

IX. ULUSAL UÇAK, HAVACILIK VE UZAY MÜHENDİSLİĞİ KURULTAYI SONUÇ BİLDİRİSİ

TMMOB Makina Mühendisleri Odası (MMO) tarafından düzenlenen IX. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı, MMO Ankara Şube yürütücülüğünde 5-6 Mayıs 2017 tarihlerinde Yenimahalle Nazım Hikmet Kongre ve Sanat Merkezi'nde yapılmıştır. TMMOB, MMO, MMO Ankara Şube Yönetim Kurulu üyelerimiz, meslektaşlarımız, öğrencilerimiz, ilgili kurum ve kuruluşlardan temsilciler ile birlikte yaklaşık 300 kişinin katılımıyla yapılan Kurultayda 8 oturum düzenlenmiş ve 26 sunum yapılmıştır. “Havacılık Sektöründe Ulusal Yeterlilik ve Uluslararası Rekabet Gücü, Havacılık Sektöründe Bilgi Yönetimi ve Standardizasyon Konularında Ulusal Uygulamalar, Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Eğitimlerinin Nitelik ve Nicelik Yönünden Değerlendirilmesi, Havacılık Alanında Ulusal Teknoloji Uygulamaları ve Deneysel Hava Aracı Geliştirme Çalışmaları” başlıklı oturumlar ve Kurultay'da yapılan görüşmelerde ortaya çıkan aşağıdaki saptamaların kamuoyunun dikkatine sunulması kararlaştırılmıştır.

Yeterli altyapısı oluşturulmadan yeni üniversiteler ve yeni bölümlerin kurulması, diğer mühendislik dallarında olduğu gibi hem Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendislerinin istihdamı açısından hem de niteliğin çok önemli olduğu havacılık sektöründeki firmaların faaliyetleri açısından önemli bir zafiyet doğurmaktadır.

Pek çok mühendislik alanını birleştiren, çok disiplinli bir teknoloji gerektiren havacılık ve uzay sanayi için Ar-Ge zorunludur. Bu alanda yürütülen çalışmalar ayrıca birçok sanayi dalına veri teşkil etmekte ve o dallarda itici güç yaratmaktadır. Sektörün gelişmesi Ar-Ge çalışmalarına verilen önemle birebir bağlantılı olmasına karşın; sanayinin her kolunda olduğu gibi, havacılık ve uzay sektöründe de Ar-Ge ayağı yetersiz ve izlenebilirlik açısından sorunludur.

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı verilerine göre ülkemizde faaliyette olan Ar-Ge merkezi sayısı 453, toplam çalışan sayısı da 34 bin 294'tür. Mevcut Ar-Ge merkezlerinin 30'u Savunma ve Havacılık sektöründe faaliyet göstermektedir ve Ar-Ge merkezlerinin toplam çalışanlarının yüzde 20'den fazlasının Savunma ve Havacılık sektörlerinde olduğu anlaşılmaktadır. Bu verilerin bize gösterdiği şudur: Ülkenin Ar-Ge'ye ayırdığı kaynakların genel kısıtlılığı bir kenara, havacılık sektörünün aldığı payın düşük olmasından ziyade planlama eksikliği ön plana çıkmaktadır.

Türkiye, bugün havayolu yolcu sayısında dünyada 11., Avrupa'da 3. sıradadır. Uçak trafiğinde de Avrupa'da 5., dünyada 11. sıradadır. 2016 yılı itibarıyla toplam uçak sayısı 540; yolcu sayısı 174 milyon, koltuk kapasitesi 100 bin, kargo kapasitesi 1 milyon 759 bin tona ulaşmıştır. Her geçen gün büyüyen havayolu taşımacılığı pazarı gerçeğine karşın, toplumsal faydayı maksimum kılacak yatırımlar yapmak yerine sektörün uluslararası sermayenin iştahını kabartmada kullanılması tercih edilmektedir. Zira ulusal havacılığın simgesi olan Türk Hava Yolları artık hem özel şirket statüsündedir, hem yüzde 51'i “halka arz” yoluyla özelleştirilmiş, hem de yüzde 49,12 kamu hissesi Varlık Fonu'na devredilmiştir.

Yoğun talep ve imkânların olduğu bir pazarda THY, yanlış yönetim anlayışı sonucu zarar ederken ve pek çok uçağı kullanılmazken uçak alım ve kiralamalarına devam edilmiş, yani zarar göz göre göre katlanmıştır.

Benzer bir duruma havaalanlarında da rastlamaktayız. Ülkemizde aktif havalimanı sayısı 2003 yılında 26 iken bugün 55'e ulaşmıştır. Ancak yapılan ve yapılması planlanan hava alanlarında baştan itibaren mevcut bulunan plansızlık, ilk başta göze çarpan bir sorundur. İstanbul'da yapılmakta olan yeni havaalanından izlediğimiz gibi, doğal çevrenin tahribini de içeren bir dizi ihlallerle bu hava alanları inşa edilmektedir. Doğal yaşam ortamlarının ve önemli su havzalarının yok olması ile sonuçlanacak; ekolojik, jeolojik kriterler, zemin özellikleri, kazı ve dolgu alanları, kent bilimi ve uçuş güvenliği açısından kabul edilebilir olmayan, yine rant öncelikli projeler hayata geçirilmektedir.

Başlangıçta yerli olarak kurulan özel sektöre ait bakım onarım yenileme firmaları, yabancı firmalara satılmaya başlanmıştır. "Maliyetleri düşürme" gerekçesiyle, uçuş operasyonları, uçak bakımı ve yer bakım hizmetleri, kurumsal bünyeden çıkarılıp üçüncü firmalara devredilerek deneyimli ve eğitilmiş personel tasfiye edilmekte, uçuş güvenliği riske sokulmaktadır.

Ülkemizde havacılık sektöründe uçuş emniyetinin sağlanması hususu, bir kamu kurumu olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün görevidir. Ancak Genel Müdürlük dokümanlarında nitelikli personel eksikliğinden bahsedilmektedir. Kurumda yeterli sayıda mühendis istihdam edilmemektedir.

Ayrıca, son yıllarda özellikle balon işletmeciliği alanında kazalar yaşanmakta, bu kazalarda ölümler meydana gelmektedir. Kimi zaman insan hayatına mal olan bu hataların en önemli kaynaklarından birisi denetim yetersizliğidir. Örneğin 2010 yılında 5 bin 221 olan havayolu denetimleri, 2015 yılında 4 bin 407'ye gerilemiştir..

Birçok yıl rekor bütçesiyle öne çıkan, kamu kaynaklarının oldukça bonkör bir şekilde aktarıldığı alanlardan biri de kuşkusuz savunma sanayiidir. Bu sektöre aktarılan kamu kaynağının büyüklüğü, kamuoyunun beklentilerini artırmaktadır. Savunma ve havacılık sektörünün ciro büyüklüğü 4,9 milyar dolardır. Havacılık genelinde 191 bin, savunma ve havacılık sektöründe çalışan sayısı ise 31 bindir ve bunun 10 bin 600'ü mühendis, 12 bin 700'ü teknik elemandır. Ancak savunma ve havacılık sektöründen beklediğimiz, bütçe büyüklükleriyle orantılı ürün ve mühendislik başarılarına henüz ulaşamamış durumdayız.

Ulaştırma alanında ülkemizin içerisine düşürüldüğü hazin durum, yıllardır uygulanan yanlış ekonomi politikalarının bir sonucudur. Ülkemiz ekonomisi yıllardır, yüksek oranlı borçlanma ve yoğun ithal girdi kolaycılığının üzerine oturtulmuştur. Üretim-yatırım-tasarruf politikalarının yerini tüketim politikaları almıştır. Özelleştirme uygulamalarıyla üretken kamu kuruluşlarımızın büyük bir kısmı elden çıkarılmış, elde kalan az sayıdaki kuruluş da idari bütünlükleri parçalanarak, serbestleştirme uygulamalarıyla etkisizleştirilmiştir.

Bu tespitlerden hareketle aşağıdaki önlemlerin ivedilikle uygulamaya geçirilmesi önerilmektedir:

- Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisi yetiştiren üniversitelerimizdeki eğitim çağdaş bir yapıya kavuşturulmalı, planlamacı bir anlayışla, toplumsal ve sektörel gereksinimleri, üretimi, istihdamı ve ülkenin bilim ve teknoloji yeterliliğinin güçlendirilmesini temel alan eğitim politikaları üniversitelerde yaşama geçirilmelidir. Üniversitelerdeki araştırma projelerine, bu temelde gerçekçi destekler verilmelidir.

- Uçak, havacılık ve uzay mühendisliği eğitimi vermek üzere açılacak yeni bölümlerin, temel akademik ve evrensel kriterlere uygun donanım-altyapıyla açılması sağlanmalıdır.
- Ar-Ge çalışmaları desteklenmeli ve teşvik edilmelidir. Ar-Ge teşvikleri sadece vergi indirimine yaramamalı, kamu ihtiyacı, sanayinin gelişimi ve sürdürülebilir sektörel gelişme ana ölçütler kabul edilerek, teşvik ve kaynaklar yapılacak ulusal ölçekli bir planlamaya tabi kılınmalıdır.
- Havacılık ve Uzay sanayiinin gelişmesi için ayrılan ülkemiz kaynakları ister askeri, ister sivil amaçlı olsun verimli kullanılmalı, kurumlar arası eşgüdüm sağlanmalı, değişik kurumların benzer alanlarda atıl yatırımlar yapmasının önüne geçilmelidir. Havacılık ve uzay sanayimiz ulusal ölçekli bir strateji ile geliştirilmeli, Master Plan hedeflerine ne ölçüde erişilebildiğini belirlemek ve önlemler alabilmek için düzenli olarak izlenmeli ve değerlendirilmelidir.
- Havacılık ve uzay sektöründe ulusal katkı payının büyütülmesi amacıyla; yeni ve ileri teknoloji yatırımlarının, sektörün ihtiyaçları paralelinde planlı olarak filizlendirilmesi, olgunlaştırılması, yürütülmesi ve sektörün kullanımına sunulması sağlanmalıdır.
- Sektör bileşenlerinin sadece ürün odaklı bir yaklaşımla değil, hem nitelikli işgücü hem de özgün bilgi yönetimi, teknolojik ve yönetsel model altyapısını öncül olarak benimseyen, sistem kurmayı hedefleyen bir anlayışla hareket etmeleri gerekmektedir.
- Havacılık sanayiinde geçerli standartlara uygun malzeme/yan sanayi ürün üretebilme potansiyeline sahip kuruluşların ürünlerinin standartlara uygunluk açısından sertifikalandırılması için yetkinliğe sahip, ulusal metroloji, kalite denetim ve akreditasyon sisteminin geliştirilmesi gibi hedefler ivedilikle hayata geçirilmelidir.
- Bakım, onarım, yenileme-modernizasyon alanlarında havacılık sanayimizin uluslararası pazardaki payının artırılması için ön şart olan gerekli planlama, eğitim ve sertifikalandırma işlemleri hızlı bir şekilde geliştirilmelidir. Uçak bakım sektöründe sendikasılaştırma ve her türlü esnek çalışma modellerinin yaygınlaşması, bilgi, deneyim ve uzmanlık gerektiren işlerin güvencesiz ve eğitimsiz personel aracılığıyla yürütülmesi uygulamalarına son verilmelidir.
- Havacılık sanayimizin uluslararası pazardaki rekabet edebilirliğini artırmak için emek ve teknoloji verimliliğini artırması zorunludur. Bunun için teknolojik verimliliği arttıracak yatırımlar yapılması zorunluluktur.
- Havayolu taşımacılığımızda ve bakım hizmetlerinde kamunun etkinliğinin artırılması, havayolu ulaşımının ucuzlatılması, yabancı pilot çalıştırılmasına son verilmesi, THY'nin tekrar ulusal havayolu şirketimiz haline getirilmesi, özelleştirmeci anlayışlarla yönetilmesine son verilmesi ve sendikal örgütlenmelere düşmanca davranılmaması gerekmektedir.
- THK'nin ivedilikle varoluş amacı olan "Türk Havacılığını Geliştirmek", havacılığın ekonomik, sosyal ve siyasal önemini anlatmak, askeri, sivil, sportif ve turistik havacılığın gelişmesini sağlamak hedefinde, tanımlı iş alanında, kurulduğu günkü idealizminde ve paklığında hizmet vermesi sağlanmalıdır.

TMMOB MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI