

III. OTURUM TARTIŞMALARI

5 Aralık 2001

Oturum Başkanı - Yücel ÇAĞLAR (Milli Prodüktivite Merkezi)

OTURUM BAŞKANI- Sayın konuklar, konunun, bildirilerin içeriğini birazcık öğrenebildiğim için, konunun benimle ilgili bir boyutu var: Verimlilik meselesi. Verimlilik görebildiğim kadarıyla bu bildirilerde, Türkiye genelinde olduğu gibi yer yer "verimle" karıştırılarak kullanılmış. Tabii bu, düşündüğünüz stratejilerin içeriği yönünden yanlış sonuçlara yol açabiliyor. "Çok farklı olaylar olduğunu bilmek durumundayız" diye düşünüyorum. Sanıyorum, buna kalmış gücünüzle tartışmalar kısmında sizler de katılırsanız, o soruna da dikkat çekme imkânımız olabilir. Bu oturumun şanslı yanı, dört tane konuşmacımız var. Bu saatten sonra bunu artık şans olarak değerlendiriyorum.

Sayın Dr. Tanay Sıtkı Uyar Hocamız "Enerji Planlamasında Karar-Destek Modelleri" konusunda bir sunuş yapacak ve onun sunuşunun hemen ardından onunla ilgili soruları da alacağız; on dakikayı geçmeyecek bir şekilde. Sunuş ve soru-yanıt kısmını birlikte yapacağız. Çünkü, kendileri 17:30 dolaylarında Ankara'dan ayrılmak durumundaymış. O nedenle o da en hızlı şekilde, bilebildiğimiz en hızlı şekilde sunuşunu yapacak.

Bir değişiklik yapıldı programda, Sayın Atıf Ural Bey katılamıyorlar. Onun yerine DDY'den uzman arkadaşımız Sayın İshak Kocabıyık arkadaşım katılacak, o bir sunuş yapacak.

Demin söylediğim gerekçeden dolayı ona ayıracağımız tartışma bölümünü şimdi kullanacağız. Soru sormak isteyen arkadaş varsa, bundan önceki oturumda olduğu gibi lütfen kendisini tanıtsın.

ORHAN ARICI- Rüzgâr santralleriyle ilgili çevreci arkadaşların eleştirileri var. Bunların yerleri tespit edilirken göçmen kuşların göçleriyle ilgili etütlerin yapılmadığı söyleniliyor, bu konudaki fikirleri nedir?

Dr. TANAY SITKI UYAR- Göçmen kuşlar olayı çok önemli tabii. Göçmen kuşlara bir şey olmaması lazım. Hollanda'da bu konuda özellikle bir çalışma yapıldı. Hollanda bu konuda çok hassas. Çok kuş var. "Düz alanlarda rüzgâr türbinlerine ne olur?" diye baktılar. Her bir kuş 100 bin kuşu gösteriyor burada. Kuşları avcılar bu kadar öldürüyormuş; elektrik iletim hatlarında bu kadar ölüyormuş; otomobiller bu kadar

öldürüyormuş; 1000 megavatlık bir rüzgâr türbini için de bir kuşun yarısı kadar ölü kuş bulunmuş etrafta.

Bundan başka gürültü olumsuzluğu da var galiba. Tasarım itibariyle o da çalışan bir makine olduğu için, 70-80 desibel -bir otobüsteki- gürültü oluyor yukarıda. Almanya ve Avrupa'da binalar oldukça dağınık olduğu için; yani "benim bahçemde istemiyorum" diye tartışmalar oldu. O yüzden Avrupa'da rüzgâr çiftliği kurulması planlanırken en yakın konutta, en yakın yaşam merkezinde gürültü 45 desibele düşmeden izin verilmiyor zaten. Ama orada bir makine çalışıyor; bir otobüsün çalıştığı gibi. Ben Kocaeli'ne giderken her gün dört saat 80 desibelle gidip geliyordum. Olumsuzluk o olabiliyor; o da "temiz enerji olma" iddiasında olduğu için tasarımın içinde planlanıyor zaten. Yalnız ufak bir rüzgâr türbinini İspanya'da ilk kez göçmen kuşların bulunduğu bir yere kurmuşlar. Orada kuşlar gelip telef olmuşlar. Ona da dikkat lazım; göçmen kuşların olduğu yere öyle şeyler yapmamak lazım.

SALONDAN- Az önce Kyoto Protokolü'nden bahsedilirken, o tabloda taahhüt edilen değerler vardı: Negatif, eksi 3-5, 20'e varan değerler vardı. Bir de pozitif değerler vardı. Bunlar, azaltma yerine çoğaltma taahhüt edenler mi?

Dr. TANAY SITKI UYAR- Ona zaman olmadığı için değinmedim. Onu sorduğunuz için teşekkür ederim. Çok doğru bir soru.

AB'ye entegre oluyoruz ya, yani "gireceğiz" diyelim. Bir de teknolojilerin akışından söz ettim. Standart, pazar dışı olan teknolojilerin pazar dışı olan aktarımından söz ettim.

AB diyor ki: "Bize karışmayın. Biz bir şemsiye uygulama yapacağız. AB olarak toplam yüzde 15 indireceğiz. Fakat, İspanya, Portekiz ve Yunanistan'dan her biri; yüzde 35, yüzde 30, yüzde 40 arttıracak" diyor. Ben bunu şöyle yorumluyorum; biz, önce AB'ne yeni giren standartları dışında kalan ülkelere birtakım teknolojileri vereceğiz. Onlar onlara müşteri olacaklar; ondan sonra düşürme hakları olabilir.

AB'ye giriyorsak, eğer öyle bir karar almışsak aynı şey bizim başımıza gelecek. Akdeniz çevrecileri adına katıldığım Brüksel'deki bir toplantıda iki şey söyledim. Orada oturanlar da Kıbrıs, Malta ve bizim elçilik yetkilileri; AB'nin Kıbrıs, Malta ve Türkiye şefleri; bir de Avrupa Parlamentosu'nun Çevre Masası şefiydi. "AB'ye girmekten ne bekliyorsunuz, hazır mısınız?" diye sorduklarında ben iki şey söyledim. "Bugün Türkiye'nin çevresi, yarının Avrupa'sının çevresi olacak. İleride birlikte temizlemek zorunda kalacağımız şeyleri bugünden Türkiye'ye yollamayın" dedim, kayda geçirdim. Bu bir; yani bizim onların sorumluluğunu kabul etmediğimizi, onu birlikte temizlemeyeceğimizi anlatmak için söyledim.

"Her ülkenin ilerisini planlamak için kendi başına karar vermesi lazım. Ama ileride birlikte olacaksak, birlikte olacağımız kararlarını alıyorsak; o zaman bugünden birlikte düşünmemiz lazım" dedim. O da 30. Madde olarak girmiş Türkiye'yle ilgili bu son kabul edilen ilerleme raporuna. Yani bunları, yapılmak istenenleri şimdiden fark edip, meslek

odaları olarak, üniversiteler olarak bu uyarıları yapmamız lazım. Bunu karar vericilerimizle birlikte yapmamız lazım. Çok basit bir şeydi, çevre kuruluşlarının yaptığı bir şeydi. Ama, biz bunu o kararlara soktuk. "Avrupa'nın geleceğinin planlamasına Türkiye de katılacak" diye 30. Madde o şekilde geçti.

SALONDAN- Tanay Hocaya rüzgâr santralleri konusundaki çalışmasından dolayı bütün elektrik mühendisleri teşekkürü bir borç bilmeli bence. Yalnız Hoca anlatırken bir yeri ben kavrayamıyorum. Rüzgâr santrallerinin planlamasında diğer santrallerin planlamasına göre çok daha hassas davranılması gerektiğini biliyoruz. Üretim süreçleri çok belirgin olmadığından -yılda belki 4000 saat dersiniz ama bunun hangi tarihlerde, hangi aylarda olduğunu önceden kestirme şansınız yok- planlamanın çok daha öne çıktığı bir enerji dalı olmasına rağmen, özel sektörlerin bu konuya yoğun olarak eğildiğini biliyoruz. Hoca da biliyor; hatta bu konudaki çalışmaların içinde.

Bizim genel politikamız çerçevesinde -en azından bugüne kadarki tartışmalardan da bu çıktı- özel sektörün enerji sektöründe yer alışının kaosa neden olacağı ve enerji üretiminin -sizin iddianız olan- temiz, ucuz ve sağlıklı olması iddialarını çürüteceği için "Özel sektörler rüzgâr santrallerinden çekilmeli ve bu kamu eliyle yürütülmelidir" diyebiliyor musunuz Tanay Sıtkı Uyar?

Dr. TANAY SITKI UYAR- Kamu eliyle bir şeyin yürütülebilmesi için kamunun o işin yapılmasına inanması lazım. Yani kamu eliyle yürütülsün deyince ben şunu anlıyorum: Kamu iradesi uzun vadeli olarak bir teknolojinin ülkenin yararına olduğunu düşünecek; yani ABD'de 1 milyon çatının kaplanması gibi. Bu Amerika için iyi bir şey. Nükleeri 1978'den beri kurmuyorlar. Amerika'daki kamu iradesi Amerika'nın çıkarları doğrultusunda bu planlamayı yapıyor. Ama kamu iradesi gidip Amerika'da her eyalette birer rüzgâr türbini işletmek için kamudan her birine birer bekçi dikip; birini türbin kanadı müdürü, öbürünü başka bir şey yapmıyor. Ama fiyatlar ve saire konusunda inisiyatif kamu idaresinin elinde. Yani enerjinin geleceği, hangi teknolojilere yatırım yapılacağı planlanırken bunu tamamıyla kamu iradesi yapıyor. Çok tipik iki örnek vereceğim. Pasific Gas-Electric diye bir şirket var. Bush iktidara geldikten hemen sonra 800 megavatlık bir nükleer santralde bir sorun oldu. Amerika'da karanlıkta dolaşmaya başladılar. Pasific Gas-Electric özel dinamikler içinde bunu yapmak, sağlamak zorunda. Peki ne yaptı Pasific Gas-Electric? "Ben iflas ettim" dedi; o kadar yani. O özel sektör dinamizmi bitiyor, Amerikan yurttaşları o bedeli ödemek zorunda kalıyorlar. Yani kamu iradesi olayını biraz öyle yorumlamak lazım.

Kamuda rüzgâr santrallerinden şu anda 4000 megavat bekleniyor. Kamu zaten "aman ben bunları görmeyeyim" diye bakıyor buna. Çünkü uzun vadeli doğal gaz, petrol, daha önce nükleer planları vardı. Zaten oturup üretmesine gerek yok. Onun, bunu yönlendirip, o teknolojiyle ilgili eğitimi ve alt yapıyı oluşturması lazım. Amerika'da 1 milyon çatının yapılması ve Almanya'nın yasasında olduğu gibi güneş pilini 99 fenik ödeyerek almak zorunda elektrik şirketi. İşte kamu idaresi o. O kısıtlamayı koymuş "buna öncelik ver"

diyor; kömür santrallerini kapatıyor, falan. Yani "kamu yapsın" derken "kamu da gelsin, bir rüzgâr türbini yapsın" anlamında değil.

Dağınık olduğu için dağınık yerlerde üretilmesi, denetlenmesi daha anlamlı oluyor. Yani rüzgâr türbinlerinin de, yakıt hücrelerinin de dünyadaki genel eğilim doğrultusunda; ama onun maliyetlerinin, satışının tamamıyla kamu denetiminde yapılması lazım.

OTURUM BAŞKANI- Değerli arkadaşlar şimdi "Elektrik motor ve sürücülerin enerji verimliliği" diye oturumun ikinci bildirisi. Bu arada, aygıt takılırken ben bir-iki sayı çıkarttım, onları aktarmak isterim; OECD kaynaklı bir araştırmanın bulguları: Gayri safi yurtiçi hâsıla başına düşen enerji tüketimi bu veri ve 1994 yılına ilişkin. Bir tek Türkiye'de 0.35 diye başlıyor. Bunun dışında OECD ortalamaları 0,21; Japonya, Almanya, İngiltere ve Fransa'da 0,18 dolayında. Yani Türkiye'de çok net olarak görülen bir olay, bizim Gayri safi yurtiçi hâsılanın yaratılması sürecinde görelî olarak de çok yüksek oranda elektrik enerjisi tüketimi oluyor ve üstelik de bu OECD ülkelerinde bu azalma eğilimindeyken Türkiye'de artma eğiliminde. Böyle de bir gerçeklik var. Sanıyorum Sayın Akpınar'ın sunuşu da bu yönde.

OTURUM BAŞKANI- Efendim, yine soru almaya devam edeceğiz. Konular birbirinden çok farklı; dolayısıyla hepsini toplayıp, oturumun sonuna bırakmayı da doğrusu uygun bulmadık. Dolayısıyla, sorunuz varsa onu alalım.

ORHAN ARICI- Türkiye'de enerji tasarrufuyla ilgili birtakım yerler harekete geçirildiği zaman bu vatandaşlar önlerine konulan rakamlara bakıyorlar. Yani siz güncel olduğu için elektronik sayaç gündeme geldiğinde "300 megavat tasarruf yapacağım" dediğiniz zaman karar veren mekanizmalar herkesi elektronik sayaca geçirmeye çalışıyorlar. Elektrik motorlarıyla ilgili böyle somut bir şey var mı? Mesela, Türkiye'de 100 bin tane elektrik motoru satılıyor "bu 100 megavat, buradan şu kadar tasarruf yapılır mı" gibi bir somut çalışmanın üzerine, söylenen bu kurumların önüne böyle bir şey giderse gerçekleşme şansı var. Bu konuda söyleyeceğiniz var mı?

Doç. Dr. EYÜP AKPINAR- Bu konuda makalenin kaynakçasında bunları verdim. Orada yurtdışında çok açık ve net biçimde yapılmış çalışmalar; hükümetlerin ve bu sektörde bulunan kuruluşların stratejik planları var. Yani hangi motorlar ön plana çıkarılmalıdır? Örneğin İngiltere'de fakir ve yoksullara anahtarlamalı redüktans motor bulunduran buzdolapları, hükümet tarafından "sosyal yardım çerçevesinde" bağışlanabiliyor. Hedef, amaç ne bundan? Yani fakir bir insana enerji tasarrufu yapan üniteyi vererseniz; bu, enerji tasarrufu maliyeti olarak yine hükümete döner. Çünkü, enerji üretiminin toplumsal bir maliyeti var. Bilimsel olarak bu maliyet dönüşümü tespit edilmiş durumda yurtdışında.

Ancak sonuçlarda da belirttiğim gibi AR-GE dediğimiz araştırma- geliştirmeye katkı koyması gereken kurumlar var. Bu kurumlar, eğer üniversitelerde bu kapsamda araştırmaları yönlendirmezlerse Türkiye özelinde kesin istatistiklerin çıkarılması şu anda

mümkün olmayabilir. Çünkü bir amaç, hedef yok ortada. Yani, biz master-doktora çalıştırmaları yaptırırken daha çok -ilk başında da belirttiğim gibi- matematiksel temelli, bilimsel nitelikli özgün çalışmalar yaptırmak zorundayız. Böyle bir çalışma daha önce yurtdışında yapıldığı için, doktora tezinde özgün bir çalışma olarak kabul edilemez. Çalışma belki de 4-5 yıl sürecek; bu işte birini görevlendirmek zordur. Çok açık ve somut biçimde çıkan sorunu söylüyorum. Ancak kurumlar desteklerse, bu programlar dışında araştırmalara da yönlendirilebilir.

İLKUNUR YILMAZ- Hocam, motorların sürücü düzeneklerinde bir yerde, özellikle güç elektroniği elemanları kullanılmasından bahsettiniz. Bunlardan en çok da günümüzde kullanılan tristörlü asenkron motor sürücü, DC motor sürücü devrelerimiz bulunmakta. Fakat bu tip güç yarıiletkenlerinin kullanılması şebekelerde bir harmonik oluşturma olayına sebep olmakta mıdır? Ki, olduğu şeklinde birtakım makaleler de okumuştum. Tabii bu da harmoniklerin önlenmesi bakımından artık bir maliyet oluşturmakta mıdır? TEDAŞ'ın abonelerini buna göre yönlendirmesi mi gerekmektedir?

Doç. Dr. EYÜP AKPINAR- Şundan dolayı bu çok güzel bir soru: Son on yıla kadar AC gerilimleri DC'ye çevrilirken diotlar, tristörlerden yararlanıyordu ve bunlar harmonikli akımlar sürüyordu. Fakat son on yılda geliştirilen bir devre var; biz de üniversitelerde işliyoruz onu, laboratuvarlarımızda var, ismini vermeyeceğim bazı firmaların üretiminde de var. O devreler kullanıldığı zaman şebekeden çekilen bütün akımlar sinüs oluyor. Yeni tip sürücüler; pahalı değil fakat orada sadece tasarım felsefesi değiştirildi. Harmonikleri tümüyle sıfırlayıp, hattı güç faktöründe bire getiriyoruz; yani reaktif güç de çekmiyorsunuz akımlar da sinüs. Şebeke ne harmonik veriyor, ne de reaktif güç çekiyor. Fakat yeni bazı firmaların üretimlerinde var. İsterseniz daha sonra size sürücüyle ilgili geniş bir bilgi de veririm. Firmaların seçiminde dikkat edebilirsiniz.

OTURUM BAŞKANI- Efendim, şimdi üçüncü bildiriye Sayın İlyas Yılmaz'ın arkadaşımız yapacak. Sayın Yılmaz'ın bu saatten sonra sadece 5 dakika vereceğiz. Geri kalanı Başkan olarak idare etmiş sayılacağım. 20 dakikanız var Sayın Yılmaz.

OTURUM BAŞKANI- Çok teşekkür ederiz Sayın Yılmaz. Yılmaz'ın -belki anımsıyordur- 1991'de Orman Mühendisleri Odası'nda çalışıyorduk. O dönemde Ankara'da çevre yolu çalışması yapıyordu. Arkasından orada bir olay çıktı. Ankara'nın çevresindeki ender ağaçlandırma alanlarından viyadükler geçiyordu. Tabii burada İlyas Bey özellikle bunun çevresel etkilerine değindiği için anlatıyorum. -Sadece deyim olsun diye söylüyorum, başka türlü anlaşılmasın- Yine TMMOB olayın üzerine gitti, yine sorunun daha başında durdurulması için gerçekten de çaba sarf etti, bakalım onu da anımsıyor musunuz?

Doç. Dr. İLYAS YILMAZER- Anımsamaz olur muyum? Allah'ın işine bak, aradan sekiz yıl geçiyor, Mühendisler Birliği tarafından Etap Altınel'de Karadeniz Sahil Yoluyla ilgili -dünyadaki tek büyük kıyıdır- bir konferans istenildi. Oturum Başkanı kim biliyor

musunuz? O günün Belediye Başkanı. Biz hep birlikte "olefin ve parafin türevleri; yani kanser yapan, geri dönüşümü olmayan ve gün geçtikçe kanser oranlarını arttıran türevlerin barajın içine bırakılacağını anlattık. Çünkü barajlar çukur yere kurulus, inerken de çıkarken de bu kimyasalları barajın içine bırakırsınız. Ankara'nın en büyük su sistemi olan Çamlıdere Barajı'nın, 25 km boyunca içinden gidiyorsunuz; tüm kirlilik doğrudan barajın içine akıyor. Yazı yazdık, belediye başkanına dedik ki "Devlet dinlemiyor, Karayolları dinlemiyor, Bakanlık dinlemiyor; sen Anakent Belediye Başkanı olarak en azından halkına duyur". TMMOB'ne yanıt vermedi, tekrar tekrar yazınca - gazetelerde bir başlık atılmıştı - verdiği yanıt aynen şöyle oldu: "Ben Karayolları yetkilileri ve ENKA Bektel'le görüştim; hiç de TMMOB'nin abarttığı gibi 4,5 milyon ağaç değil, sadece 3,5 milyon ağaç kesiliyormuş". Arkasından, "Bunlar kurşunsuz benzin kullanacaklarını garanti ettiler" dedi. Biz hiç kurşundan bahsetmedik ama olefin ve parafin türevi (yüzün üzerindeki kimyasallar, uzun zincirli hidrokarbonlar), olduğu gibi barajların içerisine akıtılacak dedik. Bu suyu içen insanın organizması içine yerleşecek olan bu kirlilik kanser ve benzeri hastalıklara yol açacaktır. Bu dünyanın her tarafında biliniyor. Biz bunları yazdığımız zaman henüz kazma kürek vurulmamıştı. Kazma kürek vurulmadan bunları gündeme getirdik ve bugün de bunları konuşuyoruz. Ama yol almadık değil; çok şeyler başardık. Yani biz başaramadıklarımızı getiriyoruz bir anlamda buraya. Anımsamaz olur muyum bu konuyla ilgili saha gezilerimizi.

OTURUM BAŞKANI- Değerli arkadaşlar, bugün Atıf Bey'in gelememesi üzerine TCDD'den uzman arkadaşımız İshak Kocabıyık size "Ulaşım Sisteminde Enerji Kullanımı ve Verimlilik; Karayolu-Demiryolu Karşılaştırması" diye bir sunum yapacaklar.

OTURUM BAŞKANI- Sayın Kocabıyık'a biz de teşekkür ediyoruz. Sorusu olan arkadaşımız var mı efendim? Buyurun.

AHMET UZUNKAYA- Affedersiniz Sayın Kocabıyık; gerçi orayı çabucak geçtiniz ama şu karayollarıyla-demiryolları arasındaki kıyaslamanın çok önemli olduğunu zannediyorum. Özellikle yurtdışında saatte 250 km hız yapan "intercity" trenlerden yararlanmış biri olarak pek imrenerek bakıyorum "Türkiye'de de böyle bir şeyler olabilir mi?" beklentisi içinde. Çok yakın bir geçmişte hatırlıyorsunuz, Bakanlar Kurulu'nun uzun bir gündemini almıştı Türkiye'de hızlı tren söz konusu olduğu zaman buna sayın bakanlar da imrenmişler. "Antalya'da oturduğumuz zaman Ankara'da işe gelip gidebileceğiz" mucizesi söz konusuydu. O anlamda, bunları kısaca geçtiniz ama tablolarda bir açıklama yapabilir misiniz? Çünkü orada hava yolları da var. Yani demiryollarının 1 ton/km için birim kıyaslamasında karayollarıyla ciddi farklar görüyorum. Hava yolu için sıfır rakamı geçmiş, bir açıklama yapmanız mümkün mü?

SALONDAN- Bu sektörün Eskişehir, Adapazarı, Sivas ve Afyon'da olmak üzere lokomotif, vagon, travers konularında birkaç tane fabrikası vardı Türkiye'de; bu konuda bilgi verirseniz memnun olurum.

Doç. Dr. İLYAS YILMAZER- Ankara-İstanbul hızlı tren projesi asla ve asla eski

yolun iyileştirilmesi değildir. İngiliz ve Fransızların kendi maden sahalarına götürebilmek için yılan gibi kıvrıldığı, yani firmanın uzattıkça para almasına neden olan yolun iyileştirmesi olarak algılanmamalı. Bu iyileştirme projesi, 4 Aralık 2000'de ihaleye çıkarıldı; İspanyol-Alarko ortaklığı aldı. TMMOB 36. dönem çalışma gruplarından bir tanesi de Ulaşım Grubudur. Ulaşım Grubu ihale edilmeden hem Ulaştırma Bakanlığı'na, hem de Cumhurbaşkanlığı'na durumu hatırlatmak için. Yaşar Topçu'nun Ulaştırma Bakanlığı sırasında Samsun-Çarşamba demiryolunu açtığı zaman "Biz kaplumbağa hızıyla gidemeyiz, dünya fersah fersah ilerlemiş demiryolunda" demişti. "Ayrıca şu müjdeyi de veriyorum size; Eylül ayında Ankara- İstanbul arasındaki hızlı tren projesini başlatıyoruz" demişti. Dediği projeye ne oldu dersiniz? Hemen üç ay sonrasında Bakana biz şu yazıyı yazdık: "Sizin bu girişiminizi hem yurttaşlar, hem de demokratlar olarak destekliyoruz. Ancak ne kadar sert bir taşa çarptığınızı anlamak uzak değil". Bizi alaya aldılar: Ancak üç ay sonra proje askıya alındı. 12 Eylül darbesiyle birlikte 1981'de kapatılan o proje tekrar askıya alınmış oldu. Nokta dergisinde Yılmaz'ın sayın Topçu'ya yanıtı aynen şöyleydi. "Biz iktidara gelince hızlı tren projesini askıya alacağız". Onun almasına gerek kalmadı. Topçu'nun gücü yetmedi. Onun döneminde askıya alındı. Anlatabiliyor muyum arkadaşlar? Şu anda hızlı tren dedikleri -eski yolun iyileştirilmesi- bir safsatadır, bir aldatmacadır. Yani, onu yaparlarsa ihale bedeli olan 600 milyon dolar milyar dolara çıkacak. Ancak, 6 saatlik yolculuk, 1.5 saat yerine 5 saate inecek. Böylece, hızlı tren projemizi, haklı talebimizi gündem dışına kolayca çıkaracaktır.

SÜMMANİ CAN- İshak Beye benim bir sorum vardı. Bu Ankara-İstanbul demiryolu arasındaki Ayaş Tüneli -sanıyorum yıllarca yapımı sürdü- ve en sonunda Ulaştırma Bakanı bu tünelden vazgeçti. Bu konuda bir bilgi var mı? Bu hat kullanılacak mı? Yıllarca yapılan masraf yine birtakım şirketlere yine para olarak verilecek mi?

İSHAK KOCABIYIK- Sümmani Can'ın sorusundan başlayalım. TOBB 3-5 sene evvel, gene bu hızlı tren gündeme getirildiğinde panel gibi bir şey düzenledi; ben de dinleyici olarak katıldım. Yıldırım Aktürk -bakanlık yaptı, 12 Eylül öncesi DPT müsteşarıydı - o da katıldı ve o çok rahatlıkla şunu söyledi: "Ben DPT müsteşarıyken, bu proje önüme geldi; ödenek verilmesini engelledim. Çünkü, şöyle kötüydü, böyle kötüydü." Teknik olarak bu işe vakıf olan birkaç arkadaş sıkıştırdı " yok işte, öyle değildi, siz doğru söylemiyorsunuz" gibi. En sonunda Yıldırım Aktürk şunu söyledi "benim başımda otoyol firmasının şapkası var şu anda, ben bu şapkanın altında şimdi böyle konuşurum" dedi. Şimdi bu düşünce ve bu bakış açısı hâlâ geçerli olduğu için ben o tünelin tamamlanacağına ya da gerçek anlamda demir yoluna bir yatırım yapılacağına, teknolojinin yenileneceğine, yeni yolların yapılacağına ve -250-300 km. hız yapan hızlı trenlerin yapılacağına -siyasi karar merci, siyasi irade böyle tecelli ettiği sürece- kişi olarak şu an için inanmıyorum.

Hava yollarının 0 olmasının nedeni, hava yollarının eşya taşımacılığındaki payının çok çok ihmal edilebilir bir değer olmasından kaynaklanıyor. Yani demiryollarında eşya taşımacılığı için 1 ton/km'de yakıt sarfiyatını 1 kabul edersek, karayolları için bu 9,8;

deniz yolları için 1,5; havayollarının taşıdığı eşyanın miktarı çok az olduğu için onu da 0 olarak geçti arkadaşlar.

Demiryolu araçlarına -ya da yan sanayii diyelim artık, ona- yönelik demiryoluna bağlı ortaklık olarak şu anda faaliyet gösteren üç tane fabrika var. Birincisi Eskişehir'de çok eski, kökeni 1800'lü yıllara dayanan TÜLOMSAŞ; lokomotif ya da lokomotif motorları üretmekle mükellef, ancak o da lisansla iş yapıyor, onu da belirtmek gerekir.

TÜDEMSAŞ; demiryolu araçlarının, özellikle çekilen araçların; vagonların tamiri ve aksamı için faaliyet gösteren bir fabrika.

Bir de en son Adapazarı depreminde, 1999'da çok büyük zarar gören ve Siemens firmasının geliştirdiği bir sistemle, bir anlamda onlarla bir lisans anlaşmasına giderek ancak yeni yeni faaliyete geçen, böyle bir ayağa kalkmayı gerçekleştirebilen TÜVASAŞ. Yolcu vagonu imal etmeye yönelik Türkiye Vagon İmalat Sanayii.

Bunların demiryolu açısından işlevsellikleri neredeyse "0". Aralarında, o bağlı ortaklıklar arasında ciddi bir ilişki yok. Olması gerekir; yönetim, müşteri, üretim açısından, her açıdan; birbirine birebir bağlı iki kurum arasında. Ancak ne yazık ki ciddi bir organizasyon yok.

Bir sene önce bir karar alındı Demiryolları Yönetimi tarafından: "Efendim, bu tür sorunlar var -şöyle şeyler oluyor çünkü; demiryolları 100 tane vagon tamir ettirmeyi planlıyor; TÜDEMSAŞ kendi planını 50 ya da 200 vagon olarak yapıyor. Yani birbirinden habersiz bir plan yapılıyor. İkisinin de işine gelmiyor.-Bu böyle olmuyor." Her ay üç kurumdan yani, TÜVASAŞ, TÜDEMSAŞ, TÜLOSAŞ'tan temsile yetkili -bunun anlamı yönetim kurulu üyesi, genel müdür veya genel müdür yardımcısı- Demiryolları'ndan da aynı düzeyde ve gerektiği kadar, gündeme göre de teknik eleman periyodik toplantılar yapacaklar ve bu sıkıntıyı ortadan kaldıracaklardı.

O toplantılar yapılmıyor artık. Kimse de "niye yapılmıyor, hani önceden gerek vardı, o gereklilik ortadan kalktı mı?" diye sormuyor. Bu, kamu kurumlarının bilinçli olarak sokulduğu durum, "yönetim krizi mi diyelim artık, etkisizleştirme mi, işinin ehli olmayan insanların getirilmesidir".

Kamu kaynaklarının, nasıl hoyrat ve hovardaca kullanıldığına ilişkin bir örnek daha vermek istiyorum izninizle. Bu örnekleri Star gazetesi çok kötü bir şekilde sunuyor; ondan sonra da tabii ki millet "özelleştirilsin" diyor ama öyle değil.

Demiryollarının yatırımları oluyor. İki sene önce bizim 4. Bölge dediğimiz Sivas-Kars arasındaki bölgenin yatırım teklifleri vardı. Biz bir heyet oluşturarak; bu tekliflerin doğru olup olmadığını, yapılmasının gerekip gerekmediğini o bölge yetkilileriyle de tartışarak, yerinde inceleyerek karar vermek üzere bir haftalık bir gezi yaptık.

Erzurum'a geldik. Erzurum için bölgenin 200 milyar TL tutarında bir teklifi var. Bu teklif Erzurum Garı'nın yer kaplamalarının -bilmem- mozaik olması, seramik olmasıyla

ilgili, şimdi tam hatırlamıyorum. Garı geziyoruz, en ufak bir problem yok yer döşemesinde; asfalt dökülmüş. Son derece sağlam, yıpranmamış, asfaltı güzel dökmüşler; yağmur yağdığı zaman çamur olma ya da su birikintisi oluşturma hali yok; eğimini güzel vermişler, drenajı iyi. "Ya, bunu niye yapıyorsunuz" dedik. "Görüntüsü kötü, siyah, burası büyük gar falan" denildi. En son biri dayanamadı söyledi: "Bir milletvekilinin kardeşi müteahhitmiş, işleri de biraz kötüymüş, ona verilecek bu yatırım" dedi. Yani, kamu kurumlarının içinde bulunduğu durum bu.

Uzun yıllar önce MPM'nin bir yayını vardı, ben her seferinde onu örnek gösteriyorum; "İmalat Sanayiinde KİT'lerle Özel Sektör Verimliliği" üstüne bir karşılaştırmaydı. Her türlü verimlilikte kamu sektörünün daha verimli olduğuna inanıyorum. Ancak bunları açıklayabilecek kanallarımız, bunları savunabilecek söylemlerimiz elimizden alındığı için bu kadar daraldık diye düşünüyorum. Bilmiyorum ne yapmak gerekir, nasıl bir çıkış bulmak gerekir. Ama kamu kurumunun hali hiç de iç açıcı değil.

OTURUM BAŞKANI- Arkadaşlar, Sayın Kocabıyık'a tekrar teşekkür ediyorum tekrar.

Ben izin verirsiniz bir dakikada bir şey göstereceğim size; oturumun içeriğiyle doğrudan ilgili olduğunu düşünüyorum.

Bu grafiklerden birinde 1970'li yıllardan 1996'lı yıllara kadar gayri safi milli hâsıladaki değişmelerle, elektrik üretim ve tüketimindeki gelişmeleri gösteriyor. Siyah olanı gayri safi milli hâsıla; burada görülüyor. Diğeri de üretim ve tüketim. Orada zaten saklama ve benzeri sorunlar ya da teknik olanaklar nedeniyle bu böyle gidiyor. Gayri safi milli hâsıladaki gidiş böyle; aradaki açılım bu. Alttaki daha anlamlı. Daha çok konuştuğumuz bir yer: İmalat sanayiinde elektrik tüketimi başına katma değerdeki değişme. Yani bana göre elektrik kullanımındaki verimlilik düzeyinin göstergesi. O da yine, 1970'li yıllardan 1990'lı yılların sonuna kadar sürekli olarak azalma şeklinde. Şimdi bu tip bilgileri değişik alanlarda da üretmek zorundayız. Ulaşım bunlardan bir tanesi. Ama sanıyorum gayri safi milli hâsıla ya da katma değer niteliğindeki bir makro gösterge bizim açımızdan deminden beri anlatılanların tümünün bileşkesi, hayata böyle yansıyor, böyle yüksek.

Dikkatimi çekti bundan önceki toplantıda, biz şöyle konuşmaları hâlâ yapabiliyoruz ve diyebiliyoruz ki: "Türkiye'nin enerji politikası yok." Değerli arkadaşlar bu söylemimize çok dikkat etmek zorundayız. Bakın, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'ndan size aktaracağım bir nokta: "Üretimden tüketime kadar her aşamada enerji kaynaklarını en rasyonel şekilde değerlendirilmesi ve verimli, tasarruflu kullanılması esastır." Arkasındakine bakın, ciddi bir tespit: "Elektrik enerjisi projelerinin optimal bir sistem yaklaşımıyla planlanması ihtiyacı devam etmektedir." "Bilmiyorduk, o yeni bir fikir ama politika yok" diyoruz ya, sürekli de o politikayı değerlendiriyor ve eleştiriyoruz. Aynı yerde ve başka bir seçenek getirmeksizin yer verilmiş bir politika önerisi, özel kesimin optimal sistem planlaması yaklaşımı içinde enerji yatırımlarına yönltilmesine, enerji

TMMOB Elektrik Mühendisleri Odası

yatırımlarında sürekliliğin sağlanmasına, rekabete açık bir üretim ve dağıtım sisteminin gerçekleştirilmesine çalışılacaktır. Bu bir politika değil mi? Dolayısıyla biz artık "Politika yoktur" gibi kahvehanelerde söylenebilecek söylemleri aşalım; politikanın kendisini tartışalım. Ki, bugün burada yaptığımız da o. Yani burada bugün benim izlediklerim tümüyle bu. Olanın eleştirel değerlendirmesini yapmak ama eğer arkasından bu oturumun konusu olan planlama açılımını getireceksek aslında bir planın da olduğu ortadadır. Ama bizim sorgulamamız gereken bu planın kimler için yapıldığı. Bunlar da çok basit ve öteden beri sorduğumuz sorular. Dolayısıyla, ben artık öyle genel söylemlerden kaçınmamız gerektiği kanısındayım. "Hiç olmazsa bunu biz bize söylemeyelim" dileğiyle sözlerimi bitiriyorum.

Değerli arkadaşlar TMMOB'nin EMO tarafından düzenlediği Kongre, bence gerçekten de işlevsel oluyor. Çok da büyük bir emeğin ürünü. Burada salonda bize yardımcı olmaya çalışan arkadaşlardan Genel Başkanımıza kadar hepsine bütün katılımcılara, herkese, ben izninizle sizlerin adına da teşekkür etmek istiyorum ve iyi akşamlar diliyorum.