

VI. ULUSAL UÇAK, HAVACILIK VE UZAY MÜHENDİSLİĞİ KURULTAYI GERÇEKLEŞTİRİLDİ

TMMOB Makina Mühendisleri Odası Eskişehir Şubesi yürütücülüğünde düzenlenen VI. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı, 6-7 Mayıs 2011 tarihlerinde Eskişehir Anadolu Üniversitesi Yunus Emre Kampüsü'nde gerçekleştirildi.

Kurultay, 39 kamu kurum ve kuruluşu, üniversite ve firma tarafından desteklendi. Kurultay kapsamında; altı oturumda 22 bildiri sunuldu, “Havacılıkta Kullanılan Tahribatsız Kontrol Yöntemleri Uygulama” başlığı altında bir atölye çalışması ve “Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisleri Geleceği Tartışıyor” başlığı altında bir Panel/Forum düzenlendi.

Kurultayın açılış konuşmaları Makina Mühendisleri Odası (MMO) Eskişehir Şube Yönetim Kurulu Başkanı R. Erhan Kutlu, MMO Yönetim Kurulu Başkanı Ali Ekber Çakar, Eskişehir Sanayi Odası Başkanı Savaş Özyaydemir ve Savunma Sanayi Müsteşarlığı Helikopter Programları Daire Başkanı Köksal Liman tarafından yapıldı.

“Havacılık Sektörünün En Önemli Kentlerinden Biri Eskişehir”

Kurultay açılışında konuşan MMO Eskişehir Şube Yönetim Kurulu Başkanı R. Erhan Kutlu, uçak ve havacılık konusunda çalışan birçok üyelerinin bulunduğunu, yetmiş ve uzmanlaşmış kalifiye insan gücü, ileri teknoloji uygulamaları ile üretim ve bakım hizmetleri yapan uçak sanayi altyapısı, askeri ve sivil havaalanları, iki üniversitesi, bölgeler arası karayolu ve demiryolu kesişme noktası olması itibarıyla ulaşım olanaklarıyla



üstünlükleri olan Eskişehir'in, Türkiye'de geçmişten beri havacılık sektörünün en önemli kentlerinden biri olduğunu vurguladı. Kurultayın Eskişehir'deki havacılık sektörüne katkı sağlayacağını ve bir havacılık



kenti olduğunun kamuoyunda tekrar gündeme gelmesi açısından önemli olduğunu ifade eden Kutlu, “Ancak ne yazık ki diğer önemli konularda olduğu gibi kentimizde merkezi ve yerel kurum, kuruluşlar arasında bu konuda da ortak çalışma anlayışı bulunmamaktadır. Başta meslek alanlarımız olmak üzere yaşadığımız bu kentin ve ülkemizin gelişmesi için önemli olan konularda ortak çalışma anlayışı ve iş birliğinin geliştirilmesini, katılım ve eşgüdümün sağlanmasını, bilgiye ve emeğe saygı duyulmasını, bilginin paylaşılarak yaşama geçirilmesinin çok önemli olduğuna inanıyoruz” dedi.

Geçmiş kurultaylarda havacılık sektörü ile uçak, havacılık ve uzay mühendislerinin sorunlarının ülke sorunlarıyla iç içe olduğunun, bu sorunların ana kaynağının Türkiye'de bilim, teknoloji ve sanayi politikalarının uygulanmaması

olduğunun vurgulandığını anımsatan Kutlu, yurt içi üretim kapasitesini geliştirecek, ülkemizin kıt kaynaklarının etkin ve verimli kullanılmasını sağlayacak, teknoloji geliştirme yeteneğinin artırılarak, dışa bağımlılığın azaltılmasını sağlayacak ulusal politikaların oluşturulması gerektiğinin ortaya çıktığını belirtti.

Erhan Kutlu kurultay hakkında şu açıklamalarda bulundu:

“Kurultayda uçak, havacılık ve uzay sanayisindeki kurumların özgün projelerinin sunumunun sağlanması, bu projelerin yaşama geçilmesi için gerekli sanayi yatırımlarının yönlendirilmesi, üniversite-sanayi iş birliğinde yürütülen projelerin artırılması, havayolu taşımacılığının artmasıyla beraber ortaya çıkan bakım, onarım ve revizyon ihtiyaçlarının yurt içinde karşılanabilme kabiliyetlerinin geliştirilmesi, uçak, havacılık ve uzay mühendislerinin eğitim ve istihdam konuları tartışılarak öneriler oluşturulacak, yetkililere ve kamuoyuna sunulacaktır.”

“Havacılık Sanayisinde AR-GE Zorunlu”

MMO Yönetim Kurulu Başkanı Ali Ekber Çakar, kurultay açılışında yaptığı konuşmada, 1954 yılında kurulan Oda'nın üye sayısının bugün 80 bine yakın olduğunu ve bu sayının 815'ini uçak, havacılık ve uzay mühendislerinin oluşturduğunu kaydetti. Oda'nın kapsadığı bütün meslek ve uzmanlık alanlarında olduğu gibi uçak, havacılık ve uzay mühendisliği alanındaki çalışmalara birinci dereceden önem verdiğini işaret eden Çakar, kurultayın bu kapsamda 12 yıldır kesintisiz olarak sürmesini önemsediklerini ve mutluluk duyduklarını söyledi. Oda çalışmalarının Oda Merkezi'nde Meslek Dalı Ana Komisyonları, şubelerde ise Meslek Dalı Komisyonları aracılığıyla yürütüldüğünü ve bu komisyonlarda görev alan üyelerin seçimle



belirlendiğini dile getirdi. Özel olarak Uçak Havacılık ve Uzay Mühendisliği Meslek Dalı Ana Komisyonu'nun (UHUM MEDAK) yürüttüğü çalışmaların yaygınlaştırılmasının ve başarıya ulaşmasının uçak, havacılık ve uzay mühendislerinin vereceği destekle mümkün olduğunu vurgulayan Çakar şu çağrıda bulundu: “Mesleğin geliştirilmesi, mesleki bilgi ve deneyimin artırılması, mesleki çıkarların korunması, örgütsel yapımızın güçlendirilmesi kolektif çalışmadan geçmektedir. Bu nedenle uçak, havacılık ve uzay mühendislerinin birikimlerini Odamızla paylaşmaya, çalışma grupları ve komisyonlarda görev almaya, henüz üye olmamış meslektaşlarımızı üye olmaya, *'birlikte üretme, birlikte karar alma, birlikte yönetme'* anlayışımızı hep birlikte hayata geçirmeye çağırıyorum.”

Sivil Havacılıkta Mühendis İstihdamı Yetersiz

Sivil havacılık sektöründe 2010 yılında ulaşılan 100 bin kişilik istihdamın savunma sanayisinde çalışanlarla birlikte toplamda 120 bin dolayında olduğunu kaydeden MMO Başkanı Ali Ekber Çakar, bu sayının ancak 1.250 kadarının uçak, havacılık ve uzay mühendisi olduğuna dikkat çekti. 2008-2010 kriz döneminde mühendis istihdamının yüzde 10 oranında arttığını ifade eden Çakar, Türkiye'nin toplam 23,5 milyonluk iş gücü içinde

havacılık ve uzay sektörünün istihdamdaki payının binde 5 olduğunu belirtti. Gelişmekte olan ülkelerde bu oranın yüzde 1'in üzerinde olduğuna dikkat çeken Çakar, yetersiz istihdam düzeyinin uçak, havacılık ve uzay mühendislerini doğrudan etkilediğini işaret ederek, “Her yıl bu bölümlerden mezun olan 150'yi aşkın mühendisin bir bölümü beyin göçü olarak yurt dışına gitmekte, diğerleri ise meslek alanlarıyla ilgisiz, hatta mühendislik formasyonu bile gerektirmeyen işlerde çalışmaktadır. Havacılık ve uzay sektörüne yönelik

sağlıklı, gerçekçi planlamalar yapılması durumunda, sektörün en az 2-3 kat daha fazla mal ve hizmet üretme potansiyeli olduğunu ve ilgisiz alanlarda çalışmak zorunda kalan uçak, havacılık ve uzay mühendislerinin ülkemiz için daha verimli hizmet etmesinin önünün açılacağı açığa” diye konuştu.

Havacılık Tarihimizden Gerekli Dersler Çıkarılmalı

İstihdamın ve üretimin artırılmasına yönelik politikaların ulusal sanayileşme politikalarıyla ilişkilendirilmesi ve diğer sektörlere olumlu katkılarda bulunması için ülkemizin havacılık ve uzay sanayi tarihinden gerekli derslerin çıkarılması gerektiğini savunan Çakar, havacılık ve uzay sektöründe bugün karşılaştığımız sorunların altında yatan ana nedenin Türkiye'nin 2. Dünya Savaşı sonrası emperyalizme bağımlı hale getirilmesi olduğunu belirtti. Bu bağımlılığın, sanayileşme ve demokratikleşme çabalarının önündeki engelleri anlamamızı sağladığını ifade eden Çakar şöyle konuştu: “Cumhuriyet'in ilk yıllarında havacılık çalışmalarında önemli adımlar atılmıştı. Örneğin pilot olan Ord. Prof. Dr. Ali Yar dünyadaki ilk üç uçak mühendisinden biriydi. Türkiye'nin sınırlı olanaklarıyla yerli uçak üretimi için İstanbul, Eskişehir, Ankara, Kayseri ve Divriği'de çeşitli havacılık okulları, Uçak Motor

Fabrikası, Montaj Fabrikası ve Hava Tüneli kurulmuştu. 1931 yılından itibaren Türkiye kendi uçağını yapabiliyordu. Ancak 2. Dünya Savaşı sonrası başlayan Marshall Yardım Planı çerçevesinde uçak fabrikalarımız kapatıldı. Türk Hava Kurumu bünyesindeki uçak ve uçak motoru fabrikaları önce traktör fabrikasına, daha sonra tekstil makineleri fabrikasına dönüştürüldü. Yılların birikmiş deneyimi heba edildi. Çalışan pek çok mühendis mesleklerine devam edebilmek için zorunlu olarak yurt dışındaki uçak fabrikalarında çalışmak üzere ülkeyi terk etti. Oysa yatırımlara devam edilseydi o günlerde Türkiye'yle birlikte havacılık sanayisini yeni kurmaya başlayan İspanya, İtalya, İsrail ve Brezilya'nın bugün geldikleri düzeye ülkemiz de ulaşabilecekti."

"AR-GE'ye Ayrılan Kaynaklar Plansız Kullanılıyor"

Türkiye'nin 1950'lerde kapattığı uçak fabrikalarını, ancak savunma alanında karşılaştığı zorluklar nedeniyle 1980'li yıllarda yeniden; ama sadece montaj sanayisi olarak ve tamamen ABD'ye bağımlı bir biçimde kurabildiğini işaret eden Oda Başkanı, havacılık ve uzay sanayisinin yüksek ve ileri teknolojiler ile AR-GE çalışmalarına dayandığını, pek çok mühendislik alanını birleştiren, çok disiplinli bir teknoloji gerektiren havacılık ve uzay sanayisi için AR-GE'nin zorunlu olduğunu vurguladı. Bu alanda yürütülen çalışmaların birçok sanayi dalına veri teşkil ettiğini ve o dallarda itici güç yarattığını kaydeden Çakar, sektörün gelişmesinin AR-GE çalışmalarına verilen önemle birebir bağlantılı olduğunu ifade etti. Bu nedenle gelişmiş ülkelerin ulusal bilim, teknoloji, inovasyon ve sanayileşme politikalarında havacılık ve uzay sektörüne özel bir önem verildiğine dikkat çeken MMO Başkanı Ali Ekber Çakar, bu alandaki eğitim ve AR-GE çalışmalarına doğrudan devlet eliyle büyük kaynaklar ayrıldığını dile getirerek, "Tüm faaliyet bir devlet politikası olarak planlanır ve uygulanır.

Örneğin AB üyesi ülkeler havacılık ve uzay sektöründe elde edilen toplam gelirin yüzde 10 kadarını AR-GE çalışmalarına ayırmakta, bu payın yarısı devletler tarafından karşılanmaktadır. Ülkemizde ise AR-GE çalışmalarına bu sektörde elde edilen toplam gelirin sadece yüzde 4'ü ayrılmaktadır. Ülkemizde her alanda olduğu gibi bu alanda da tam bir plansızlık ve dağınıklık yaşanmaktadır. Dünya çapında ulusal gelirlerin en az yüzde 2'sinin AR-GE çalışmalarına ayrılmasının sanayileşme için olmazsa olmaz kuralı, ülkemizde yüzde 0.85 olarak hayata geçmektedir. Bu olgunun yanı sıra AR-GE için ayrılan kaynakların plansız bir şekilde kullanılması havacılık ve uzay sanayisinin gelişmesini engellemekte, dışa bağımlı kılmaktadır" dedi.

"Uluslararası Sermaye THY'ye Göz Dikti"

Bugün gelinen noktada ülkemizdeki havacılık ve uzay sektörünün esas olarak dört kanaldan yürütüldüğünü kaydeden Çakar, birincisinin havayolu taşımacılığı alanı olduğunu, bugün dünyada yılda 2 milyara yakın yolcunun havayollarını kullandığını belirtti. Faal olarak uçan uçakların sayısının yaklaşık 18 bin olduğunu, ülkemizde ise 2010 yılında iç ve dış hatlarda 103 milyon seyahatin gerçekleştiğini ve faaliyet için TC lisanslı 332 uçak kullanıldığını kaydetti. Her geçen gün büyüyerek gelişen havayolu taşımacılığı pazarının uluslararası sermayenin iştahını kabarttığını ifade eden Çakar, "Zamanında uçak fabrikalarımızı kapattıran uluslararası sermaye, şimdi zaten yüzde 51,75'i özelleştirilmiş olan THY'nin işine ve kendisine göz dikmiş, ele geçirmek için fırsat kollamaktadır. THY ulusal havacılık sektörümüzün çıkarlarını gözetken, bakım ve mühendislik yatırımlarını planlayan bir kamu kuruluşu olma kimliğinden çıkarılarak, kısa dönemli kâr peşinde koşan bir firmaya dönüştürülmüştür" tespitinde bulundu. Plansız uçak alımlarıyla büyüyen THY'nin

uluslararası standartlarda yüzde 80 olması gereken yolcu doluluk oranını ancak yüzde 70'lerde tutabildiğini ve kamu kaynaklarını harcadığını vurgulayan Çakar, 2001 yılında Açık Gökler Antlaşması'yla yurt dışı yolcu taşımacılığının ve yer bakım hizmetlerinin ABD ve AB firmalarına açıldığını dile getirerek şu noktalara dikkat çekti: "Şimdiye yurt içi yolcu taşımacılığının ve ulusal havayolu şirketi THY'nin mülkiyetinin yabancı havayolu şirketlerine açılması söz konusudur. Bu durum ulusal çıkarlarımıza ve havacılık politikalarımıza aykırıdır. THY son dönemde yabancı pilot çalıştırmaktadır. Bugün itibarıyla toplam sayının yaklaşık yüzde 10'u olan 300 pilot yabancıdır. Bu durum, istihdam sorunu yaşayan ülkemiz için çok açık bir israftır. Havayolu taşımacılığımızda ve bakım hizmetlerinde kamunun etkinliği artırılmalı, havayolu ulaşımının ucuzlatılması sağlanmalı, yabancı pilot çalıştırılmasına son verilmeli, verimlilik artırılmalıdır. THY tekrar ulusal havayolu şirketimiz haline getirilmeli, özelleştirmeci anlayışlarla yönetilmesine son verilmelidir."

Bakım Onarım Yenileme Merkezleri Yabancı Sermayeye Açıldı

Havacılık ve uzay sektörünün bir diğer alanının bakım, onarım ve yenileme merkezleri olduğuna dikkat çeken MMO Yönetim Kurulu Başkanı Ali Ekber Çakar, her aktif uçağın yıllık ortalama 2,5 milyon dolar tutarında bakım, onarım ve yenileme hizmeti alması gerektiğini ifade etti. Bu alandaki çalışmaların şu anda bizde hat boyu ve hangar seviyesinde yapıldığını belirten Çakar, oysa daha ileri seviyede bakımların da yapılabilir olması gerektiğini savundu. Uzun yıllar THY tarafından yürütülen bakım, onarım ve yenileme hizmetlerinin, serbest dolaşım konusunda 2001 yılında yapılan antlaşma nedeniyle yerli ve yabancı özel sektör firmalarına açıldığını, başlangıçta yerli olarak kurulan özel sektöre ait bakım, onarım