büyük ve yararlı kılacak araştırma çalışmalarına büyük kaynaklar ayırmaktadırlar.

Örneğin, AB ortak ulaştırma politikaları çalışmalarında, "ticaret birliğin kanı, ulaştırma ağı da bu kanı taşıyan damarlar" olarak tanımlanmaktadır.

Gerek DB'nın, gerekse diğer örgütlerin çalışmalarında beliren ana ulaştırma sorunları şöyle özetlenebilir:

■ **Ticaretin Küreselleşmesi:** Uluslararası lojistikteki (örneğin, ulaştırma teknolojisi, elektronik belgelendirme, çağdaşlaştırılmış gümrük işlemleri, vb) ilerlemeler mallar ve hizmetlerin uluslararası ticaretine yönelik bekleyişleri iyimserlik yönüne itelemiştir.



■ **Yığılışma ve Çevre Kirlenmesi:** Özellikle kentlerde olmak üzere, artan karayolu yığılışması kirlenme yaratmakta ve yol kazalarını artırmaktadır.

■ **Ulaştırma Kesimi Açıkları:** Kamu ulaştırma hizmetlerinin kötü yönetimi bütçeye yük getirir.

■ **Harcama Gereksinimleri:** Mevcut ulaştırma altyapısını korumak ve geliştirip çağdaş normlara eriştirmek için büyük kaynaklara gerek duyulur.

Bütün bunların yanında, dünya nüfusundaki değişiklikler dünya ticaret modelini de etkilemek üzeredir. Yüksek gelirli ülkelerde payı büyüyen yaşlı nüfusla, payı küçülen genç nüfusun talep ettikleri mallar doğallıkla aynı değildir. Bunun ticaret modelinde yaratacağı değişiklikler ister istemez ulaşım ağına da yansıyacaktır. Dünya GSMH'sinin daha büyük kısmını yutan gelişmişlerde nüfusun demografik yapısı değişmektedir. Azalan genç nüfus dilimleri payı, pazarların yapısını (yani, talep yapısını) da köklü biçimde değiştirecektir. Şimdiye kadar homojen bir yapıya sahip olan kitlesel mallar pazarları, gençler için ve orta yaşlılar için ayrılarak ikiye bölünmüştür. Bunun önemli sonuçları olacağı açıktır.

Dünya Ekonomisindeki Gelişmeler ve Ulaştırma Etkileşimi

Dünya ekonomisindeki gelişmelerin ulaştırma etkinlikleriyle etkileşimini doğru değerlendirebilmek için, küreselleşme ve bunun GOÜ'lerle bağlantısı üzerinde biraz duralım.

"Küreselleşmeyi, kaba çizgileriyle, dünya üzerindeki insanlar, toplumlar ve ekonomiler arasındaki gelişen bağları yansıtan bir süreç olarak alabiliriz. Bu bağlar, daha düşük ulaşım ve iletişim maliyetlerinin ve yüksek ve düşük gelirli ülkeler arasında artan düşünce ve sermaye akımlarının bir sonucu olarak, oldukça karmaşık bir görünüm sunarlar.

Dünya ekonomisi ile bütünleşme, büyümeyi hızlandırıp yoksulluğu azaltmanın güçlü bir dürtüsünü oluşturabilir. Düşük gelirli GOÜ'ler, bu yoldan ihracatlarını ilksel ürünlerden mamul mallar ve hizmetlere taşımışlardır; 1970'lerin ortasıyla 1998 arasında mamul malların ihracat payı % 25'den % 80'e yükselmiştir.

Daha geniş bir açıdan bakıldığında, küreselleşmenin 1870'den bu yana üç dalgasını saptamak olanağı vardır. 1980'lerde başlayan son dalgadan bu yana, pekçok GOÜ ilksel ürünler ihracatından mamul mal ve hizmet ihracatına kaymışlardır.

1870 – 1914 arasındaki ilk küresel bütünleşme dalgası ulaşım teknolojisindeki (yelkenlilerden buharlılara) gelişmeler ve daha düşük gümrük oranlarıyla yönlendirilirken, ihracat

yaklaşık iki katına çıkarak dünya gelirinin yaklaşık % 8'ine erişmiştir.

1945 – 1980 arasındaki ikinci dalga da aynı etkenler (daha düşük oranlı gümrükler ve ulaşım maliyetleri) tarafından karakterize edilmiştir.

Üçüncü bütünleşme dalgasını harekete geçirenler de yine aynı etkenler olmuştur: konteynerler ve havayolu taşımasındaki gelişmeler ile uydular, fiber-optik kablolar, cep telefonları ve internet bağlantılı azalan iletişim maliyetlerinde yansıyan iletişim teknolojisi gelişmeleri.

GOÜ'lerin ihraç mallarını dış pazarlara taşıyan uluslararası ulaşım maliyetleri çoğu kez ticaret için gümrüklerden çok daha büyük bir engel oluştururlar. Hem kamu politikaları, hem de özel kesim uygulamaları maliyetler üzerinde önemli etkiler yapar. Kargo koruma politikaları ve liman hizmetlerinin sağlanmasındaki sınırlamalar gibi deniz ulaşımına yönelik politikalar çoğu kez düşük etkinlikli firmaları koruyup, rekabeti sınırlar. Denizyolu firmaları arasında rekabeti sınırlayan uygulamalar navlun oranlarını % 25'e kadar artırabilir.

Küreselleşme sürecinin merkezinde yer almalarına rağmen uluslararası hava ulaşım hizmetleri uluslararası rekabetten en çok korunanlar arasında yeralırlar.

Bunun ötesinde GATS (General Agreement on Trade and Services) çerçevesinde ulaştırma hizmetleri üzerindeki çok-taraflı müzakereler daha büyük serbestleştirmeye yol açarak ve iç politikalara itibar kazandırarak iç reformları destekleyebilir.

Bütün bu söylenenler, uluslararası ulaştırma maliyetlerinin GOÜ'lerin ihracattaki rekabet gücünün belirlenmesinde önemli bir belirleyici olduğunu ortaya koymaktadır. Öyle ki, taşıma maliyetleri uluslararası ticarete daha büyük katılım yolunda gümrükler ve diğer ticaret engellerinden daha büyük bir sınırlama oluştururlar. Ekonomilerde taşıma maliyetlerinin iki katına çıkarılmasının yüzde birin yarısından daha yüksek bir büyüme oranı azalışına yol açtığı ölçülmüştür.

Yüksek ulaşım maliyetleri ticarete engel olan bir etkeni temsil ederken, bu, ulaşım maliyetlerinin cografi ve iktisadi koşulların bir karışımının ürünü olduğunu da göstermektedir. Uygunsuz cografi koşullar ve yetersiz altyapıyı gösteren düşük gelir düzeyleri birçok ülkenin içsel ticaret ve gelişme olanaklarını sınırlayan bir etki yaratmaktadır. Fakat, ulaştırma kesiminde gerçekleştirilebilecek yapısal yenilikler (reformlar) bu görüntüyü değiştirebilir. Pek çok ülkede doğru ulaştırma politikaları eldeki ulaştırma kaynaklarının daha iyi bir kullanımını sağlayabilir ve hizmetlerin etkinliğini önemli ölçüde artırabilir. Yurtiçi düzeyde hedeflenen altyapı yatırımları, ulaştırmadaki bölgesel işbirliği ve ticareti kolaylaştırma girişimleri ihracatçıların ulaştırmadaki rekabet gücünü geliştirmede önemli bir rol oynayabilir."

Dünya Ekonomisindeki Gelişmelerin Ulaştırmaya Yansımaları: Ulaştırmadaki Yapısal Değişmelerin Etkileri

Yukarıda da belirtildiği gibi, ulaştırmadaki gelişmelerle dünya ekonomisindeki/dünya ticaretindeki gelişmeler sürekli bir etkileşim içinde birbirlerinin büyüme/gelişme sürecini beslemişlerdir. Küreselleşme sürecinde başarılı bir bütünleşmeyi etkin ve "doğru oluşturulmuş" bir ulaşım ağı/ağları olmaksızın düşünmek anlamsızdır. Çünkü, 1870'lerden bu yana bilinmektedir ki, "yüksek ulaştırma maliyetleri ihracatı cezalandırır". "Ulaştırma hizmetlerinin etkinliği firmaların yabancı pazarlarda rekabet etme yeteneğini büyük ölçüde etkiler.

Dünya ekonomisindeki gelişmelerle ulaşım sistemi arasındaki etkileşim yanında, ulaştırmadaki gelişmelerin dünya ekonomisine ve doğrudan ayrı ayrı ekonomiler üzerine yaptığı dolaysız etkilerin de önemi tarihin eski çağlarından bu yana bilinen bir olgudur. Tekerleğin, daha sonra yelkenli gemilerin ve onları izleyerek buharlı gemilerin cografi keşiflere ve sanayi devriminin ivme kazanmasına yaptığı etkiler, daha sonra da tren, otomobil ve uçağın ülkelerin hem iktisadi, hem toplumsal yapılanmalarına etkileri dünya ekonomisinin gelişme çizgisi içinde önemli dönüm noktalarını oluşturmuşlardır.

Günümüzde de ulaşım sistemi, hem salt ulaştırma teknolojisindeki, hem de elektronik ve bilişim teknolojisindeki çok hızlı gelişmelerin etkisiyle, ciddi yapısal değişikliklerin eşiğinde bulunmaktadır. Bu değişikliklerin dünya ekonomisindeki / küreselleşme sürecindeki gelişmelerden soyutlanarak çözümlenmesi olanak dışı olsa da, ulaştırmanın genel olarak ekonomilerin gelişmesine etkilerinin ilk-elde incelenmesinde yarar vardır.

Ulaştırmadaki yenilikler, yirminci yüzyılın sonlarında gözlenen mal piyasalarında-küreselleşmede önemli bir etken olmuştur. Okyanus, hava, karayolu ve demiryolu taşımasının her biri, ticarete konu olan malların bir yerden diğerine nasıl taşındığına ilişkin çok geniş bir yelpaze içindeki sonuçlara yol açan bir teknolojik ve kurumsal yenilikler dizgesine tanık olmuştur. Okyanus gemiciliği göreli olarak olgun bir endüstri olsa da, geçmiş on yıllar boyunca deniz ulaştırması teknolojisinde de önemli ilerlemeler olmuştur. Kuru yük malları, petrol, kimyasallar, otomobiller, orman ürünleri ve diğer mallar taşıması için uzmanlaşmış gemiler ortaya çıkmıştır. Büyük olasılıkla, deniz ulaştırmasındaki en geniş sonuçları olan gelişme, daha büyük ve daha hızlı gemilerde yatırıma yolaçan konteynerli yük gemiciliğinin büyümesi olmuştur. Günümüzde, denizde taşınan genel küresel yük ticaretinin % 60'dan fazlası konteynerlerle taşınmaktadır. Sanayileşmiş ülkeler arasındaki ticarette ise bu oran % 80'nin üzerindedir.

Ulaştırma teknolojisindeki ilerlemeler hava ulaşımını da geliştirmiştir. Hava ulaşımı, ancak 1950'lerin sonlarında uzun yol jet uçaklarının ortaya çıkışı ve 1967'de de geniş gövdeli jetin (Boeing Jumbo) taşımacılığa girmesinden sonra önem kazanmıştır.

Yönetsel yenilikler ve ulaşım hizmetlerinin üretim, envanter ve dağıtım sistemleri ile bütünleşmesi, uluslararası ulaştırma endüstrisindeki değişimin ek yürütücüleri olmuştur. Örneğin, ara malların tam-zamanında teslimi, firmaların üretimin bazı aşamalarını devre dışı bırakmalarını, envanter stoklarını kısmalarını ve üretimi coğrafi olarak yaymalarını

mümkün kılmıştır. Arz zincirinin daha iyi yönetimi, bozulabilir mal üreticilerinin uzak tüketici piyasalarında rekabet edebilmelerini sağlamıştır. Bunun karşılığında, bu yönetsel değişiklikler, birçok ulaştırma işletmecisini, paketleme ve etiketleme, yükü daha ileri merhalelere gönderme, sigortacılık ve bankacılık, sınır formalitelerinin yerine getirilmesi, gönderilen malların izlenmesi ve diğer hizmetleri de içermek üzere, lojistik hizmetlerinin çok-boyutlu sağlayıcıları olarak boy göstermeye itmiştir. Lojistik başlıca bilginin (information) işlenmesini içerdiğinden, bu hizmetlerin gelişmesi, kısmen, iletişim ve bilgi işlemin (computing) düşen maliyeti ve artan gücünün tarafından harekete geçirilmiştir.

Ancak, bütün bu teknolojik ilerlemelere karşın, ulaştırma maliyetlerindeki uluslararası değişmelerin önemli bir belirleyicisi olmayı sürdürmektedir. Bir ulaşım sürecinin (seyahatin) kalkış ve varış noktaları arasındaki mesafe, taşımanın, yakıt, araçların aşınması ve malların taşınma süresi biçimindeki, değişken maliyetini doğrudan etkilemektedir.

Ulaştırmadaki Gelişmeler ve Güncel Sorunlar

Ulaştırmadaki genişleme, bir yandan özellikle ulaştırma ve bilişim teknolojisindeki gelişmeler, öbür yandan da ulaştırma yönetimi ve lojistik bilgilerindeki ilerlemelerin sonucu olarak ekonominin ve kentlerin gelişmelerine olumlu katkı yaparken, trafik yoğunluğu, kazalar ve yol açtığı çevre kirliliği gibi olumsuz etkileri de olan bir süreçtir. Bu etkilerin son yıllarda daha ciddi bir değerlendirmeye alınmasının sonucu olarak, ulaştırma analizine "sürdürülebilir ulaştırma" kavramı ve konusu da sokulmuştur.

Sürdürülebilir Ulaştırma, başta DB olmak üzere , birçok uluslararası kuruluş yanında, dünyanın pekçok ülkesinin de üzerinde önemle durdukları bir öncelikli gündem maddesi olmuştur. Örneğin, AB Komisyonu, Ortak Ulaştırma Politikası'nı tanımlarken, "Ulaştırma hizmetlerinin gelişmesi çevre üzerindeki olası etkileri gözönüne almalıdır. Bu nedenle, Komisyon, sürdürülebilir ulaştırma şekillerine öncelik vermektedir. Kyoto Konferansı'nda gösterilmiş olan ana hedefler doğrultusunda, (Komisyon) ulaştırma sistemlerinin iklim değişikliğine yol açacak katkılarının kapsamını sınırlandıracak önlemlere özel önem vermektedir" demektedir.

Ulaştırma alanında sürmekte olan ve beklenebilir gelişmeleri irdelerken, bunları şu ana başlıklar altında sıralayabiliriz:

- BT'deki baş döndürücü gelişmenin etkilerini en belirgin biçimde gösterdiği alanlardan biri de ulaştırmadır. BT'ndeki gelişmeler ulaştırma sistemi üzerindeki etkilerini, bir yandan akıllı araçlar (intelligent vehicles), akıllı ulaştırma sistemleri (intelligent transportation systems, ITS) gibi ulaştırma araçları öbür yandan da bu araçların üzerinde işlediği altyapı ve onun yönetimi ile ilgili konular üzerinde göstermektedirler – akıllı yol ağı altyapısı ve yönetimi ile ilgili yöntemler: Etkileşimli yol kılavuzluğu (Interactive Route Guidance, IRG) ya da küresel seyir uydu sistemi (Global Navigation Satellite System,GNSS) gibi.
- BT'ndeki gelişmeler ulaştırma sisteminin lojistik sistemi ile daha doğru bir bütünleşmesini sağlayarak sistemin daha etkin işlemesine de katkıda bulunurlar.
- Sayısal verilerin daha doğru toplanabilmesi yanında, bunları kullanma yöntemlerindeki gelişmeler de ulaştırma planlamasının daha güvenilir bir şekilde yapılmasına yardımcı olmaktadırlar
- Ulaştırma sisteminin Pazar ekonomisi kuralları içinde işlemesini veri alırsak, burada tüketici tercihlerinin (yani, ulaştırma talebinin) daha doğru ölçülüp değerlendirilmesinde de BT'deki gelişmelerin payı olduğunu görüyoruz.
- Ayrıca, ulaştırmanın iktisadi



analizinde de gelişmeler olmuş ve hem ulaştırma araçları hem de ulaştırma altyapısının doğru değerlendirilmesinde yöntemler geliştirilmeye başlanmıştır–örneğin, ulaştırma varlık yönetimi (transportation asset management) bunlardan sonuncusudur.

Bütün bunların çağdaş ulaştırma sistemlerinin yaygın ve baskın özellikleri olan

- Bütünleşiklik
- Disiplinler-arasılık ve çok-disiplinlilik (inter-disciplinary ve multi-disciplinary)

özelliklerine uyan ve işlerliği olan bir çerçevede anlaşılabilmesi ve uygulamaya doğru aktarılabilmesi, üzerinde işgörecekleri bir ulaştırmanın kurumsal altyapısı kavramının ele alınması önem kazanmaktadır.

Sonuç ve Değerlendirme: Türkiye'nin Ulaştırma Gündemi

Girişte de değinildiği gibi, ekonominin kilit kesimi olma özelliği taşıyan ulaştırmanın, dikkatle ve titizlikle değerlendirilmesi gereken bir etkinlik olduğu yukarıda yazılanlarda açık biçimde ortaya çıkmaktadır. Burada açıklıkla beliren bir başka husus da, ulaştırma araştırmasının önemidir. Yukarıda bu alanın ana eksenleri konusunda temel ipuçlarına kısaca değinilmiştir. Araştırmanın önemine bir örnek olarak ECMT'nin 21-22 Ekim 2004'de Paris'te yapılan 131. Yuvarlak Masa Toplantısında sunulan olan bildiriye bir göz atarsak , yapılan çalışmalarda yazarların eriştiği sonuç şudur ki, "eğer AB'nin yeni üyeleri ve aday ülkeler liman etkinliklerini ve BT altyapısını AB ortalama düzeyinin yarısına taşıyabilirlerse dış ticaretlerinde ciddi kazançlar elde edebileceklerdir." Bu kazançlar hakkında yaklaşık değerlerin de verildiği bu çalışma türünden etkinliklerin ülkelerin politikalarını (bizim örneğimizde, ulaştırma politikalarını) belirlemelerinde ne kadar önemli olduğunun anlaşılması gerekir. Araştırmaya gelişmiş ülkelerin büyük kaynaklar ayırmalarının nedenleri de burada saklıdır. Bir anlamda, gelişmişlerin araştırmaya zengin oldukları için kaynak ayırdıkları savından çok, araştırmaya kaynak ayırdıkları için zenginleştiklerini söylemek daha doğru olacaktır.

Dünyadaki eğilime Türkiye'nin de katılması ve araştırmaya, bu bağlamda da ulaştırma araştırmasına, ciddi kaynak ayırması gerekmektedir. Yalnızca araştırmaya kaynak ayırmanın yeterli olmadığını, araştırma çalışmalarını etkin biçimde yürütecek bir altyapının da gerekli olduğunu eklemeliyiz. Bu altyapıyı oluşturmanın ilk koşulu araştırma çalışmalarını tasarlayıp yürütecek olan nitelikli iş gücünün üretilmesidir ki bu da ulaştırma öğretiminin işidir.

"Sonuç olarak, Türkiye'nin ulaştırma alanında karşı karşıya bulunduğu sorunlar ve çözüm yolları konusunda şu saptamaları yapmamız mümkündür:

- Türkiye mevcut ulaştırma altyapısını ve onun üzerindeki araçlarını çok kötü kullanmakta/yönetmektedir.
- Ulaştırma politikalarının tasarımında/yapımında, ulaştırma sisteminin reel kesimle (mal üreten kesimle) uygun bir tamamlayıcılık içinde olması gereği, böyle bir konu sanki hiç yokmuşcasına, göz ardı edilmektedir.
- Bütün bu eksiklik ve yanlışların ardında ulaştırma gibi bir ülkenin ekonomisinin "olmazsa olmaz"ı konumunda olan bir etkinlik alanında çalışacak olanların eğitim ve öğretim konusu Türkiye'nin gündeminde hiç bulunmamıştır.
- Yine, ulaştırmada Araştırma ve Araştırma-Geliştirme konusu Türkiye'nin gündeminde hiç yoktur.

Bu durumda, çözüm / çözüm yolları nedir? Ayrıntıya girmeden şunu söyleyebiliriz:

1 – Türkiye, öncelikle ulaştırma eğitim ve öğretimini gündeminin birinci maddesi olarak ele almalıdır.

2 - Araştırma – Geliştirme konusu ivedilikle ve ciddi kaynaklar ayrılarak ele alınmalıdır

3 - İlk iki önlemle birlikte, ama onlara da bağlı olarak Türk ulaştırma kesiminin kurumsal altyapısı ciddi araştırma konusu yapılmalı ve bu konuda da ciddi bir yeniden örgütlemeye gidilmelidir".

Dipnotlar:

e-ekonomi'nin ulaştırma üzerindeki etkilerinin incelenme çalışmaları ivme kazanarak sürmektedir – bk. http://poet.eu-org

European Commission, White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. Brussels, 12/09/2001. COM(2001) 370.

Bk. http://www.worldbank. org/ transport

CANDEMİR, Yücel (2002), "Uluslararası Ulaştırma ve Türkiye'nin önündeki sorunlar ve olanaklar". Bildiri. ODTÜ VI. Uluslararası Ekonomi Kongresi 2002, ss. 4 – 5.

The World Bank. Sustainable Transport. Priorities for Policy Reform. Washington, D.C., 1996

Europa. http://europa.eu.int/scadplus/leg/en Sustainable mobility: 2002 - 2004 action programme

Bk. http:// www4.trb.org/ trb/ crp.nsf/ All+Projects/ NCHRP+20-24(11)

CANDEMİR, Y. (1998), "The institutional infrastructure of the transport sector with special emphasis on the third Mediterranean Countries", paper presented at the ECMT Seminar, New Trade Patterns : New Transport Demands, 21,22 October, 1998, Antalya.

Bütün bu kuruluşların web sayfalarından ayrıntılı bilgi edinilmesi mümkündür:

http://trb.org

http://www.inrets.fr

http://www.trl.co.uk

Galileo: Satellite Navigation System, Marco Polo: Intermodal Freight Transport gibi programların yanında, Çerçeve Programlar ile araştırmaya çok büyük kaynaklar ayrılmaktadır – bk. Transport RTD Programme, http://www. cordis. lu /transport/ home.html

CANDEMİR, Y. (2002), "Türkiye'de ve Dünyada Ulaştırma Eğitim ve Öğretimi". Bildiri. ODTÜ VI. Uluslararası Ekonomi Kongresi 2002, ss.3-4.

Ülkemizden örnek verirsek, Tıp Doktorları için Tabib Odaları, Hukukçular için Barolar, İnşaat Mühendisleri için İnşaat Mühendisleri Odası, vb.

İstanbul Teknik Üniversitesi ve Yıldız Teknik Üniversitesi.

CANDEMİR (2002), agy, s.9.

John S. WILSON, Xubei LUO and Harry G. BROADMAN, "Trade and Transport Facilitation: European Accession and Capacity Building Priorities". Paper prepared for the Round Table meeting on "Transport and International Trade" ECMT, Paris, October 21-22, 2004

Çek Cumhuriyeti, Estonya, Macaristan, Latvia, Letonya, Polonya, Slovakya ve Slovenya.

Bulgaristan, Romanya ve Türkiye.

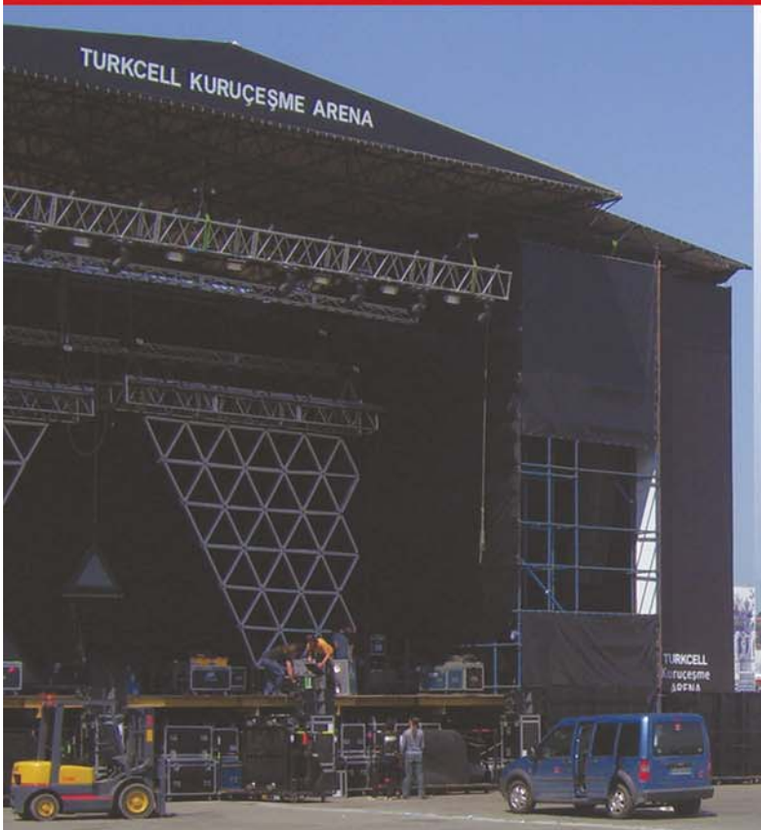
CANDEMİR (2001), "Avrupa Birliği (AB) Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye". ODTÜ V.

Uluslararası Ekonomi Kongresi ss. 9-10. ■

T&T LOJİSTİK
SAN.ve TİC. LTD. ŞTİ
www.ttlojistik.com







■ ÖZEL PROJE TAŞIMACILIĞI

Müşteri firmanın ihtiyaçları doğrultusunda özel proje kapsamındaki şantiye, fabrika vb. operasyon merkezlerinin montaj, demontaj ve nakliyesinin gerçekleştirilmesi.

Resmi kurum ve kuruluşlarının (Hastahane, Telekom, M.E.B. Vb.) özel sektörden talep ettiği emtianın depolama, ayrıştırma, paketleme ve proje kapsamında istenilen her noktaya dağıtım ve teslimatı.

■ YURTİÇİ GLOBAL TEMİNATLI ARAÇ TEMİNİ

■ DEPO - ANTREPO NAKLİYE HİZMETİ

■ LİMAN HİZMETİ

■ İŞ MAKİNASI SEVKİ



T&T Lojistik San. Tic. Ltd. Şti.

Mkz : Hüdavendigar Cad.
Mehmet Murat Sk. Kocaoğlu
İş Merkezi No: 8/7 Sirkeci/İSTANBUL
Tel : 0212 / 519 50 80
Faks : 0212 / 519 50 82

Şube : Gebze Nakliyeciler sitesi.
B Blok No :12 Gebze/KOCAELİ
Tel : 0262 / 644 76 50
Fax : 0262 / 644 76 51

Şube : Hadıköy Yolu Ömerli Köyü
Kavşağı Erçelik Tesisleri
Hadımköy/İSTANBUL
Tel : 0212 / 798 31 00
Fax : 0212 / 798 31 03

Şube : Kara Nakliyeciler sitesi
108. Sk. No:51 / 26 Işıkkent/İZMİR
Tel : 0232 / 436 18 54
Faks : 0232 / 436 43 79

Kara Trenlerin, Kara Yazgısı

"Demiryolu memleketin toptan tüfekten daha mühim bir emniyet silahıdır"
ATATÜRK (1931)

Barış DOSTER

"Kara tren gecikir belki hiç gelmez" gibi, "Tren gelir hoş gelir" gibi türkülere konu olmuşlar, nakaratlarını oluşturmuşlardı. Cumhuriyetin ulusallığının ve kamusallığının, yurdu ve yurttaşı birbirine bağlamasının simgesiydiler. "Demir ağlarla ördük, anayurdu dört baştan dizeleriyle" Onuncu Yıl Marşı'nda geçmekteydiler. Ancak sonra ne olduysa oldu ve 1950 sonrasında unutuldular, unutturuldular, gözden düştüler… Trenlerden söz ediyoruz, demiryollarından. Atatürk'ün büyük önem verdiği, İsmet Paşa'nın "Ray Baba" diye anılmasına neden olan demiryollarından. Yerli ve milli ekonominin, ucuz, dakik, güvenli ulaşımın simgesi olan demiryollarından. Cumhuriyetimizin ilk yıllarında coşkulu marşlara konu olan demiryollarından…

Ulusal bir ulaşım politikasına yakıcı ihtiyaç duyan genç Cumhuriyet, demiryollarına büyük önem vererek doğmuştu. Buna sadece stratejik bir öncelik atfetmemiş, kamusallığın da, toplumculuğun da gereği saymıştı. Osmanlı'dan, özellikle de Birinci Dünya Savaşı'ndan gerekli dersleri çıkaran Cumhuriyetçiler, dört elle sarılmışlardı demiryollarına ve kara trenlere. Zira bu devlet için de, millet için de varlık yokluk kavgasıydı.

Kuvayı Milliye'nin trenleri

Demiryollarının ve demiryolcuların bizde Kuvayı Milliyeci bir ruh taşıdığına inanılır. Telgrafçı Hamdi Bey, kurtuluş sürecinde ulaşım güçlüğü nedeniyle kongrelerini bile erteleyerek yapmak zorunda kalan Müdafaa-i Hukukçular için ne kadar önemli işler yaptıysa, kara trenlerin makinistler de öyle işler yapmışlardır. Ulusal demiryollarımızın kurucusu da, yiğit bir asker olan Behiç Erkin'dir. 31 Mart gerici ayaklanmasını bastırmak için Selanik'ten İstanbul'a gelen ve kurmay başkanlığını Mustafa Kemal'in yaptığı Hareket Ordusu'nun genç bir subayı olan Erkin, Milli Mücadele'ye de ön safta katılmıştır. Soyadını Atatürk vermiştir ona. TCDD'yi kurarak, ilk genel müdürlüğünü yapmıştır. Acıdır ki, kendisi de, kurduğu kurumla adeta aynı yazgıyı yaşamıştır. Bugün Kütahya-Eskişehir makasında sahipsiz bir mezarda yatmaktadır.

Özelleştirmeyi savunanlarla, ya-



bancı dilde eğitimi savunanların buluşması nasıl tesadüf değilse, demiryollarına karşı ideolojik düşmanlık besleyenlerle, Atatürk'e karşı olanların da aynı kişiler olması tesadüf değildir. Gerçekte demiryolları üzerinden verilen kavga ulusalcılar ile mandacıların, bağımsızlık ile esaretin kavgasıdır.

Osmanlı'dan koparılan ödünler

Ülkemizde ilk demiryolu yapımına 23 Eylül 1856 tarihinde İzmir- Aydın hattında başlanır. 130 kilometre uzunluğundaki hattın yapımını İngilizler üstlenmiştir. İngilizlerin bu yörede bir hat yapımı işini istemelerinin ve üstlenmelerinin ardında o zamanlar Anadolu'nun bu bölgesinin yoğun bir nüfus barındırması ve İngiliz mallarını tüketebilecek etnik toplulukların bu yörede yaşaması yatmaktadır. Bu yöre İngiliz sanayisi için bir hammadde deposunu da andırmaktadır. Doğu'ya doğru genişleme siyaseti güden İngiliz İmparatorluğu için Osmanlı İmparatorluğu'nun bu stratejik bölgesinde çalışmak, ayrıca bir atlama taşına basmak anlamına da gelmektedir. Osmanlı Devleti'nin demiryolu yapımı için imtiyaz verdiği Avrupalı devletler, yapım bölgelerinde daha sonra adeta hükümranlık alanları yaratmaya çalışırlar. Demiryolu hatlarının kullanıma girmesiyle, Anadolu'nun bu bölgelerinde tekstil endüstrisinin hammaddelerini oluşturan ürünler hızlı ve güvenli biçimde limanlara ulaşma olanağına kavuşurlar. Yanı sıra demiryolu yapım işini üstlenen yabancı şirketler yolun iki yanındaki 20 kilometrelik bölgedeki maden ocaklarının işletilmesi hakkını da alırlar. Bu yüzden Osmanlı döneminden kalma demiryolları yılan gibi kıvrıla kıvrıla gider, birkaç kilometre boyunca düz bir çizgi izleyen bir hatta neredeyse hiç rastlanmaz. Şirketler demiryolunu bir sağa bir sola döndürerek olabildiğince geniş bir maden arama alanına kavuşma olanağına ulaşırlar. Yapımcı şirketlere bir de kilometre başına kar güvencesi verilmiştir.

Yarı sömürge halini almış olan Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki dış baskı sonucu dönemin güçlü devletleri, her konuda olduğu gibi demiryolu konusunda da büyük ödünler koparır, imtiyazlar elde ederler. Alman nüfuzuyla Anadolu- Bağdat Demiryolu projesini, Sultan Abdülhamit'in Hicaz demiryolunu Şam'dan geçirmesini, 1914- 1919 yılları arasında Arapları ayaklandıran Arabistanlı Lawrance'ın Şam- Medine demiryolunu tahrip ederek Akabe'yi ele geçirmesini hep bu açıdan yorumlamak gerekir.

Cumhuriyet döneminden önce yabancı şirketler tarafından inşa edilen ve işletilen demiryollarının 4 bin kilometrelik kısmı, Cumhuriyetin ilanı ile çizilen milli sınırlar içerisinde kalır. 1924'de bu hatlar millileştirilerek "Anadolu- Bağdat Demiryolları Müdüriyet-i Umumiyesi" kurulur. 1927'de ise "Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi" adını alır. 1953 yılına kadar katma bütçeli bir devlet dairesi şeklinde yönetilen kuruluş, 1953 yılında Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) adı altında Kamu İktisadi Devlet Teşekkülü haline getirilir.

Osmanlı demiryolculuğu, imtiyaz demiryolculuğudur. Dönemin emperyalist devletleri İngiltere, Fransa ve Almanya tarafından Osmanlı İmparatorluğu'nu sömürgeleştirme aracı olarak kullanılmıştır ve 1910'da Düyun-u Umumiye, Osmanlı bütçesinin dörtte birini, bu demiryolu imtiyazından doğan yüklenmeden dolayı, emperyalistlerin kasasına aktarmıştır. Yabancı sermaye ve yabancı mühendis, Osmanlı topraklarında 65 yılda yaklaşık 4 bin kilometre demiryolu döşemişlerdir. Cumhuriyet bağımsızlıkla örtüşmeyen bu duruma son vermiş ve kuruluşunun üzerinden daha bir yıl bile geçmeden, 24 Mayıs 1924 tarihinde demiryollarını devletleştirmiştir. Türk parası, Türk mühendisi ve Türk işçisiyle Cumhuriyet'in ilk 10 yılında 3 bin 500 kilometre demiryolu döşemiştir, hem de onca yokluk ve yoksulluğa karşın. 4 Ağustos 1871'de yapımına başlanan Haydarpaşa-Ankara demiryolu hattının, ancak 20 yıl sonra, 31 Aralık 1891'de bitirildiği dikkate alınacak olursa, 1950 yılına gelindiğinde, toplam 8 bin 400 kilometre demiryoluna ulaşılması, önemli bir başarıdır.

"Demirkırat" demiryollarını gözden çıkarıyor

1950 yılında Demokrat Parti'nin, halkın deyimiyle Demirkırat'ın ikti-



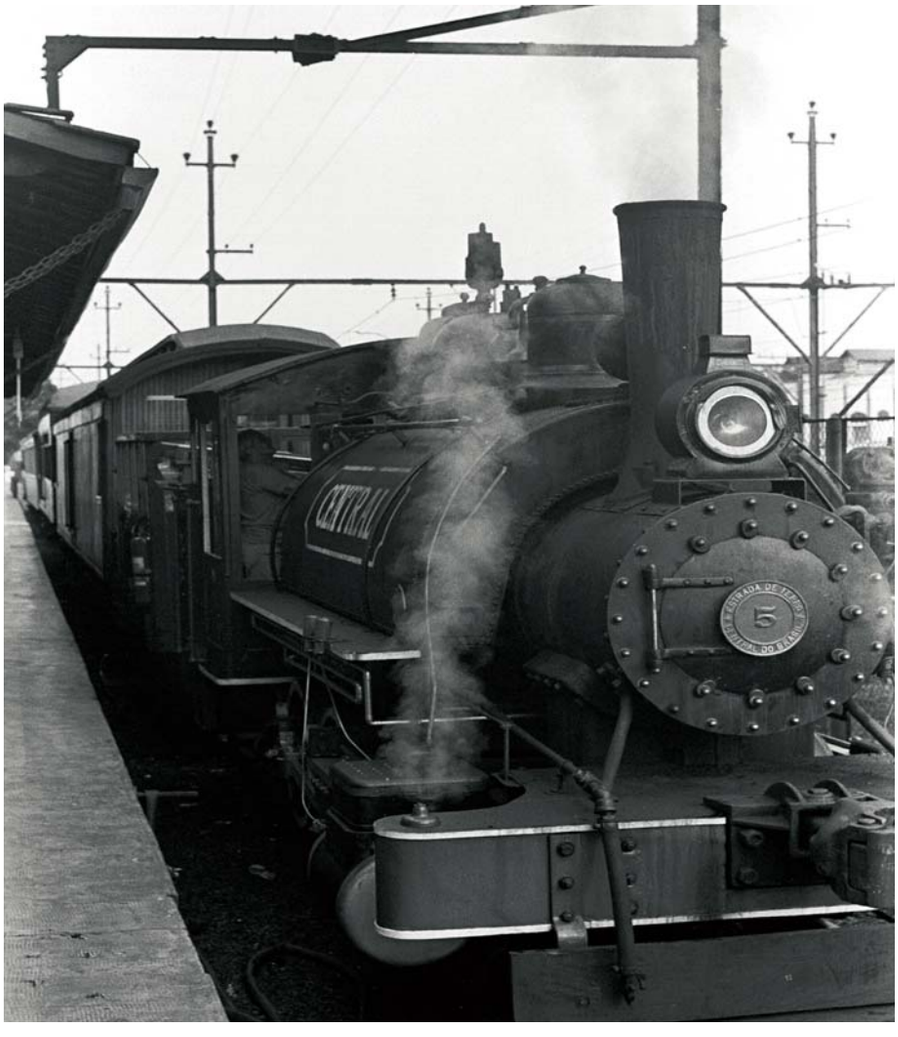
darı demiryollarımız açısından da olumsuz bir süreci başlatır. 1950'den günümüze toplam bin kilometre bile demiryolunun döşenmemesi, bu yaklaşımın sürdüğünü gösterirken, karayollarının yükü de olağanüstü artar. 1950'lerde TCDD yükün yüzde 70'ini, yolcu sayısının yüzde 40'ını taşırken, bugün TCDD hem yükte, hem de yolcuda o dönemde taşıdığının sadece yüzde 10'unu taşımaktadır. 1950–1997 döneminde karayolu uzunluğunun yüzde 80, demiryolu uzunluğunun ise sadece yüzde 11 artması demiryollarına dönük yaklaşımın bir diğer sayısal göstergesidir. Ulaşım sektöründeki yatırım paylarından 1960'lı yıllarda karayolları yüzde 50, demiryolları yüzde 30 pay alırken, 1980 sonrasında, ABD'nin de baskılarıyla demiryollarının payı yüzde 10'un altına inmiştir. Yakın zamana dek günde ortalama 30 yurttaşımızın yaşamını yitirdiği karayolları ise yolcu taşımacılığının yüzde 96'sını yüklenir hale gelmiştir. 1950 sonrasında "üvey evlat" muamelesi gören raylar ve vagonlar, yıllara ve yollara direnseler de, ihmale ve ihanete direnememişlerdir.

Demiryollarına sırt çevirip, karayollarına yüklenmek, ulaştırmaya ilişkin teknik ve bilimsel bir tercih değil, ideolojik ve siyasal bir tercihtir. Trenler, petrolde dışa bağımlı, trafik kazalarında dünyada ilk sıralarda gelen ülkemiz için yerli, milli, sağlıklı, ucuz, çevreci ve dakik araçlardır ama otomotiv, petrol, yedek parça ve karayolları müteahhitlerinden oluşan lobiyle rekabet edememişlerdir. Aynen üç yanı denizlerle çevrili olan ülkemizde denizyollarının bu lobiye karşı direnememesi gibi.

Ülkesinin doğusu ile batısı arasındaki yük taşımacılığının yüzde 60'ını demiryolları ile yapan ABD, özellikle Marshall Yardımı ile Türkiye'yi etkilemiş ve demiryollarına yatırım yapmasına engel olmuştur. Türkiye 1950 sonrasında ABD dayatması sonucu demiryoluna sırtını dönüp, karayoluna ağırlık verir, bu iş de başlangıçta kamu eliyle yapılırken, sonradan özel sektör de bu alana girmiştir.

Demiryollarının stratejik önemi

Karayollarını önceleyen siyasal yaklaşım, her alanda ülkemizin dışa bağımlılığını arttırıp, kurumsallaştırırken, doğaya zarar verirken, kazalar nedeniyle ortaya çıkan can ve mal kaybı ülkemize çok pahalıya mal olurken, Turgut Özal, şu sözlerle demiryolu düşmanlığını daha da ilerilere taşımıştır: "Demiryolları komünist sisteme mahsustur. Komünist rejimlerde insanların hareketlerinin kontrol edilebilmesi demiryolu sayesinde mümkündür"



Belli ki Özal, uzun yıllar kaldığı, hayran olduğu ve her açıdan çok yakın durduğu ABD başta olmak üzere gelişmiş kapitalist ülkelerin "entegre ulaşım" modelini, bir siyasetçi olarak da, bir mühendis olarak da incelememiştir. Kara, deniz, demir ve havayolları arasında ülkenin koşullarına ve gücüne göre olabildiğince dengeli dağılımı ve birbiriyle bütünleşen bir yapıyı esas alan bu model, en çok da kapitalist ülkelerde uygulanmakta ve Özal'ı yalanlamaktadır çünkü. Ayrıca Özal, ülkemizde yapılmış tek ulusal ulaştırma planı olarak tanımlanan ve ulaştırma sistemimizin iyileştirilmesi yönünde önemli bir adım sayılan "1983- 1993 Ulaştırma Ana Planı"nda demiryollarına ağırlık verilmesini öngören yaklaşımı da hiç umursamamıştır. Nitekim karayolu ulaşım payının yüzde 72'den yüzde 36'ya çekilmesini öneren bu plan, iç ve dış ekonomik ve politik çevrelerin de baskısıyla, 1986 yılından sonra da uygulamadan kaldırılmıştır. Oysa plana göre, demiryollarının sadece yük taşımacılığındaki payının arttırılması sonucunda bile, enerji tasarrufu, trafik kazası, yaralı ve ölü sayısı ile hava kirliliğinde büyük miktarda azalma olacak, demiryolunun yük taşımacılığındaki payının yüzde 30'lara çıkarılması, 10 yıllık dönemde, bin 500 kişinin ölümden, 16 bin kişinin de yaralanmaktan kurtulmasını sağlayacaktır. Türkiye, karayolu uzunluğunda ise dünyada 13. sırada gelmektedir.

Türkiye'nin AB ülkelerinin toplamından daha fazla kamyonu varken, demiryolculuğunda nal toplaması kabul edilir bir şey değildir. Yolcu taşımacılığının yüzde 2'sini, yük taşımacılığının ise yüzde 4'ünü demiryoluyla yapan Türkiye, her yıl trafik kazalarında ise 10 milyar dolarlık kaynak kaybetmektedir. Son 20 yılda karayollarına yaklaşık 30 katrilyon para harcayan Türkiye, bu parayla 12 bin 500 kilometre demiryolu yapma fırsatını yitirmiştir. 10.9 bin kilometre demiryolu uzun-

luğuyla da dünyada 23. sırada bulunmaktadır. ABD 195 bin kilometre ile ilk sıradadır. Onu 87 bin kilometre ile Rusya, 71 bin kilometre ile Çin, 63 bin kilometre ile Hindistan, 49 bin kilometre ile Kanada, 46 bin kilometre ile Fransa, 45 bin kilometre ile de ülkemizin yarısından az bir yüzölçümüne sahip olan Almanya izlemektedir. Yani Türkiye'nin demiryolu uzunluğu, AB ülkelerinin 5-6 kat altındadır. AB ülkelerinde 10 bin kişiye düşen demiryolu uzunluğu ortalama 5.1 kilometreyken, bu oran ülkemizde 1.4 kilometredir. Karayolu ulaşımını tercih etmesi nedeniyle Türkiye'de trafik kazalarında her yıl bir ilçe nüfusu yitmektedir. 10 yılda ise 97 bin nüfuslu Bayburt, 93 bin nüfuslu Tunceli gibi bir ilimiz haritadan silinmektedir. 1923'te bin 378 kilometre demiryolu olan, 1938'e dek bunu 6 bin 890 kilometreye ulaştıran Türkiye, Atatürk'ten günümüze toplam 4 bin 32 kilometre demiryolu yapmıştır. 1950–1980 arasında, 30 yıl boyunca yılda ortalama 30 kilometre demiryolu yapılmıştır. Karayolunun ömrü ortalama 13 yılken, demiryolunun ömrü 30 yıldır.

Karayollarına ilişkin gündeme gelen rüşvet ve yolsuzluk iddiaları da kamuoyunu uzun süre meşgul etmiştir. "Hem otoyolların, hem ikili yolların yapımında gerek ekonomik, gerekse teknik bakımlardan etkinlik, verimlilik ve uzun dönemli yarar-maliyet ilkelerine bağlı kalındığını söylemek çok güçtür. O kadar ki Türkiye otoyollarının ortalama kilometre maliyeti, dünyada geçerli maliyetin neredeyse iki katına ulaşmıştır... Bilindiği kadarıyla rüşvet, yolsuzluk sıralamasında yol yapımı, bankacılıktan sonra ikinci sırayı almaktadır"

Özal'ın "Miadını doldurdu" dediği Kemalizm geçmişten büyük dersler çıkararak, demiryollarını önemsemiştir. Atatürk, henüz Cumhuriyet ilan edilmeden, 1922 yılında "Memleketin bütün merkezleri yekdiğerine az zamanla şimendiferle bağlanacaktır. Mühim maden hazineleri açılacaktır. Memleketimizin baştan nihayete kadar harap manzarasını mamureye tahvil etmekten ibaret olan gayenin temel taşları her yerde gözleri tesrir edecektir" diyerek, konuya yaklaşımını ortaya koymuştur. İsmet Paşa'nın şu sözleri ise geçmişin acı izlerini yansıtmaktadır: "Eğer Ankara- Erzurum demiryolu olsaydı, Avrupa'nın Sakarya seferine girmesi şüpheli olurdu".

Tarih Atatürk'ü ve İsmet Paşa'yı haklı çıkarmıştır. 26 Ağustos 1922'de, yani Büyük Taarruz'un başladığı gün, Nafıa Vekâleti'nin Konya'daki Anadolu Bağdat Demiryolları Umum Müdürlüğü'ne taarruzun başladığını bildiren telgrafı şöyle bitmektedir:

"... Garp cephelerimizde harekât-ı harbiye başlamıştır. İşbu dakikada bütün millet şimendiferlerimizi ve fedakâr şimendifercilerimizi Allah'tan sonra yegâne muini zafer (zafer yardımcısı) tanımaktadır"

Yıllar geçer, halk arasında Ray Baba olarak da anılan Lozan Kahramanı, ülkemiz için demiryolunun önemini şu sözlerle dile getirir: "Milli devlet için şimendifer ihtiyacı, milli vahdet (bütünlük), milli müdafaa ve milli siyaset meselesi; asırların muhassalası (bileşkesi sonucu) olan, milli istiklalin muhafazası meselesidir"

Demiryolu meselesi, memleket meselesidir. Cumhuriyeti kuran kadro bu işe öyle hızlı girişmiştir ki, Gazi'nin dediği gibi, "az zamanda çok ve büyük işler yapılmıştır", çok yol alınmıştır. 23 Nisan 1926'da Samsun- Kavak, 9 Eylül 1927'de Samsun- Havza, 2 Eylül 1928'de Kütahya- Tavşanlı, 9 Eylül 1929'da Fevzipaşa- Gölbaşı, 30 Ağustos 1930'da Ankara- Kayseri- Sivas, 15 Mart 1931'de Gölbaşı- Malatya, 15 Nisan 1933'de Samsun- Çarşamba, 27 Nisan 1933'de Adana- Fevzipaşa, 2 Mayıs 1933'de Niğde- Boğazköprü, 20 Eylül 1933'de Ulukışla- Kayseri, 5 Haziran 1935'te Fevzipaşa- Ergani, 22 Kasım 1935'de Fevzipaşa- Diyarbakır, 26 Kasım 1935'de Isparta, 25 Mart 1936'da Afyon- Karakuyu, Bozanönü-Isparta ve Kilyos- Çatalağzı, 20 Ekim 1939'da Ankara- Erzurum hatları hizmete açılmıştır.

Dünyada petrole dönük talep, ülkemizin bu konuda çok zengin olmayışı, bu nedenle de petrolde dışa bağımlı olmamız da göz önüne alındığında, demiryollarının Türkiye açısından önemi daha da artmaktadır.

"Demiryolunu ihmal, Cumhuriyet'i ihmaldir"

Demiryolcular da, Cumhuriyet'in onlara verdiği görevin bilincinde olarak, raylarına, vagonlarına sahip çıkarken, vatana ve millete de sahip çıktıklarının farkındadırlar. "Mutluyum, demiryolcuyum" diyerek "Demiryolumu istiyorum" kampanyasını başlatan ve 10 yıl önce, 1997 yılında Edirne'den Ankara'ya yürüyen Akhan Hilmi Çamurdan, demiryolunun çevreci bir ulaşım aracı olduğuna, tarıma daha az zarar verdiğine dikkat çekmiştir aynı zamanda: "Otoyol için bir karayolunu sağlı sollu iki tarafından 75'er metre istimlâk etmek zorundasınız. Bu tarım alanında en az 150 metre istimlâk demektir. Oysa demiryolunda bu oran toplam 30 metredir. Demek ki demiryolu sadece dışa bağımlılığı önlememekte, daha az tarım arazisi kaybı, daha az insan kaybı, daha az çevre kirliliği anlamına gelmektedir"

Ülkemizde tali ve ana hatlarla birlikte toplam 10 bin 940 kilometre demiryolu olmasının kabul edilemeyeceğinin altını çizen TCDD yöneticileri, "Türkiye'nin son 50 yıldan gerekli dersi alıp, demiryollarına yatırım yapması gerektiğinin" demektedirler. Türk- İş'e bağlı Demiryol- İş Sendikası Genel Başkanı Ergün Atalay da, 1950 yılından beri, tali yollar hariç 1127 kilometre demiryolu döşendiğini anımsatarak, "Olanakların en kısıtlı olduğu dönemde, Cumhuriyet döneminde, Atatürk zamanında kazmayla, kürekle, elle 4 bin kilometre ray döşendi. Osmanlı'dan da 3 bin 700 kilometre ray kaldığı hesap edilirse, geriye kalanın 1950'den bu yana yapıldığı ortaya çıkar. Bu ülkeyi birazcık düşünen, bırakın halkı, kendi çoluk çocuğunun geleceğini, sağlığını, hayatını düşünen demiryoluna yatırım yapar" diye konuşmaktadır.

Akhan Hilmi Çamurdan gibi Cumhuriyet aydınlarının ve demiryolu emekçilerinin duyarlılığı, Cumhuriyetin en seçkin yazarlarında, düşünürlerinde de karşılığını bulmuştur. Falih Rıfkı Atay, "Türk demiryolculuğu, yeniçağ Türkiye'sinin başarıcı iradesini yoğurmakta etken olmuştur" derken, "vatan ve namus münevveri" Attila İlhan TCDD'yi şöyle tanımlar: "TCDD demek, bir anlamda Türkiye Cumhuriyeti demektir. Onu ihmal etmek, onu ele güne muhtaç etmek, Türkiye Cumhuriyeti'ni ele güne muhtaç etmek anlamına gelir". ■

Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Başkanı Prof. Dr. Bayram ÖZTÜRK:

"Deniz Ulaşımının Gelişmemesi Hükümetlerin Tercihidir"

Murat KARDAK

İstanbul Üniversitesi Su Ürünleri Fakültesi Dekanı ve TÜDAV Başkanı Prof. Dr. Bayram ÖZTÜRK: "Türkiye'de deniz ulaşımı, kara yoluna göre daha ucuz ve güvenli olmasına karşın hükümetlerin siyasi tercihleri nedeniyle gelişememiştir" dedi. "Cumhuriyetin kurulduğu süreçte Türkiye'de deniz trafiğinin daha işler durumda bulunduğunu" ifade eden ÖZTÜRK, "Bir yarım ada ülkesi olmamıza karşın, ne yazık ki bugün, İstanbul'dan Antalya'ya deniz yolu ile gitmek mümkün değildir" şeklinde konuştu.

Türkiye'nin deniz ulaştırmasında bulunduğu noktayı değerlendirir misiniz?

Türkiye'deki deniz ulaştırması konusunda önce birkaç saptama yapmamız gerekiyor. Birinci saptamamız, Kurtuluş Savaşı döneminden daha zor bir dönemden geçiyor olduğumuzdur. Çünkü o döneme baktığımız zaman, illerle iller ve illerle ilçeler arasında sağlanan bir deniz ulaşımı olduğunu görüyoruz. Bu, o günkü şartlarda küçük de olsa son derece önemli bir olaydır. Bugüne baktığımız zaman, Türkiye'de deniz ulaşımının çok uzun zamandır tıpkı demiryolu ulaşımı gibi aksatıldığını, ilgisiz bırakıldığını söyleyebiliriz. Ulaşım politikalarında her zaman hükümetlerin tercihleri önemli rol oynar. Bugüne kadar küçük Amerika hayallerine dayalı olarak kara yolu ulaşımına özel önem verildi. Demir yolu ulaşımındaysa hiçbir gelişme yaşanmadığı söylenebilir. Deniz yolu da demir yolu gibi ihmal edildi. Bugün İstanbul, içinden hem Akdeniz'in hem de Karadeniz'in geçtiği bir kent. Ancak ne yazık ki deniz ulaşımı kullanılamıyor. İstanbul'daki ulaşım içinde deniz ulaşımının payı yüzde 10'un da altındadır. Dolayısıyla deniz ulaşımında büyük atılımlar yapılması gerekiyor. Diğer yandan trafik yükü de başka bir sorundur. İstanbul'un bir yakasından diğer yakasına geçmek çok zahmetli bir hal aldı. Bunun çözümü için deniz ulaşımının yaygınlaşması gerekiyor. Örneğin büyük tırların, kum kamyonlarının köprülerden geçirilmesi yerine; bu büyük kamyonların Büyükçekmece, Küçükçekmece ve Bakırköy'den Tuzla'ya yapılacak olan iskeleler aracılığıyla gemilerle Avrupa-Asya arasında ulaşımlarının sağlanması gerekir. Ne yazık ki bu tür projelerin hiçbiri mevcut değil. Kocaman tırlar kentin ortasında geziyor ve kazalara neden oluyor. Kara yolu ulaşımına zarar verip trafiği tıkıyor. Üstüne üstlük bunlar, ülke ekonomisi için de bir zarar getiriyor. Çünkü petrol dışarıdan geldiği için taşımacılık pahalı bir sektör haline geldi ve dolayısıyla yük taşımacılığı da uluslar arası boyutlarda rekabet edemez oldu. Bugün Türkiye'de yakıt, dünyanın en pahalı ürünleri arasında. Japonya'da petrol Türkiye'den daha ucuz. Oysa Türkiye petrol yataklarına daha yakın. Dolayısıyla kara ulaşımının uzun dönemde petrole bağımlı olması, ülkemiz açısından bir kayıptır. Ülkedeki ekonomik gelişmeyi artırmanın yolu hem demir yolu hem de deniz yolu ulaşımından geçiyor.

Peki, biz bu sektörlere neden önem veremiyoruz?

Az önce de sözünü ettiğim gibi, sıkıntı hükümetlerin yalnızca kara yoluna ağırlık veren ulaşım politikalarından kaynaklanıyor. Demir yolları ve deniz yolları tercih edilmedi. Türkiye'de demir yollarının gelişmesinin Türkiye'nin güvenliğini tehlikeye düşüreceğini söyleyebilecek kadar demir yolunun ne olduğunu bilmeyen politikacılar yetiştirdi bu ülke. Dolayısıyla demir yolunda 30 yılımızı kaybettik. Deniz ulaşımı da aynı şekilde. Kurtuluş Savaşı döneminde, bir kentten başka bir kente deniz yoluyla gitme kolaylığı bugün yok oldu. İstanbul'dan Trab-

zon'a o dönemde gemilerle gidilebiliyordu. Bugün İstanbul'dan ne Trabzon'a ne Rize'ye ne İskenderun'a ne de Antalya'ya gidilebiliyor.

Bu işler özel sektörün boyunu aşar mı?

Hayır, aşmaz. Türkiye'de bu işi yapabilecek özel tersaneler var. Bugün Türkiye'de gemi sanayi çok güçlendi. İstenildiği zaman Türkiye gemi yapıp ulusal ekonomisine çok önemli katkılarda bulunabilir. Ulaşım maliyetleri bugün Türkiye'de pahalı. Çünkü benzin pahalı, kara yolları pahalı ve bunlar büyük yatırım isteyen şeyler. Oysa deniz ulaşımı öyle değil. Deniz ulaşımında maliyet düşük, yükün taşınma kapasitesi yüksek. Gelişmiş ülkelerin hepsinde deniz ulaşımı birinci sırada yken, Türkiye'de ne yazık ki üçüncü sıradadır. Biz bir yarım ada ülkesiyiz ve bir kentimizden başka bir kentimize deniz seferi, gemi tarifesi yok ve cumhuriyetin yeni kurulduğu dönemlerde bile kentler arasında deniz ulaşımı yapılabiliyordu. Hükümetlerin tercihleri nedeniyle ülkemiz deniz ulaşımından adeta soyutlanmış oldu.

Son yıllarda deniz ulaşımıyla ilgili gelişmeleri nasıl değerlendiriyorsunuz?

Son yıllardaki gelişmelerle beraber, çok geç de olsa, Türkiye'nin bir deniz ülkesi olduğu gerçeği dillendirilmeye başlandı. Bildiğiniz gibi, cumhuriyet öncesinde Türkiye'de yabancı gemi şirketleriyle, yabancı gemilerle, yabancı ülkelerin bayrakları ile yük taşımacılığı, deniz ulaşımı, deniz nakliyatı yapılıyordu. Cumhuriyetin en önemli kazanımlarından birisi, her yıl 1 Temmuz'da kutladığımız "Kabotaj Bayramı" haftasıdır. Türkiye 1923'ten bu yana kendi karasularında sadece kendi bayrağıyla kendi yükünü taşıma hakkını elde etmiştir.

Kabotaj Yasası'yla Gümrük Birliği Anlaşması arasında çelişkiler yok mu?

Bu konuda bazı sorunlar var. Örneğin Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'ne limanlarımızı açarsak, "Kabotaj Yasası" doğrudan delinmiş olacak. AB'nin Türk limanlarına açılması sorunu zaman içinde Kabotaj Yasası'nı sulandıracak niteliklere sahip. Bu konuyu titizlikle ele almak gerekiyor. Türkiye'de ciddi bir denizcilik politikası



uygulayacak güçlü bir otoriteye gereksinim var. Bu otorite denizciliği son dönemde belli bir yere getirmek konusunda çaba gösterdi. Türkiye belli bir yere geliyor fakat denizcilikte kaybedilen çok önemli bir 30 yıl var. Türkiye gibi gelişen ülkelerin deniz yolu ve demir yolu ulaşımını arttırması gerekiyor.

Kara yolu araçlarıyla deniz yolu araçlarını ulaşım maliyetleri ve kapasiteleri açısından kıyaslar mısınız?

Yakıt maliyetine baktığımızda gemi çok daha ucuzdur. Başka yönlerden de deniz yolunun artıları var. Kara yollarında bakım ve onarım harcamaları da ciddi bir maliyettir. Yine kara yollarında gerçekleşen zaman kayıplarını, kaza sayısını, yaralanmaları, sigorta maliyetlerini de hesaba katmak gerekiyor.

Kara yolu taşımacılığına bağlı olarak gelişen büyük sektörler var, örneğin kamyon taşımacılığı. Deniz taşımacılığının gelişmesi, bu sektörler üzerinde olumsuzluklara yol açar mı?

Ben tırları bırakalım, taşımacılığı sadece gemiyle yapalım demiyorum. Sonuçta deniz yolu taşımacılığında kara yolu taşımacılığı birbiriyle yakından ilişkilidir, birbirinin devamıdır. Bir de şu açıdan yaklaşabiliriz: İstanbul'da trafik yoğunluğunun azaltılması için ağır yük taşıtlarının kent içinden geçişlerini ortadan kaldırmak üzere taşıtları gemilerle bir yerden başka bir yere taşıyabiliriz. Ben işi bu açıdan değerlendiriyorum. Gemi taşımacılığının üstün olduğu durumlara rağmen tercih edilmeyişi otomotiv lobisinin Türkiye'deki başarısını da gösteriyor. Otomotiv sanayindeki gelişmeler ve bunların Türkiye'deki satış miktarına baktığınız zaman işin önemini kavrayabiliriz. Türkiye'deki kamyon sayısı tüm AB ülkelerindeki kamyon sayısından daha fazladır. Dolayısıyla bu aynı zamanda para kaybına yol açıyor. Hem maliyetlerimiz artıyor, hem de yatırıma yönelik bir şey yapılmıyor.

Buna karşı bir denizcilik lobisinden söz edebilir miyiz?

Türkiye'de henüz böyle bir lobiden söz etmemiz olanaksız. Ancak sermaye birikimindeki artışa koşut olarak böyle bir lobinin oluşmaya başlayacağını öngörebiliriz.

Türkiye'nin denizcilikle ilgili mevcut bir projesi var mı?

Sanmıyorum. Elbette az önce de değindiğim gibi son dönemde yaşanan bazı olumlu gelişmeler var yine de. Örneğin tersanecilikte olumlu gelişmeler yaşanmaya başlandı. Kruvazör turizminde de önemli gelişmeler oldu. Fakat yeni hükümetlerin gelecekte başarılı olup olmayacağını kestirmemiz zor. İş belirli bir proje, politika kapsamında yürümüyor. Zaten artık Türkiye'de planlama anlayışı da değişti. Küreselleşme sürecindeki Türkiye'de başlatılan liberal ekonomi uygulamalarından sonra artık planlama yapılamıyor.

HAVA-İŞ Sendikası:

"Türk Havacılık Sektöründe Eksikler Çok"

Ülkemizde gerek bir bütün olarak ulaştırma sektörünün, gerekse de sivil havacılık dahil alt ulaştırma sektörlerinin gelişimi bütünsel, stratejik bir plan çerçevesinde yürütülmemektedir. Havacılık sektöründe bu plansızlığın yol açtığı olumsuz sonuçlardan en iyi bilinenlerinden biri, bir dönem bütünüyle keyfi biçimde izlenen "Her İl'e Bir Havaalanı" politikası ve bu sözde politikanın Türkiye gibi ciddi bir tasarruf açığı ve kaynak ihtiyacı olan bir ülkede yol açtığı akıl almaz israf olmuştur.

Kronik plansızlığa eşlik eden alaturka liberalleştirme ve kuralsızlaştırma uygulamaları da havacılık sektöründe son derece olumsuz sonuçlar doğurdu. Sektörde yetersiz sermaye yapısı ve istikrarsız bir işletme ortamı olan çok sayıda havayolu şirketi kuruldu. 1985 yılından bugüne kadar 28 havayolu şirketinin iflas etmiş olması bunun en açık kanıtıdır. Bu iflaslar hem Türkiye sivil havacılığının itibarını zedelemekte, hem de muazzam bir ulusal kaynak israfına yol açmaktadır. Kuşkusuz her zaman olduğu gibi en ağır sıkıntıyı yaşayan taraf bu şirketlerde çalışan ve işini kaybeden işçiler ve aileleri olmaktadır.

Ne yazık ki havacılık kazaları açısından da son derece bozuk bir sicile sahibiz. Sivil havacılık faaliyetlerinin emniyetli bir şekilde yürütülebilmesi için, düzenleme ve denetim görevini etkin biçimde yerine getirebilecek teçhizat, personel ve idari yapıya sahip merkezi bir sivil havacılık otoritesi oluşturulması zorunlu. Türkiye'de Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü bu tanımın henüz çok uzağında.

Sivil havacılık düzenlemeleri, yasalarla, Ulaştırma Bakanlığı'nın ve bağlı kuruluşlarının çıkardığı yönetmeliklerle, talimatlarla, yönergelerle de bu düzenlemeler yapılıyor. Ancak bunların birçoğu -özellikle de uçucu personelin uçuş görev ve dinlenme süreleri ile ilgili düzenlemeler- uluslararası ölçülere uygun değil, çünkü işverenlerin baskısı altında uluslar arası standartların içi keyfi bir biçimde boşaltılıyor. Ayrıca denetim alanında çok ciddi bir zafiyet söz konusu. Bu fiili denetimsizlik ortamında hem THY'de hem de diğer havayolu şirketlerinde "Bize bir şey olmaz abi" mantığıyla kural dışı uçmak bir kural haline gelmiş durumda.

Sektörün bir diğer sorunu da havayolu şirketlerinin ve yer hizmetleri alanında faaliyet gösteren havacılık şirketlerinin sendikalaşmaya karşı düşmanca bir tavır içinde olmaları, çalışanlarının Anayasa'dan kaynaklanan örgütlenme hak ve özgürlüklerine saygı duymamalarıdır. Sendikanın dengeleyici rolünün olmadığı bir ortamda işverenler ve şirket yöneticileri kısa vadeli ticari çıkarlar adına güvenliği tehlikeye atacak uygulamalara çok daha kolay bir biçimde başvurmaktadırlar.

Elbette bütünüyle etki alanımız dışında olan ama Türkiye havacılık sektörünü de derinden etkileyecek kimi dışsal etkenler de söz konusu. Dünya ölçeğinde havacılık sektörünün giderek daha fazla piyasanın kaprislerine bırakıldığı, ulusal bayrak taşıyıcı şirketler sistemi bir kenara bırakıldığı bir ortamda sektör dışsal şoklardan da artık çok daha fazla etkilenmektedir. Örnek olarak yakın geçmişten SARS'ı ve 11 Eylül terör saldırılarını verebiliriz. Önümüzdeki dönemde de karşımızda kuş gribi tehlikesi bulunmaktadır. Kuş gribi virüsünün mutasyon geçirip insandan insana geçmeye başlaması durumunda başlayacak bir salgının yaratacağı şok sadece Türkiye'deki havacılık şirketlerini değil, dünya üzerindeki bütün havacılık şirketlerini, uçak üreticilerini ve turizm sektörünü derinden sarsabilir.

Dış ekonomik dünyada yaşanan önemli bir gelişme ise ABD ile AB arasında imzalanan transatlantik "açık gökler" anlaşması. Sektör uzmanları bunun sonucunda özellikle Avrupa'da hızlı bir tekelleşme –elbette onlar tekelleşme yerine "konsolidasyon" diyorlar- yaşanacağını ve orta vadede bu pazarın iki ya da en çok üç (Lufthansa, Air France-KLM ve belki British Airways) havayolu şirketinin egemenliği altına gireceğini öngörüyorlar. Hava-İş olarak uluslararası gelişmeler sonucu doğabilecek bu tür tehlikeleri üst örgütlerimizin (Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu – ITF ve Avrupa Taşımacılık İşçileri Federasyonu – ETF) yürüttükleri çalışmalar içinde aktif bir biçimde yer olarak göğüslemeye çalışıyoruz.

Türkiye'de Lojistik ve Kara Yolu Taşımacılığı

Onur DiKMENLİ

Türkiye'de iş gücü maliyetlerinin Batı Avrupa ve Kuzey Amerika'da yer alan ülkelere göre düşük olması ve AB'ye olan coğrafi yakınlık, AB pazarında faaliyet gösteren işletmeler için yatırım yapılabilir ülkeler arasında Türkiye'nin de yer almasını sağlamıştır. Sahip olduğu jeostratejik konum da Türkiye'nin önemini arttırmaktadır.

Büyük bir coğrafi ve ekonomik alana etki edebilme potansiyeline sahip olan Türkiye'de Avrupa Birliği'nin ulaştırma ve taşımacılık politikalarıyla entegre olmuş bir ulaştırma ve taşımacılık politikasının olması, lojistik altyapısının güçlü olması ve lojistik sisteminin verimli işleyebilmesi Türk işletmeleri ve Türkiye için uluslararası rekabette öne geçmenin önemli bir unsuru olacaktır.

Türkiye'de lojistik sektörü, ekonomik alanda Türkiye'nin kalkınmada "ithal ikameci" politikalar uygulamaktan vazgeçip "ihracata dayalı" politikalar uygulamaya başladığı 1980 yılından sonra gelişmeye başlamıştır. Türkiye'de 1980'li yıllarla birlikte "nakliye" anlayışından "lojistik" anlayışına doğru geçiş başlamış, bu geçiş 21. yüzyılda hızlanmıştır.

Türk lojistik sektörünün yaşadığı gelişimle ilgili olarak şunları söyleyebiliriz:

Türkiye'de lojistik beyaz eşya, hızlı tüketim maddeleri ve ilaçla başladı. Arkasından otomotiv, elektronik, tekstil ve petrol ürünleri tarafından talep geldi. Önümüzdeki dönem hızlı tüketim malzemeleri, soğuk zincir, gıda, içecek ve taze gıda alanlarında da taleplerin artacağı söyleniyor. Zincir mağazalarının Anadolu'ya yayılmaya başlamasıyla hızlı tüketim, hırdavat, tekstil gibi iş kollarından gelen taleplerle de büyüme bekleniyor.

Bu gelişmelere rağmen Türkiye'de hala "lojistik" denildiği zaman kara yolu taşımacılığı anlaşılmaktadır. Çünkü ülke içinde yük taşımacılığında ağırlıklı olarak kara yolu kullanılmaktadır. 2004 yılı başı itibarıyla Türkiye'deki dahili yük taşımacılığının %94,6'sı kara yoluyla, %5,3'ü deniz yoluyla, %0,1'i hava yoluyla yapılırken, yolcu taşımacılığının %94,8'i kara yolu, %3,3'ü demir yolu, %1,9'u hava yoluyla yapılmaktadır.

Sahip olduğu esneklik ve hız sayesinde kapıdan kapıya teslimat yapabilmesi, kara yolu taşımacılığını diğer taşımacılık modları arasında ön plana çıkarmıştır.

AB sınırları içinde Türk taşımacılık işletmeleri tarafından yapılan uluslar arası taşımacılık faaliyetlerinde AB standartlarına uyulmuş olsa bile üyelik müzakereleri başlayana kadar geçen zamanda yurt içinde yapılan taşımacılık faaliyetlerinde AB standartları yerine Türkiye'nin kendine özgü olan koşulları geçerli olmuştur. Dolayısıyla Türkiye ile Avrupa Birliği arasında 3 Ekim 2005 tarihinde başlayan ve ucu açık olduğu AB tarafından her fırsatta dile getirilen, tam üyelik müzakereleri bir çok alanda olduğu gibi taşımacılık alanında da büyük değişimlere yol açacaktır.

3 Ekim 2005 tarihinden sonra ise Türkiye içinde yapılan taşımacılık faaliyetlerinde de 27 ülkede 450 milyondan fazla insanın bir araya gelerek oluşturdukları AB standartları daha fazla hissedilir olmuştur. Bu doğrultuda tehlikeli maddelerin taşınmalarında daha dikkatli olunarak çevreye daha az zarar verilmesi, teknolojinin daha yoğun kullanılması, toplam taşımacılık içinde kara yolunun ağırlığının azaltılarak diğer taşımacılık modlarının da kullanımlarının arttırılması çalışmaları hız kazanmaktadır.

Bu gelişmelerin dışında Türk limanlarının ve havaalanlarının Güney Kıbrıs gemilerine ve uçaklarına açılıp açılmayacağı, Kıbrıs Rum Yönetimi'nin Türkiye Cumhuriyeti tarafından resmen tanınması anlamına geleceği için kamuoyunca yakından takip edilmektedir. Ayrıca Gümrük Birliği Antlaşması'nın maddeleri arasında yer alan "malların serbest dolaşımı" ilkesine rağmen ihraç edilen Türk mallarının AB sınırları içinde taşınmalarına engel çıkarılması anlamına gelen Türk taşımacılık işletmelerinin faaliyetlerinin engellenmeleri de, -AB, bu konunun "hizmetlerin serbest dolaşımı"na girdiğini belirterek üyelik müzakereleri esnasında sırası geldiğinde karşılıklı olarak müzakere edileceğini belirtmektedir- sektörde büyük sıkıntı yaratmaktadır.

Günümüz koşullarında kara yolu taşımacılığında uygulanan AB standartlarının Türkiye lehine değiştirilmesi mümkün değildir. Bunun için ilk önce Türkiye olarak AB standartlarına uyabilecek konuma gelmeli daha sonra da, üye ülkelerin kendileri için yaptıkları gibi, AB içinde geçerli olan standartları ve düzenlemeleri kendi ulusal çıkarlarımız doğrultusunda değiştirebilmek için mücadele ve müzakere etmeliyiz.

Ankara Şube Başkanımız Cemal ÇOBAN, Ankara Sivil Toplum Meclisi Toplantısı'na Katıldı

Ankara Sivil Toplum Meclisi haziran ayı toplantısı, 15 Haziran 2007 tarihinde Ankara Ticaret Odası Toplantı Salonu'nda, ATO Başkanı Sinan AYGÜN başkanlığında gerçekleştirildi. Derneğimizi temsilen Ankara Şube Başkanımız Cemal ÇOBAN'ın katıldığı toplantıya diğer demokratik kitle örgütleri tarafından da büyük ilgi gösterildi.

Gündemi, terör tehdidi karşısında demokratik kitle örgütleri tarafından ortaya konulacak müşterek tepkinin oluşturduğu toplantıda, teröre karşı ulusal duyarlılığın yansıtılacağı ortaklaşa hazırlanan basın bildirisi üzerinde konuşuldu.



Toplantıda söz alan katılımcılar Veli SARITOPRAK, Sinan AYGÜN, Orgeneral Hurşit TOLON (E) ve diğer temsilciler, içinde bulunulan hassas dönemde terörle mücadeleye devletin tüm kurumları ile eş güdüm içerisinde terörle mücadele birimleri ve uygulama planları dahilinde ağırlık vermesi gereğinin altını çizdiler. Teröre destek veren ülkelerle sürdürülen ilişkilerin gözden geçirilmesi gereğinin üzerinde durulan toplantıda, teröre karşı topyekün mücadele uygulamasının önemine dikkat çekildi.

USİAD Denizli Şubesi Yemek Düzenledi

Ali KOLBAŞI

USİAD Denizli Şubesi'nin geleneksel hale getirdiği dayanışma yemeği, Türkiye'de sağlık turizmi adına çok önemli bir yerde bulunan Umut Termal Otel'de yapıldı. Organizasyon öncesinde üyemiz Öncü Başoğlan'ın sahibi olduğu Umut Termal Otel, boydan boya USİAD bayrak, pankart ve falamalarıyla süslendi.

Denizli Şube Başkanımız Kazım Arslan'ın konuşmasıyla başlayan gecede USİAD üyeleri aileleri ile birlikte güzel zaman geçirdiler. Katılımcıların büyük çoğunluğu otelde konaklayarak ertesi gün otelin havuzundan yararlandılar.



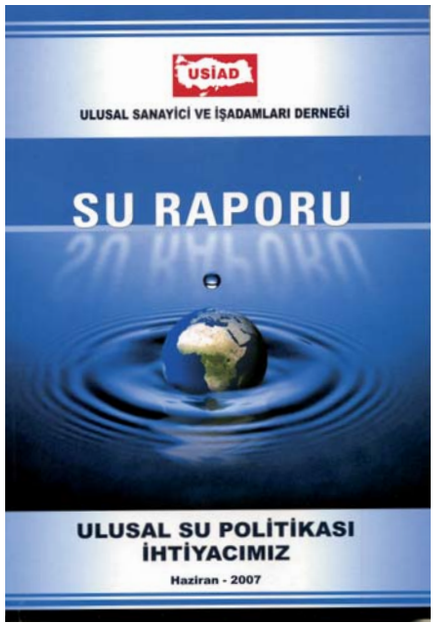
USİAD Su Raporu Çıktı

Su, insanoğlu için taşıdığı yaşamsal önemin ötesinde ülkelerin varlığı, güvenlik çıkarları, ekonomik gelişimleri açısından da büyük bir öneme sahip olan doğal bir kaynaktır. Hızlı nüfus artışı, kirlenme ve yanlış kullanım baskısı altında kalan ve dünyadaki dağılımı yere ve zamana göre değişen tatlı su kaynakları, dünyanın birçok bölgesinde artık stratejik bir doğal kaynak durumuna gelmiştir.

İnsanlık tarihinde her zaman güç unsurlarının dengesini ve uygarlığın kalitesini belirleyen su kaynakları günümüzde daha da hayati ve stratejik bir konuma gelmiştir. Bu nedenle dünyada petrol ve doğal enerji kaynakları üzerinde asırlardır süren egemenlik savaşı artık su kaynakları üzerinde de başlamış bulunmaktadır.

Mevcut durum ve artan su sıkıntısı ülkelerin daha etkili ve sürdürülebilir su politikaları uygulaması gerektiğini ortaya çıkarmıştır. Uygulanacak politikalarda su önümüzdeki dönemde küresel şirketlerin kâr aracı ve pazarda sadece bir ticari meta olarak ele alınmaktadır. Bu da ulusal ve bölgesel ölçekte dış müdahalelerin uzak olarak belirlenmiş etkin su politikaları ve iş birliğinin gerekliliğini ortaya koymaktadır. Dünyada özellikle az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde yaşanan su sıkıntısında hızlı nüfus artışı ve kirlenme etkisinin yanı sıra, su yönetiminde yapılan hataların payı da büyüktür. Ancak yeni su kaynakları yönetim politikaları küresel reçetelerin dışında ulusal çıkarlar gözetilerek belirlenen ve aynı zamanda sosyal taleplere de duyarlı politikalar olmalıdır.

Dünyada güç paylaşımında geçmiştekinden farklı yöntemlerin etkili olduğu bir küresel süreç yaşanmaktadır. Son çeyrek yüzyılda su sorunları ve su stratejileri ile ilgili olarak küresel anlamda aktörleri, değişenleri ve değişkenleri farklı olan yeni bir döneme girilmiştir. Bu dönemde doğal kaynaklardan oluşan güçlerini stratejik ağırlık merkezleri olarak koruyarak geliştirebilen ve kullanabilen ülkeler, başarı



sağlayabileceklerdir. Bu nedenle günümüzde doğal kaynakların korunması aynı zamanda, ulusal güvenlik stratejisinin de ayrılmaz bir parçası olarak ortaya çıkmaktadır.

Bu nedenle bu süreç yaşanırken az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin, uluslar arası finans kuruluşları destekli küresel politikalara ve su üzerinde oynanan küresel oyunlara karşı hazırlıklı olması gerekmektedir. Ülkemizde de özellikle son on beş yıldır su kaynaklarımızın yönetimi ve su potansiyelimiz, ulus ötesi küresel şirketlerin ilgi alanında yer almakta olup bu konuda bazı girişimler de yapılmaktadır. Diğer taraftan Dicle ve Fırat nehirlerinin aşağı bölgesinde yaşanan belirsizlik, Türkiye'nin bölgedeki gelişmeler ile bölgeye bu konuda dışarıdan yapılan müdahaleleri bir "Ulusal Su Stratejisi" çerçevesinde dikkatli bir şekilde izlemesi ve müdahaleye hazır olması gereğini ortaya çıkarmış durumdadır.

Ülkemizin doğal kaynaklarını korumayı ve ondan en verimli, sürdürülebilir şekilde ulusal çıkarları doğrultusunda yararlanmayı öncelikleri arasında bulunduran bir kalkınma-gelişme anlayışına ihtiyaç bulunmaktadır.

Bu çerçevede su potansiyelimizin en verimli şekilde geliştirilmesi konusunda ulusal politikalara duyulan ihtiyaç da gün geçtikçe artmaktadır. USİAD Su Raporu, bu konudaki ulusal politika ve stratejilerin belirlenmesine görüş ve önerilerimizle katkıda bulunmak amacı ile hazırlanmıştır.

(Genel Başkanımız Fevzi DURGUN'un USİAD Su Raporu'na yazdığı önsözden)

Genel Merkez Yönetim Kurulumuzun Yeni Üyesi Erdoğan ÇEKER



Orhan Ergün'ün vefatıyla boşalan USİAD Genel Merkez Yönetim Kurulu Üyeliğine Erdoğan Çeker getirildi. 1957 yılında Hatay'ın Erzin ilçesinde doğan Çeker, ilk ve orta okulları burada okudu. Lise öğrenimini Adana ve Erzin Yeşilkent Lisesi'nde tamamlayan Erdoğan Çeker, 1987 yılından itibaren İstanbul'da ikamet ediyor. Hatay Erzin'de narenciye ve nar işiyle uğraşan Çeker, İstanbul'da Denge Otomotiv Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi'nin ortakları arasında bulunuyor. Erdoğan Çeker, evli ve biri üniversite, diğeri ilköğretim öğrencisi olan iki çocuk babası. Sayın Erdoğan Çeker'i aldığı görevden dolayı kutluyor, USİAD Bildiren Dergisi olarak kendisine başarılar diliyoruz.

ASAM Genel Koordinatörü ve CHP Aksaray Milletvekili Adayı Necdet Pamir:

Enerji Politikamız Yeniden Yapılandırılmalı

Zeynep FAZLILAR

Enerji uzmanı Necdet PAMİR, "Enerji politikasının, sanayi, ulaştırma, güvenlik politikaları ve dış ilişkilerle birlikte planlanması gerektiğini ifade etti. "Kendi kaynaklarımızın bir "master plan" dahilinde aranması"nın önemine dikkati çeken PAMİR, "Ülkemizin özellikle fosil kaynaklar potansiyelinin sağlıklı olarak belirlenmesi gerekmektedir" şeklinde konuştu.

Türkiye'nin enerji politikası nasıl olmalıdır?

Enerji politikamız, ulusal çıkarları gözeten, bütünleşmiş enerji politikası temelinde yeniden oluşturulmalıdır. Enerji arz güvenliği, ülkelerin gelişimlerini; ekonomik ve ulusal güvenliklerini temelden etkileyen bir olgudur. Bu nedenle, enerji kaynaklarını kesintisiz, güvenilir, ucuz, temiz ve çeşitlendirilmiş kaynaklardan sağlayabilmek ve verimli kullanmak, her ülkenin güvence altına alması gereken hususlardır.

Türkiye'nin enerji politikası var mı?

Türkiye'nin, yerli enerji kaynaklarının potansiyelini tanımlamış, geleceğe yönelik kısa, orta ve uzun erimli planlarını içeren ve süreklilik arz eden entegre bir enerji politikası olduğunu söylemek zor.

Verilere baktığınızda, Türkiye'de enerji sektörünün durumu nedir?

Türkiye'de tüketilen birincil enerjinin yüzde 39'u petrol, yüzde 27'si kömür, yüzde 21'i doğalgaz ve yüzde 13'ü büyük oranda hidroelektrik ve diğer yenilenebilir kaynaklardan karşılanmaktadır. Enerji tüketimimizin ise yaklaşık yüzde 70'i ithalatla karşılanmaktadır. 2005 yılı itibarıyla, (elektrik sektörü) kurulu gücümüz 39,611 MW1'tır. Bunun 13,484 MW'ını doğalgaz (yüzde 34), 12,941 MW'ını hidroelektrik (yüzde 33), 10,076 MW'ını kömür





(yüzde 25) ve 3,110 MW'ını fuel oil (yüzde 7,8) santralleri oluşturmaktadır. Bu santrallerin yıllık üretimlerinin 200 milyar kilowatt-saat civarında olması gerekirken, 2005 yılı üretimi 161 milyar kilowatt-saat, 2006 üretimiyse 170 milyar kilowatt-saat olarak gerçekleştirilebilmiştir. Bunun nedenleri arasında, satın alma garantili anlaşmalar yatırım ve bakım-onarım eksiklikleriyle, yönetim sorunları sayılabilir.

Türkiye'nin enerji rezerv ve potansiyeli sizce yeterli mi?

Öncelikle, yurtiçi doğal kaynaklar ve özellikle fosil kaynaklar potansiyelimizin; ileri teknoloji, arama ve işletme teknikleri uygulanarak yeterince ortaya konamadığı kanısındayım. Ülkemizin doğal kaynaklarının, bazı çevrelerce iddia edildiği gibi, sınırlı olmadığını da vurgulamak gerekir. Bu çevreler, "Türkiye'nin enerji kaynaklarının kısıtlı olduğunu, tamamı devreye konsa bile, ülke gereksinimini karşılamada yetersiz kalacağını, bu nedenle de enerji kaynağı ithalatından başka çıkış yolumuz olmadığını" öne sürmektedir. Bu yanlış yaklaşım; yurtiçi petrol, gaz ve kömür aramacılığının neredeyse durmasına, elektrik üretiminin yüksek ve sakıncalı oranlarda doğalgaza bağlanmasına, doğalgaz ithalatında tek kaynağa bağımlılığın yüzde 65 gibi kabul edilemez oranlara çıkmasına, kendi zengin kaynaklarımızın devre dışı bırakılmasına yol açmıştır. Bu kısır döngü kırılmadan, ne mevcut kurulu gücümüzün yeterince kullanılması, ne de atıl bekleyen zengin kaynaklarımızın devreye sokulması mümkündür.

Öyleyse Türkiye'nin enerjide yaşadığı sıkıntının kaynağı nedir?

Örneğin, önceki hükümetler döneminde imzalanan uzun erimli "al ya da öde" koşullu gaz anlaşmalarıyla, doğalgazla çalışan "Yap-İşlet" (Yİ) ve "Yap-İşlet-Devret" (YİD) modelleriyle kurulmuş olan ve yüksek maliyetle elektrik üreten santrallere verilen satın alma garantileri önemli sıkıntılar yaratıyor. Elektrik depolanamadığından, sağlıklı ve bilimsel olarak hesaplanması gereken tahminlere uygun miktarda ve makul bir yedek kapasite eklenerek üretilmelidir. Bu nedenle, satın alma garantisi verilmiş YİD ve Yİ santrallerinden pahalı elektrik satın alınıp, kamunun daha ucuza üreten santralleri düşük verimle çalıştırılmaktadır. Böylece tüketici ve sanayici elektriği çok pahalıya kullanmakta, ulusal servet boşa harcanmakta, sularımız boşa akmakta, kömür üretimi düşmekte, kimi alt sektörlerde işçi çıkarımına gidilmektedir. Geçmiş yıllarda tüm eleştirilere rağmen hayata geçirilen ve ülkemizi doğalgaza büyük oranda bağımlı hale getiren uygulamalar, 20-25 yıl erimli "al ya da öde" koşullu anlaşmalar ve uluslararası tahkim haklarıyla "pekiştirildiği" için, iptal edilmeleri de zordur. Türkiye, bu nedenlerle, enerji alanında ciddi bir kısır döngü yaşamaktadır.

Türkiye'de petrol rezervleri üzerinden zaman zaman tartışmalar yaşanıyor. Sizce durum nedir?

Türkiye'nin bilinen üretilebilir petrol rezervleri 300 milyon varil civarındadır. Türkiye'nin petrol potansiyelinin, çevresindeki petrol zengini ülkelerle kıyaslanacak kadar fazla olmadığı söylenebilir. Bunun jeolojik olduğu kadar, siyasi ve tarihî gerekçeleri de vardır. Buna karşın, ülkemizde bugüne kadar 1,3 milyar varil civarında üretilebilir petrol rezervi keşfedilmiş, bunun yaklaşık 900 milyon varili tüketilmiştir. Derin formasyonlarda ve özellikle denizlerimizde bugüne kadar yapılan aramalar çok yetersizdir. Türkiye'nin, bir

Türkiye'nin, bir "master plan" dahilinde, öncelikli alanlarını belirleyerek, yoğun bir arama hamlesine girişmesi gerekmektedir. Ancak bundan sonra, ülkemizin "gerçek" petrol ve gaz potansiyeli hakkında doğruya daha yakın görüşler ortaya çıkabilecektir.

"master plan" dahilinde, öncelikli alanlarını belirleyerek, yoğun bir arama hamlesine girişmesi gerekmektedir. Ancak bundan sonra, ülkemizin "gerçek" petrol ve gaz potansiyeli hakkında doğruya daha yakın görüşler ortaya çıkabilecektir. Bu yapılmadan, "ülkemizde petrol yoktur" savıyla yola çıkıp, tamamen ithalata bel bağlayan bir politika belirlemek yanlış olacaktır. Özellikle denizlerimizdeki petrol ve gaz potansiyelinin ortaya konması, ekonomik ve stratejik açıdan yaşamsal değer taşımaktadır. Ülkemizde yılda yaklaşık 30,6 milyon ton petrol ürünü tüketilmektedir. İthal edilen ham petrol miktarı 23,5 milyon ton (2005 yılı), rafinerilerimizde işlenen ham petrol miktarı 25,5 milyon ton, yerli üretim ise 2,2 milyon tondur. Bir diğer ifadeyle, rafinerilerimizde işlenen ham petrolün sadece yüzde 8,6'sı yerli üretimle karşılanabilmektedir.

Hidroelektrik enerjisi konusunda mevcut potansiyelimizi yeterince değerlendirebildiğimizi söyleyebilir miyiz?

DSİ verilerine göre, ülkemizin teknik-ekonomik-kullanılabilir hidroelektrik potansiyeli, 125-1308 milyar kilowattsaat/yıldır. Bu potansiyelin kurulu güç cinsinden ifadesiyse, yaklaşık 34,729 MW/yıldır. Bunun üçte ikisi henüz kullanılamamaktadır. Dünya Enerji Konseyi Türk Millî Komitesi'nin yaptığı bir çalışmaya göreyse, havza bazında yapılan yeni değerlendirmeler ve özellikle küçük hidroelektrik santrallerin yaratacağı potansiyel dikkate alındığında, ülkemizin teknik-ekonomik-kullanılabilir hidroelektrik potansiyelinin 163-188 milyar kilowatt-saat olduğu değerlendirilmektedir. Bu değer (yüksek olanı) dikkate alındığında, teknik-ekonomik ve kullanılabilir hidroelektrik potansiyelimizin dörtte üçünün devreye alınamadığı görülmektedir. Ülkemizde bugüne kadar pompa depolamalı hidroelektrik santral inşa edilmemiştir. Birçok ülkede başarıyla uygulanan bu tür santraller de inşa edilmelidir. Diğer yandan, kurulu kapasiteleri 50 MW'ın altında olmak üzere planlanan 400'e yakın termik santralın toplam kurulu güç kapasitesi 5000 MW'ın üzerindedir. Japonya'da, bu tür santraller 1980'den beri desteklenmekte, inşaat bedelinin yüzde 5'iyle yüzde 15'i arasında değişen devlet desteğiyle, kurulu güç profili çeşitlendirilmektedir. Ülkemizde de, bu tür santrallerin yapımına destek sağlanarak; temiz, yenilenebilir ve yerli bir kaynak olan hidroelektrik potansiyelimizin gereğince kullanımı gerçekleştirilerek, dışa bağımlılığımız azalacaktır.

Türkiye'nin ulusal enerji politikaları çerçevesinde ne gibi çözüm önerileriniz var?

Enerji politikamız, ulusal çıkarları gözeten, entegre enerji politikası temelinde yeniden oluşturulmalıdır. Bu yapılırken, enerji politikasının, sanayi, ulaştırma, güvenlik politikaları ve dış politikayla birlikte planlanması gereklidir. Kendi kaynaklarımızın bir "master plan" dahilinde aranması ve ülkemizin özellikle fosil kaynaklar potansiyelinin sağlıklı olarak belirlenmesi gerekmektedir. Bunun için ilgili kurumlarımız (TPAO, MTA, TKİ, vb.) dikey entegre şirketler olarak örgütlenmeli ve bu kurumlar her türlü siyasi müdahaleden uzak ve özerk biçimde yapılanmalıdır. Kamuda, enerji alanındaki küresel gelişmeleri iyi analiz edebilecek yapılanmalar sağlayarak, yurt dışında da doğru ve karşılıklı yarar ilkesine uygun projelere girilmesi sağlanmalıdır. Elektrik kurulu gücümüzün mevcut kapasitesinin gereğince üretime çevrilebilmesi için çalışılmalıdır. Bunun için mevcut santrallerin ehil ellere teslimi, yıllardır ihmal edilen yatırımlarının yapılması, bakım ve onarımlarının temini ve doğru işletilmeleri gereklidir. Özellikle iletim hatlarına yıllardır ihmal edilen yatırımlar yapılmalı, teknik kayıplar en aza indirilmelidir. Tamamına yakını ithal edilmekte olan doğalgaza bağımlılığımız kademeli olarak azaltılmalıdır. İthalatın yapıldığı ülke sayısı hızla çeşitlendirilmelidir. Yenilenebilir kaynaklardaki önemli potansiyel, makul destek ve teşviklerle devreye alınmalıdır. Bu kaynaklar özellikle bölgesel ısınma-aydınlatma projeleri kapsamında hızla kullanıma aktarılmalıdır. Dünya Bankası ya da dış kaynaklı yasa modelleri, her zaman ülke çıkarlarına uygun sonuçlar vermeyebilir. Enerji alanını düzenleyen çeşitli "piyasa yasaları"nda bunun yansımaları görülmekte ve henüz yasaların mürekkebi kurumadan, birçok maddesinin değiştirilmesi gereği doğmaktadır. Irak'ta Kerkük dahil, ülkede üretilen petrolün tüm Irak halkına ait olduğu, kuzeydeki federal yapıya verilemeyeceği, ayrılık tanınmaması gerektiği Türkiye tarafından haklı olarak savunulmaktadır. Irak için bu savunulurken, kendi ülkemizde belli bölgelere ayrımcılık yapılması, Irak politikamızı da çelişkili ve tutarsız kılma riski taşımaktadır. Enerji kurumları arasında iş birliği ve veri paylaşımı etkin biçimde sağlanmalıdır. Her kurumun kendi gündemi ve çıkarı doğrultusunda hareketi, toplam verimliliği düşürmektedir. Enerjinin verimli kullanılmasıyla sağlanabilecek tasarruf, binlerce megawatt'lık yeni santral yapımının yerine geçebilecek bir potansiyel taşımaktadır.

Kamuda, enerji alanındaki küresel gelişmeleri iyi analiz edebilecek yapılanmalar sağlayarak, yurt dışında da doğru ve karşılıklı yarar ilkesine uygun projelere girilmesi sağlanmalıdır. Elektrik kurulu gücümüzün mevcut kapasitesinin gereğince üretime çevrilebilmesi için çalışılmalıdır.

Nem Düzenleyiciler
Nem Alıcılar

Havak
temiz hava herkese, heryere ...

HR 10

Üç Fonksiyonlu Nem Düzenleyici Cihaz
Kapasite: 10 lt/gün

Cihaz, nem alma, nemlendirme ve hava temizleme özelliklerini bir arada bulundurmaktadır. Sade ve dekoratif olarak tasarlanmıştır ve kolay kullanım olanağı sağlar. Seçilen değere göre, ortam nemi yüksek ise nem alıcı, düşük ise nemlendirici olarak çalışır ve ortam nemi otomatik olarak düzenlenir.

Kuru havalı ortamlarda nemi arttırarak boğaz kuruluğu, deri kuruması gibi şikâyetlere çözüm olur. Aynı zamanda hava temizleyici olarak çalışarak tozları tutar. Hava temizleme, "Carbonized Fiber Ionizer"in (CFI) ürettiği 2,1 milyon / cm^3 iyonla sağlanmaktadır. Pratik yapısı ve tekerlekleri sayesinde rahatlıkla istenen mekana taşınabilir. Kontrol paneli üzerindeki dijital ekrandan, ortam sıcaklığı ve nem değeri izlenebilir. İnsanlara yaşam ortamlarında kaliteli hava sağlanır.



HR 10

DH 12

Oda Tipi Nem Alıcı
Kapasite: 12 lt/gün

Nem alma cihazı havadaki aşırı nemi alarak, konforlu hava oluşturur, alerji ve astım şikâyeti olanlar için ideal hava şartını sağlar. Yoğuşmadan doğacak zararlara engel olur. Eşyaları pas ve küf tehlikesinden korur, kâğıt ve boyaların kabarmasını, dökülmesini, küf ve nemin oluşturduğu kötü kokuları önler. Banyo ve kiler gibi yerlerde ıslak malzemelerin kurumasını sağlar.

Kontrol panelinden; istenilen nem seviyesi ayarlanabilir, otomatik defrost ve tank doluluk durumu, ikaz lambaları ile izlenebilir. Ön filtreleme ile havadaki tozları tutar. "Anti-bakteriyel" formüllü su haznesi, depolanan suyu, bakteri etkisinden korur. Sade ve dekoratif olarak tasarlanmış olan gövde, tekerlekleri sayesinde kolay hareket olanağına sahiptir. Cihaz istenildiğinde sabit drenaja bağlanabilir.



DH 12

HAVAK ENDÜSTRİ TESİSLERİ TİC. LTD. ŞTİ.
Çaycılar Sokak No. 42 Topçular 34050 İSTANBUL
Tel: (0212) 612 27 74 - 501 20 08 Faks: (0212) 501 35 25
E-posta: info@havak.com Web: www.havak.com

Havak

AFAQ EN ISO 9001:2000

İSKİD İklimlendirme Soğutma Klima İmalatçıları Derneği üyesidir.

Ümit Ragıp Üncü: AB, Enerji Açısından Dışa Bağımlı Hale Geldi

Zeynep BAYKAL

Ümit Ragıp ÜNCÜ, "Avrupa hem enerji ihtiyacı, hem de endüstrisinin ham madde ihtiyacı açısından yüzde yüz dışa bağımlı hale gelmiştir. Bir topluluğun hayatını idame ettirebilmesi için endüstrisinin yaşaması gerekmektedir. Devinimi sağlayacak ham madde kaynağı yok olunca da bu ihtiyacın temin edileceği noktalara yöneliniyor" şeklinde konuştu.

Bugün Türkiye'nin kendi doğal kaynakları üzerinde egemenliğini ve kontrolünü sağlayabildiğini söyleyebilir miyiz?

Cumhurbaşkanımızın ve Genelkurmay Başkanımızın son yaptığı konuşmalarda, konuşmaların önemli bir bölümünü küresel sistem ve doğal kaynaklar oluşturdu. Cumhurbaşkanımızın ifade ettiği şuydu: Küresel sistem ülkelerin doğal kaynaklarına ilgi duyuyor ve üretim araçlarını ele geçirmeye çalışıyor. Tabii ülkenin doğal kaynakları ve üretim araçları kendi egemenlik sınırlarından uzaklaştırılmamalı, çünkü bunlar aynı zamanda egemenliğin bağımsızlığın temel dayanak noktalarıdır. Bugün Türkiye'ye baktığımız zaman gerçekten çok rahatsız edici bir durumla karşı karşıyayız. Topraklarımızda bir yabancı tasarrufu var. Doğal kaynaklarımızda bir yabancı tasarrufu var. Keza sermayemizde ve girişimcimizde bir yabancı tasarrufu var. Ülkemizin belli bir sermaye ve girişimci kesimi bu tasarruftan nemalandığı için para kazanıyor ve bu nedenle sessiz kalıyorsa; ulusal anlamda değerlendirdiğimiz zaman burada çok ciddi bir problemle karşılaşıyoruz. Bu problem de bizim egemenlik alanlarımızın elimizden alınmasıdır.

Bu doğal kaynaklar küresel sistem için neden önemli?

Doğal kaynakların büyük bir bölümü kendilerini yenileyemiyor. Bunların yalnızca bir kısmı yenilenebilir. Küresel sistem neden bunlara ilgi duyuyor? Örneğin küresel sistemin merkezinde yer alan ABD ve AB'ye bakıyorsunuz, AB'de bir maden varlığı var mı? Hidrokarbon kaynakları var mı? AB'de öyle bir şeyin fazla kalmadığını görüyorsunuz. Avrupa hem enerji ihtiyacı açısından hem de endüstrisinin ham madde ihtiyacı açısından yüzde yüz dışa bağımlı hale gelmiştir. Aynı şekilde ABD de bir çok üründe dışa bağımlı hale gelmiştir. Bir topluluğun hayatını idame ettirmesi için endüstrisinin yaşaması gerekmektedir. Devinimi sağlayacak ham madde kaynağı yok olunca da bu ihtiyacın temin edileceği noktalara yöneliniyor.

Küresel güçlerin yöneldiği bölgeler hangileri? Türkiye'nin konumu açısından nasıl bakıyorsunuz?

Aslında Avrupa'da Endüstri Devrimi gerçekleştikten sonra, bu kaynaklar çok kısa sürede tükendi. Özellikle coğrafi keşiflerin olduğu dönemde yöneldikleri iki yer vardı. Bunların bir tanesi Afrika kıtası, diğeri de Güney Amerika'dır. Başlangıçta bu değerli madenler bazında olan endüstri büyüyünce bu sefer diğer doğal kaynaklara yöneldiler. Afrika ve Güney Amerika bu küresel sistemin ham madde ihtiyacını karşılayamıyor. Fakat bu sürece hiç takılmamış bir coğrafya olan Anadolu var. 1918-2007 arasındaki süreçte her ne kadar kısmen bizim tarafımızdan da olsa, ağırlıklı olarak yabancılar tarafından işletilmiş olan doğal kaynaklarımız, yakın dönemde emperyalist ülkelerin ihtiyacını giderecek bir potansiyel arz ediyor. Dolayısıyla içinde bulunduğumuz süreçte Türkiye bir hedef olarak algılanıyor. BOP ya da GOP, Kurtuluş Savaşımızın ve Birinci Dünya Savaşı'nın kestiği o doğal kaynakları ele geçirme planının yeni baştan ele alınmasıdır. Bu konumda hedef Türkiye Cumhuriye-

ti'dir, hedef Irak'tır, hedef İran'dır, hedef Afganistan'dır, hedef Kuzey Afrika ülkeleridir.

Bizim buradaki rolümüz nedir? Türkiye doğal olarak bir enerji köprüsü müdür?

Enerji köprüsü kavramının leyhte ve aleyhte olan yanlarına bakalım. 2004 Ekiminde yayımlanan AB 4. İlerleme Raporu'na baktığımızda Fırat ve Dicle sularının uluslar arası yönetime devri beklenebilir deniyor. Şimdi orada herhangi bir uluslar arası yatırım yok. Tamamen bizim topraklarımızdan doğan ve sınırlarımızı aşan iki sudan söz ediyoruz. Enerji koridoru dediğimiz zaman, Rusya'dan, Hazar'dan gelen doğal gaz ve petrol boru hatları var ve o petrol boru hatlarını Adana'ya indiriyorsunuz. Hattın geçtiği güzergâhtan akan petrol Avrupa'nın, ABD'nin ihtiyaçlarını giderdiği için hattın işlemediği zamanlar çok ciddi iktisadi problemler ortaya çıkacak. Artık o güzergâhı da uluslar arası bir menfaat bölgesi yapıyorsunuz. Bu işin böyle bir sonucu var ve bu sonucun yansımasını terörle görüyoruz, Amerikan Silahlı Kuvvetleri'nin yayımlamış olduğu dergilerdeki haritalarla görüyoruz, Irak'ın kuzeyinde bölgesel devlet oluşumu sırasında ortaya atılan haritalarla görüyoruz.

Türkiye'nin enerji köprüsü olmasının stratejik olarak yararlı olmadığını mı söylüyorsunuz?

İşin siyasal tarafına baktığımız zaman böyle bir durumla karşı karşıyayız. Enerji koridoru olmayalım demiyoruz. Ama ulusal haklarımıza sahip çıkan anlaşmalarla hareket etmek zorundayız. Türkiye'de siyasal iktidarların ulusal bilince sahip iktidarlar olması gerekiyor. Küçük ekonomik yararlar için siyasi ve askeri risklere gözümüzü kulağımızı kapamamamız gerekiyor.

Rusya'nın bunu enerji kaynaklı bir dış politika unsuru olarak kullandığını görüyoruz. Peki, ekonomik dönüşüm olumlu mu?

Ekonomik anlamda sağlanan fayda bir fayda maliyet analizine tabi tutulursa nedir ne değildir çok net bir şekilde ikisini de karşılaştırma imkanı ortaya çıkar. Ne kazanıyoruz? Örneğin yıl-



da bir milyar dolar para kazanıyoruz. Yıllık bir milyar dolar kazanç için ülke topraklarını böylesi bir geçişle menfaat alanı yapmaya değer mi? Bence bu tartışılmalı. Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattımız ile ilgili olarak Avrupa ve Amerika için stratejik olduğunda, yarın herhangi bir olağanüstü durumda yabancı askerlerin koruma amaçlı girmek istemeyeceğini kim taahhüt edebilir? Çünkü bu Batı emperyalizminin enerji kaynaklarını kendi ülkesine taşıma yollarından bir tanesidir.

Bir de uluslar arası denetime açılması gibi bir tartışma var.

Yarın uluslar arası denetime açılması durumunda, oraya Türk askeri dışında NATO kuvvetleri adı altında ABD kuvvetleri girip bir yasak bölgeler zinciri haline gelme durumu ortaya çıktığında ulusal topraklarınıza sahip çıkma hakkınızı kaybedeceksiniz. Uluslararası hukuka tabî duruma geleceksiniz. Bu noktada da kendi hukukunuzun geçerli olmadığı bir alan yaratmış olacaksınız.

Türkiye böyle bir şeyi taahhüt ediyor mu?

Bugün etmiyor ama yarın şartlar zorlandığında hükümetlerin kapalı kapılar ardında hangi anlaşmaları imzalayıp ne taahhütler vereceğini nereden bileceğiz? Ülkemizde küresel sisteme ilişmiş, küresel sistemin ihtiyacını karşılayan ulus ötesi şirketlerin petrol ve maden kaynakları üzerinde bir takım emelleri olduğunu biliyoruz. En son çıkan Petrol Yasası bunun çok açık bir örneğidir. 2003 yılında üzerinde bir takım değişiklikler yapılarak, küresel sisteme uygun hale getirilen Maden Yasası da bunun bir aracı. Ulus ötesi sermaye, doğrudan yabancı yatırım adı altında ülkemizde maden ruhsatları alıyor. Ülkemizin olası tüm petrol varlığı olan bölgeleri, ulus ötesi petrol şirketleri adına ruhsatlandırılıyor.

Türkiye'nin madencilik politikaları konusundaki görüşleriniz nelerdir?

Sürekli olarak ülkemizde madencilik politikalarının olmayışından söz edilir. Ancak geçtiğimiz 50 yıllık süre içinde ülkemizde hala bir ulusal madencilik politikası oluşturulmamıştır. Son dönemde çıkarılan bir takım yasalarla ülkemizde sanki bir madencilik politikası varmış gibi gösterilmeye çalışılıyor. Bir ülkede madencilik politikası oluşması, önce madenlerinin değerinin bilinmesiyle, sonra da işlenen bu madenlerle neler elde edilebileceğinin bilinmesiyle oluşur. Türkiye'nin bugün gelinen noktasında, ülkenin sanayileşmesi içerisindeki en önemli unsur olan maden kaynaklarının ham madde olarak yurt dışına satışından öteye bir yere gidemedi. Madenler stratejik kaynaklardır. Bor gibi krom da stratejiktir. Alüminyum da, bakır da stratejiktir. Bu tüm ülkemiz madenleri için geçerlidir.

Ümit Ragıp ÜNCÜ Kimdir?

Ümit Ragıp ÜNCÜ, 1957 yılında İzmir'de doğdu. İzmir Türk Koleji'ni bitirdikten sonra girdiği ODTÜ Mühendislik Fakültesi Maden Mühendisliği Bölümü'nden 1980 yılında mezun oldu. ETİ Holding bünyesinde uzun yıllar çeşitli pozisyonlarda görev alan ÜNCÜ, 2000 yılında ETİ Pazarlama ve Dış Ticaret A.Ş.'nin Genel Müdürlüğü görevine getirildi. Bir süre ETİ Holding A.Ş ve ETİ Maden İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nde Genel Müdür Müşaviri olarak da çalışan ÜNCÜ, 2007 yılında emekliye ayrıldı. TMMOB Maden Mühendisleri Odası'nda çeşitli dönemlerde Yönetim Kurulu Üyeliği ve Genel Sekreterlik de dahil olmak üzere sorumluluklar üstlendi. Ümit Ragıp ÜNCÜ'nün ulusal ve uluslar arası alanda çok sayıda yayını buluyor.

CHP Ankara 1. Bölge Milletvekili Adayı Dursun YILDIZ:

GAP'ın Başlangıcındaki Heyecan Kaybedildi

Oktan ERDİKMEN

CHP Ankara 1. Bölge Milletvekili Adayı Dursun YILDIZ, Güneydoğu Anadolu Projesi'nin başlangıcında duyulan heyecanın kaybedildiğini söyledi. "GAP'ın ilerleme süreci, çok dikkatli bir şekilde analiz edilmesi gereken bir süreçtir. Bu anlamda GAP'ta elektrik enerjisi üretimi konusundaki projelerin büyük bölümünün tamamlanmasına rağmen, sulama konusunda GAP hala büyük oranda yatırım ve uygulama beklemektedir" şeklinde konuşan YILDIZ, "Bu sürecin hızlandırılmaması durumunda, GAP'tan beklenen faydanın öngörülenin çok altında gerçekleşeceğini ifade etti.



Ulusal enerji kaynaklarımız bağlamında su enerjisini ve su üzerine küresel politikaları kısaca değerlendirir misiniz?

Elektrik enerjisi üretimimiz içerisinde su enerjisinin payı % 27 dir. Ülkemizdeki hidroelektrik enerji potansiyelinin arta kalan % 65'inin geliştirilmesi ekonomik olduğu kadar ulusal güvenlik stratejimiz açısından da, önem taşımaktadır. Bu kullanımın hızla arttırılması gerekiyor. Hızla arttırılma gereksiniminin tek nedeni temiz enerji kaynağı olarak görülmesi veya yenilenebilir bir kaynak olması değil; aynı zamanda stratejik olmasıdır. Oysa suyun bu özelliği son dönemde daha çok ön plana çıkmaya başlamıştır. Su, dünyanın belirli bölgelerinde petrol gibi stratejik bir kaynak özelliği taşımaya başlamıştır. Su sektörü küreselleşme ideolojisi doğrultusunda ulusötesi şirketlerin ilgisinin arttığı bir ticaret alanı durumuna da gelmiştir.. Bundan yaklaşık 15 yıl önce Dünya Bankası, IMF ve ulusötesi şirketler tarafından oluşturulan su üzerine küresel politikalar suyun ticarete konu edilmesi ve su yönetiminde özelleştirme sürecini hızlandırmıştır. Bugün artık su, belirli bölgelerde stratejik bir kaynak ve ulusötesi şirketlerin ilgi odağı durumundadır. Suyun stratejik bir kaynak olmasının getirdiği bazı yararları olduğu gibi uluslararası alanda ticarete konu olması nedeniyle azgelişmiş ülkeler için taşıdığı bazı riskleri de bulunmaktadır .Bu nedenle özelikle azgelişmiş ve su baskısı yaşayan ülkeler su kaynaklarını çok dikkatli bir şekilde değerlendirmeli ve yönetmelidirler. Su politikalarında, bu doğrultuda, ulusal ve toplumsal

yararı dikkate almaları stratejik olarak büyük önem taşımaktadır.

Suya dayalı enerji üretimi için Türkiye ne kadar elverişli bir ülke? Bu konuda altyapımız var mı?

Hidroelektrik enerji potansiyelimiz, birçok Avrupa ülkesine göre çok daha büyük.Ortalama yüksekliği 1300 m olan ülkemizde akarsu eğimleri de fazladır.Bu topoğrafik yapı ve hidrolojik koşullar ülkemizi hidroelektrik enerji üretimi açısından avantajlı kılmaktadır.Yerli kaynak kullanma avantajının yanı sıra bu santrallerin işletme çevre ve stratejik açılardan avantajları da bulunmaktadır.Tüm bu avantajlar bu tesisleri ulusal çıkarlarımız için bir an önce geliştirilmesi gereken önemli enerji tesisleri arasına sokmaktadır

Türkiye, su kaynaklarını geliştirme konusunu Cumhuriyetin ilk yıllarında önemle ele almıştır. Bu çalışmalar 1954 yılında Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü'nün kurulmasıyla hızlanmıştır. Devlet Su İşleri ,Elektrik İşleri Etüd İdaresi ve İller Bankası,Köy Hizmetleri ve benzeri birçok kurumun çabalarıyla su potansiyelimiz geliştirilmiştir. Bugün ekonomik ve teknik olarak geliştirilebilir hidroelektrik enerji potansiyelimizin sadece % 35'ini geliştirmiş bulunuyoruz..

Bunun için öncelikle su potansiyelimizi geliştirmekle sorumlu olan kurum ve kuruluşlar arasındaki koordinasyon eksikliğinin hızla giderilmesi önem taşımaktadır. Bu koordinasyon eksikliğinin giderilebilmesi için su potansiyelinin geliştirilmesiyle ilgili kurum ve kuruluşların bütünsel bir bakışla ele alınması, bunların birbirleriyle olan ilişkilerinin önündeki engellerin ortadan kaldırılması gerekiyor. Bunun için bu kuruluşların görev yetki ve sorumluluklarının yeniden düzenlenmesi de dahil olmak üzere yasal ve yönetmeliksel bir takım düzenlemelere ihtiyaç var. Buna ek olarak bazı kurum ve kuruluşların geçmişteki yetki ve sorumluluklarının gelişen teknolojiye, ihtiyaçlara, artan taleplere göre yeniden düzenlenmesi gerekiyor. Özetle cumhuriyetimizin ilk döneminde kurulan kurum ve kuruluşların görev yetki ve sorumluluklarının kamu merkezi yönetim yapısında herhangibir zafiyete neden olmayacak şekilde yeniden tanımlanmasına ihtiyaç bulunmaktadır. Bu kurumsal alandaki yeniden organizasyon hem bu kuruluşların verecekleri hizmetin daha iyi yürütebilmesi açısından hem de koordinasyonun sağlanması açısından zorunludur.

Hidroelektrik enerji projeleri yalnızca devlet eliyle mi yürütülmeli? Özel girişimin ve yabancı sermayenin sektörde rolü ne olmalı?

Enerji gibi stratejik bir alandaki yatırım finansmanının ulusal bütçeden karşılanabilmesinin daha doğru olacağını düşünüyorum. Öncelikle bunun oluşturulmasına çalışılmalıdır. Ancak bunun gerçekleştirilmesi durumunda yeni finans modelleri yaratma ihtiyacı vardır. Ancak yeni finans modellerinin ulusötesi sermayenin bu alanda egemen olmasının önüne geçecek bazı eşiklerin oluşturulması gerekmektedir. Türkiye bu alandaki piyasa denetimini uluslararası sermayenin hakimiyetine bırakmamak, kırmızı çizgilerini mutlaka korumak zorundadır. Yapılacak enerji tesislerinin finansmanından ,planlamasına,denetiminden,işletilmesine kadar güçlü ve etkin bir kamu otoritesinin varlığını koruması gerekmektedir.

4628 sayılı Enerji Piyasası Kanunu'nun 14. Maddesinde yer alan "yabancı gerçek ve tüzel kişiler elektrik üretim, iletim ve dağıtım sektörlerinde, sektörel bazda kontrol oluşturacak şekilde pay sahibi olamazlar" hükmün gereğinin uygulanabilmesi için enerji sektörü üretim ve dağıtım piyasası dikkatli bir şekilde takip edilmelidir. Bu maddeye rağmen mevcut gidişin farklı oluğunu görüyoruz. Bu nedenle bu sektördeki özelleştirme uygulamaları ve kamu denetimi açısından çok daha dikkatli davranılması gerektiğini düşünüyorum.

Devlet küresel hegemonyadan bağımsız olarak yatırım ve kaynaklarını nasıl kullanabilir?

Öncelikle konuyla ilgili yatırımcı kamu kurum ve kuruluşlarının bütçelerinin, özellikle yerli ve yenilenebilir elektrik enerjisi üretimi konusunda, yeterli olması gerekiyor. Aslında tüm bu konuların bir bütün olarak ele alınması lazım. Türkiye'nin sorunlarını ekonomisinden sanayileşmesine su kullanımından enerjisine kadar nasıl çözeceğine dair bir ulusal stratejisinin olması ve bu stratejiyi bir devlet politikası olarak sürdürmesi gerekiyor. Gelinen bu noktada tekil ve sektörel çözüm önerileriyle istenilen sonuçların alınabilmesinin güç olduğunu düşünüyorum. Ancak bu anlayış çözüme uzak durmak şeklinde algılanmamalıdır. Tekil olarak da yapılacak şeyler vardır ama büyük bütünü kapsayan ulusal sa-



tateji ve politikaları da gözden uzak tutmamak gerekir. Aslında bu alandaki yatırımlar için gerekli kaynağın Türkiye'nin içerisinde mevcut olduğunu söyleyebiliriz.Bunun için kayıt dışı ekonomi hızla kontrol altına alınmalı ve buradan elde edilecek kaynaklar ilgili kurum ve kuruluşlara aktarılmalıdır. Özetle; devletin bu sektörde planlama ve denetimden uzaklaşması gerekiyor. Ulusal kaynaklarını küresel şirketlerin hegemonyasına girmeden geliştirmeye çalışan Türkiye'nin hiçbir zaman bu hataya düşmemesi gerekiyor.

Biraz da Güneydoğu Anadolu Projesi'nin bugününe değinebilir misiniz?

GAP, Türkiye'nin prestij projesiydi. Ancak ne yazık ki son dönemde GAP için başlangıçta duyulan heyecandan büyük oranda uzaklaşıldığını görüyoruz. GAP'ın ilerleme süreci ülkemiz için çok dikkatli bir şekilde analiz edilmesi gereken bir süreçtir. GAP'ta elektrik enerjisi üretimi konusundaki projelerin büyük bölümünün yaklaşık % 80'inin tamamlanmasına rağmen, sulama projelerindeki gerçekleşme % 13 civarında kalmıştır. Halen sulama projelerinin sadece yüzde sekizi inşa halindedir. Sulama konusunda GAP'taki ilerleme doğrudan o bölgenin sosyo-ekonomik refahı için de büyük önem taşıdığından , bu projelerin hızlandırılmasına yönelik çabaların artması gerekiyor. Aksi takdirde GAP'tan beklenen yararın hızla azalacağını söylemek mümkündür. Diğer taraftan son beşer senelik dilimler halinde ele alındığında GAP bölgesine arılan kamu yatırım tahsislerindeki azalma da dikkat çekicidir.

GAP'ı içeren bölgedeki yatırım alanlarında bazı sıkıntılar olduğunu, resmi kaynaklardan olmasa da, öğreniyoruz. GAP alanı üzerinde yabancı devletlere bağlı kuruluşların ve yabancı yatırımcıların stratejik planları var mı?

Türkiye, bulunduğu coğrafyada oluşturulmaya çalışılan Büyük Ortadoğu Projesi dolayısıyla birçok alandaki ulusal politikalarını netleştirilmesi gereken bir ülke haline geldi. Özellikle GAP'ın bulunduğu bölgeye bakılacak olursa, komşularımızın siyasal sınırlarının bile şu anda tam olarak öngörülemediği bir süreçten geçtiğimiz



Sulama konusunda GAP'taki ilerleme doğrudan o bölgenin sosyo-ekonomik refahı için de büyük önem taşıdığından, bu projelerin hızlandırılmasına yönelik çabaların artması gerekiyor.

ortaya çıkmaktadır. Bu bölgede bizim büyük bir projemiz var. GAP entegre bir proje ve bu projeye yönelik olarak o bölgedeki sınırları yeniden düzenleme ihtiyacı içindeki küresel güçlerin bölgede ne su sorununa, ne de GAP'ın Türkiye için yaratacağı büyük bir sıçrama hamlesine kayıtsız kalmalarını beklemek olanaklı değil. Böyle olunca GAP, Türkiye için büyük ve stratejik bir kalkınma projesi olmanın ötesinde, o bölgeyi kontrol etmek isteyen küresel güçlerin gündemlerinde yer alan bir proje haline geliyor. Özellikle AB İlerleme Raporlarından birinde, Türkiye'nin o bölgede Fırat ve Dicle nehirlerini akış aşağısındaki ülkelerle ve özellikle de İsrail'le birlikte yönetmesi konusundaki önerisi dikkatle analiz edilmelidir.Türkiye bugüne kadar hiçbir zaman su kaynaklarını bir silah gibi veya akışaşağısındaki ülkeler için bir tehdit unsuru olarak kullanmış değildir. Türkiye Fırat'ı ve Dicle'yi, geliştirerek aşağı kıyıdaş ülkelere daha düzenli su verecektir. Türkiye kendi coğrafyasından doğan bu sulardan, kendi coğrafyasının sosyo ekonomik ve sosyo- kültürel gelişmesini sağlayabilmek amacıyla akış aşağısındaki ülkeleri de dikkate alarak yararlanmak istiyor. GAP'ın başlangıcından beri, engellenmeye çalışılmasının, Türkiye'nin gelişme çabalarının önüne koyulmak istenen engellerle doğrudan ilişkisinin olduğunu söylemek çok zor olmasa gerek. Bu nedenle Türkiye bu bölgedeki su kaynaklarını geliştirirken komşuları ile sürekli iyi ilişkiler içinde olmaya çalışmış ancak komşularından aynı iyi niyeti görememiştir

Türkiye yıllar önce dünyanın çok "sıcak" bir bölgesinde çok önemli bir projeyi geliştirmek üzere ayağa kalktı. Ancak bu ayağa kalkıştaki heyecanını, proje ilerledikçe yavaş yavaş kaybetmiş

veya kaybettirilmiştir. Bu proje birçok kredi engelleriyle hatta belirli tehditlerle karşılaştı. Ama Türkiye, suyu bir silah gibi kullanmayacağının güvencesini her zaman verdi. Geçmişte Türkiye, Suriye ile yaşanan sorunlarda ve Irak işgali süresince, kendisine bu kapsamda getirilen bazı önerileri bu anlamda reddetti. Sonuç olarak GAP'ta ilerleme hızının yavaşladığını üzülerek görüyoruz. Bunun sadece Türkiye için değil, o bölgedeki diğer ülkeler için de riskli bir durum yarattığını düşünüyorum.

Su kaynaklarının giderek tükendiği ve kısa zaman içinde bölgedeki çatışmaların ana nedeni haline geleceği söylentileri karşısında ne düşünüyorsunuz?

Öncelikle uzmanların tam olarak görüş birliği içinde olmadığı "küresel ısınma,iklim değişikliği" gibi kavramların su ile ilgili yorum ve analizlerde dikkatli bir şekilde kullanılması gerektiğine inanıyorum. İnsanoğlunun son yarım yüzyılda artan bir şekilde doğal dengenin bozulması üzerindeki etkisini yadsımıyorum. Ancak halen yaşanmakta olan durumun periyodik kuraklık ve yağış azalmasına mı yoksa doğrudan dünya iklimindeki değişime mi bağlı olduğu dikkatle değerlendirilmelidir. Zira bu kavramlar üzerinden küresel su politikaları ve teknoloji transferleri yürütülmeye çalışılmaktadır.

Giderek arttığı gözlenen çarpıtma ve manüplasyonlarla küresel politikalara uygulama alanları açılmaya çalışılmaktadır.

Su kaynaklarıyla ilgili olarak, birçok yerde speküle edildiğine ve içi doldurulmadan konuşulduğuna inandığım iki temel yaklaşım var. Bunlardan biri, "Teknoloji geliştikçe insanlığın su sıkıntısı azalacak" yaklaşımıdır. Bence bu yaklaşım doğru değildir. Su sorununun gelişen teknolojiyle çözüleceğini kabul etmek, dünyayı çok ileri düzeyde bir çevre felaketine götürebilir. Çünkü bu durumda biz öncelikle kirletmeyi kabul edip, daha sonra temizlemeyi hedefleyip, birtakım teknolojik gelişmelere alan yaratacak politikaların esiri oluruz. Gelişen teknoloji, su sorununu tümüyle ve sürdürülebilir bir şekilde çözebilecek bir mekanizma yaratamamaktadır. Bu konuda bir örnek vermek gerekirse; deniz suyunun arıtımıyla elde edilen madde doğal bir kaynak olan su değil yapay bir bileşik olan H_2O'dur. Bu nedenle sadece hızla gelişen teknolojiye güvenerek suyun hoyratça ve verimsiz kullanılmasına, su kaynaklarının kirletilmesine duyarsız kalınmamalıdır.

Türkiye yıllar önce dünyanın çok "sıcak" bir bölgesinde çok önemli bir projeyi geliştirmek üzere ayağa kalktı. Ancak bu ayağa kalkıştaki heyecanını, proje ilerledikçe yavaş yavaş kaybetmiş veya kaybettirilmiştir.

Bir diğer spekülasyon konusu ise su savaşları konusudur. Evet dünyamızdaki tatlı su miktarının sabit olması ancak buna karşın nüfusun artmasından dolayı, kişi başına düşen yenilenebilir su miktarının göreceli olarak azalması sözkonusudur. Ancak artan bu sıkıntıya rağmen suyun daha kıt olduğu bölgelerde bir savaş nedeni olacağına dair yaklaşımları dikkatlice incelemek gerekiyor. Bence suyun Ortadoğu'da bir savaş nedeni olacağına dair söylemler gerçekçi değildir.Öncelikle, suyun savaş nedeni olmasına yönelik düşüncelerin nereden geldiğinin araştırılması gerekir. Ben suyun savaşlara gerekçe gibi gösterilerek, gerçek savaş ve hegemonya nedenlerinin örtbas edilmesi için kullanılmaya çalışıldığını düşünüyorum. Bu nedenle, "Su savaşları çıkacak" tezinin Ortadoğu'da su savaşını engelleyecek değil, su savaşına davetiye çıkaracak tezler olduğuna inanıyorum. Ülkelerin siyasal sınırlarını su savaşı çıkartarak değiştirip, o ülkenin su sorununu çözeceğine inanmak sağlıklı ve gerçekçi bir düşünce değildir. Bu sorunun gerçek çözümü için yapılması gereken şey, bölgedeki su ve toprak kaynaklarının detaylı bir envanterini çıkarıp, ülkelerin kendi özgür siyasal iradeleriyle mevcut su potansiyellerini en verimli şekilde kullanmak için her alanda işbirliği yapmasıdır. Yapılması gereken çalışma bu olmalıyken, şu anda Japonya'dan İsveç'e, ABD'den İngiltere'ye kadar birçok ülke, Ortadoğu'daki su kaynaklarının yönetimine yönelik çok ileri boyutta çalışmalar yapıyor, politikalar üretiyor. Bu çalışmalar, sadece Ortadoğu'daki ülkelerin su kaynakları yönünden çektiği sıkıntılardan dolayı onlara insani olarak yardım edilmesinin gereği olarak veya olası çatışmaların engellenmesine yönelik bir yaklaşımın sonucu olarak gerçekleştirildiği söylense bile ne yazık ki gerçek nedenlerin bunlar olmadığı bilinmektedir. Öyle olsaydı, Doğu Akdeniz bölgesinde yıllardır su kıtlığı yaşayan Gazze Şeridi'ne insani yardım kapsamında yardım edilerek birkaç nesilin su kıtlığı içinde yetişmesi önlenirdi. Konu Ortadoğu'daki su kaynakları olunca, nedense hemen İsrail'in su sorunu hatırlanıyor. Aslında bölge ülkelerinin atması gereken en önemli adım, suyun kıt olduğu Ortadoğu için uluslararası alanda geliştirilen politikaların siyasi boyutlarını tümüyle reddetmek ve bölge ülkeleriyle bir araya gelerek suyun en verimli şekilde nasıl kullanılabileceğine karar vermektir. Böylelikle çok iyi bir iş birliği mekanizması yaratılabilir ve küresel su politikaları üzerinden bölge üzerindeki egemenliği arttırma çabaları da büyük oranda engellenebilir. Bunun için atılması gereken ilk ve en önemli adım, Ortadoğu'da su kaynaklarının kullanımı ve verimliliği için yapılacak teknik iş birliğidir.

Dursun YILDIZ Kimdir?

1958 yılında Samsun'da doğan Dursun YILDIZ, İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi'nden mezun olduktan sonra Hollanda ve ABD'de lisansüstü çalışmalarda bulundu. DSİ'de çeşitli birimlerde Şube Müdürlüğü ve Daire Başkan Yardımcılığı yapan YILDIZ, Hacettepe ve Gazi Üniversitelerinde yarı zamanlı öğretim üyesi olarak ders verdi.Daha sonra Hacettepe Üniversitesinde Hidropolitik alanında Lisans Üstü eğitim yaptı. TMMOB'da çeşitli dönemlerde Yönetim Kurulu Üyeliği ve İkinci Başkanlık görevlerini de yürüten YILDIZ'ın mesleki teknik,teknopolitik ve hidropolitik alanlarında yurt içi ve yurt dışında yayımlanmış çok sayıda teknik rapor, bildiri ve makaleleri ile Barajların Mansabındaki Oyulmalar ve Akdeniz Havzasında Su Sorunları olmak üzere iki adet kitabı bulunmaktadır.

Mete AKYOL:

Basın Görevini Yerine Getiremiyor

Yonca DEMİR

Bütün Dünya Dergisi Genel Yayın Yönetmeni Mete AKYOL, "Eskiden basının bir gücü vardı, şimdi gücün basını var. Basın bu anlamda gerçekten halkın gözü, kulağı değil" dedi. Gazetelerin doğal olarak birer ticari kuruluş olduklarını ifade eden AKYOL, "Ancak bunun yanı sıra gazetelerin bir işlevi vardır. Benim kişisel görüşüme göre, basın Türkiye'de görevini yeterince yerine getirmiyor" şeklinde konuştu.

Yıllardır basın dünyasının içinde olan usta isimlerinden biri olarak geçmiş yıllardan bu yana baktığınızda medyanın bugünü için neler söyleyeceksiniz? Sizce basın görevini yapıyor mu?

Bir iki yayın organını ayırırsak, Türkiye'de basının güvenilirliği kalmamıştır. Eskiden basının bir gücü vardı, şimdi gücün basını var. Dolayısıyla basın, belirli güç gruplarının bir tür sözcüsü konumunda. Bu anlamda basın halkın gerçekten gözü kulağı değil. Gazeteler doğal olarak birer ticari kuruluştur. Başka türlü ayakta durmaları mümkün değildir. Ama bunu yaparken bir işlevi vardır. İşte bu işlev ona basın kimliği verir. Bu işlev, basının halkın gözü, kulağı, dili olmasıdır. Basın bu işlevini şu anda yerine getiriyor mu getirmiyor mu sorunu tamamen bir akademik tartışma konusu. Benim kişisel görüşüme göre, basın Türkiye'de görevini yeterince yerine getirmiyor.

Medya kuruluşlarına baktığımızda sayılarının hızla arttığını görüyoruz. Örneğin pek çok yeni televizyon var. Bunlar arasında ulusal yayın ilkelerine bağlı kanallar etkili olabiliyor mu?

"Ulusal" bir yaşam biçimidir. Ülkeye sahip çıkışın adıdır. O anlamda, pek çok kanal için "ulusal yayın yapıyor" demek zor. Bunlar yurt çapında yayın yapan "yaygın" televizyonlardır. Veya bunlara büyük medya deniyor. Bu büyüklük neye göredir? Satışa göre mi büyüklük belirlenir? Boyu uzun olanlara mı büyük insan deriz? Napolyon da, Atatürk de büyük insandı. Ama boyları kısa insanlardı. Sorunuza dönersek, esas yapılması gerekeni Kanaltürk, ART, Kanal B, Ulusal Kanal yapıyor. Bu kanallar belirli ilkeler doğrultusunda yayın yapıyor. Ülkenin varkal sorunuyla karşı karşıya kaldığı bir ortamda böylesi yayın kuruluşları birer kuvayı milliye cephesidir. Demokratik kitle örgütlerinin bazıları da böyledir. USİAD da bu kuvayı milliye cephesindedir. Bir USİAD toplantısında yaptığım konuşmada da söylediğimi hatırlıyorum, her USİAD şubesi açıldığında bir kuvayı milliye ocağının açıldığının müjdesini duyuyormuşum gibi oluyor. Ülkenin varlığına, sorunlarına, ulusun varlığına bütünlüğüne sahip çıkan her yayın organı, her örgüt en az bir kuvayı milliye derneği gibi saygıdeğerdir.

Ulusal ilkelere bağlı kanalların yayınları sizce kamuoyuna etki edebiliyor mu?

Bunun cevabını cumhuriyet mitinglerinde gördünüz. Türkiye, bugüne kadar görmediği kadar insanı bir arada gördü. Atatürk'ün naaşının Sarayburnu'ndan alınışında İstanbul minarelerin şerefelerine kadar, kubbelerin saçaklarına kadar insan doluydu. O kalabalıktan sonra, o insan yoğunluğundan sonra Türkiye en çok insanı bir daha ilk kez cumhuriyet mitinglerinde bir arada gördü. Demek ki doğru yayın yapan medya kuruluşları o kadar da etkisiz değilmiş.



Halkın yanında yer alan medya organlarından önce, toplumun düşüncesi ve gerçek talepleri medya tarafından sürekli baskılanarak kamuoyunun gerçek düşünceleri perdeleniyormuş diyebilir miyiz? Bu süreç bunu açığa çıkarmış mıdır?

Basının görevlerinden biri de halkı bilgilendirmektir. Ama onu bilgilendirirken kendi doğrularını halka bilgi olarak zorla verip, halkı yönlendirmek doğru değildir. Halkı yönlendirmek başkadır, halka doğru bilgiyi vermek başka. Bu basın halkı yönlendirme dışında, o yönlendirme cüretine girişmeyip sadece bilgi vermekle yetinecek olgunlukta değil.

Aynı basın demokrasi konusunda oldukça duyarlı olduğunu gösteren yayınlar yapmıyor mu?

Halkın baskısı, onların yönlendirme girişimlerinden daha etkin olduğunu gösterdiği zamanki mitinglerde bunu gördük, birden bire onların şarkısını söylemeye başladılar. Böylece halkın seline kendileri kapıldılar. Sadece Ankara'da değil, İstanbul'da, İzmir'de, Samsun'da, Çanakkale'de, Manisa'da yaşanan mitinglerde bunu çok net gördük. Miting öncesinde basın ne şarkı söylüyordu, halk neyi haykırıyordu bunu görmüş olduk.

Bu mitingleri medyanın yansıtma biçimi için ne söyleyeceksiniz?

Çeşitli saptırmalar da olmadı değil. Kimi mitinge parti damgası vurmaya kalktılar, kimisini görmezden geldiler. Bir kere fotograf olayı var. Bunu gazeteyle vermezseniz, kameralar var, naklen yayın yapan televizyonlar oldu. Artık halkın gerçekleri saklanacak gibi değildi ve mızrak çuvala sığmadı. O nedenle bazı şeyleri kabullenmeye mecbur kaldılar.

Halkı karşısına alan basını yine halkın terbiye etmesi mümkün mü?

Burada Atatürk'ün "her derde ilaç vardır" sözünü hatırlamakta yarar var. Basın özgürlüğünden doğan sakıncaları gidermenin tek yolu yine basın özgürlüğüdür. Basın özgürlüğünü yadsımamak gerekiyor.

Genel yayın yönetmenliğini yürüttüğünüz "Bütün Dünya" dergisi ile neyi hedefliyorsunuz?

Bütün Dünya dergisini 9 yıldır çıkarıyoruz. Türk eğitim ve öğretim sisteminde Fransa'nın çok demode olmuş yöntemleri uygulanıyor. Bunun sonucunda, gençlerimiz yeterince bilgi donanımına sahip olamıyor. Çünkü bu sistemde bilginin nasıl verileceğinin tekniği bilinmiyor. Size kısa bir anekdotla örnek vereyim. Nezihe Aras ile bir zamanlar Marmara Üniversitesi'nde ders veriyorduk. Nezihe Aras Devrim Tarihi dersi veriyordu ve sınıfta derse 3-4 kişiden fazla kimse gelmiyordu. Bu durum Nezihe Hanım'ı çok üzüyordu. Oysa Nezihe Hanım'ın anlattıklarının aynısını Turgut Özakman kaleme aldı, kitabı neredeyse 2 milyon satıyor. Birinde öğrenciye ulaşamıyorken, diğerinde insanların yüreğinin ortasını hedef alıyor. Demek ki aslında bu ulus bilgiye aç, ama yeterince bilgi verilemiyor. Bu durum, "Acaba başımızdakiler mi bilgilenmemizi istemiyorlar?" diye kafamızda kocaman bir soru işareti oluşturuyor. Başımızdakiler, her şeyiyle bu ülkeye sahip çıkmaya hazır kişiler yerine "adam sendeci" kişiler mi yetişsin istiyorlar diye düşünüyorum. Bu nedenle, Bütün Dünya'yı çıkarma amacımız, Türk öğretim sistemindeki boşlukları doldurmaya çalışmaktır. Biz bu dergiyi eğlence diye değil, ders diye veriyoruz. Kimselerden alkış almak için değil, kimseleri kırmadan "sen bunu bilmiyorsun" demeden insanları bilgilendirmeye çalışıyoruz. Atatürk'ün Samsun'a çıktığını, oradan Havza'ya, Amasya'ya gittiğini, oradan Erzurum'a, Sivas'a ve Ankara'ya gittiğini herkes biliyor ama temmuzun 12'sinde Erzurum'a gidip eylül ayının 5'ine kadar Sivas'a neden geçmediğini, orada ne yaptığını çoğu kişi bilmiyor, bu anlatılmıyor. Aslında bu kadar zaman Sivas'a geçememeyişinin nedeni, Atatürk ve arkadaşlarının paralarının olmayışıymış. Durum böyle olunca oradaki bir binbaşı emekliliğini istiyor, 900 lira emekli maaşı alıyor ve bu parayı gizlice Müfit Kansu'ya veriyor. Müfit Kansu ağlamaya başlayınca, bunları seyredenler durumu anlıyorlar. Ertesi gün yola çıkıyoruz dendiği zaman zaten paranın bulunduğu anlaşılıyor... Böylesine olaylar var. Biz Bütün Dünya'da bunları yazıyoruz örneğin. O zaman insanlar kendi tarihlerinin insani boyutlarını ve gerçeklerini gördükçe kendi tarihlerine dört elle sarılıyorlar.

Siz aynı zamanda USİAD'ın da danışmanlarındansınız. Biraz USİAD'dan söz eder misiniz?

USİAD yapı olarak çoğu ekonomik birliklerden ve sanayici derneklerinden ayrılıyor. USİAD tarihsel olarak çok önemli bir olayı gerçekleştirdi. Kemal Özden'in başkanlığı yürüttüğü dönemde, danışma kurulu toplantılarından birinde bir konuşma yapmıştım. Konuşmamda katılımcılara "Buraya değil, bir araya geldiğiniz için hoş geldiniz." demiştim. Çünkü o gün sağ-sol demeden, vatanı için çalışan yapay ayrımlarla bölünmemiş, pek çok farklı düşünsel geçmişlerden gelen insanlar aynı dava için bir araya gelmişti. Bunu iş adamları dünyasında USİAD başarmıştır. USİAD'ın bir diğer özelliği de paradan önce vatanı düşünmesidir. Ülkemizdeki diğer ekonomik birliklerin de bazılarının bu gerçekleri çok iyi görmeleri gerekiyor. USİAD oldukça bu ülkenin sahipsiz olmadığını görüyoruz. Seçimlere haftalar kala buraya not düşmek için şimdiden söylüyorum ki halkımız da USİAD gibi, bu ülkenin sahipsiz olmadığını seçimlerde gösterecektir.

Tevfik KIZGINKAYA:

Üç Dört Yılda Toparlanırız

Oktan ERDİKMEN

Kanal B'de yayımlanan Üretimden İhracata Programı'nın yapımcısı Tevfik KIZGINKAYA, ulusal ekonomi politikalarının gerekliliğine dikkati çekerek, "Planlı bir üretim ekonomisine geçişle Türkiye'nin üç dört yıl içerisinde ayağa kalkacağını" ifade etti. Otomotiv ve tekstil sektörlerinde yaratılan katma değerin potansiyelin çok altında seyrettiğinin altını çizen KIZGINKAYA, "Gıda sektöründe, endüstriyel tarım ürünlerinde, fındık, çay gibi özel ürünlerde, elektrikli makinelerde, metal sektöründe de öncü olma potansiyelimiz var" şeklinde konuştu.

Kanal B televizyonunda "Üretimden İhracata" adlı bir program yapıyorsunuz. Neden bu ismi seçtiniz? Ekonomide üretim ve ihracatın önemine değinir misiniz?

Üretim ve ihracatın karşılığı aslında A'dan Z'ye ekonomidir. Bir ülkenin kalkınmışlığının temel göstergesi o ülkedeki ekonomik değerlerle bağlantılıdır. Herhangi bir ülkeyi bu açıdan ele aldığınızda karşınıza birtakım veriler çıkar. Bu verilerden bir tanesi, kullanılan elektrik enerjisinin miktarıdır. Enerjinin tüketildiği en büyük alan sanayidir. Sanayide kullanılan enerji miktarı, o ülkedeki sanayinin boyutunu ortaya koyar. Bir diğer veri de o ülkenin GSYİH ve kişi başına yıllık ortalama geliridir. O ülkenin kaynaklarının durumu, bu kaynakların kullanılabilirliği, rezervleri; aynı şekilde o ülkenin borcu gibi unsurlar en temel ekonomik verileridir. Tüm bu verilere bakarak o ülkenin kalkınmasını değerlendiriyorsanız, aslında bu değerlerin somutlaştığı bir başka alan vardır: O da sanayileşmedir. Bilimsel anlamda da kalkınmanın özü o ülkenin sanayileşmesinden geçer. Sanayileşmiş bir ülkede, az önce saydığım verilerin yüksekliğini görürsünüz. Sanayi bir üretimdir. Bu üretimin temel girdileri ve katma değeri üretimin değerini ortaya koyar. Bu anlamda Türkiye'yi değerlendirirsek, ne yazık ki özellikle 80'lerin başından bu yana ekonomide üretimi göremiyoruz. Türkiye ekonomisini yöneten tüm hükümetler üretimi çeşitli nedenlerle göz ardı ettiler. Özal'la başlayan yeni ekonomi yaklaşımı ekonominin üretim yönünün göz ardı edilmesine yol açtı. Ülke hızlı bir şekilde dış ticarete açılırken, dış ticaretin iki ayağı olan ihracat ve ithalat dengesi aşırı ithalat nedeniyle bozuldu. Bu şekilde geçen yaklaşık 20 yılın ardında günümüze baktığımızda, giderek borcu artan, ekonomisini dışa bağımlı olarak yürüten bir ülke haline geldik. Böyle bir ekonomik yaklaşım, ülkemizdeki iktidarların kendi ekonomik programlarını üretmemesinin doğal bir sonucudur. Borç almak, gelecekten para almak demektir. Bugüne kadar gelinen ekonomi sürecinde sürekli olarak gelecekten para alınıyor ancak bu alınan paralar yatırımda ve üretimde değerlendirilmediği için gelecek için bir değer elde edilemiyor. Ben Kanal B'de "Üretimden İhracata" adlı programı yaklaşık 3 yıldır yapıyorum. Programa başladığım yılla bugün arasında başbakana göre ekonomik tablo olumludur. Oysa sayısal veriler, GSYİH ve artan borç ve büyüyen cari açık rakamları bize ekonomide bugüne dek hiç de olumlu gelişmeler yaşanmadığını gösteriyor.

Sözünü ettiğiniz tabloya bakarak, kötüye gidişin önüne nasıl geçilebilir? Türkiye ekonomisi sizce nasıl geliştirilebilir?

Dünyada herkesin bildiği, gelişmiş ekonomilerin de uyguladığı bazı yöntemler vardır. Bir defa her ülkenin kendine göre sahip olduğu bazı kaynaklar vardır. Bu, örneğin insan gücü, tarımsal kaynaklar, madenler veya başka bir takım kaynaklar olabilir. Bir ülke eğer sahip olduğu bu tür kaynaklarını harekete geçirirse ve sanayileşmesini bu öz kaynaklarına dayandırarak geliştirirse o ülke kalkınan bir ülke olur.

Bu konuda yaşanmış deneyimler var mı?

Ben programımda Asya, Afrika ve Güney Amerika ülkelerinin pazarlarını ve ekonomilerini de inceliyorum. Örneğin Çin "3 basamak" diye nitelediği bir ekonomi politikasını 1990'lardan sonra

ortaya koymuştur. Çin, 2000, 2015 ve 2030 gibi üç aşama belirlemiş ve bu tarihler için belirlediği ekonomik hedeflere göre plan yaparak hareket etmiştir. Bu planı uygulamak için içeride bir üretim programı ortaya koymuştur. Bugün dünyada herkes Çin'in egemenliğini konuşuyorsa, bu Çin'in yaptığı planın işlemesinden kaynaklanıyor. Çin, tekstilden, çok küçük alet edevat üretimine kadar kendi iş gücüne ve kaynaklarına dayanarak üretim gerçekleştirmiş ve bugünlere gelmiştir. Bir başka örnek de Tayvan'dır. Tayvan, henüz Birleşmiş Milletler nezdinde kabul görmüş bir ülke olmamasına rağmen, dış ticaretiyle de GSYİH'si ile de dünyada en hızlı büyüyen 3. ekonomisine sahip ülkedir. Dünyadaki diz üstü bilgisayarların yüzde 90'ı Tayvan'da üretilmektedir. Tayvan'ın tarımsal veya yer altı kaynakları yok ve yüz ölçümüne kıyasla kalabalık sayabileceğimiz bir ülke. Ama Tayvan insan kaynağını öyle bir kullanmış ki, o kaynağıyla dünyanın en hızlı büyüyen üçüncü ekonomisi olmuş. Tüm bu örneklerden kendi ülkemiz adına birtakım dersler çıkarabiliriz. Türkiye'de üretim yapmak zorundayız. Hiçbir ekonominin üretmeden ayakta kalma olanağı yoktur. Öyle ki, 70 milyonluk bir ülkenin üretmeden, al-sat yaparak kalkınmak gibi bir şansı hiç yoktur.

Bu süreç neden devam etmedi?

Üretimden vazgeçerseniz, mevcut üretimi de Türkiye geneline yaymaktan uzaklaşırsanız, üretmek yerine montaj sanayine dönerseniz, işsizliğiniz bugün olduğu gibi 17 milyona ulaşır. Sanayileşmeniz olmadığı ve katma değer elde edemediğiniz için 200 milyar dolar borcu olan, borç ödemeye çalışan bir ekonomi haline gelirsiniz. Sonuçta borç aldığınız kurumların bağımlılığından kurtulmanız olanaksızlaşır. Bugün ekonomik bağımsızlığı olmayan bir ülkenin doğal olarak dış politikaları da, iç politikaları da bağımsız olamaz.

İçinde bulunduğunuz bağımlılıktan kurtulmak için IMF ve Dünya Bankası gibi kuruluşlarla olan ilişkilerimizi nasıl düzenleyebiliriz?

Bu ilişkilerden çıkmanın yolu bellidir. Bu kurumlarla yeniden görüşülerek bir daha borç almadan mevcut borçlar yeniden yapılandırılarak ödenebilir. Ama bu borç yapılanmasını sağlamak için önce Türkiye'nin kendi ulusal ekonomik programını belirlemesi gerekir. Kendi ulusal ekonomik programı olmayan bir ülkenin kalkınması mümkün değildir. Ulusal ekonomik programı üretmek için, ulusal bakabilen, Türkiye'yi Türkiye'den yönetmeyi kafasına koyan siyasal yapıların ülkede iktidara gelmesi gerekir. Hem bu siyasi iktidarları belirleyen yurttaşların, hem bu ekonomi dünyasında var olmaya çalışan sanayicinin ve tarım kesiminin bir bütün olarak siyaseti yönlendirebilmeleri gerekiyor. Çünkü Türkiye'nin bugün 850 bine yakın işletmesi var ve bu işletmelerin yüzde 99'u KOBİ'lerden oluşuyor. Bu KOBİ'lerin de yaklaşık 280 bini üretici KOBİ durumundadır. Bu üretici KOBİ'lerin de 40 bine yakını ihracatçı durumdadır. Tüm bu rakamları ve küçük üreticilerin sınırlı sermaye yapılarıyla, hangi koşullarda üretim yapmaya çalıştıklarını ve dünya pazarlarında nasıl var olmaya çalıştıklarını iyi değerlendirmemiz gerekiyor.

Sanayileşmede küreselleşmenin etkisiyle ülkeler belirli sektörlere yoğunlaşarak küreselleşmenin fırsatlarından yararlanma peşinde. Türkiye'nin böyle bir fırsatı, yoğunlaşması gereken sektörleri var mı?



Elbette var. Türkiye'de bugün öne çıkan iki sektör var. Bunlardan biri otomotiv, diğeri de tekstil. Otomotiv sektörü Türkiye'nin en çok katma değeri elde ettiği sektörlerden midir? Hayır! Türkiye'de üretilen araçların tamamı yabancılara aittir. Bu araçların pek çok parçası yurt dışından getirilmektedir. Bu sektör Türkiye'de tamamen montaj sanayi mantığındadır. Türkiye bu sanayiden, elde etmesi gereken katma değerin en fazla yüzde 20'sini elde ediyor. Tekstile gelirsek, aslında bu sektörün ülkemizin lokomotif sektörlerinden biri olması gerektiğini söyleyebiliriz. Biz tekstilde çok öne çıkmaya başlayınca ABD'den ve Avrupa'dan bir anda kotalar geldi. Biz bu kotaları bağımlılığımızdan gelen güçsüzlüğümüz nedeniyle kabul ettik. Bunun dışında bir de AB'ye girme sevdasıyla altına imza attığımız Gümrük Birliği Anlaşması'yla kendi ipimizi çekerek tekstilimizi de batırdık. Bugün Türkiye, tekstil sektöründe istediği sanayi üretimine ulaşamadığı ve istediği katma değeri elde edemediği için pamuk üretiminden uzaklaşmaya başladı. Bugün Türkiye'nin pamuk üretimi yüzde 40 oranında azalmıştır ve Türkiye pamuğu dışarıdan alan bir ülke haline gelmiştir. Bir diğer önemli sektör de fındıktır. Ham madde olarak fındıktan beslenen, örneğin şekerleme gibi sektörleri besleyemiyoruz. Ne yazık ki peyniri bile gereksiz yere ithal ediyoruz. Böylece kendi üretimimizden, öz kaynaklara dayalı sanayiden, dolayısıyla ulusal ekonomiden bu kadar uzaklaşınca kendi insanımız doğal olarak tüketim kalıplarında yabancılaşmaya başlıyor. Yabancılaşmak demek, yabancıların ürettiğini tüketen bir toplum haline gelmek demektir. Bu mantığa gelen bir ülkenin insanından da, ülkenin ekonomisinden de ulusal bir yöneliş beklemek zor olur. Sorunuza dönüp genel hatlarıyla belirtecek olursam, gıda sektöründe, endüstriyel tarım ürünlerinde, fındık, çay gibi özel ürünlerde, elektrikli makinelerde, metal sektöründe de öncü olma potansiyelimiz var. Doğru planlı bir ekonomiyle Türkiye 3–4 yılda rahat rahat ayağa kalkar ve yürür.

Ekonomik Analiz



Selim SOMÇAĞ

Bilindiği gibi Türkiye sıcak para hareketlerini serbest bıraktığı 1989 yılından 2001 yılına kadar olan dönemde sık sık sıcak para kaçışından kaynaklanan döviz krizleriyle karşılaşmıştır. Bu dönemde dövizin nispeten bol olduğu birkaç yılın ardından ya Türkiye'nin cari açığının yükselmesi, ya da dünyanın başka yerlerindeki finansal çalkantıların Türkiye'ye yansıması sonucunda daima küçük ya da büyük döviz krizleri ortaya çıkmıştır. Ancak 2003 yılından itibaren Türkiye'de dövizin bollaştığını görüyoruz. Halbuki bu dönemde Türkiye'nin cari denge sorunu da çözülmemiş, bilakis daha önce en fazla millî gelirin % 5'ine ulaşmış olan cari açık millî gelirin % 8'ine kadar yükselmiştir. Yani Türkiye 2002 sonrasında da nette döviz kazanan bir ülke haline gelmemiştir, piyasadaki dövizin kaynağı yine yabancıların Türkiye'ye soktukları fonlardır. O halde son beş yıldır süregelen bu döviz bolluğunun sebebi nedir?

Türkiye'deki döviz bolluğunun ne uygulanan IMF programıyla, ne de bazılarının iddia ettiği gibi AKP iktidarıyla ilgisi var. 2003 yılından beri dünya finans piyasalarında çok uzun zamandır görülmemiş bir likidite bolluğu ortaya çıktı. Bu bolluğun sebebi çok genel bir bakış açısıyla, dünyanın zengin ülkelerinin son dönemde büyüme hızlarının yavaşlaması, dolayısıyla ekonomilerinde ortaya çıkan katma değeri yatıracak alan bulamamalarıdır. Burada da millî gelir olarak dünya toplamının dörtte birini, son yıllardaki dünya ekonomik büyümesinin de yarısını meydana getiren ABD'nin önemi büyüktür. Yani küresel likidite bolluğunun ülke bazında en önemli kaynağı ABD'dir. Başta ABD olmak üzere gelişmiş ülkelerde biriken sermayenin yatırıma dönüşememesi durumunda, fazla sermaye giderek artan oranda finans sermayesine dönüşmekte ve menkul kıymet borsalarına yönelmektedir. Nitekim son dönemin en bariz özelliği başta ABD olmak üzere bütün dünya borsalarının daha önce görülmemiş seviyelere yükselmesidir. Bu uzun yükseliş dalgaları sonucunda gelişmiş ülke sermayesinin elinde büyük miktarda yeni fonlar birikmeye devam etmektedir. Bu fonların hepsini gelişmiş ülke piyasalarında değerlendirmek, bu piyasalarda gelinen seviyeler gözönüne alınırsa, portföy yönetimi açısından uygun değildir. Dolayısıyla bu fonların bir bölümü 2003 yılından itibaren dünyanın her tarafına, tabii bu arada Türkiye piyasalarına da akmaya başlamıştır. Türkiye'de son dönemde gözlenen döviz bolluğu da, yabancıların birçok Türk şirketini satın almaları da bu akışın bir sonucudur. Bu olgunun Türkiye'nin ekonomik durumuyla veya Türkiye'deki iktidarla doğrudan bir ilgisi yoktur.

Peki, finans camiasında "küresel likidite bolluğu" olarak adlandırılan bu olguyu nasıl değerlendirmeliyiz? Bu bolluk iyi midir, kötü müdür, bize bir zararı var mıdır ve ne kadar sürecektir? Birincisi, bu dünya kapitalizmi açısından bakıldığında bir hastalık belirtisidir. Kapitalizmin sağlıklı seyri, ekonomik faaliyetten elde edilen sermaye birikiminin yeniden üretken alanlara yatırılabilmesi, böyle sistemin büyüyerek yoluna devam etmesidir. Ancak bu çevrim her zaman bu şekilde gitmez; zaman zaman kapitalizmde ortaya çıkan sermaye birikimi, reel ekonominin yatırım ihtiyaçları tarafından absorbe edilemeyecek boyutlara ulaşır. Bu durumda sermayedarların elinde biriken para ellerini yakmaya başlar. O zaman tipik çözüm atıl fonların doğrudan üretimle ilgili olmayan her çeşit borsa ve gayrimenkul spekülasyonuna akmasıdır. İşte menkul ve gayrimenkul yatırımların fiyatlarının uzun yıllar boyunca görülmemiş düzeylere ulaşması böyle dönemlerde mümkün olur. İçinde bulunduğumuz dönemde Türkiye dahil olmak üzere bütün dünya borsalarında ve gayrimenkul piyasalarında görülen çok yüksek fiyat düzeyleri de bu sebepten kaynaklanmaktadır. Kapitalizmin tarihinde 19. yüzyıl ortalarından itibaren ortaya çıkan bu tür aşırı birikim-yetersiz büyüme dönemlerinin hepsi şimdiye kadar daima borsalarda oluşan spekülatif balonların patlamasıyla başlayan büyük ekonomik krizlerle sonuçlanmıştır. Bu seferki aşırı sermaye birikimi döneminin de farklı bir biçimde sonuçlanması için bir sebep görünmüyor. Bu durumda Tür-

kiye gibi ülkelere gelmiş olan finansal fonların derhal anavatanlarına döneceği muhakkaktır. Dolayısıyla böyle bir küresel finans krizi Türkiye'ye de büyük bir döviz krizi olarak yansıyacaktır.

Peki böyle bir kriz nerde ve nasıl ortaya çıkacaktır? Krizin ilk olarak şu anda çok şişmiş olan ve şişmeye de devam eden finans piyasalarında patlak vereceğine kesin gözüyle bakabiliriz. Çöküş hareketi dünyanın herhangi bir ülkesindeki, herhangi bir finans piyasasında başlayabilir. Hareketin küresel bir finans krizine dönüşmesi ise ancak ABD finans piyasalarını da etkisi altına almasıyla mümkün olabilir. Dolayısıyla küresel likidite bolluğunun devamı açısından ABD finans piyasaları referans noktası alınabilir. Orada büyük düşüşler yoksa, bazı yerel çalkantılar meydana gelse de sistemin toparlanacağı ve yoluna devam edeceği kabul edilebilir. Demek ki küresel likiditenin seyri hakkında fikir edinmek isteyenler ABD finans piyasalarını takip etmek durumundadır. Türkiye gibi ülkelere yönelik para akışı tamamen gelişmiş ülke finans piyasalarındaki yüksek seviyelerin devamına bağlıdır. Nitekim eskiden Türkiye ile ABD borsaları arasında hemen hiçbir paralellik gözlenmezken, 2003'ten sonraki dönemde İMKB'nin New York Borsasıyla büyük bir korelasyon göstermesi dikkat çekicidir. Bu spekülatif hareketlerin daha ne kadar süreceği konusuna gelecek olursak, kaçınılmaz görünen genel çöküşün ne zaman patlak vereceğini öngörmek imkansızdır, çünkü bu binlerce faktöre bağlıdır. Fakat böyle bir çöküş için gereken objektif şartların ABD ekonomisinde olgunlaşmakta olduğunu söyleyebiliriz. 2007 sonunda ABD ekonomisi böyle bir çöküşe çok hazır duruma gelmiş olabilir, ama çöküşün ne zaman başlayacağı hakkında yine de kesin bir şey söylenemez. Kesin olan böyle bir riskin artık gündeme girmiş olmasıdır. Bundan korunmak için yapılacak iş gelişmeleri yakından izlemek ve fazla risk almaktan kaçınmaktır.

Özetlersek, içinde bulunduğumuz döviz bolluğu ve menkul ve gayrimenkul fiyatlarındaki rekor seviyeler böyle bir küresel olgunun sonucudur ve bu olgunun sonu da çok uzak görünmüyor. Demek ki orta vadeli bir bakış açısıyla şu andaki ortam elimizdeki menkul ve gayrimenkul varlıkları satmak için uygun, yenilerini satın almak için ise uygun değil. Dövizle borçlanmak da, TL bazında olsa da, uzun vadeli ve değişken faizli borç almak da riskli. Uzun vadeli ve sabit faizli TL borçlanmak ise (tabii karşılığında bir kazanç elde edilecekse) mantıklı.

Öte yandan Türk ekonomisinde son yılların başka önemli gerçekleri olan yüksek dış ticaret açığı, düşük büyüme hızı, yüksek işsizlik, düşük kârlılık gibi olumsuz gelişmelerin küresel likidite bolluğuyla doğrudan bir ilgisi yok. Yani "Dünya finans piyasaları patlama yaptığı için Türkiye'nin ithalatı da mecburen patladı" gibi bir ilişki yok. Bunlar tamamen IMF'nin Türkiye'de uyguladığı politikaların bir sonucu. Bunlarla küresel likidite arasında şöyle bir ilişki var: Eğer küresel likidite bolluğu olmasaydı. Türkiye IMF politikalarının sonucu olan yüksek cari açık yüzünden çoktan bir döviz krizine girmişti. Küresel likidite bolluğu hatalı IMF politikalarının bugüne kadar sürdürülebilmesini sağladı. IMF politikalarının Türkiye'de ne gibi sonuçlar yarattığınıve bu politikalarla kürsel likidite bolluğu arasındaki etkileşimin sonuçlarını da Bildiren'in önümüzdeki sayısında ele alacağız.

Kendi malını kullan



Kendi ücretini yükselt

Biz ithal mallar kullandıkça, bize mal satan ülkenin üretimi, kalitesi, verimi ve kârı artıyor; kendi üreticilerimiz ise güçsüzleşiyor, işyerlerimiz kapanıyor. Üretimi artan ülkede daha çok işçiye ihtiyaç vardır; bu da o ülkede ücretleri yükseltir. Üretimi azalan ülkede işgücü ihtiyacı da azalır. İşsizliğin artması ise ücretlerin düşmesi demektir.

USİAD

ULUSAL SANAYİCİ VE İŞADAMLARI DERNEĞİ

KOBİ'lerde ArGe Çalışmaları

Mehmet ZAİM
Teknoloji Komisyonu Başkanı

Önceki yazımızda ArGe çalışmalarını özetle; "yeni malzemeler, yeni ürünler ya da cihazlar üretmeye; yeni süreçler, sistemler ve hizmetler tesis etmeye ya da halen üretilmiş veya kurulmuş olanları önemli ölçüde geliştirmeye yönelmiş sistemli çalışmalar" olarak tanımlamıştık. Yine bu yazıda ArGe'nin "bir amaç değil, pazar hedeflerimizin gerçekleştirilmesi için bir araç" olduğunu belirtmiş ve ArGe stratejisi olarak "önce pazar ve ürün hedefi, sonra iyi bir fizibilite ve planlama, sonra ArGe" önerisini getirmiştik. Bu arada ArGe'nin "maliyetli ve belirli oranda riskleri olan, ancak getirisi yüksek bir yatırım" olma özelliğini vurgulamıştık.

Bu nedenlerle ArGe çalışmaları, firmaların gerek örgütsel yapılarını, gerekse teknik, idari, mali ve insan kaynakları yönetim süreçlerini önemli ölçüde etkileyen çalışmalardır. Daha açık bir ifade ile, ArGe çalışmaları yoluyla pazar ve rekabet üstünlüğü stratejisini benimsemiş firmaların diğer tüm faaliyetlerini bu stratejiye uygun olarak örgütlemeleri ve yönetmeleri gerekir. Aşağıda bu konu çeşitli yönleriyle irdelenmiştir.

Organizasyon Boyutu

ArGe yarı zamanlı bir iş değildir. ArGe için firma organizasyonu içinde ayrı bir fonksiyonel yapı oluşturulmalıdır. Bu yapı ürün/hizmet geliştirme fonksiyonunu (örneğin mühendislik birimi) ile birlikte düşünülmelidir. ArGe stratejisini belirlemiş firmalarda, ArGe/mühendislik, pazarlama/satış ve üretim/ürün desteği fonksiyonları üçlü sacayağını oluştururlar. Önemli ölçüde alt yüklenici ve dış kaynak kullanan firmalarda mal/hizmet tedarik fonksiyonlarını da bu grup içinde değerlendirmek gerekir.

Yönetim Boyutu

ArGe, yeni ürün/hizmet geliştirme sürecinin en kritik halkasıdır. Kritikliği, ArGe çalışmalarında belirsizliğin ve riskin nispeten daha fazla olmasından kaynaklanır. ArGe'nin işletmenin performansı üzerindeki büyük etkisi, onun her türlü planlama ve yönetim faaliyeti ile ilişkisinin dikkatli bir biçimde belirlenmesini gerektirir. ArGe, yönetim boyutunda aşağıdaki gruplar altında incelenebilir:

- Stratejik Yönetim
- Teknoloji Yönetimi
- Fonksiyonel Yönetim
- Proje Yönetimi
- İnsan Kaynakları Yönetimi
- Bilgi Yönetimi

Bir ArGe projesi, çalışmanın amacına göre, orta ya da uzun vadeli bir yatırım olarak görülebilir. Hemen belirtmek gerekir ki, burada orta ve uzun vade ifadesi sektöre ve firmaya göre değişken bir süreyi tanımlar. ArGe, firmanın uzun vadeli bir pazar hedefi için, orta vadede gerçekleştireceği ürün/hizmet geliştirme çalışmalarının temeli ve ilk aşamasıdır. Bu nedenle ArGe çalışmaları, amaç, hedef ve kapsamları firmanın stratejik planlama aşamasında belirlenen çalışmalardır. ArGe çalışmalarının performansı, stratejik yönetimin bir parçası olarak izlenmek zorundadır.

Günümüzde teknolojinin değişimi çok hızlıdır. ArGe çalışmaları açısından baktığımızda firmaların, gerek ürün veya hizmetlerini oluşturan teknolojiler, gerekse bu ürün ve hizmetlere ulaşma sürecinde kullanacakları altyapı (örneğin ArGe ve üretim altyapısı) açısından bu hızlı değişime ayak uydurmaları gerekmektedir. Teknoloji nereye gidiyor, biz nereye gitmeliyiz, şu anda neredeyiz ve aradaki açıklığı nasıl kapatırız gibi sorulara cevap verecek bir yönetim mekanizması oluşturulmalıdır. Firma elindeki teknoloji envanterini gerçekçi bir biçimde bilmeli, pazar ve ürün/hizmet hedeflerine uygun olarak bu envanteri nasıl geliştireceğini/değiştireceğini gösteren teknoloji yol haritalarına sahip olmalıdır.

Doğaldır ki çoğu firma, özellikle KOBİ'ler, ürün veya hizmetlerini oluşturan teknolojilerin tamamına özgün olarak sahip olamayacaklardır. Bu mali açıdan çok zor olduğu gibi, gerçekte de firmanın özgün olarak geliştirmesi ve sahip olması gereken "kritik" teknolojilerin sayısı, firmanın ürün ya da hizmetlerine pazarda farklılık ve rekabet gücü yaratacak olanlarla sınırlıdır. Dolayısı ile hazırlanacak yol haritaları ve teknoloji yönetimi fonksiyonu ile firma, hangi alanlarda özgün ArGe'ye ihtiyacı olduğunu, hangi alanlarda işbirliklerine (örneğin üniversiteler ile iş birliği-

ne, ya da ortak projelere) gitmesi gerektiğini, hangi alanlarda sadece satınalım yoluyla ihtiyaçlarını karşılayabileceğini belirleyebilir.

Bir ArGe organizasyonu hem firmanın teknoloji yönetimi kapsamındaki ArGe faaliyetlerini yürütüp, hem de ürün/hizmet geliştirme projelerinde görev alabilir. Bu nedenle ArGe birimleri fonksiyonel yönetim açısından hem bir masraf merkezi, hem de bir maliyet merkezi gibi yönetilirler. Birinci şekilde ArGe biriminden beklenen, kendine ayrılan ArGe bütçesini, firmanın stratejik boyuttaki teknolojik amaç ve hedeflerini gerçekleştirme yönünde en verimli biçimde kullanmasıdır. Diğer bir deyişle, belirlenmiş yıllık bütçe içinde yararlı çıktılarını maksimize etmesidir. İkinci şekilde, birim kaynaklarının çeşitli projelere tahsisi söz konusudur. Bu tahsis tam zamanlı ya da bir matris yönetim çerçevesinde yarı zamanlı kaynak tahsisi olarak gerçekleşebilir. Bu kapsamda gerçekleşen kaynak kullanımları, ilgili projelerde maliyete dönüşür. Görüldüğü üzere ArGe çalışmaları, firmanın yönetim şekli üzerinde önemli gereksinimler tanımlamaktadır. Yalnız bu gereksinimler bile firmaların yönetim süreçleri üzerinde çok önemli gelişmelere ve verim artışlarına neden olabilmektedir.

Gerek teknoloji yönetimi kapsamındaki ArGe faaliyetleri, gerekse ürün/hizmet geliştirme çalışmaları, "proje yönetim" disiplini ile gerçekleştirilmesi gereken çalışmalardır. Bu yaklaşım ArGe çalışmalarını rasgele çıktı üreten, yüksek riskli çalışmalar olmaktan kurtarıp, somut çıktıları hedefleyen, kapsamı, zamanlaması ve bütçesi tanımlı, riskleri yönetilebilen çalışmalar olarak gerçekleştirilmesini sağlar. Bu nedenle ArGe çalışmaları yürütecek firmaların proje yönetim süreçlerini de oluşturmuş olmaları gerekir.

ArGe çalışmalarında önemli bir boyut ArGe personelinin istihdamı ve yönetimidir. ArGe açısından insan kaynakları yönetimi, bu konuda çalışacak personelin bilgi, yetenek ve donanım itibariyle farklı niteliklere sahip olmasından kaynaklanan nedenlerle, klasik yaklaşımların dışında ilave yönetim becerileri gerektirir. ArGe her alanda olduğu gibi, personel açısından da "sıradanlığı" ve "tek tipliği" kabul etmez. Bu nedenle ArGe personeli istihdamı sürecinde yöneticiler karşılaşacakları "farklılıkları" iyi değerlendirebilecek vasıflara sahip olmalı, gerekirse bu konuda danışmanlık hizmeti almalıdırlar. Personelin sevk ve idaresi boyutunda ise teknik yetkinlik çok önemlidir ve ArGe birimi yöneticilerinin hem idari, hem de teknoloji liderliği vasıflarının olması gereklidir. ArGe birimi oluşturmayı hedefleyen firmaların, ücret, çalışma saatleri, hatta kılık-kıyafet ya da internet kullanımı gibi günlük konulardaki insan kaynakları yönetim politikalarını gözden geçirmeleri gerekebilir. Diğer önemli bir husus, firma içindeki farklılıkların sosyal etkileri ve bu etkilerin nasıl yönetileceği konusunda firma politikalarının oluşturulması ve belirlenen ilkelerin, nedenleri ile personel ile paylaşılmasıdır.

ArGe'nin en temel ürünü nedir sorusunun en genel geçerli cevabı "bilgi" olacaktır. Buradaki bilgi ifadesi, "bilgi toplumu" çağına adını veren ve "bir üretim faktörü" olarak değerlendirilmeye başlanan bilgidir. ArGe çalışmaları ile elde edilen bilgi bir "firma varlığı"dır. Modern değerleme yaklaşımlarında bir firmanın değeri yalnız maddi varlıklarıyla değil, başta ArGe ile oluşan bilginin de içinde bulunduğu maddi olmayan varlıklarıyla da ölçülmektedir. Bu varlığın, yani bilginin yönetimi çok boyutlu bir süreçtir. Bu süreçlerin en başında, teknik, mali ve idari süreçlerde ortaya çıkan açık bilginin yönetimi, personelde oluşan örtük (zımni) bilginin yönetimi ve bilgi varlıklarının korunması gelmektedir.

Günümüzde firmalarda açık bilginin yönetimi, yönetim bilgi sistemleri, kurumsal kaynak planlama sistemleri ile oldukça kolaylaşmıştır. Düzgün bir yatırım planlaması ve tedarik projesi ile her firma bünyesinde böyle bir sistemi oluşturabilir. Ancak en modern yönetim bilgi sistemleri ve süreçleri kullanılsa dahi, bu sistemlerde, firmada oluşan bilginin en fazla %20'sinin (dünya ortalaması) kayıt altına alınabildiği bilinmektedir. Oluşan bilginin diğer kısmı, diğer bir deyişle firmanın maddi olmayan varlıklarından büyük bir bölümü personelde örtük olarak saklanmaktadır. Bu nedenle modern bilgi yönetimi anlayışında, bu örtük bilginin firma içinde yaygın paylaşımı ve ürünlerde kullanılarak açık hale getirilmesini sağlayacak yöntem ve altyapılara da yer verilmektedir. Bu altyapıların en somut örneği, firma içi bilgi paylaşım ve iş birliği ortamı sağlayan "Intranet" uygulamalarıdır. Diğer yandan firmalar bilgi varlıklarının saklanması ve korunması, fikri ve sınai hakların yönetimi konusunda da süreçlerini geliştirmek zorundadırlar.

Alt Yapı Boyutu

ArGe alt yapı yatırımları, gerek ilk yatırım, gerekse yatırım idamesi ve işletme yönüyle ArGe çalışmalarının fizibilitesi açısından önemli kalemlerdendir. Bu yatırımları donanım, yazılım ve hizmetler olarak üç boyutta ele almak mümkündür. Donanım boyutunda prototip üretim, test ve ölçüm cihazları ile bilgi teknolojileri donanım yatırımları önemlidir. Yazılım boyutunda en önemli kalemleri bilgisayar destekli mühendislik ve tasarım araçları oluşturacaktır. Kurumsal yönetim yazılımları, bilgi yönetim yazılımları, ofis yazılımlarına ilişkin yatırımların boyutu firma personel sayısına göre değişkenlik gösterir. Bununla birlikte, bu alanlarda "açık kaynak" alternatif ürünlerin varlığı, konuya hakim firmalar açısından bir avantajdır ve bu yöntemle ilk yatırım/işletme maliyetlerinde büyük tasarruflar sağlamak mümkündür. Hizmetler boyutundaki önemli kalemler arasında internet erişimi, ücretli araştırma, istatistik, v.b. bilgi hizmetlerine erişim, yayın abonelikleri sayılabilir.

ArGe, yenilikçi ve rekabetçi firmalara büyük ticari yararlar sağlama potansiyeli olan bir yatırımdır. Bu potansiyelin somut sonuçlara dönüşmesi, çalışmaların örgütlenme, yönetim ve altyapı boyutlarının nasıl planlandığı ve hayata geçirildiğine bağlıdır. ArGe çalışmaları yoluyla pazar ve rekabet üstünlüğü stratejisini benimseyen firmalardan başarılı olanların, teknik başarıları en yüksek olanlardan değil, ArGe çalışmalarını tüm boyutlarıyla etkin bir biçimde yönetebilenler arasından çıkması tesadüf değildir.

Yabancı İşgale Karşı Yerli Bankalarla Çalış

Ümit ÜLGEN
USİAD Kurucu Üyesi

İşte liste:

Banka	Yabancı	Oran
1- Garanti	Ge Sonsumer Finance (ABD)	% 25.5
2- Akbank	Cıtıgroup	(ABD) % 20
3- Yapı Kredi	Unicredit	(İtalya) % 40
4- Finansbank	Nbg	(Yunanistan) % 89.9
5- Hsbc	Hsbc	(İngiltere) % 100
6- Denizbank	Dexia	(Fransa- Belçika) % 97.7
7- Fortisbank	Fortis	(Hollanda- Belçika) % 93.3
8- Teb	BNP Paribas	(Fransa) % 42.1
9- Abank	Alpha Bank	(Yunanistan) % 94
10- Mng Bank	BankMed- Arab Bank	(Kuveyt) % 91
11- Şekerbank	Bank Turan Alem	(Kazakistan) % 34
12- Tekfenbank	Efg Eurobank	(Yunanistan) % 70
13- Bank Pozitif	Bank Hapoalım	(İsrail) % 57.5
14- Oyakbank	Ing Bank	(Hollanda) % 100

21 Haziran tarihli Sabah'ta yazılarını her zaman beğendiğim Yılmaz Özdil'in " Lezzetli Hindi Tarifleri" adlı yazısından alıntıyla başlamak istiyorum. 'OYAKBANK'ın renkleri ne? Kırmızı- beyaz. Satın alan Hollandalıların? Turuncu. E bir nevi turuncu devrimdir bu." OYAKBANK'ı satın alan Hollanda bankası Türkiye ile ilgili " İktisadi Yön" raporu yayınlamıştı. Kapakta bir kadın, elinde yolunmuş ve bacakları ikiye ayrılmış bir hindi. İngilizce hindi, malum Turkey. Türkiye'ye çizilen iktisadi yön, işte bu. Tamamıyla yolunup… Doğruuu tencere.'

Bu girişten sonra AKP hükümetinin iktidarında, yani son beş yılda Türkiye'ye 10 bini aşkın yabancı şirket geldi. Bankacılığın % 42'si, sigortacılığın % 70'i, borsanın % 70'i yabancıların eline geçti. 2006'da Türkiye'ye gelen yabancı para 17 milyar 817 milyon dolara ulaştı. Dikkat! Bu paranın sadece 1.8 milyon doları imalat sektörüne, yatırıma aitti. Kalan % 95'i ise İstanbul'da olmak üzere başta finans sektörü hazır kuruluşları satın aldılar. Bankacılık sektörümüz yabancıların eline geçiyor. Ziraat Bankası'nın Yunanistan'da küçük bir şube açmasına kıyamet koparıp izin vermeyen Yunanistan, Türkiye'de 3 banka satın aldı.



Emperyalist ülkelerde ise bankacılık sektöründe kısıtlama var, satış yok. Almanya'da yabancı oranı % 5, İtalya'da % 8, İspanya'da % 10, Hollanda'da % 11. Bu oranlar da kendileri arasındaki alışveriş oranları, 3. dünyadan kimsenin gidip batıdan banka aldığı yoktur. Müteahhitler Birliği başkanı Erdal Eren, bankacılık sektörünün yabancıların eline geçmesiyle uluslar arası rekabette bazı menfaat çatışmalarında, yabancı bankaların kendi grup şirketlerini kollayacağından dolayı kredi bulma noktasında endişeleri olduğunu söyledi. Ve Ziraat Bankası'nın yabancılara satılmasına karşı çıktı. Sanayiciler ise 2001 krizini örnek göstererek, krizde milli bankalar kendi zararlarına da olsa Hazine'nin taleplerini kabul ettiler. Yabancı bankalara bunu kabul ettiremezsiniz. Ülkemizin kritik günlerinde yabancıları yanımızda göremezsiniz. Onlar için ulusal çıkar yok. Kar ve rant var. Onlar sö-

mürü için gelmişler. Tarihe bakarak dar günlerimizde yabancı bankaların ve Galata tefecilerinin davranışlarını görürsek gelecekte başımıza geleceği de anlarız. Bugünden çok basit bir örnek vereyim. Erzincan- İliç Çöpler köyünde bir Türk firması maden arama izni alıyor. Bir müddet sonra bir Amerikalıya % 100'ünü satıyor. Bu şirket de dünyaca ünlü Rio-Tinto madencilik firmasıyla anlaşıyor. Türkiye'deki HSBC bankasının da sahibi olan Rio- Tinto, hemen 25 milyon dolarlık krediyi veriyor. Bir Türk maden firmasının böyle bir krediyi alabileceğini düşünebiliyor musunuz? Beş yıldır hükümette bulunan AKP, devletin elinde ne var ne yok satıyor. İşin ilginci bu satışlarla borcumuz azalacağına katlanarak artıyor. 113 milyar dolar olan iç ve dış borç, bu hükümet zamanında 400 milyar dolara yaklaştı. Peki bu paralar nereye gidiyor? İhalelere baktığımızda yeni müteahhitler ve yeni holdingler türetildiğini görürsünüz. Ne yapmalı? Gayet basit. Yabancılar ne yapıyorsa biz de onu yapmalıyız. Biz derken halkı kastediyorum. Yabancı bankalar kendi yandaş şirketlerine kredi verip yardımcı oluyorsa, biz de halk olarak % 100 yerli bankalarla çalışalım. Yabancı bankalarla iş yapmayalım. Onlardaki hesaplarımızı kapatalım. Kredi kartlarını iptal edelim. Böylelikle yabancıların yerli bankaları almasını önleyelim. İş başa düştü. Yoksa yabancıların patron, Türklerin çalışan olduğu bir sömürü sistemi kurulmaya çalışılıyor. Bunu engellemek için 22 Temmuz seçimlerinde ulusal partilere yönelmek ve yabancı banka, şirket ve yabancı malları boykot ederek, yerli ve ulusal markalara yönelerek emperyalist oyunu bozabiliriz.

Kendi malını kullan



Kendi ülkeni zengin et

Biz ithal mallar kullandıkça, bize mal satan ülkenin üretimi, kalitesi, verimi ve kârı artıyor; kendi üretimimiz ise düşüyor. Onlar, bizim paralarımızla kendi insanlarına daha iyi sağlık ve eğitim hizmeti, daha bakımlı kentler, daha konforlu bir yaşam sağlıyor. Bizim ülkemizde üretimin ve kazancın azalması ise, yaşam koşullarımızın her gün daha da kötüye gitmesi demektir.

USİAD

ULUSAL SANAYİCİ VE İŞADAMLARI DERNEĞİ



"Kaliteli hizmetin ETKİN gücü"

- İş Merkezleri,
- Alışveriş Merkezleri,
- Oteller,
- Hastaneler,
- Mağazalar,
- Endüstriyel Tesisler,
- Banka Şubeleri'nin

mekanik, elektrik ve otomasyon sistemlerinin;

- **Sistem İşletmeciliği ve**
- **Periyodik Bakımı**

konularındaki hizmetlerimizi yüksek standart ve kaliteli hizmet anlayışında, deneyimli personelimiz ile sunuyoruz.



ETKİN
SERVİS HİZMETLERİ LTD.ŞTİ.

Certified ISO 9001 by BVQI · DAS ISO 14001 · DAS OHSAS · TSE

Merkez Haberler Sk.No:4 34394 Esentepe / İSTANBUL
Tel: (0212) 212 36 36 Faks: (0212) 212 36 37

İzmir Şube Yıldırım Beyazıt Cd.No:8 / A Çamdibi / Bornova İZMİR
Tel: (0232) 462 20 62 Faks: (0232) 462 20 03

Ankara Şube Kavaklıdere Mah. Güfte Sok. No: 8/4 Çankaya / ANKARA
Tel: (0312) 417 00 41 Faks: (0312) 417 00 51

"ETKİN ŞİRKETLER TOPLULUĞU"

www.etkin.biz.tr

Türk – Kore Dostluk ve İş Birliği Derneği Başkanı Jim KİM:

Türkiye'den Kore'ye Mal Satmak Daha Kolay

Emre ÇOBANOĞLU

"Kore'den Türkiye'ye çok mal satıldığından, geri dönüşte konteynırların boş gitmemesi için Türkiye'den alınacak ürünlerin nakliye maliyetlerinin oldukça düşük olduğunu belirten Jim KİM, "Kore'den gelişte 2-3 bin dolar olan nakliyat maliyetinin, Kore'ye dönerken 600-700 dolarlara kadar düşebildiğinin" altını çizdi. "Türk iş adamları, Kore'yi uzak bir pazar olarak görmek yerine bu avantajlardan yararlanmayı düşünmelidir" şeklinde konuşan KİM, "Bu yönüyle Türkiye'den Kore'ye mal satmak daha kolay" dedi.

Kore ile Türkiye ilişkilerinden söz eder misiniz?

Kore ile Türkiye arasında önemli tarihsel ilişkiler olmuştur. Ama biz ilk kez Türkiye ile 1950 yılında, Kore savaşı zamanında yakınlaşmıştık. Mehmetçik Kore'ye gelerek bize yardımcı olmuştu. Askeri de olsa Türkler ile Kore halkı arasındaki ilk ilişkiydi bu. O savaşta 16 ülke bizim yanımızdaydı ama biz yine de Türkiye'yi kardeş olarak kabul ettik. 1953'te biten savaşın ardından 1957 yılında Kore devleti Türkiye ile ilk resmi diplomatik ilişkileri başlatmıştır. Bu diplomatik ilişkilerin bu yıl 50. yıl dönümü ve bu 50. yıl dönümü nedeniyle iki tarafta da kutlamalar var. Kore savaşı gazileri Türkiye'de hala yaşıyorlar. O zaman Kore tarım, sanayi, turizm gibi ekonomik alanlarda hiçbir şey ifade etmiyordu. Oysa geçen 50 yılın sonunda Kore dünyanın en gelişmiş ticaret ülkeleri arasında ilk 10'da yerini aldı. Kore, savaş sonrası dışarıdan aldığı destekleri iyi değerlendirerek bugünlere gelmeyi başardı. Bu nedenle biz dünyaya borçlu olduğumuzu düşünüyoruz ve dünyaya yardım etmek için çabalıyoruz.

Kore ile Türkiye arasında ticaret ne boyutta?

Bugüne bakarsak, ekonomide Kore dünyanın en hızlı büyüyen ülkelerden biri. Türkiye'de de Kore için büyük pazarlar var ve Kore malları da geçtiğimiz on yıldan bu yana Türkiye'ye artarak gelmeye devam ediyor. 2006 yılında Kore'den Türkiye'ye 3 milyar doların üzerinde mal satıldı. 3 milyar dolar iyi bir rakam. Ancak burada tek yönlü bir ticaret var çünkü Türkiye Kore'ye



2006 yılında yalnızca 100 milyon dolarlık mal satmış. Kore'den Türkiye'ye teknoloji ağırlıklı ürünler geliyor. Koreli iş adamları Türkiye'ye mal satmak için gerçekten oldukça yoğun çalışmalar yapıyorlar. Türkiye'ye gelip pazarları gezerek, gerekirse birebir görüşmeler yaparak çabalıyorlar.

Bu ticari dengesizliği neye bağlıyorsunuz?

Türkiye'den Avrupa'ya, Amerika'ya ve bütün dünyaya satılan pek çok ürün var. Dünya çapında satan bu ürünler Kore'de de satabilir. Böyle baktığımızda bu ticari dengesizliği Türkiye'nin Kore'ye satacağı ürününün olmamasına bağlayamayız. Türk iş adamları Kore'yi küçük ve uzak bir pazar olarak görüyor. Bu anlamda sorunun temeli, Türkiye'deki ihracatçıların Kore'ye çok sıcak bakmayışıdır. Türkiye'yle olan ticaret dengesizliğimiz turizmde tersine işliyor. Turizm sektörüne baktığımızda, Kore'den Türkiye'ye yılda 120 bin kişi turist olarak gelirken Türkiye'den Kore'ye yıllık 1000 kişi gidiyor.

Türkiye Kore'ye ne tür ürünler satabilir? Türk iş adamlarına ne tür fırsatlar sunuyorsunuz?

2006 yılında tüm dünyaya 300 milyar dolarlık mal ihracat ettik ama bir o kadar da dünyadan mal alıyoruz. Çünkü Kore'de doğal kaynak sıkıntısı var. Bu anlamda hammadde ve gıdayı ithal etmek zorundayız. Kore bu ürünler açısından büyük bir pazar. 45 milyonluk nüfusu olan Kore'nin kişi başına düşen milli geliri yıllık 20 bin dolar ve Kore halkının iyi bir tüketici nüfusa sahip olduğunu söylemek mümkün. Türkiye, dünyaya satabildiği mallarının pek çoğunu Kore'ye de satabilir. Kore'den Türkiye'ye ürün satılırken belli bir nakliyat maliyeti söz konusu. Kore'den Türkiye'ye çok mal satıldığı için geri dönüşte konteynırların boş gitmemesi için Türkiye'den alınacak ürünlerin nakliye maliyetleri oldukça düşük oluyor. örneğin Kore'den gelişte 2-3 bin dolar olan nakliyat maliyeti Kore'ye dönerken 600-700 dolarlara kadar düşebiliyor. Bu yönüyle Türkiye'den Kore'ye mal satmak daha kolay. Türk iş adamları Kore'yi uzak bir pazar olarak görmek yerine bu avantajlardan yararlanmayı düşünmelidir.

Türk-Kore iş adamlarının ortak yapacağı işler var mı? Buradan yararlı ilişkiler çıkabilir mi?

Elbette Korelilerle Türklerin ortak yapacağı çok karlı işler olabilir. İki tarafın da birbirini tamamlayacak yönleri var. Örneğin Türkiye'den ham madde ve işçilik, Kore'den de teknoloji altyapısı sağlanarak gerçekleştirilecek ortaklıklarla hem Avrupa2da hem de dünyanın pek çok bölgesinde birçok iş yapılabilir. Kore'den pek çok firma Türkiye'ye yatırım yapmaya geliyor. Bunun nedeni hem Türkiye'nin önemli bir pazar oluşu, hem de Avrupa pazarına yakın oluşu. Örneğin Hyundai, LG gibi markalar Türkiye'de üretim yapmaya geliyor. Bunun dışında yem fabrikaları kuranlar, boya fabrikaları kuranlar da var. Bu sayede ürünler üretildiği bölgede satılırken, ithalat vergilerinden de kurtulmuş olunuyor.

Türk-Kore yatırım ortaklığında dünyada ne tür işler yapılabilir?

Örneğin, Türk şirketlerin daha etkin olduğu ülkelerde kurulacak ortaklıklarda Kore şirketlerinin teknoloji ve Türk şirketlerinin işgücü gelişkinliğinden yararlanılarak kurulacak ortaklıklarla Türk Cumhuriyetlerinde ve Ortadoğu'da ortak inşaat faaliyetleri yürütülebilir. Bu konular talep edildiğinde buradan sizlere her türlü destek sağlanacaktır. Kore teknoloji konusunda dünyanın en ileri ülkelerindendir. Telekomünikasyonda Kore ve Türkiye'nin geçmişte yaptığı anlaşmalar oldu. Biz e devlet ve kablosuz internet için alt yapı hizmetleri veriyoruz ve bütün bu altyapılara yönelik yatırım yapmak istiyoruz. Bunun dışında, Kore dünyanın en çok enerji tüketen ülkelerinden. Kore'nin 5 nükleer santrali var ve bu santraller Kore'nin enerji ihtiyacının yüzde 50'sini karşılıyor. Nükleer santrallerin dışında doğal gaz kömür ve küçük oranda hidroelektrik santralleri var. Türkiye'de kurulacak bir nükleer enerji santrali olursa yine alanında oldukça tecrübeli Kore şirketleriyle bu konuda iş birliği yapılabilir.

Türk- Kore Dostluk ve İş Birliği Derneği'nden ve bu derneğin çalışmalarından söz eder misiniz?

Türk- Kore Dostluk ve İş Birliği Derneğinin hikayesi şöyle; Türkiye'de yaşanan 1999 Marmara Depremi olduğu sırada Kore halkı yıllar önce Türk askerinin kendilerine verdiği desteği unutmadı ve depremde yaşanan acılar Kore halkı tarafından paylaşıldı. Koreliler bu depremden sonra Türk halkına yardım edebilmek için Kore'de bu derneği kurdular. Derneğin Türkiye'ye verdiği destek nedeniyle Türk devleti bu derneğe bir madalya vermişti. Bu süreçten sonra bir başka dönüm noktası yaşandı: 2002 Dünya Kupası. Aradan geçen 5 yıla karşın o dünya kupasında Kore ile Türkiye takımları arasındaki o dostluk şölenini iki halk da hala unutamamıştır. Türkiye ile Kore arasında gerçekleşen futbol karşılaşmasında esen dostluk rüzgarı dünya kupası tarihinde ilk defa görülmüştü. Bu tablodan sonra iki halk arasındaki dayanışma ve yakınlığın artarak sürmesi nedeniyle 2003 yılında, merkezi Kore'de bulunan Türk- Kore Dostluk ve İş birliği Derneği Türkiye'de de kuruldu. Bu dernek Türkiye'deki bazı iş adamları tarafından kuruldu. Örneğin Samsung, Hyundai, LG gibi şirketlerin Türkiye'deki yöneticileri ve Kore ile iş yapan birçok iş adamı bu dernekte yer aldılar. İşadamları dışında gazeteciler, doktorlar gibi iş adamı olmayan kişiler de bu derneğe katıldılar. Kore'de bulunan Kore-Türkiye Dostluk Derneği buradaki dernekle iş birliği içinde çalışıyor. Dernek üyeleri her yıl Türkiye'yi ziyaret ediyor. Türkiye ile Kore arasında başlayan diplomatik ilişkilerin 50. yılı olması dolayısıyla yapılan tüm etkinliklere dernek aracılığıyla organizasyon desteği vermeye çalışıyoruz. Özellikle bu yıl, Kore'nin Türkçe tanıtılması için ücretsiz dağıtılan bir dergi çıkarmaya başladık. Bunun gibi etkinlikleri ve tanıtım çalışmalarını arttırarak devam ettirmeyi umuyoruz.

Türkiye ile Kore arasında ticaretin geliştirilmesi adına kurumsal olarak neler yapılabilir?

USİAD'ı iş adamları dernekleri arasında ciddi ve saygın bir dernek olarak görüyoruz. Bu nedenle Kore'nin tüm ithalatçılarının yaklaşık yüzde 80'inin yer aldığı, 7 bin dolayında üyesi olan Kore İthalatçılar Derneği ile USİAD arasında daha yakın ilişkiler kurmak ve iş birliği yapmak istiyoruz. Bu konuda USİAD'dan desteklerini bekliyoruz.

Doç. Dr. Kerem KARABULUT:

Bölgesel Politikalara Ağırlık Verilmeli

Barış DOSTER

Erzurum Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İktisat Bölümü Öğretim Üyesi Doç. Dr. Kerem Karabulut, özelde Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerimizin, genelde ise Türkiye'nin kalkınması için bölgesel politikaların güçlendirilmesi, dış politikada da bölge merkezli bir çizgi izlenmesi gerektiğini söyledi. Bölgesel ticaret, göç, sınır ticareti gibi konularda çalışmalarını yoğunlaştıran, bu alanlarda tek başına ve ortak pek çok çalışmaya imza atan Karabulut'la doğunun ticaret potansiyelini görüştük.

Doğu Anadolu hem şanssız, hem de ihmal edilmiş bir bölgemiz. Soğuk Savaş boyunca Sovyetlere komşu olmak gibi, zorlu iklim koşulları gibi, yoğun göç vermesi gibi, tarım ve hayvancılığın ihmal edilmesi gibi sorunları var. Öte yandan potansiyeli ve avantajları da var. Bunları sıralar mısınız?

Dünyada yaşanan küreselleşme süreci bölgenin saklı kalmış değerlerini dünyayla bütünleştirme olanağı veriyor. Bölgemiz Ağrı alt bölgesinde bulunan Sürmeli Çukuru, Ağrı Dağı, Ani Harabeleri, İshak Paşa Sarayı gibi çok önemli tarihi değerlere sahip. Etkin tanıtım ve altyapı çalışmaları yapılabilirse kalkınma yolunda önemli kazançlar elde edilebilir. Günümüze dek verimli çalıştırılamayan tarım ve hayvancılık sektörü, dünyada sağlıklı yaşam için artık çok önemsenen organik tarım uygulamaları için avantaja çevrilebilecek bir diğer potansiyeldir. Çünkü doğal yapısı zedelenmeyen önemli miktarda toprak, su ve tabiat mevcuttur.

SSCB'nin dağılması ne gibi olanaklar doğurdu?

Bölge ülkeleriyle ticaret yapma olanakları doğdu. Dış dünya ile bağlantıları yeni başlayan bu ülkelerin sınır komşularımız olması büyük bir potansiyel sunuyor. Türkiye'nin ekonomik gelişmişliği, bağımsız devlet tecrübesi bu ülkelerden çok köklü olduğu için, ortaya çıkan potansiyelin bölge ve Türkiye lehine değerlendirilmesi fırsatları doğdu.

İran da ciddi ve köklü bir devlet olarak bu fırsatlardan yararlanmak isteyecektir.

Çok doğru. Ama İran'ın dış dünyayla sorunlar yaşaması önemli bir engel. Türkiye ile İran arasında uzun süreden beri sorun yaşanmaması, bu ülkeyle de ticari ilişkilerin geliştirilebileceğini gösteriyor.

Kısa süre önce "Doğu'da Yakalanan Kalkınma Fırsatı: TİCARET" adlı çalışmanız, Atlas yayın dağıtım tarafından basıldı. Önemli ve güncel verilerin yanı sıra, yoğun bir gözlem ve saha çalışması da yaptınız. Saptadığınız en temel sorunlar neler?

Bezdirici yoğunlukta bir bürokrasi var. Ayrıca sınır kapılarındaki altyapı yetersiz. Üçüncü olarak da yüksek vergi ve fon kesintileri mevcut. İşlerin Ankara'dan takip edilmesi zorunluluğu ticari kayıplara yol açıyor. Ülkemizde sık sık değişen ticari kanun ve kurallar sorun yaratıyor. Ticaretle uğraşanlara gerekli devlet desteği yapılmıyor.

Bunlar varolan meseleler. Bir de bizi bekleyen yeni ya da potansiyel sorunlar var. Onlar neler?

Türkiye'nin yanlış politikaları nedeniyle karşı ülke ya da ülkeler, ticaretlerini başka ülke ya da gruplara kaydırabilirler. Hükümetleri-



miz, karşı pazarın ya da pazarların beklentilerine, önemine uygun politikalar uygulayamayabilir. Üçüncüsü de rüşvet ya da bürokrasi gibi engeller artabilir.

Etkin bir ticaret politikası uygulamak için neler öneriyorsunuz?

Sınır ticaretinin canlandırılması ve karşı ülkelerle ilişkilerin sıklaştırılması gerekir. Bölgedeki yatırımcı ve ticaret erbabına KDV indirimi gibi vergi teşvikleri ve kredi desteği sağlanması veya mevcutların artırılması lazımdır. Giriş çıkışlarda fon vb. adlarla alınan paraların kaldırılması iyi bir adım olur.

Hem Türkiye, hem de Azerbaycan'a karşı olumsuz bir politika izleyen Ermenistan'a karşı nasıl bir ticaret politikası izlenebilir?

Türkiye'nin uzun dönemli politikalar üretmesi lazım. Bu ülkeyle ticaret ilişkisine sadece ekonomik gerekçelerle bakmak yanlıştır. Konunun siyasi, tarihi ve Azerbaycan'la bağlantılı yönleri vardır. Azerbaycan bizim için çok önemlidir. Bu nedenle Ermenistan'a yönelik her alandaki politikanın Azerbaycan'ın politikasıyla paralellik göstermesi gerekir. Ermenistan'ın pazarının da, diğer bölge ülkeleriyle karşılaştırıldığında çok büyük bir potansiyele sahip olmadığı bilinmelidir. Eğer Ermenistan tutumundan vazgeçer ve olumlu adımlar atarsa, işte o zaman düşünüp, gereken karşılığı vermek yararlı olabilir.

Doğu Anadolu bölgesindeki girişimcilik ruhunun da zayıf olduğu dikkate alınırsa, kamuya ne gibi ödevler düşüyor?

Devletin özellikle altyapı yatırımlarına ağırlık vermesi ve bunun yaratacağı pozitif dışsallıkları desteklemesi gerekiyor. Bu durum, bölgeyle ilgili uygulamalı olarak yapılan bir çalışmanın sonuçlarıyla da örtüşüyor. Bu amaçla, bölgede ticaretle uğraşanlara kolaylık sağlayacak ve yardımcı olacak, her ilde iyi işleyen danışmanlık birimleri oluşturulabilir. Bölgenin kalkınmasında temel üç sektörün önemli olduğu görülüyor. Bunlar ticaret, tarım hayvancılık ve turizm. Bölgenin iç dinamikleri de dikkate alınarak bu sektörlerin geliştirilmesi konusunda çaba gösterilmelidir.

Şimdiye dek hazırlanan kalkınma modelleri neden başarılı olamadı?

Geri kalmışlığa ilişkin istatistikî veriler, günümüze kadar bölgede uygulanan kalkınma modellerinin etkili olmadığını ortaya koyuyor. Bu nedenle, bölgeye özgü sorunları hızlı şekilde çözebilecek ve insanları motive edebilecek bir kalkınma modeline ihtiyaç var. Bu kalkınma modeli kapsamında, bölgeye özgü pozitif ayrımcılık uygulamaları da yapılmalıdır. Çünkü bölgemizin coğrafi konum ve doğal yapısından kaynaklanan değişik dezavantajları da mevcuttur. Bölgedeki tarım ve hayvancılık sektörü, sanayiye yönelik bir yapılanmaya doğru yönlendirilmeli ve ticaret ve turizm gibi bölgedeki diğer gelişme ayaklarıyla uyumlu hale getirilmelidir.

Gerekirse bölge ülkelerinin de pozitif ayrımcılıkla desteklenmesini öneriyorsunuz?

Evet. SSCB'nin dağılmasıyla ortaya çıkan ve Türkiye ile güçlü bağları bulunan ülkelerin, uzun dönemde Türkiye ile bağlantılı bir ticaret ve ekonomi politikası uygulayabilmeleri için onların da yararına olacak, sınır ticareti de dahil olmak üzere, bölgeye özgü pozitif ayrıcalıklar uygulanabilmelidir. Ulaşım maliyetleri ticaretten elde edilen kazançların değerlendirilmesinde önemli bir belirleyici olduğu için, bölge ülkeleriyle sınır olan, yani en az ulaşım maliyetiyle bu ülkelere ürün aktarabilecek olan bölgemizde, ihraç ürünlerinin üretilmesine yönelik çalışmalar yapılmalı, teşvikler uygulanmalıdır. Bu uygulama, özellikle bölgemizde hammaddesi bulunan ürünlerde yoğunlaştırılmalıdır.

Hep ihmal edilen demiryollarının canlandırılması, bölge ekonomisini nasıl etkiler?

Ticari canlılık için Kars- Tiflis-Bakü demiryolu projesi kısa sürede hayata geçirilmelidir. Bu proje, ülkemizin bölgedeki ticari ve siyasi etkinliğini pekiştirecek, Kars ve Ardahan'da yok denecek kadar az gerçekleştirilen ticaretin artmasını sağlayacaktır. Bu yolun hayata geçirilmesiyle Türk ürünlerinin Orta Asya ve Rusya'ya akışı da hızlanacaktır. Bu projenin işlerlik kazanmasıyla, Ermenistan, Bakü- Tiflis- Ceyhan Petrol Boru Hattı'ndan sonra bir kez daha siyasi ve ekonomik açıdan çevrelenmiş olacaktır.

Türkmenistan Ekonomisi Hızla Gelişiyor

488.100 km^2 yüz ölçümüne sahip, 7 milyon'un üzerinde nüfuslu Türkmenistan, 27 Ekim 1991 tarihinde bağımsızlığını kazanmıştır. Türkmenistan Devleti'nin Daimi Tarafsızlık Statüsü 12 Aralık 1995 günü Birleşmiş Milletler'de 185 ülkenin oyuyla kabul edilmiştir. Bu statünün ülkeye getirdiği birçok kazanımların yanında iç istikrar sağlanmış, ulusal bilincin gelişmesi için atılımlar yapılmış, hızlı bir ekonomik kalkınma planı belirlenmiş ve uygulanmıştır.

Tarafsızlık prensibi diğer ülkelerin egemenliğine ve toprak bütünlüğüne saygı duymak, iç işlerine müdahale etmemek, devletler arası ilişkilerde şiddete başvurmamak, uluslararası ilişkilerde Birleşmiş Milletler kararlarına öncelik vermek, tüm ülkelerle ve özellikle bölge ülkeleriyle olumlu ilişkiler kurmak ve iş birliğini güçlendirmek anlamına gelmektedir. Daimi Tarafsızlık statüsünün temel prensiplerine sıkı sıkıya bağlı kalan Türkmenistan statünün getirdiği özgüvenle tüm olumsuz koşullara rağmen her alanda gözle görülür gelişmeler kaydetmiş ve bölgede istikrar ve güven unsuru olmayı başarmıştır. 1996 yılında başkent Aşkabat'ın, Tacik iç savaşına politik çözüm amacıyla düzenlenen müzakerelere ev sahipliği yapması, Türkmenistan'ın bölge barışına katkıda bulunma çabalarına bir örnektir. Türkmenistan tarafsızlık statüsü nedeniyle, hava sahasının yalnızca insani yardım amacına yönelik kullanılmasına izin vermekte ve bu suretle zor durumda bulunan Afgan halkına gönderilen yardımların büyük bölümü Türkmenistan üzerinden ulaştırılmaktadır. Aynı zamanda sınır komşumuz olan Afganistan'ın Kuzey bölgelerine elektrik verilmekte ve Afgan öğrencilerin Türkmenistan üniversitelerinde ve enstitülerinde ücretsiz eğitim almaları sağlanmaktadır. Komşularıyla karşılıklı yarara dayanan iyi niyetli ilişkiler kuran Türkmenistan devleti, ayrı-



ca BM, İKÖ, AGİT, ECO gibi uluslararası kuruluşlara üyedir.

Türkmenistan'ın benimsediği barışçı ve tarafsız devlet politikası sayesinde siyasi istikrar sağlanmış, bağımsızlığın ve bu sayede ekonominin temelleri güçlendirilmiştir. Ekonomi alanında, Cumhurbaşkanı Büyük Saparmurat Türkmenbaşı tarafından hayata geçirilen reformlar sonucunda, Türkmenistan Devlet İstatistik Enstitüsü tarafından açıklanan rakamlar itibariyle 2006 yılının ilk altı ayında Türkmenistan'ın ekonomik büyüme oranı yüzde 20,7 olarak kaydedilmiştir. Büyümenin sektörlere göre dağılımı şu şekilde gerçekleşmiştir. Endüstriyel büyüme yüzde 22,4; tarımsal büyüme yüzde 21,1; inşaat sektöründeki büyüme yüzde 18,6; ulaştırma ve iletişim sektörlerindeki büyüme yüzde 19,8; ticaret ve hizmet sektörlerindeki büyüme sırasıyla yüzde 24,7 ve 15,5 olarak kaydedilmiştir. Kişi başına düşen milli gelir 1991 yılında 7 dolar iken, şu anda 8,300 dolar'a ulaşmıştır.

Türkmenistan'ın son senelerde yüzde 20'nin üzerinde kaydedilen ekonomik büyüme oranının 2007 yılında yüzde 21,5 ve 22 arasında gerçekleşmesi hedeflenmiştir.

Türkmenistan ekonomisinin temelini oluşturan petrol, doğal gaz ve enerji sektörlerinde de büyüme görülmüştür. Türkmenistan'da 1991-2006 yılları arasında 780 milyar m3 doğal gaz, 106 mn ton petrol çıkarılmıştır. Dünyanın dördüncü en büyük doğal gaz rezervine sahip Türkmenistan, gaz üretimini 2010 yılına kadar 120 milyar m3'e, ihracatını 100 milyar m3'e; petrol üretimini 48 milyon ton'a, petrol ihracatını 33 milyon ton'a yükseltmeyi hedeflemektedir. Doğal gaz arama ve çıkarma konusundaki teknolojik altyapının geliştirilmesi çalışmaları sürdürülmektedir. Türkmen doğal gazı kuzeyde Ukrayna ve Rusya'ya, güneyde İran'a ihraç edilmektedir. 2010 yılına kadar yakıt ihracatı miktarı şu anki ihracatın iki katını geçecektir. Rusya ve İran boru hatlarına ek olarak Türkmenistan-Çin, Türkmenistan-Afganistan-Pakistan ve Türkmenistan-İran-Türkiye gibi yeni boru hattı projeleri gündeme gelmiştir. Ulu-

Gurbanguli Berdimuhammedov

1979 yılında Türkmen Devlet Tıp Enstitüsü'nün Diş Hekimliği Fakültesini bitirdi. Daha sonra Sağlık Bakanlığı'na bağlı kurumlarda ve Tıp Enstitüsü'nde öğretim görevlisi olarak 1997 yılına kadar çalıştı. 1997 yılında Sağlık Bakanlığı görevine atandı. 2001 yılında Saparmurat Türkmenbaşı tarafından Devlet Başkan Yardımcılığı görevine getirildi ve aynı zamanda Sağlık Bakanlığı görevini de sürdürdü. Saparmurat Türkmenbaşı'nın vefatı sonrası Cenaze Töreni Komisyon Başkanı olarak seçildi. Aynı gün Türkmenistan meclisi kendisini geçici cumhurbaşkanı olarak ilan etti.
Berdimuhammedov, Türkmenistan meclisi tarafından 11 Şubat 2007 tarihinde yapılan cumhurbaşkanı seçimleri için aday gösterildi. Bu seçimlerde kendisiyle birlikte altı aday yarıştı. Berdimuhammedov, seçmenlerin % 99'unun oylamaya katıldığı seçimde oyların % 89,23'ünü alarak kazandı ve Türkmenistan'ın yeni devlet başkanı oldu.



sal petrol ve doğal gaz endüstrisine 2005-2020 döneminde % 40'ı yabancı yatırım olmak üzere $60 milyar yatırım yapılması planlanmıştır.

Aynı zamanda ülke içindeki doğal gaz boru hattı ağı da güçlendirilmektedir. Bağımsızlık yılları süresince, 30,000 km'nin üzerinde doğal gaz boru hattı ağı oluşturulmuştur. Sonuç olarak, doğal gaz bir uçtan öteki uca ülke çapında tüm evlere götürülmüştür. Türkmenistan'ın 2030 yılına kadar Milli Ekonomik, Politik ve Kültürel Kalkınma Stratejisine göre halka doğal gaz, elektrik, su ve tuz devlet tarafından ücretsiz sağlanacaktır.

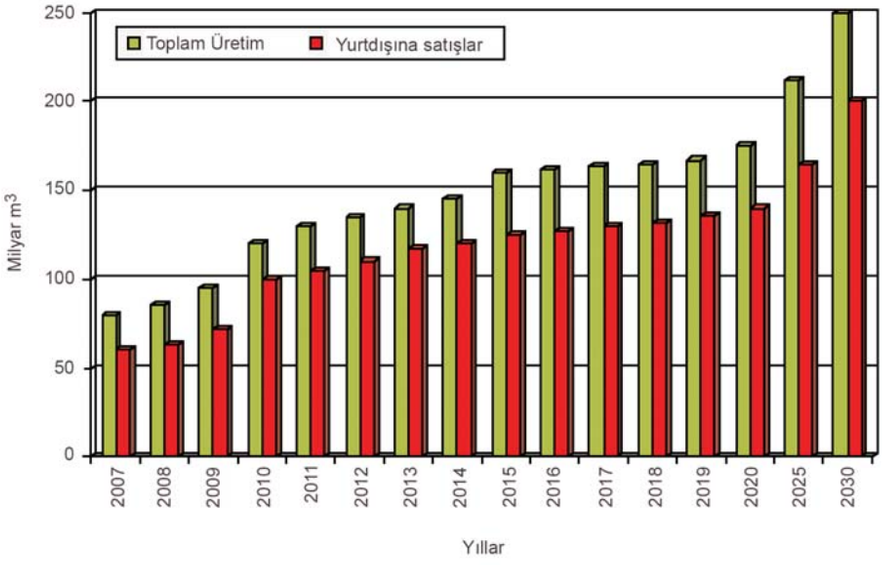
Bağımsızlıktan önce hemen hemen hiçbir yatırım yapılmayan Başkent Aşkabat, Türkmenistan'ın büyük kalkınma hamlesi sonucunda yeniden yapılandırılarak sosyal, kültürel, eğitim, bilim, spor, sağlık, eğlence, alışveriş merkezlerine, modern konutlara, kamu binalarına kavuşmuştur. Aynı şekilde diğer vilayetlere de çeşitli alanlarda yatırımlar yapılarak ülke genelinde halkın sosyal, kültürel ve sağlık ihtiyaçlarının en üst seviyede karşılanması hedeflenmiştir.

Topraklarının önemli bir kısmı çöl olan Türkmenistan tarıma elverişli alanların büyük bölümünde pamuk yetiştirmektedir. Özellikle tekstil yatırımları sayesinde daha önceleri pamuğun tamamını ihraç eden Türkmenistan, Orta Asya'nın tekstil ve hazır giyim merkezine dönüşmüştür. 1991 öncesinde sadece hammadde üreten Türkmenistan şu anda dünya ülkelerine kaliteli işlenmiş ürünler ihraç eden bir ülke haline gelmiştir. Şu anda Türkmenistan'da üretilen tekstil ürünleri ABD, Kanada, İngiltere, Fransa, Almanya, Rusya, Ukrayna, Çin, İsviçre'nin de aralarında bulunduğu 30'dan fazla ülkeye ihraç edilmektedir. Yabancı ortaklarla iş birliği içinde ilerlemek ve ortak girişimlerde bulunmak yoluyla tekstil sektörünün kalkınmasını sağlamak, Türkmenistan Tekstil Bakanlığının kurulduğu ilk günden itibaren öncelikli hedefi olmuştur. Yabancı yatırımın ülkeye gelmesinde sağlanan kolaylıklar sonucunda ünlü Türk, Amerikan, İtalyan ve Alman firmalarının katılımlarıyla kurulan fabrikalar sayesinde tekstil sektörünün milli ekonomi içindeki payında önemli ilerleme kaydedilmiştir. Türkmenistan'da yabancı yatırımın tekstil fabrikalarının kurulmasındaki payı yüzde 15-20 civarındadır. Şu anda Türkmenistan'da tekstil sanayinin payı toplam sanayileşme oranının yüzde yirmi beşine tekabül etmektedir. Üretilen hazır giyim ürünlerinin ihracat oranı, toplam ihracat oranının yüzde 50'sini oluşturmaktadır.

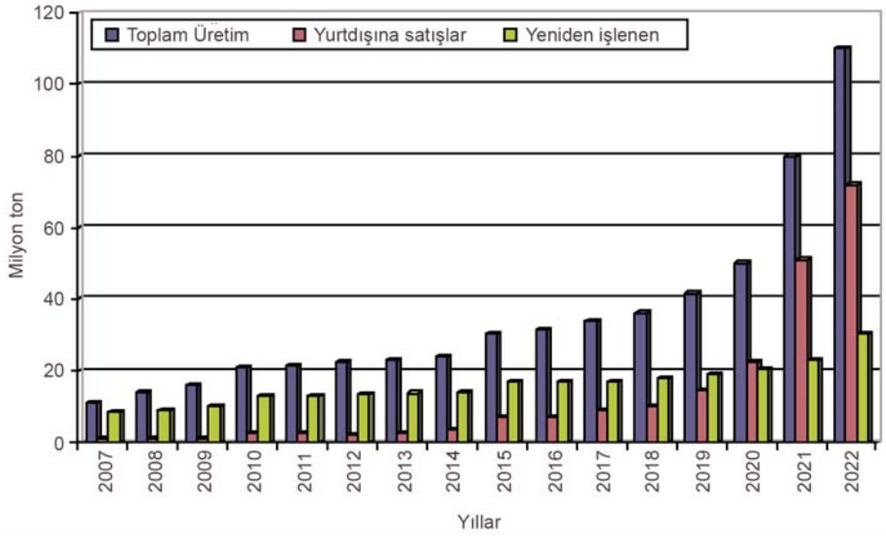
Bağımsızlıktan sonra ülkeye 8 milyar dolar yabancı yatırım girmiş olup bu yatırımın 5.5 milyar doları Türk şirketleri tarafından gerçekleştirilmiştir. Son yıllarda enerji, tekstil ve inşaat alanlarında büyük atılımlar gerçekleştiren Türkmenistan'da endüstriyel altyapının kurulmasında Türk firmalarının büyük katkıları olmuştur. Son dönemde Türkmenistan'da Türk firmaları tarafından tarım teknolojileri, bankacılık, sağlık sektörü, kağıt sanayisi, enerji, inşaat, demir-çelik ve gıda sektöründe de yatırımlar gerçekleşmektedir. Resmi rakamlara göre Türkmenistan'da kayıtlı 300'ün üzerinde Türk sermayeli firma, ortalama 12.000 Türk işçisine Türkmenistan'da iş imkanı sağlamaktadır.

Türkmenistan kararlılıkla uyguladığı tarafsızlık politikası ve ulusal kalkınma stratejisi sayesinde kısa zamanda büyük başarılara imza atmıştır. Şu anda 120'den fazla devletle diplomatik ilişki kuran ve 40'tan fazla uluslararası örgüte üye Türkmenistan reformlara devam etmektedir.

Türkmenistan'ın tahmini doğalgaz üretim değerleri



Türkmenistan'ın tahmini petrol üretim değerleri





HİDROELEKTRİK ENERJİ SANTRALLERİNİN PROJELENDİRİLMESİ VE İNŞAASINDA
Kaliteli hizmetin ETKİN gücü ile hizmetinizdeyiz.

Şirketimizin 1993 yılından beri gerçekleştirdiği çok çeşitli yapıların dışında;

- ✔ Hidro Elektrik Santralleri (HES) inşaat işlerinde özellikle Enerji tünelleri inşaatı,
- ✔ HES kesin projeleri,
- ✔ HES uygulama projeleri,
- ✔ HES müşavirlik hizmetleri vermektedir.

Etkin Yapı San. A.Ş.'nin diğer hizmet alanları;

- ▸ Kaba İnşaat İşleri,
- ▸ İnce İnşaat İşleri,
- ▸ Giydirme Cephe (Cam, Granit) ve Alüminyum,
- ▸ Doğrama İşleri,
- ▸ Restorasyon İşleri,
- ▸ Dekorasyon İşleri,
- ▸ Güvenlik ve Yangın Alarm Sistemleri,
- ▸ Yangından korunma tesisatı (Sulu ve gazlı sistemler),
- ▸ Ses ve Görüntü Sistemleri,
- ▸ Taşıyıcı Sistemler,
- ▸ Isıtma tesisatı,
- ▸ Soğutma tesisatı,
- ▸ Havalandırma tesisatı,
- ▸ Elektrik tesisat işleri,
- ▸ Basınçlı hava tesisatı,
- ▸ Sıhhi tesisat,
- ▸ Su arıtma sistemleri,
- ▸ Otomatik kontrol sistemleri,
- ▸ Bina otomasyon sistemleri (BAS),

ETKİN
YAPI SANAYİ VE TİCARET A.Ş.

Merkez: Haberler Sk. No:4 34394 Esentepe / İstanbul - Türkiye Telefon : +90 212 274 98 63 Faks: +90 212 347 18 11
E-posta: etkinyapi@etkin.biz.tr
Ankara Ofis : Güfte Sk. No: 8/4 Kavaklıdere / Ankara - Türkiye Tel: +90 312 417 00 41 Faks: +90 312 417 00 51
Türkmenistan Şube : Büyük Saparmurat Türkmenbaşı Yolu No: 124 Aşkabat - Türkmenistan Tel: +99 312 45 08 20-24 Faks: +99 312 45 07 89
E-posta: ashgabad@etkin.biz.tr
www.etkin.biz.tr

Vestel Dünyaya Temiz Enerji Sunuyor

Alternatif enerjiler konusundaki AR-GE çalışmalarını aralıksız sürdüren Vestel, geliştirdiği teknolojiler ve ürünler hakkında gelinen son noktayı anlattı. Sertifikasyon ve tüketici testi süreçlerinin ardından ürünler üretim aşamasına gelecek.

Bütün dünyanın gündemindeki enerji krizine çözüm olarak gösterilen hidrojen enerjisi alanında yatırımlar ve AR-GE çalışmalarıyla öne çıkan Vestel, geliştirdiği teknolojileri ve ürünlerde geldiği aşamayı Zorlu Plaza'da düzenlenen "Bilgilendirme Toplantısı"nda anlattı.

Vestel İş Geliştirme ve Stratejik Planlamadan Sorumlu İcra Kurulu Üyesi Cengiz Ultav, hidrojen enerjisi alanında yürütülen laboratuar çalışmalarının sonlandığını; artık, söz konusu ürün ve teknolojilerde sertifikasyon sürecinin başlayacağını belirterek şunları söyledi:

"Hidrojen enerjisi alanında yaklaşık 2 yıldır uzman bilim adamlarından oluşan bir ekiple sürdürdüğümüz çalışmalardan son derece başarılı sonuçlar elde ettik. Bugün vardığımız noktada Türkiye'nin deterjan hammaddesi olarak ihraç ettiği borakstan hareketle sodyum bor hidrür bazlı "hidrojen süngeri" ileri malzemesini, telsizden dizüstü bilgisayara, radyodan buzdolabına çeşitli kapasitelerde sayısız gereci çalıştıracak PEM (Proton Exchange Membrane) yakıt pillerini, evlerin her türlü enerji gereksinimini karşılayacak katı oksit yakıt pillerini, yüzde yüz çevre dostu kuru pilleri ve yüksek verimlilikteki özgün elektroliz metodumuzla sudan hidrojen elde etme sistemini geliştirdik. Sertifikasyon ve deneme süreçlerinin ardından üretime hazır olacağız."



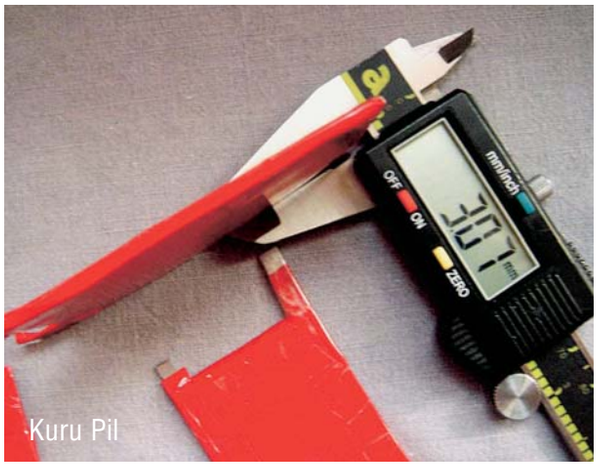
Vestel İş Geliştirme ve Stratejik Planlamadan Sorumlu İcra Kurulu Üyesi Cengiz ULTAV

Vestel'in alternatif enerjilere yıllardır yatırım yaptığını vurgulayan Ultav şöyle konuştu:

"Vestel'in 12 yıllık çok boyutlu büyüme stratejisinde, ilk yıllarımızda üretime odaklandık. Diğer yandan da yurtdışındaki bilim ve teknoloji merkezlerinde dünya ile bütünleştik. Bugün artık temel araştırma alanlarında Türk bilim adamları ve mühendisleri ile AR-GE'deki üstünlüğümüzü sadece elektronik alanında değil enerji krizine çözüm olacak alternatif enerji sistemlerinde de gösteriyoruz. Hedefimiz Türkiye'yi temiz enerji kaynaklarını en yoğun kullanan, bu konudaki sistemlerin en ileri versiyonlarını geliştiren, temiz enerji alanında dünyadaki 3 lider ülkeden biri durumuna getirmek."

Cumhuriyet döneminin en önemli sonuçlarından birinin bugün bilim ve mühendislikte gelinen nokta olduğunu dile getiren Ultav, Türkiye'nin en büyük rekabet avantajının ucuz işçilik veya turizm değil mühendislik gücü olduğunu; ileri malzemeler, alternatif enerji gibi gelişmiş alanlarda yapılacak AR-GE ve üretim çalışmaları ile büyük katma değerler yaratılabileceğini ve bunun Türk insanının refah seviyesinin artırılmasına büyük katkıları olacağını bildirdi.

Hidrojenin bütün dünyada enerji krizini çözmeye en uygun enerji kaynaklarından biri olarak değerlendirildiğini, Türkiye'nin de sahip olduğu doğal kaynaklarla tam bir hidrojen cenneti olduğunu belirten Ultav, Türkiye'nin ayrıca, hidrojenin depolanması, emniyetli kullanımı ve ekonomik bir şekilde nakledilebilir hale gelmesinde çok önemli bir fonksiyonu yerine getiren bor türevleri konusunda da dünya rezervlerinin %60'ına sahip olduğunu hatırlattı.



Kuru Pil

Vestel'in, geliştirdiği teknolojileri ve ürünler hakkında gelinen son noktayı anlatan Cengiz Ultav daha sonra bu ürünleri tek tek göstererek kullanım alanlarından örnekler verdi. Vestel Grubu'nun geliştirdiği ürün ve teknolojiler şunlar:

■ Hidrojenin güvenli olarak taşınmasına ve az yer kaplayarak depolanmasına olanak sağlayan Vestel patentli sodyum bor hidrür bazlı "hidrojen süngeri" ve metal hidrür

■ Cep telefonları ve dizüstü bilgisayarlar gibi cihazlara mobil enerji sağlamak amacıyla geliştirilen sodyum bor hidrür girdili PEM yakıt pilleri

■ Konutların ısınmadan sıcak suya ve elektriğe tüm enerji ihtiyacını karşılayacak katı oksit yakıt pilleri

■ Yüzde yüz çevre dostu kuru pil

■ Düşük enerji sarfiyatlı sudan elektroliz yolu ile hidrojen elde etme sistemi

■ Yukarıdaki sistemlerde hidrojeni ayrıştıran patentli katalizörler ve hidrojenden elektronu ayrıştıran patentli seramik membranlar

Vestel'den düşük maliyetle sodyum bor hidrür bazlı "hidrojen süngeri"

Hidrojen normal şartlarda oksijenle belirli karışım halinde temasa geçtiğinde patlayıcı, büyük hacim kaplayan bir yakıt. Hidrojenin tehlikesiz ve güvenli taşınması ve az yer kaplayacak şekilde depolanmasının en verimli yollarından biri sodyum bor hidrür içine gömülmesi. Sodyum bor hidrür bir nevi "hidrojen süngeri" şeklinde davranarak hidrojenin düşük maliyetlerle ve tehlikesiz bir şekilde taşınabilmesine ve depolanabilmesine olanak veriyor. Vestel, deterjan hammaddesi olarak tonu 314 USD'ye yurtdışına ihraç edilen borun basit bir formu olan borakstan hareketle kendi geliştirdiği ve patentlediği sodyum bor hidrür üretim yöntemi ile yurtdışı fiyatı 50.000 USD/ton olan ileri malzemeyi tamamen yerli kaynaklar ile özgün bir şekilde geliştirdi.

Elde edilen sodyum bor hidrürün saflığı üniversite laboratuarlarında belgelendi; yöntemin patent başvuruları ise tamamlandı.

Sodyum bor hidrür girdili PEM yakıt pilleri

Vestel, çeşitli kapasitelerde sodyum bor hidrür girdili PEM yakıt pilleri geliştirdi. Bu yakıt pilleri istenen anda ve talep edilen miktarda hidrojeni sodyum bor hidrür çözeltisinden kontrollü bir şekilde söküp alan 'sıvı' katalizör içeren bir hidrojen jeneratörüne ve PEM bazlı elektrik üretecine sahip. Silindirik mimari yapısı ve katalizörü patentli olan bu sistem küçük güçlerden (1-10W) büyük güçlere kadar (1KW ve üstü) kolaylıkla ölçeklendirilebiliyor.

Şimdilik telsiz, telefon, bilgisayar gibi cihazlar için güç kaynağı ve şarj cihazı olma özelliklerine sahip olan bu yakıt pillerinin askeriye, otomotiv ve ev için versiyonlarının da geliştirme çalışmaları devam ediyor. Tüketici kullanımına uygunluk ve güvenlik sertifikasyon süreçlerini takiben bu grup ürünler seçilmiş tüketici noktalarında belirli bir süre kontrollü teste tabi tutulduktan sonra piyasaya verilecek. Bu ürünler, dünyadaki benzerleri ile karşılaştırıldığında sodyum bor hidrür girdisi ve çekilen güce orantılı hidrojen jenerasyonu özellikleri ile büyük avantajlar içeriyor.

Evler için ekonomik enerji kaynağı: Katı oksit yakıt pili

Konutları mevcut elektrik şebekesinden bağımsız hale getirmenin hedeflendiği bu çalışma ile tüm elektrik enerjisinin, sıcak suyun ve ısınmanın, gelecek yıllarda katı oksit yakıt pili tarafından sağlanması planlanıyor. Şu anda Japonya, Almanya ve ABD'de denemeleri yapılan ev tipi yakıt pilleri 800 C üzerinde çalışmaları nedeniyle titanyum gibi değerli metallerin kullanımını gerektiriyor. Bu yakıt pilleri yüksek maliyetleri nedeniyle devlet tarafından sübvanse ediliyor.

Vestel üretimi katı oksit yakıt pilleri ise, hem fosil yakıtlardan hidrojeni çeken Vestel patentli katalizörünün, hem de hidrojenden elektronu ayrıştıran Vestel patentli seramik membranının 650 C'nin altında çalışabilmesi sayesinde sadece paslanmaz çelik içeriyor ve dünyadaki benzerlerine göre büyük teknoloji ve maliyet avantajları sunuyor. Doğal gazla olduğu kadar LPG ile de çalışabilen sistem, katalizör değişimiyle dizel yakıt veya toz linyit ile de kullanılabiliyor. Sistem, fosil yakıtların doğrudan enerji kaynağı olarak kullanılmasına oranla belirli bir maliyet avantajı sağlıyor. Ankara, Gazi ve Niğde Üniversitelerinde görevli akademisyenlerce geliştirilen katalizörler ve yüksek teknolojili seramik membranlarda sadece 1 ithal malzeme kullanılıyor. Anadolu'nun malzeme uzmanlığını yansıtan bu teknolojiler, temiz enerjide Anadolu'nun Rönesans'ı olarak nitelendirilebilir.

Ev tipi yakıt pillerinde Temmuz 2007'de başlayacak sertifikasyon sürecini takiben tüketici testinin ardından üretim aşamasına geçilecek.

Vestel'den yüzde yüz çevre dostu kuru pil

Günümüzde üretilen kuru pillerde kadmiyum ve benzeri toksik maddeler kullanılırken, Vestel yüzde yüz çevreci hidrojen bazlı kuru pil geliştirme başarısına ulaştı. Sivil ve askeri alanda her türlü elektrik ve elektronik cihazlarda kullanılabilecek olan bu piller, tamamen doğal ve çevreye dost malzemeler içeriyor. Tek kullanımlık pillerin şarj edilebilir versiyonlarının da geliştirilmesi planlanıyor.

Aroma'dan Çiftçiye 100.000 Ücretsiz Fidan

AROMA, çiftçiye 100.000 adet ücretsiz fidan dağıttı. Tarıma katkı sağlamak ve çiftçiyi kalkındırmak için geçmişten beri çiftçiye verdiği desteği "Çiftçiye Ücretsiz Fidan Dağıtım Kampanyası" ile sürdüren Aroma, Karaman Bölgesi'nde şeftali ve elma fidanı dağıttı. Fidan Dağıtım Töreni, Aroma Karaman Tesisleri'nde, Karaman Valisi Fatih Şahin, Belediye Başkanı Ali Kantürk, Garnizon Komutanı Jandarma Albay Dursun Karataş, Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Ali Gürol, İl Emniyet Müdürü Tacettin Kurt, Tarım İl Müdürü Hikmet Doğru, diğer protokol üyeleri, basın mensupları ve çiftçilerin katılımıyla gerçekleşti.

Çiftçiden gelen talep doğrultusunda 100.000 adet fidanın, 86.000 adeti elma, 10.000 adeti şeftali, 4.000 adeti vişne olarak belirlendi. 2006 Yılında, Karaman ve çevresinde 38.000 adet şeftali fidanı dağıtan Aroma, 2007 yılı başından itibaren 100.000 adet fidanın dağıtımı için gerekli çalışmaları sürdürdü. Bilecik Yenipazar'da 4.000 adet vişne fidanı dağıtımı ile başlayan kampanya Karaman'da gerçekleşen 96.000 fidanın dağıtımı ile tamamlandı.

Yüksek sayıda yapılan elma fidanı dağıtımıyla, yaklaşık 1.250.000 adet dikili elma ağacı bulunan Karaman Bölgesi'ndeki elma plantasyonunun 1 yıl içinde %7 büyümesi hedefleniyor.Yaşadığı toplumun her alanda ihtiyaç ve beklentilerinin farkında olan Aroma, önümüzdeki yıllarda "Çiftçiye Ücretsiz Fidan Dağıtım Kampanyasını" geliştirerek devam ettirmeyi amaçlıyor.


Aroma Yönetim Kurulu Başkanı Metin DURUK çiftçilerle.

İnci Holding'de Bayrak Değişikliği

İnci Holding Yönetim Kurulu, grubun başkanlık görevinin Emel İnci Önal'dan, Şerife İnci Eren'e devredildiğini açıkladı. "Bu yıl Gurubumuzun toplumla paylaştığı sloganı "Gelişiyoruz, çünkü değişiyoruz" oldu. Bu da bizim eylemlerimize yansıdı. Üreterek yaşamak, İnci Ailesi'nin yaşam felsefesidir. 2. kuşak yöneticileri olarak kurucumuzun açtığı bu yolda yürümeye devam ediyoruz." Şeklinde devam eden açıklamada grubun büyüme oranları şu şekilde ifade edildi:


Şerife İNCİ EREN

"2003-2006 yılları arasında Türkiye ekonomisi yaklaşık %25 büyümüştür. Gurubumuzda son 4 yıl içindeki gelişim verileri ise şöyle olmuştur:

- Konsolide net satışları %75 artmıştır.
- Toplam ihracatımız %54 artmıştır.
- Grup şirketlerimizce ödenen vergiler toplamı % 188 artmıştır.
- Yine grup şirketlerimizce ödenen SSK ödemeleri %75, net ücretlere ödenen toplam tutar, % 87 artmıştır.
- Toplamda ödemiş olduğumuz finansman giderleri % 80 azalmıştır.
- Uludağ İhracatçı Birliği'nin son verilerine göre Grubumuz Türkiye'nin otomotiv yan sanayi ihracatında lider konumdadır.

Bu başarıyı profesyonel yönetici ve çalışanlarımızla birlikte elde ettik. Kendilerine teşekkürü bir borç biliriz."

Uzun vadeli planlar yapılmasının önemine dikkati çeken açıklamada İnci Gurubu'nun 5 yıllık gelişme planlarının %14 büyüme hedefi ile hazırlandığı ifade edildi.

www.habertimi.com

Habertimi, yayına başladığı ilk günden itibaren deneyimli kalemlerden oluşan kadrosu ile internetin haber portalları arasındaki yerini aldı. Kuruculuğunu ve Genel Yayın Yönetmenliğini uzun yıllar terör muhabirliği yapan, ardından Hürriyet Yazarı Yalçın Bayer'in asistanlığını yürüten Mustafa Gültekin'in yaptığı sitenin Yazı işleri Müdürü Orhan Bozkurt, Haber Müdürü ise Ali Kılıç. Sedat Simavi'nin özgün anlatım geleneği ile ayrı bir renk kazanan Habertimi, profesyonel ekibi ve ustaca kullanmış olduğu medya yöntemleri ile okur sayısını gün geçtikçe artırıyor.

Başlangıç döneminin iki ayı içerisinde 30'un üzerinde haberi Hürriyet, Cumhuriyet, Akşam, Posta, Sabah gibi gazetelerde yayımlanan Habertimi, kısa zamanda birçok köşe yazarının okurlarına önerdiği internet gazetesi olarak dikkat çekiyor.

Habertimi, seviyeli haber, yorum, röportaj ve diğer yayınlarında, okuyucularına çağdaş ortamda en doğru ve en hızlı haberi ulaştırmayı amaç ediniyor. Ulusal çıkarları ön planda tutan site, piyasa rekabetinde de iddialı şekilde ilerliyor.

Gerek site içeriği, gerekse farklı düzenlemesi ile bundan sonra da seçici okur kitlelerinin tercihi haline gelecek Habertimi, birçok haberi okuyucuya ilk aktaran kaynak olması açısından basın dünyasında seçkin bir yer edindi. Yaygın habercilik ağı içerisinde dinamik bir yapıya sahip olan site, çalışma anlayışındaki ciddiyetle okuyucun gerçek ve tarafsız haber edinmedeki boşluğunu dolduruyor.

Sitenin Başlarken Yazısından:

İlk anlar vardır...

Başlangıçlar...

Bazen bir garda...

Bazen bir sokakta ayaküstü...

Bazen bir büroda...

Bazen de işte böylesine bir İnternet sitesinde...

Bu taze başlangıçlar:

Aslında geri kalan ömrümüzün ilk günüdür.

Biz de, yıllar önce kader birliği yaptığımız, gazeteciliğin birçok serüvenini birlikte paylaştığımız arkadaşlarımızla birlikte habertimi.com'la başlangıçlarımızdan birisi için daha yola koyulduk...

Amacımız;

Haber, yorum, röportaj ve diğer yayınlarımızla, bu ülke insanın;

Daha iyi

Daha sağlıklı...

Daha mutlu...

Daha özgür yaşamasına katkı sağlamak

Yani insanlık için, insanca yaşayabilmek için bir şeyler yapabilmek.

İnternet Dünyası ülkemizde sadece bilgiye kolay ve bedava ulaşmanın kaynağı olarak görülüyor.

Ciddi denetimlerden uzak olan bu sanal âlem de, kütüphaneler gibi, her geçen gün adeta bilgi çöplüğüne dönüşüyor.

Biz ne çöplükte kokmuş bir parça olmak istiyoruz, ne de gazeteciliği ve habercilik çöplüğe dönüştürenlerden.

Hedefimiz;

Doğru, hızlı ve yansız habercilik!

habertimi.com , birbirinin taklidi olan, kesip yapıştırma yöntemiyle bu alanda kendine yer edinen onlarca siteden biri olmayacak.

Biz, üretmek için;...

Yarışacağız..

İkiyüzlülüğe sığınmamak için terleyeceğiz...

Sıradanlaşmama mücadelesi vereceğiz..

İnsanın doğuştan elde ettiği haklara saygı için mücadele edeceğiz....

Geçimini siyasetten değil, piyasadaki rekabetten sağlamak için çalışacağız..



Lozan Barış Konferansı (1. Bölüm)

Prof. Dr. Hasan DİLAN
Trakya Üniversitesi İİBF
Uluslararası İlişkiler Bölüm Başkanı

Lausanne Barış Konferansı resmen 20 Kasım 1922'de başlamıştır. Görüşmeler 4 Şubat 1923'te kesintiye uğramıştır. Lausanne Konferansı'nın ilk dönemi 77 gün sürmüştür. 50 günlük bir aradan sonra Konferans, 23 Nisan 1923'te tekrar başlamış ve barış antlaşması ve bununla ilgili belgeler 24 Temmuz 1923'te imzalanarak son bulmuştur. Konferans kesintiye uğraması nedeniyle iki döneme ayrılır. Lausanne Antlaşması, Birinci Dünya Savaşı'ndan yenik çıkan devletlere imzalatılan anlaşmalarla kıyaslanacak olursa günümüze dek ayakta kalan ve geçerliliğini sürdüren tek anlaşma özelliğini taşımaktadır.

1- Uluslararası diplomatik bir konferans

Konferansa, bir tarafta Türkiye, karşı tarafta İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya, Sırp-Hırvat-Sloven Devleti katılmıştır. Türk Boğazlarıyla ilgili görüşmelere geçildiğinde Konferansa Sovyetler Birliği, Gürcistan ve Ukrayna çağrılmıştır. Trakya sınırının belirlenmesi sırasında da Konferansa Bulgaristan davet edilmiştir. Amerika Birleşik Devletleri konferansa gözlemci olarak katılmıştır.

Konferans, Lausanne'da Hotel du Chateau'da başlamıştır. Ankara Hükümeti'ni temsilen Dışişleri Bakanı İsmet Paşa başkanlığında Sağlık Bakanı Rıza Nur Bey, Maliye Bakanı Hasan Saka, askeri, mali, iktisadi, hukuk müşavirleri ve sekreterlerle beraber yirmi kişilik bir heyet katılmıştır. Konferans çalışmalarını üç ana komisyon çerçevesinde gerçekleştirmiştir. Komisyonlar sırasıyla: Ülke ve Askerlik Sorunları Komisyonu, Maliye Komisyonu ve İktisat Sorunları Komisyonu. Bu komisyonların başında İngiltere, Fransa ve İtalya bulunmaktadır. Ayrıca bu Komisyonlara bağlı Alt-Komisyonlar oluşturulmuştur.

Görüşmeler toplam sekiz ay sürmüştür. Uluslararası diplomatik bir konferansın bu kadar uzun sürmesinin başlıca nedenlerini şu şekilde özetleyebiliriz:

1- Ankara Hükümeti temsilcileri konferans sürecinde Milli Mücadele'nin iki temel ilkesini sürekli olarak savunmuşlardır: Egemenlik ve tam Bağımsızlık. Buna karşın Müttefikler ise, 19. yüzyıldaki Osmanlı Devleti'ne uyguladıkları diplomasi kurallarını kabul ettirmeye çalışmışlardır. Eski düzenin devamından yana tavır içindedirler.

2- Türkiye, imzalanacak olan yeni barış anlaşmasını ve maddelerini uluslararası hukukun normları ve ilkelerine dayandırma mücadelesi vermektedir. Müttefikler ise, ilke olarak Sevres'in maddelerinin biraz değiştirerek Türkiye'ye kabul ettirmeye çalışıyorlardı.

3- Müttefikler, olayı bir Türk-Yunan Savaşı olarak değerlendirmek istiyorlardı. Ama Türkiye, Müttefiklere karşı kazandığı bağımsızlık savaşını bütün bu devletlere yani Birinci Dünya Savaşı galibi devletlere kabul ettirmeye gayret ediyordu. Konferansa eşit devlet statüsünde katıldığını defalarca ifade ediyordu.

2-Konferansın Birinci Dönemi

Lausanne Konferansı'nın birinci dönemi 4 Şubat 1923 tarihine kadar devam etti. İki taraf arasında anlaşmaya varılan noktaları iki kısımda özetleyebiliriz:

A- Yunanistan ile Türkiye arasında çözümlenen konulara gelince:

1- Sivil ve askeri esirler iki devlet arasında imzalanacak bir anlaşmayla değiştirilecektir.

2- İstanbul'da yaşayan Rumlarla Batı Trakya'da yaşayan Türkler dışında kalan, Türkiye'deki bütün Rumlarla Yunanistan'daki bütün Türk nüfusu mübadele edilecektir.

B- Konferansın birinci döneminde iki devlet arasında çözümlenemeyen konulara gelince:

Trakya sınırının belirlenmesi kesin olarak çözümlenemeden kaldı. Türkiye, Trakya sınırının 1913 tarihli İstanbul Antlaşmasının 7. maddesine göre düzenlenmesini ve Batı Trakya'da bir plebisit yapılmasını istemiştir. Rumeli toprakların paylaşılması sırasında Balkan ülkeleri arasında çıkan anlaşmazlıklar sonunda 29 Haziran 1913'te İkinci Balkan Savaşı patlak verdi. Osmanlı ordusu Midye-Enez çizgisini geçerek Edirne'yi ve Dimetoka'yı Bulgarlardan geri aldı. 29 Eylül 1913'te iki devlet arasında İstanbul Antlaşması imzalandı. Buna göre yeni

Osmanlı-Bulgar sınırı Batı Trakya'yı yani Struma-Karasu'ya kadar olan toprakları Bulgarlara bıraktı.

Üçlü İttifak gurubuna katılmasına karşılık Bulgarlar Birinci Dünya Savaşı'na hemen girmediler. Önce güvenliği için Çanakkale ve Gelibolu Savaşları'nın sonucunu beklediler. Sonra, Edirne'nin yani Meriç'in batısında bulunan çok değerli toprakları 6 Eylül 1915'te Sofya'da imzalanan Osmanlı-Bulgar Sınır Düzeltme Antlaşması'yla elde ettiler. Bu sınır düzeltmesinin mimarları arasında Mebusan Meclisi Reisi Halil Bey ile gene Bulgar başbakanı Radoslavof bulunuyordu. Bu anlaşmanın birinci maddesine göre Meriç-Arda gibi önemli iki ırmak; Edirne'nin kuzey, batı ve güney batısında bulunan her bakımdan değerli topraklarla, Karaağaç-Kuleli-Burgaz demiryolu, Bosnaköy ve Dimetoka Osmanlı topraklarından koparılmış oldu. Ama bu antlaşma hiçbir zaman Osmanlı Meclisi Mebusanı'nda onaylanmadı. Bulgaristan Birinci Dünya Savaşı'nda yenik çıkınca Neuily Antlaşması gereği Batı Trakya'yı Müttefiklere bıraktı.

C- Müttefiklerle Türkiye arasında çözümlenen konulara gelince:

1- Fransa ile Ankara Hükümeti arasında imzalanan 20 Ekim 1921 tarihli Ankara İtilaf namesi ile Suriye sınırı teyit edildi.

2- On iki Ada İtalya'ya bırakıldı.

3- İngiltere ile Türkiye arasında Irak sınır konusu ve Musul üzerinde yapılan görüşmelerde bir sonuca varılamadı. Bu konunun çözümü sonraya bırakıldı. Bir yıl içinde İngiltere ile sorun çözümlenecek. Yoksa Milletler Cemiyeti'ne gidilecektir. Bu konuya daha sonra açıklık getireceğiz.

4- Boğazlar konusunda anlaşmaya varıldı. Yapılan uzun görüşmeler sonunda yabancı gemilerin Boğazlardan serbestçe geçmesi ilke olarak kabul edildi. Lausanne'da varılan anlaşma gereğince Boğazların 15-20 km. bir kısmı askersizleştiriliyordu. Ayrıca bir Boğazlar Komisyonu kurulacak bu komisyon görevini Milletler Cemiyeti adına yürütecektir.

5- Çanakkale'de Müttefiklere ait mezarlıkların bu devletlere verilmesi kararlaştırıldı.

D- Müttefiklerle Türkiye arasında anlaşmaya varılamayan önemli noktalar ise şunlardır:

1- Osmanlı borçları Fransa ile Türkiye arasında sert tartışmalara neden olmuştur.

2- Müttefiklerin Osmanlı İmparatorluğu döneminde elde ettikleri kapitülasyonlar sorununda anlaşma sağlanamamıştır. Müttefikler bu imtiyazların başka isim altında devam ettirilmesini istemişlerdir. Türkiye bu teklifi kabul etmemiştir.

3- Boğazların Müttefikler tarafından tahliye edilmesi konusu bir sonuca bağlanmamıştır.

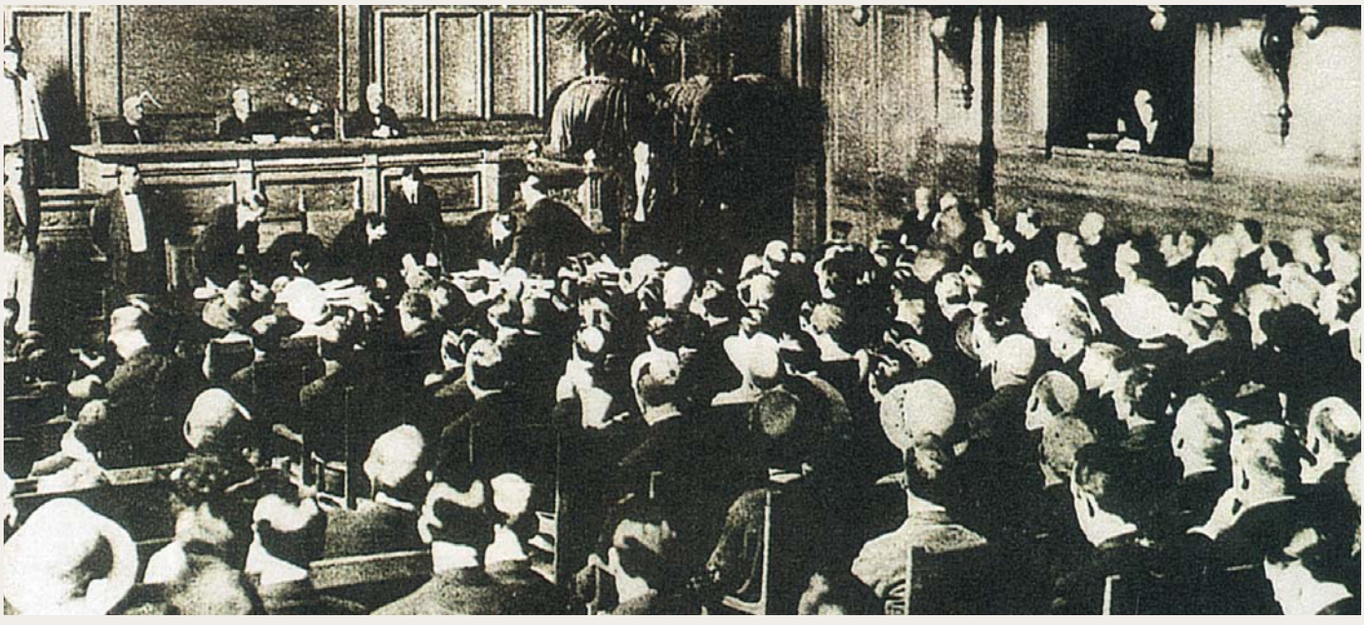
Lausanne Barış görüşmeleri sırasında, yapılan tartışmalarda, anlaşmazlıklarda ve hatta çatışmalarda Türkiye'nin karşısına öncelikle İngiltere'nin çıktığı görülmüştür. İngiltere, daha önce Yunanistanı "Anadolu Macerası"na sürüklerken konferans sırasında aynı devleti tanımamazlıktan gelmiş ve kendi çıkarlarını savunmaya başlamıştır.

Müttefikler, bu isteklerini Türk Heyeti'ne bir "Barış Antlaşması Projesi" adıyla 4 Şubat 1923 tarihinde vermişlerdir. İsmet Paşa tarafından bu projenin reddedilmesi üzerine Konferans çalışmalarına ara vermiştir.

Türk Heyeti Ankara'ya döndükten sonra, Dışişleri Bakanı ve Heyet Başkanı İsmet Paşa 21 Şubat günü Büyük Millet Meclisi'nin gizli oturumunda Lausanne Barış görüşmeleri hakkında bilgi vermiş ve Konferansa neden ara verildiğine açıklık getirmiştir:

İki hayati konunun çözümlenemediğini ve bunların: Trakya sınırının çizilmesi ile Musul sorunu olduğunu vurgulamıştır. Yunanistan'la savaş esirleri ve nüfus mübadelesi dışında hiçbir anlaşmayı imzalamadığını açıklamıştır.

2 Mart 1923 tarihli oturumunda Büyük Millet Meclisi "Lausanne Barış Antlaşması Projesi" ni bölüm bölüm görüşme kararı aldı. Hükümete yapılan sert eleştirilerden sonra I. Grup milletvekilleri tarafından 6 Mart 1923'te 129 imzalı bir önerge verildi. Yapılan oylamada Hükümet ve İsmet Paşa Heyeti güvenoyu aldı. Bu önergenin kabulüyle Meclis, Rauf Orbay Hükümeti'ne ve Dışişleri Bakanı İsmet Paşa'ya barış görüşmelerine devam etme yetkisi vermiştir.



Bütün Ezgileri Kucaklayan Piyanist: Ayşe Tütüncü



Dünya müziğindeki arayışlar ve kendi besteleri üzerine söyleştiğimiz Ayşe Tütüncü ülkemizin başarılı caz piyanistlerinden. Tütüncü, besteleri için "Aslında benim yaptığım iş sevdiğim şeyleri bir araya getirmekten başka bir şey değil" diyor.

Oktay GÜNEY

Panayır adlı albümünüzle ilgili olarak, ressam Bruegel'in aynı adlı tablosuna bir gönderme olup olmadığı konuşulmuştu. Bunu biraz açar mısınız?

Aslında hiçbir yerde Bruegel'in tablosundan esinlendiğimi söylemedim. Sadece parçayı yapıp bitirdikten sonra o tablo aklıma geldi. 1983 yılında verdiğimiz bir konserin afişi olarak Bruegel'in o tablosunun Kemal Gökhan Gürses tarafından afişte çalışıldığı bir şekli vardı. O konserin adını da "Ölümden Önce Bir hayat Vardır" koymuştuk. 1983 yılının o gerilimli, kuş uçmaz kervan geçmez havasına karşı biz o ölü toprağının altından çıkmak için "Ölümden önce bir hayat vardır yahu!" demek istemiştik. O nedenle de afişe Bruegel'in o tablosu çok uygun gelmişti. Dolayısıyla zamanında o tabloyla çok haşır neşir olduğumuz için benim duygu hafızamda zaten çok yer tutuyor. Panayır isimli parçamı bitirdikten sonra, parçanın ismini ararken duygu hafızama yerleşmiş olan o duyguya bir geri dönüş yaşadım ve bu sayede Bruegel'in o tablosunu hatırladım. Kısacası, bu bir esinlenme değil aynı duyguya tekrar başvurmak gibi bir şey.

Dünyada farklı müzik türlerini veya yöresel ezgilerle evrensel ezgileri bir araya getiren ünlü isimler var. Müzik dünyasındaki bu deneylerle ilgili görüşleriniz nedir?

Müzik dünyasında yapılan işler bu anlamda ikiye ayrılabilir. Birincisi, kişinin zaten kendi müzikal var oluşu, kendisinde bulunan çeşitli müzikal yönlere ister istemez yönelmesi anlamında harmanlanan her şey… Öteki de müzik sektörünün müzisyenlere ödenekli proje ürettirmesi… Özellikle Avrupa'da bu tür ödenekli projeler çok var. Bu projelerin en basiti Doğu ile Batı'yı bir araya getirmek şeklinde oluyor. Ayrıca müzik sektöründe en az denenmiş işlere yönelerek yeni bir alan yaratma çabası da bu projeleri ortaya çıkarıyor. Ancak bunları proje olsun diye değil, kendi tercihleriyle yapmak, genelin içinde daha az yer tutan bir yaklaşım ve bunun daha zor bir iş olduğunu söyleyebilirim. Çünkü iki farklı müzikal karakteri bir araya koyduğunuzda onların hem bir nevi kendisi kalarak, hem de bu yeni birlikteliğe uygun hale bürünmelerini sağlamak onlar arasında bir sürü bağ, bağlantı kurmayı gerektiriyor. Tek bir projenin sınırlı zamanı içinde bu cins bir işi, böyle bir müziği yapabilmek zor.

Sizin bestelerinizde de Doğu ile Batı, yöresel ile evrensel arasında gidiş gelişler, özümseyişler seziliyor. Aynı zamanda klasik müzik altyapısıyla da caz müziği birleştiriyorsunuz. Bu birleşimlerin kökeninde ne var?

Aslında benim bütün yaptığım çeşitli şeyleri bir araya getirmek. Benim müziğe başlayışımda kısa bir süre gitar ve ardından hep piyano var. Piyanoyu belediye konservatuarında, klasik müzik piyano bölümünde öğrendim. Dolayısıyla benim hamurumda çeşitli klasik müzik



bestecilerinin yeri var. Klasik müzik çalışırken, aynı zamanda başka pek çok müzik türüne de yakın ilgim vardı. O yıllardan bu yana önce rock'a, sonra caza olan ilgimin yanı sıra, üzerinde yaşadığımız toprağa ve bu toprağa komşu olan topraklarda yaşayan bütün müziklere kulağım her zaman çok açık olmuştur. Aslında benim yaptığım iş sevdiğim şeyleri bir araya getirmekten başka bir şey değil. Bu kendiliğinden bir gelişim. Kendi var oluşumun doğal akışı içinde gerçekleşen bir şey.

Dünya müziğinin farklılık arayışında olduğu, yöresel ezgileri, Doğu'yu, keşfedilmeyeni aradığı bir süreçte siz nerede duruyorsunuz? Yerinizi tarif eder misiniz?

Dünyadaki ülkelerin kendi siyasi gündemleri olduğu gibi, müzikte de her ülkenin kendi kültürel gündemi söz konusu. Örneğin Türkiye'deki "Klasik Türk Müziği çokseslendirilebilir mi?" tartışması dünyanın geri kalanı için böyle hayati bir tartışma konu su değildir. Aynı şekilde sanatta Doğu-Batı sentezi gibi bir kavrayış yine bizim ülkemizin gündemidir. Batı'da ise bu, Batı'nın Doğu'ya yönelişi şeklinde ve daha çok plak şirketleri odaklı olarak "yenilik ve farklılık arayışı çerçevesi"nde gelişmiş. Oysa biz ortada durup "Biz hangisiyiz?" konusunu tartışıyoruz. Çünkü bizim kültürel koşullarımız, ihtiyacımız bu yönde. Bu daha farklı bir şey. Benim yaptığım müzik sanırım konunun bu iki türde kavranışına da aranan yanıtlardan birini oluşturuyor. Çünkü ben "Bir tarafı mı seçeyim? Onları kaynaştırayım mı?" sorusuna kendi iç nedenlerim ve kendi haznemde bulunan bütün müziklere sevgim nedeniyle "ikisinden de kopamam, ikisini de kucağıma alayım" diyen bir anlayışla çalışıp iki tarafı da bir biçimde müziğimde barındırdığım için bu iki farklı gündeme de farklı açılardan bir cevap verebildiğimi zannediyorum. Elbette bu verilebilecek tek cevap değil, yalnızca cevaplardan biri olarak düşünülmeli.

Bugüne dek dünya çapında pek çok müzik festivalinde yer aldınız. Bunlar hangileriydi ve bu festivallere Türkiye'den sizin davet edilmenizin nedeni sizce neydi? Sözünü ettiğimiz arayışlara verilmiş bir yanıt olması dolayısıyla mı?

Şimdiye kadar yurtdışında Hollanda'da North Sea Caz Festivali, Almanya'da Traumzeit, Prag'da Açık Caz Festivali, İtalya'da Talos ve daha sonra Roccella Caz, en son Londra Caz Festivali ve Amsterdam "Şimdi" Festivali gibi festivallere katıldık. Bu yaz yine Londra'da çalacağız. İşimin müzikalitesinin yanı sıra Avrupa'da zaten var olan, yapılmış olan bir şeyden çok bu yöreden oraya götürecek bir şeyi olanları Avrupa'da tanıtma isteği nedeniyle davetler almış olabileceğimizi sanıyorum. Ben yaptığım müziğin dışarıdaki kulaklara da bizim ülkemizdeki kulaklara da değişik nedenlerle ilgi çekici geldiğini tecrübe etmişimdir. Örneğin benim konserlerde çokça çaldığımız "Pasajlar" adlı bir parçam var. Bu parça 4 bölümden oluşuyor. Birinci bölümde bir Monteverdi alıntısı, ikinci bölümde bir Kürt ezgisi, üçüncü bölümde benim Lidyalı kadın isimli bestem, sonunda da Kafkas ritmini andıran dans isimli bir beste bölümü var. Böyle bir parça bir Hollandalıya da ilginç geliyor, Türkiye'nin her yöresindeki insanlara da ilginç geliyor. Herkes kendinden ve öbüründen bir şeyler bulabiliyor.

Kendi adınıza müzikten beklentiniz nedir?

Benim için önemli olan andır. Ne olursa olsun o ana yapışıp, o anın içinde gizli olan en güzel potansiyeli heba etmeden, onu yaşamak gerek. Müzik bana hiçbir anın idealinin olmadığını söyler. O anın içine siz kendi mevcudiyetinizi yerleştirebildiğiniz zaman o an mutlaka değerleniyor... Dolayısıyla bu anlayış benim hem kendime, hem grup arkadaşlarıma, hem de seyirciye karşı boynumun borcudur. Müzikten bunun ötesinde bir beklentim yok… Ama başka bir nokta şu, olanakları olan müzikseverlerin müziğe destek çıkmalarının hepimiz açısından ne kadar iyi olacağını söylemeden edemeyeceğim.

Grubunuzun adı bazen Ayşe Tütüncü "Trio" olarak anılsa da siz "Üçlü" demeyi tercih ediyorsunuz…

Üçlü demek daha çok hoşuma gidiyor. Türkçe karşılığı olan bir kelime varken neden "Trio" diyelim? Kendi dilimizi kullanmayı sevmeme anlayışı bana hep bu ülkede kendimize dair olan hiçbir şeyi sevmeme geleneğini hatırlatıyor. Üstelik bunun devamında kendimizi yeterince sevmeyişimizin bir sonucu olarak da yabancılardan korkup, onları sevmemek biçiminde bir eğilim gelişiyor. Oysa bu ikisi, birlikte gayet güzel düze çıkabilir. İnsan kendini sevdiği zaman yabancıyı da sevebilir.

Yıldız Sertel: "Türkiye'nin en büyük ihtiyacı bağımsızlıktır."

Oktay GÜNEY

Sertel Gazetecilik Vakfı Başkanı Yıldız Sertel'le, Sabiha ve Zekeriya Sertel'in basında verdikleri demokrasi mücadelesini ve Serteller'in bu mücadeleyi bugüne nasıl taşıdığını konuştuk. "Sedat Semavi'yle beraber basın magazinleştirildi. Halkı, basının eğlencelik bir şey olduğu fikrine alıştırdılar" görüşünü dile getiren Sertel, Türkiye'nin bugün için en büyük ihtiyacının bağımsızlık olduğunu ifade etti.

Sertel Gazetecilik Vakfı'nı hangi dönemde ve neden kurdunuz?

Sertel gazetecilik Vakfı'nı 1996 yılında kurduk. Ben yaklaşık 20 yıl boyunca Paris'te yaşayıp orada üniversiteden emekli oluşumun ardından, 1991 yılında Türkiye'ye döndüm. 1996 yılında da vakfı kurdum. Annem ve babam Zekeriya ve Sabiha Sertel, kendi dönemlerinde Türkiye'nin önemli gazetecilerindendiler. Memleket için çok önemli işler yapmış insanlardı. Ama İkinci Dünya Savaşı sonunda demokrasi için verdikleri savaşın sonucu olarak, faşist saldırılara uğradılar; gazeteleri yıkıldı ve yurtdışına çıkmak zorunda kaldılar. Yurtdışında kaldıkları dönemde Türkiye'de yazıları yayınlanmadı. Bu nedenle genç kuşaklar Sertelleri tanıyamadılar. Türkiye'nin özellikle gazetecilik tarihinde önemli yer tutmuş bu iki insanın unutulması beni rahatsız etti. Böylece, döner dönmez iki şey yaptım. İlk olarak bu vakfı kurdum. Bu vakfın ana hedefi Sertelleri anmak, unutturmamak ve onların verdikleri demokrasi savaşını sürdürmek. İkinci olarak da "Annem Sabiha sertel Kimdi? Neler Yazdı?" ve "Susmayan adam, Babam Gazeteci Zekeriya Sertel" gibi kitaplarla onların yaşamöykülerini kaleme aldım.

Sertellerin Tan gazetesindeki demokrasi savaşımını bugüne nasıl taşıyorsunuz?

Bugünkü koşullarla o günkü koşullar arasında elbette çok büyük



farklar var. Çünkü o yıllarda tek parti yönetimi vardı ve basın özgürlüğü, yoktu. Çıkarılan basın yasası nedeniyle gazeteler sık sık kapanabiliyordu, gazeteciler hapse giriyordu. Babam da 1,5 yıl hapsedildi, 1,5 yıl da sürgüne gitti. 1924'ten 1945'e kadar pek çok yayınları var fakat iki önemli yayınlarından söz edebiliriz. Bunlardan biri Nazım Hikmet'le beraber çıkardıkları Resimli Ay dergisi, diğeri de Tan gazetesi. Her ikisinde de basına özgürlük kavgası verilmişti. Resimli Ay cumhuriyetin kurulduğu yıllarda çıkıyordu ve daha çok sosyal sorunlar üzerinde duruyordu. Tan ise Nazizme karşı savaşla demokrasi savaşımını birleştiriyordu. İkinci Dünya savaşı'nın sonunda Nazizm yıkılmış, demokrasi galip gelmiş, İnsan Hakları Beyannamesi yayınlanmış ve Türkiye bunu imzalamıştı. O zaman Tan gazetesi çok büyük bir kampanya başlatarak artık tek parti yönetimiyle rejimin devam ettirilemeyeceğini, ülkenin yeni bir anayasayla demokratik bir düzene geçerek yönetilmesi gerektiğini savundu. O günkü meclisinin bu işi gerçekleştiremeyeceği gerekçesiyle meclis dağılmalı, seçimlere gidilmeli ve çok parti rejimini tanıyan demokratik bir anayasa yapılmalı diye büyük bir kampanya başlattılar. Bu kampanyaya karşı iktidar kendi yıkılışını gördüğü için Tan gazetesi aleyhine bir gösteri yürüyüşü hazırladılar. Tan gazetesi ve matbaası bu gösteriler sırasında yıkıldı. Bu olay sırasında hiçbir eylemci tutuklanmadı. Bu da Tan gazetesinin ve Sertellerin Türkiye'deki en son demokrasi mücadelesi oldu. Kısacası o günün koşullarında Sertellerin kavgası çok partili yaşama geçiş, düşünce özgürlüğü ve demokratik bir anayasa kavgasıydı. Bugün elbette bu sorunlar değişmiştir. Bugün Türkiye'nin ana meselesi Türkiye'nin bağımsızlığı meselesidir. O dönem Türkiye zaten bağımsız bir ülkeydi. Sertellerin Tan gazetesinde yaptıkları siyasal kavgayı ikiye ayırmak gerek. Bir bölümünde Mustafa Kemal'in devrimlerini desteklediler. Özellikle tam devrim zamanında çıkan Resimli Ay dergisi medeni kanun, laiklik, kadın hakları, eğitim seferberliği gibi reformları sonuna dek desteklediler. Bu dönemin ardından, insan haklarının, düşünce özgürlüklerinin kısıtlanmasını, sosyal eşitsizliği eleştirdiler. Kısacası Serteller genelde Kemalizmi desteklediler ancak özellikle ikinci Dünya Savaşı sırasında ve savaşın ardından tek parti döneminin olumsuzluklarını ve basın yasasını eleştirdiler. Bugün gelinen noktada verilen mücadele tam bağımsız, demokratik, laik Türkiye mücadelesi olmuştur. Çünkü bugün biz ne yazık ki sömürgeleşmiş durumdayız. Demokrasi, ancak bağımsız bir ülkede gerçekleşebilir.

Sertel Gazetecilik Vakfı olarak her yıl "Gazetecilik Ödülleri" veriyorsunuz. Bu ödülü kimlere veriyorsunuz?

Sertel Gazetecilik Vakfı Ödülleri 1996 yılından bu yana her yıl aralık ayında veriliyor. 2000'li yıllara gelene kadar "demokrasi ödülü" çerçevesinde verilen bu ödüller için 2000 yılından sonra sadece bir Sertel ödülü olsun dedik ve Türkiye'de tam bağımsız, laik demokratik bir cumhuriyet için savaşan her kesimden aydına, yalnız gazetecilere değil, bilim adamlarına ve aydınlara da bu ödülü vermeyi kararlaştırdık. Çünkü yalnız basın camiasından bu ödülü verebileceğimiz insanlar bulmakta çok zorluk çektik.

Geçmişe kıyasla, bugün basın camiası içinde bağımsızlık yanlısı gazeteciler azaldı mı?

Medyanın çok küçük bir kısmı daha cesurane bir şekilde, gerçekleri ortaya koymaktan çekinmezken, çok daha büyük çoğunluğu emperyalizme yamanmış durumda. Durum böyle olunca toplum yanlış yönlendiriliyor. En azından eksik bilgi veriliyor. Üstüne üstlük, bilinçli olarak yanlış bilgiler verilerek toplum yönlendirilmeye çalışılıyor. Ben gazeteci evinde büyüdüm. Bizim dönemimizde basın daha tarafsız ve eksisiz haber vermeye özen gösteriyordu, toplumu bilgilendirmeye çalışıyordu. O dönemde çıkan gazeteler bir ticarethane gibi işlemiyordu. Sedat Semavi'yle beraber basın magazinleştirildi. Halkı, basının eğlencelik bir şey olduğu fikrine alıştırdılar.

Sertel Gazetecilik Vakfı'nın etkinliklerinden söz eder misiniz?

Sözünü ettiğimiz gibi her yıl "Sertel Gazetecilik Vakfı Ödülleri" veriyoruz. Kendilerine ödül verilen İlhan Selçuk, Nail Güreli, Attila İlhan, Erol Manisalı, Mustafa Balbay gibi pek çok değerli aydınımızı saymak mümkün. Bunun dışında pek çok panel düzenleyerek toplumu aydınlatmaya çalışıyoruz. Bizim vakfımız ne yazık ki maddi anlamda sıkıntı yaşayan bir vakıf olduğu için sesimizi duyurmakta zorluk çekiyoruz. Genellikle gazetelere ilan vermek konusunda zorluklarımız var. Ancak haber olarak duyuru yapılabilirse insanlar etkinliklerimizden haberdar olabiliyorlar.

Yıldız Sertel olarak kısaca, Türkiye'nin siyasal ve toplumsal durumuyla ilgili görüşünüz nedir?

Ben devrimci bir insanım. Türkiye'nin geldiği bu noktadan yeniden aydınlık, çağdaş, demokratik bir topluma dönüşebilmesi için bir devrim gereklidir. İktidara gelen partilerin yaptığı küçük çaplı reformlar hiçbir şeyi değiştirmeye yetmiyor. Bugün Türkiye'nin en büyük ihtiyacı bağımsızlıktır. Ankara emirlerini Washington'dan aldıkça, ekonomimiz IMF tarafından yönetildikçe hiçbir sorunumuz çözülemez. Bugün millet ayakta. Bu ayaklanmanın ana nedenleri ekonomiktir. Türkiye'nin ekonomik bağımsızlığı ve kendi karar mekanizmalarındaki bağımsızlığı sağlanmadıkça hiçbir sorunumuz çözülemez. Mustafa Kemal, bağımsız ekonomi olmadan bağımsız siyasal iktidarın olamayacağını söylemişti. IMF'ye borçlandıkça, yüzde 15 faizle sömürüldükçe ve onun programlarını uygulamaya devam ettikçe Türkiye hiçbir yere varamaz. Türkiye'de bütün solun bunu anlaması gerekiyor. Bu cesareti göstermezseniz emperyalizm üzerinize gelmeye devam edecektir. Mustafa Kemal'in gösterdiği cesareti göstererek tam bağımsızlık yanlısı ekonomik programlar uygulanmalıdır. "Emperyalizme hayır!" Benim görüşüm kısaca budur…

Dünyayı Yöneten Küresel Güçler



Barış DOSTER

Son dönemlerde APRIL Yayınları'ndan piyasaya çıkan ve birbirini tamamlayan iki kitap, dünyadaki ekonomik ve siyasal gücün arkasındaki aktörleri, kurumları, örgütleri, güç odaklarını ortaya koymaları açısından dikkat çekiyor. Bu kitaplar John Perkins'in yazdığı "Bir Ekonomik Tetikçinin İtirafları" ve Daniel Estulin'in yazdığı "Bilderberg".

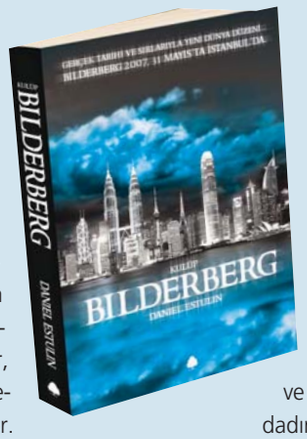
Her iki kitabın da oldukça ilginç öyküleri var. Bir Ekonomik Tetikçinin İtirafları, öylesine etkili olmuş ki, ABD'de tam 24 yayınevi bu kitabı basmaya korkmuşlar. Yazarı beş kez yazmaya karar vermiş ama her seferinde rüşvet ve tehditlerle vazgeçirilmiş. Kitabın hemen girişinde yer alan şu satırlar, o ünlü danışmanlık kuruluşlarının, çokuluslu şirketlerin, ihalelerle neler döndüğünün, politikacılar, mafya, özel şirketler ve istihbarat servislerinin nasıl da içli dışlı olduklarını ortaya koyuyor:

"Ekonomik tetikçiler, yerküre üzerindeki ülkeleri trilyonlarca dolar dolandıran yüksek ücretli profesyonellerdir. Dünya Bankası, ABD, Uluslararası Kalkınma Ajansı (USAID) ve diğer yabancı "yardım" kuruluşlarından büyük şirketlerin kasalarına ve gezegenimizin doğal kaynaklarını kontrol eden birkaç varlıklı ailenin ceplerine para aktarırlar. Kullandıkları araçlar arasında sahte finansal raporlar, hileli seçimler, rüşvet, zorbalık, seks ve cinayet bulunmaktadır. Oynadıkları oyun imparatorluklar kadar eski olmasına rağmen, günümüzdeki küreselleşme sürecinde yeni ve korkutucu bir boyuta ulaşmıştır"

Kitapta Latin Amerika'da, İran'da ve Irak'ta nelerin nasıl yapıldığı da var, 11 Eylül saldırılarının nasıl bahane olarak kullanıldığı da. Medyanın nasıl büyük güçlere, çokuluslu şirketlere hizmet ettiğini de bir kez daha görüyorsunuz, iletişimi ve bilişimi, yani küreselleşmenin iki stratejik sektörünü denetlemenin, parasal ve siyasal getirilerini de okuyorsunuz. Ortadoğu'daki dikta rejimlerinin neden desteklendiğini de, silah şirketleri, kamuoyu araştırma kuruluşları ve siyasal partiler arasındaki bağı da çözüyorsunuz. Usame Bin Ladin de, devrilen İran Şahı Pehlevi de, Saddam Hüseyin de yer alıyor kitapta, borsaların gerçekte nasıl yönlendirildiği, paraların hangi yollardan aklandığı ve nasıl darbe yapıldığı da.

Kitabın yazarı, yaşadıklarını, çelişkilerini pek gizleme ihtiyacı duymamış, vicdanının yaz dediğini yazmış, bunu da çocuğuna, torunlarına, insanlığa ve inandığı değerlere karşı bir sorumluluk olarak gördüğünü belirtmiş.

Bilderberg



Barış DOSTER

Bilderberg adlı kitapta 31 Mayıs'ta İstanbul'da toplanan ünlü kulübün tarihi, kapsamı, amaçları, üyeleri, bağlantıları, yöneticileri ayrıntısıyla yer alıyor. İlk kez 1954 yılında Hollanda'da toplanan Bilderberg Kulübü'nün etkinliği anlatılırken, Bill Clinton, Tony Blair ve Romano Prodi'nin iktidara nasıl geldikleri, Marshall Planı, Aldo Moro suikastı, Watergate Skandalı, silahsızlanma yalanı, inanç yıkma yöntemleri, medya ve zihin denetimi, CFR, üçlü komisyon, yuvarlak masa kitapta ele alınıyor.

Kitapta Bilderberg'in benzerleri içinde dünyada gizliliğe en fazla önem veren örgüt olduğunun altını çizen yazar, üyelerin gizli geçmişlerine de örnek veriyor. Katılımcıların ülkelerine bir takım tavsiye kararlarıyla döndüğünü anlatıyor. Birçok şirket denemiş olsa da, kimsenin bir Bilderberg toplantısına katılımı satın alma yoluyla sağlayamadığını, kimin davet edileceğine kulübün yönetim kurulunun karar verdiğini vurguluyor. Yönetim Kurulu'nun içindeki bir kaynağa göre, konuklar yalnız gelmelidir, eşlere, kız ya da erkek arkadaşlara izin yoktur. Kişisel asistanlar (tercüme etmek gerekirse genellikle eski CIA ve MI6 çalışanı olan esaslı silahlanmış fedailer) konferansa giremez ve yemeklerini ayrı salonda yemek zorundadır. David Rockefeller'in kişisel asistanı bile öğle yemeğinde kendisine katılamaz. Konukların gazetecilere röportaj vermesi yanlış anlaşılmaya yer bırakmayacak açıklıkta yasaklanmıştır.

Bilderberg'in resmi olmayan basın bildirisine göre, yıllık davetiyeler sadece bilgileri, kişisel ilişkileri, ulusal ve uluslararası çevre-

lerdeki etkileri Bilderberg Grubu'nun amaçlarını ve kaynaklarını geliştirecek önemli ve saygın kişilere gönderilir. Bilderberg Yönetim Kurulu toplantı tarihini dört ay öncesinden belirler, ama sızmaları önlemek için otelin adı bir hafta kalana kadar açıklanmaz.

Clinton'un Bilderberg toplantısına 1991'de katılması, Demokrat Parti adaylığını kazanması ve 1992'de başkan seçilmesi, Tony Blair'in toplantıya 1993'te katılıp, 1994 yılında parti lideri olup, 1997'de ise İngiltere başbakanı seçilmesi, George Robertson'un 1998'de toplantıya katılıp, 1999 yılında NATO Genel Sekreterliği'ne atanması ve Romano Prodi'nin 1999'da katıldığı toplantıdan hemen sonra, aynı yılın Eylül ayında Avrupa Birliği Başkanı olarak yemin etmesi, 2005 yılında görevi bittikten sonra da, 2006 yılında İtalya Başbakanı seçilmesi, örgütün gücünü gösteren çok sayıda örnekten birkaçı olarak öne çıkıyor.

Kısacası bu kitap, dünyada olup bitenlerin arkasındakileri merak edenler için ideal bir çalışma.

Kanuni'den Vahdettin'e Osmanlı ve Batı

Barış DOSTER

Türkiye'nin Batı ile ilişkileri ele alındığında, yaşanan pek çok gelişmenin, eskiyi çağrıştırdığı görülür. Örneğin, 1838 tarihli Baltalimanı Antlaşması'nın getirdiği yıkım ile 1996'da yürürlüğe giren Gümrük Birliği'nin sonuçları karşılaştırılınca, şaşırtıcı benzerlikler bulunabilir. Tarihi, dünü öğrenmek, bugünü doğru tahlil etmek, yarını da doğru şekilde öngörüp, güçlü biçimde kurgulamak için öğrenenler, tarihsel gelişmelerde, ekonomik boyuta dikkat çekerler. Bu konuda merakımızı giderecek çok iyi bir çalışma, geçtiğimiz haftalarda raflardaki yerini aldı. Ekonomist Selim Somçağ'ın yazdığı "Kanuni'den Vahdettin'e Osmanlı ve Batı", 2006 Yayınevi'nden çıktı.

Somçağ, ülkemizde hem ekonomi çevrelerinin, hem de Atatürkçü, ulusalcı, Cumhuriyetçi güçlerin yakından bildiği bir isim. Türkiye'de iyi bir eğitim almış, ABD'de eğitimine devam etmiş, akademisyenlik yapmış, büyük bankalarda baş ekonomist olarak çalışmış, Arjantin ve Brezilya'da yaşanan ekonomik krizler sonrasında da bu ülkeleri yerinde incelemiş bir uzman. Ekonomik öngörülerindeki doğruluğu, entelektüel birikimini, tarih, edebiyat, demografi, etnografi gibi alanlardaki bilgisini www.selimsomcag.org adlı sitesinden de izlemek mümkün. Somçağ son kitabında Osmanlı toplumunun neden kapitalizme geçemediğine, Lale Devri'nin gerçekte neyi başlattığına, Fransız Devrimi'nin Osmanlı'ya olan etkilerine, Baltalimanı Antlaşması'nın sonuçlarına, Avrupa ülkelerinin imparatorluk üzerindeki etkilerine, II. Abdülhamit'e, Vahdettin'in ihanetine, Batı'nın desteğiyle yeniden gündeme getirilmek istenen "yeni Osmanlıcılık" tartışmalarına dikkat çekiyor. Tüm bu sorulara yanıt veren Somçağ, somut bilgilerle birlikte, gerçekçi ve çok boyutlu bir anlayışla yapılmış tahlilleri de önümüze koyuyor. Osmanlı Devleti'nin yükseliş dönemini ve Avrupa ile ilişkilerini ele alıyor. İmparatorluğun sarsılan askeri üstünlüğünü, çözülen toplum düzenini, kapitalizme kapalı olan Osmanlı toprak sistemi ve ekonomisini, çöken tımar sisteminin sonuçlarını bilimsel bir yöntem ve akıcı bir dille sıralıyor.

Hanedan düzeninin çarpık bir Batılılaşmaya yol açtığının altını çizen yazar, Lale Devri'ni görülmemiş sefahat olarak tanımlıyor. Yeniçeri Ocağı'nın gericiliğin kalesi haline geldiğini ifade ediyor. Osmanlı Devleti'nin Tanzimat'tan itibaren gittikçe artan ölçüde Türk halkına karşı Avrupa emperyalistlerinin çıkarlarını koruyan bir yarı sömürge mekanizmasına dönüştüğünü yazıyor. (sf: 282)



"Batı kapitalizmi tabiatı gereği daima bütün dünyayı ekonomik ve siyasi hegemonyasına almaya çalışmak zorundadır. Emperyalizm Batı'nın öznel bir tercihi değildir, Batı kapitalizminin zorunlu bir sonucudur. Bu yüzden Batı, Türkiye'ye 1940'larda Sovyet tehdidine karşı dayanışma çerçevesinde girmiş olsa da, derhal Türkiye'yi tam bağımsızlık anlayışından uzaklaştırarak, tamamen Batı yörüngesine sokacak çalışmalara da hız verdi" (sf: 287) diyen Somçağ, Cumhuriyet'in Türk Ulusu için bir ölüm kalım meselesi olduğunu belirtiyor. Türkiye'nin karşı karşıya kaldığı siyasi ve iktisadi saldırılara, yaşadığı bunalıma karşı, "Türklerin ancak milli, üniter, laik ve halkçı bir cumhuriyet devleti ile var olmaya devam edebileceklerini" yazan Somçağ, bunun dışındaki her türlü siyasi projenin, hangi cilayla parlatılmış olursa olsun, Türklerin Türkiye'den tasfiye edilmesi sonucunu doğuracağını vurguluyor. (sf: 292)

Çalışmasında tarihsel gerçekler ve süreç ile gündemdeki tartışmalar, güncel gelişmeler arasındaki ilişkiyi kuran Somçağ kitabını şu saptamayla noktalıyor: "Yeni Osmanlıcılık projesini savunanlar da ya koyu bir cehalet içinde yüzüyor, ya da Türkiye'yi parçalamaya yönelik emperyalist projelerin hizmetkârı oluyorlar. Bütün eksikliklerine, yetersizliklerine rağmen, bugünkü Türk toplumunun, çöküş dönemindeki Osmanlı Devleti'nde özeneceği hiçbir şey bulunmuyor" (sf: 292).

İNCİ AKÜ Ford'un Q1 Kalite belgesinin sahibi

Ford Otosan'ın, yan sanayi kalite sistemlerini Ford'un global kalite sistemiyle uyumlu hale getirmek amacıyla uygulamaya başladığı "Ford Q1 Kalite Sistemi"ne uygun firmalar, düzenlenen bir törenle Ford Q1 Kalite Belgesi'yle ödüllendirildi. Ford Q1 belgesini, İnci Akü San. A.Ş. Yönetim Kurulu Üyesi Perihan İnci ve İnci Akü Kalite Yöneticisi Emre Günay, Ford Otosan Genel müdürlüğü görevinden Koç Holding Otomotiv gurup başkanlığına atanan Turgay Durak'ın elinden aldı. Dünya üzerindeki herhangi bir Ford Fabrikasının, potansiyel imalatçısı da olabilen Q1 sahibi olan imalatçılar, böylece dünyaya açılarak, Amerika dahil tüm Ford ve Land Rover, Jaguar gibi diğer markalarından da sipariş alma imkanına kavuşuyorlar.

Tariş, İsrail'de Üç Mağaza Açacak



TARİŞ Zeytin ve Zeytinyağı Birliğinin, İsrail'in Tel Aviv kentindeki alışveriş merkezlerinde üç corner (köşe mağaza) hizmete açacağı bildirildi. TARİŞ, ürünlerini tanıtmak amacıyla Tel Aviv kentindeki alışveriş merkezlerinde franchising yöntemi ile köşe mağaza açacak.

Rusya'da iki yılda üç köşe mağaza açan TARİŞ, İsrail'de toplam 10 köşe mağaza açmayı hedefliyor.

Türkiye, İlk 5 Ayda Demir Çelik Üretimini Yüzde 14 Artırdı

Dünyanın 11'inci büyük demir-çelik üreticisi olan Türkiye, geçen yılın ilk 5 ayında üretimini, geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 14 artışla 10 milyon 544 bin tona yükseltti. Uluslararası Demir-Çelik Enstitüsü'nün verilerine göre aynı dönemde dünya çelik üretimi ise yüzde 9 artışla 540,4 milyon tona ulaştı.

Çin'in 196 milyon tonla tek başına dünya toplamının 3'te 1'inden fazlasını gerçekleştirdiği sektörde, 49,5 milyon tonla Japonya, 40 milyon tonla ABD, 30,8 milyon tonla Rusya, 21,2 milyon tonla Güney Kore, 20,5 milyon tonla Almanya, 18 milyon tonla Hindistan, 17,9 milyon tonla Ukrayna, 13,8 milyon tonla İtalya ve 13,6 milyon tonla Brezilya ilk 10'da yer alıyor. Uluslararası Demir-Çelik Enstitüsü, 2006 yılında yüzde 8,5 büyüyerek 1 milyar 113 milyon tonla rekor kıran küresel ham çelik üretiminin bu yıl yüzde 5,9 ve önümüzdeki yıl yüzde 6,1 büyümesini bekliyor.



IMF, Yapısını Değiştiriyor

Uluslararası Para Fonu (IMF), yönetim yapısını gözden geçirirken, ülke ekonomilerinin eşdeğer dağılımını sağlamak amacıyla yeni bir program hazırlıyor.

Brezilya ve Arjantin'in borçlarını ödeyerek IMF ile ilişkilerini kesmesinin ardından, Fon yönetimi ülke ekonomilerinin bütçeden eşit pay alması için çalışmalara başladı.

IMF'nin borçlular listesinde Bolivya, Bulgaristan, Kolombiya, Hırvatistan, Dominik Cumhuriyeti, Irak, Makedonya, Peru, Romanya, Türkiye ve Uruguay olmak üzere toplam 11 ülke bulunuyor. Fon'un bu ülkelerden 17 milyar dolar alacağı var. Gelişmekte olan ülkeler içinde IMF ile program sürdüren tek ülke Türkiye kaldı.

BOTAŞ'ın Delinen Hattından 1.1 Milyon Dolarlık Petrol Sızdı

BOTAŞ Petrol İşletmeleri Müdürü Fuat Tülüce, Pozantı TEM Otoyolu inşaat çalışmaları sırasında, Ceyhan-Kırıkkale Ham Petrol Boru Hattı'nın delinmesinden kaynaklanan sızıntı nedeniyle 1 milyon 97 bin 347 ABD doları maddi kayıp meydana geldiğini bildirdi.

Sızıntı nedeniyle 2 bin 433 ton civarında petrolün boşa aktığını belirtilirken, kirlenen Çakıt Deresi'nin tamamına yakının temizlendiği, Seyhan Baraj Gölü ve sulama kanallarında ise herhangi bir kirlilik olmadığı açıklaması yapıldı.



TARİŞ-PO İş Birliği

TARİŞ Üzüm Birliği, Petrol Ofisi (PO) ile işbirliği yaparak çekirdeksiz kuru üzüm üreticilerine "Hasat vadeli mazot alım desteği" verecek.

TARİŞ ortağı üzüm üreticileri, pompa satış fiyatına mazot alacak, ödemeyi ise 15 Ekim'e kadar yapacak. TARİŞ Üzüm Birliği - PO işbirliğiyle, sıkıntıda olan üzüm üreticilerinin 'Hasat vadeli mazot alım desteği" ile rahatlaması öngörülüyor. İmzalanan protokole göre, TARİŞ ortakları bu yıl çekirdeksiz kuru üzüm üretiminde kullanacakları mazot ihtiyacını PO'dan pompa satış fiyatıyla karşılayacak.

Aselsan, Hava Kuvvetleri'yle 5.7 Milyon Dolarlık Sözleşme İmzaladı

Aselsan Elektronik Sanayi ve Ticaret AŞ, Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Lojistik Komutanlığı ile sözleşme imzaladı.

Aselsan'dan İMKB'ye yapılan açıklamada, şirket ile Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Lojistik Komutanlığı arasında 27 Nisan 2007 tarihinde, 5 milyon 709 bin 143 dolar tutarında bir sözleşme imzalandığı bildirildi. Açıklamada, "Bu açıklama Hava Kuvvetleri Komutanlığı Hava Lojistik Komutanlığı'nın 5 Mayıs 2007 tarihinde şirketimize ulaşan iznine istinaden yapılmakta olup, sözleşme konusu, Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın talebi gereği açıklanmamıştır" denildi.

Oyak Bank Hollandalı ING'ye Satıldı

Birkaç hafta önce İtalyanların 1.1 milyar euro teklif ettiği yönünde haberlere konu olan Oyakbank'ın Hollandalı ING'ye satıldığı açıklandı. ING, bankanın tümüne nakden 2.7 milyar dolar verecek. Satış resmi mercilerin onayından sonra kesinleşecek. Türkiye'de 2005'ten bu yana yabancı şirketlerin dahil olduğu 1 milyar doların üzerindeki birleşme ve satın almalar listesinde Oyakbank, altıncı sırada yer alacak.

Yerli sermaye vurgusu

Sık sık yerli sermaye vurgusu yapan ve Erdemir özelleştirmesi sırasında bu çıkışlarını adeta gösteriye dönüştüren Oyak yöneticilerinin bankayı yabancıya satması da yorumlara neden oldu. Oyak Holding Genel Müdürü Coşkun Ulusoy, Tüpraş özelleştirmesinden önce bir bayi toplantısında, "Türk Telekom, Tüpraş ve Erdemir bence özelleştirilmemeliydi. Bunların Türkiye için stratejik önemi vardı. Madem özelleşiyor, öyleyse bizim gibi yerli kuruluşların elinde kalmalı" demişti. Daha sonra Tüpraş'ı Koç almış, Oyak da Erdemir özelleştirmesinde ipi göğüslemişti. Bu özelleştirmenin ardından da Ulusoy, Erdemir'de kaptan köşkünü bırakmayacaklarını söylemişti. Bütün bu söylemlerin ardından grubun, bankasını yabancılara satması ilgi çektiyse de konuyu yakından takip edenler için sürpriz olmadı.

Yabancı payı % 25.4 oldu

Halen yabancıların Türk bankacılık sektöründeki payları yüzde 22.4 düzeyinde bulunuyor. Oyakbank'ın ING'ye satılmasıyla bu oran yüzde 25.4'e yükselecek. Buna, yabancıların borsadan aldıkları banka hisseleri de eklendiğinde sektördeki payları yüzde 41.8'e ulaşıyor.



Unutmayacağız

Genel Merkez Yönetim Kurulu Üyemiz Orhan Ergün'ü 25 Mayıs 2007 Cuma günü ani bir kalp krizi sonucunda 48 yaşında kaybettik.
1959 yılında Ankara'da doğan Ergün, ODTÜ Fizik Mühendisliği Bölümünü bitirdikten sonra iş hayatına atıldı. ESC,BİOTEKNO,SERENA ve VASİMETRİ şirketlerinin yönetim kurulu başkanı olan Ergün, evli ve iki çocuk babasıydı.

Başımız sağ olsun.

Ulusal Sanayici ve İş Adamları Derneği
Genel Merkez Yönetim Kurulu

USİAD

Yıl: 8
Sayı: 29
Temmuz-Ağustos 2007

BİLDİREN

ULUSAL SANAYİCİ VE İŞ ADAMLARI DERNEĞİ'NİN YAYIN ORGANIDIR



Türkmenistan Ekonomisi Hızla Gelişiyor

Jim KİM: "Türkiye'den Kore'ye Mal Satmak Daha Kolay"

USİAD Su Raporu Çıktı

Türkiye'de Ulaştırma