

IV. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı Sonuç Bildirgesi

IV. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı, TMMOB Makina Mühendisleri Odası adına Eskişehir Şube sekreteryasında, 12-13 Mayıs 2007 tarihlerinde Eskişehir Büyükşehir Belediyesi Kültür Merkezinde meslektaşlarımız, öğrencilerimiz ve ilgili kurum ve kuruluşlardan temsilcilerin katılımıyla gerçekleştirilmiştir.

Kurultayda “Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Eğitimlerinin Havacılık Sektörünün İhtiyaçları Çerçevesinde Değerlendirilmesi”, “Bilim ve Teknoloji Politikaları Çerçevesinde Havacılık ve Uzay Sektörünün Değerlendirilmesi”, “Ulaşım Politikaları Çerçevesinde Havacılık Sektörünün Değerlendirilmesi” ana başlıklı 3 oturum kapsamında 15 bildiri ile 3 poster bildiri sunulmuş, “Ülkemizde Havacılık Sanayi Yatırımlarının Değerlendirilmesi ve Eskişehir'in Yeri”, “Ülkemizde Havayolu Taşımacılığının Mevcut Durumu ve Geleceğinin Değerlendirilmesi” konulu iki panel gerçekleştirilmiştir.

Kurultay gündemi çerçevesinde ortaya çıkan aşağıdaki saptamaların ilgili tüm kesimlerin ve kamuoyunun dikkatine sunulması kararlaştırılmıştır.

Ülkemizin 1930'lu yıllarda sahip olduğu uçak tasarım, üretim kabiliyetleri sekteye uğratarak 1950'li yıllarda duraklama noktasına getirilmiştir. 1980'li yıllarda gerçekleştirilen uçak imalatı ise montaj sanayi ile sınırlı kalmış, ulusal tasarım kabiliyetimize katkısı olmamıştır. Bu nedenle havacılık sektörümüz ABD'ye bağımlı bir sektör olmaktan ileriye gidememiştir. Bu duruma gelişin ana kaynağı ülkenin ulusal bilim ve teknoloji politikalarına dayalı kamu çıkarlarını gözeten bir kalkınma stratejisi izlenmemesi, bütün alan ve sektörlerde ulusal politikalar oluşturularak uygulamaya sokulmaması, ülke geleceğinin planlanarak ulusal kaynakların bu amaçla seferber edilmeyişidir.

Yüksek teknoloji gerektiren ve pek çok mühendislik disiplininin eş zamanlı çalışmasına ihtiyaç duyan uzay-havacılık sanayinin en önemli besin kaynağı

AR-GE çalışmalarıdır. Ülkemiz AR-GE harcamaları açısından gelişmiş ülkelere göre çok geride olmasının yanı sıra plansızlık ve dağınıklıkla da kaynaklarını verimsiz kullanmaktadır. Bu durum uzay-havacılık sanayimizin gelişimini engellemekte, dışa bağımlılığı pekiştirmektedir. Sektörel teknoloji politikalarının oluşturulmaması, ülkemizi bu alanda çok geri kalan, ithal ettiği teknolojileri bile uygulamakta güçlük çeken bir duruma getirmiştir.

Ülkemizde Türk Hava Yolları dışında sadece bir hava yolu şirketinde hangar düzeyinde bakım gerçekleştirilmektedir. Öte yandan havacılık bakım hizmetlerinde dünyada hızla tekelleşme yaşanmaktadır. Artık yabancıların da yönetimine girebileceği, kısa dönemli kârı düşünen bir firmaya dönüştürülmekte olan THY'den, özelleştirilme sonucunda bakım ve dolayısıyla mühendislik faaliyetlerinin yurt dışına yönelebileceği açıktır.

Diğer yandan Türkiye 2001 yılında uygulamaya konulan “Açık Gökler Anlaşması” ile ABD hava yolları ve ABD hava yollarının küresel ittifaklarında yer alan Avrupalı ve diğer büyük hava yollarına sınırsız uçuş hakları vermiştir. 2000'den 2003'e kadar uçuş haklarını kademeli olarak serbestleştiren bu anlaşmanın sonuçları bugün açığa çıkmaktadır ve yabancı hava yollarının Türkiye Hava Yollarındaki ağırlığı giderek artmaktadır.

Ülkemizin imzaladığı, kısa adı GATS olan Hizmet Ticareti Genel Anlaşması mühendislik hizmetlerinin de serbest dolaşımını kapsamaktadır. Türkiye'nin taahhütte bulunduğu hizmetlerden 3 tanesi sivil havacılıkla ilgilidir. Bu hizmetlerden bir tanesi olan uçak tamiri alanında 150 civarındaki DTÖ üyesi ülkeden sadece 3'ü taahhütte bulunmuştur.

Avrupa Birliği İlerleme Raporlarında da görüldüğü üzere Türkiye Havacılık alanında kuşatılmıştır. Avrupa Birliği 2006 İlerleme Raporunda dış hatlarını ABD ile yaptığı anlaşma ile serbestleştiren ülkemizden, iç

hatlarını da Avrupa hava yollarına açması, kapanış haklarının kaldırılması istenmektedir.

Ulaştırma politikalarının kısa dönemli çözümlerle oluşturulması sonucunda yolcu ve yük taşımacılığı ağırlıklı olarak kara yollarına yüklenmiş ve diğer ulaşım yollarına doğru yatırımlar yapılmamıştır. Hava yolu ulaşımı da bu yanlış planlamadan nasibini almış, ulaşım içindeki payı fazlasıyla düşük kalmıştır.

Buna rağmen dünyada ve ülkemizde 2010'lu yıllarda havayolu taşımacılığında artış yaşanacağı, bu gerçek doğrultusunda gerek yolcu gerekse kargo taşımacılığındaki artışın, uçak ihtiyaçlarının ve buna paralel olarak uçak bakım ve onarım faaliyetlerinin de artacağı öngörülmektedir. Bu nedenle istihdam politikalarının doğru inşa edilmesi, kalifiye personelin bugünden oluşturulması için çalışmaların yürütülmesi gerekmektedir.

Ülkemizde sivil uçak sayısı 2006 yılı sonu itibariyle 260'lara ulaşmıştır. Havayolu taşımacılığının gelişimi ile 2015'lerde 200 civarında yeni uçağın filolarımıza katılacak olması öngörülmektedir. Ayrıca bu ivmenin başka faktörlerle de artma potansiyelinde olduğunu söylemek mümkündür. Yeni uçakların alımı sırasında 'off-set' anlaşmalarının gündeme geleceği göz önünde bulundurulmalı ve geçmiş yıllarda yapılan hataların tekrarlanmaması için planlar yapılmalıdır. Yabancı sermayenin teknoloji transferi başlığı altında katma değeri olmayan işler yapmasına izin vermeyen, ulusal teknolojiyi geliştirmeyi hedefleyen anlaşmalar yapılmalıdır.

Ülkemiz kaynaklarının ister askeri, ister sivil olsun verimli kullanılması bakımından kurumlar arasında eşgüdüm sağlanmalıdır. Değişik kurumların benzer alanlarda faaliyet göstermeleri sonucu atıl yatırım oluşması engellenmelidir. Özellikle havaalanı ortak kullanımlarında yaşanan sıkıntıların çözülmesi atıl yatırımların önüne geçecek önemli adımlardandır.

Kurultayımızda siyasi erkin talepleriyle karar alındığı, ilgili teknik çalışmaların önemsenmediği belirtilen havaalanları inşaatlarının büyük maliyetlere neden olduğu göz önünde bulundurularak, havaalanları yer

ve büyüklüklerine doğru ve geniş kapsamlı fizibilite çalışmaları sonucu karar verilmelidir.

Ülkemizin havacılık sektörü ile ilgili eğitim, istihdam ve teknoloji politikalarının oluşturulmasına yönelik önerilerin tartışıldığı Kurultayımız, aşağıdaki vurguların ivedilikle uygulamaya geçirilmesini önermektedir.

- Uluslararası teknolojik gelişmeleri dikkate alarak ülke ve kamu yararını gözeterek Havacılık -Uzay teknoloji ve bilim politikaları oluşturulmalı ve yaşama geçirilmelidir.
- Havacılık ve uzay sanayimiz savunma sanayii ile sınırlı tutulmadan, bağımsızlık temelinde, ulusal ölçekte belirlenecek bir strateji ile planlı olarak geliştirilmelidir.
- “Teknolojiyi yalnızca kullanan değil teknoloji üreten bir toplum olma” hedefine ulaşabilmek için teknolojinin öncü kolunda çalışan uçak, havacılık ve uzay mühendislerinin aktif bir şekilde bu sürecin bir parçası olmaları gerekmektedir. Bu nedenle mühendislik disiplinine her aşamada gereken önem verilmeli ve ilgili yasal düzenlemelerde TMMOB, Odamız ve TMMOB'ye bağlı diğer Odaların görüşleri mutlaka alınmalıdır.
- Uçak Havacılık ve Uzay Mühendislerinin eğitimlerinde havacılık ve uzay sanayi sektörünün istekleri göz önüne alınarak, üniversite, sanayi ve TMMOB birlikteliğinde tartışılıp gerekli iyileştirmeler yapılmalıdır.
- Ayrıca Uçak Havacılık ve Uzay Mühendislerinin eğitimleri sürecinde “tasarla/üret/uçur” tarzı tasarım yarışmalarına katılımlarının, çalışma hayatına disiplin ve sistem seviyesi bakış açısı kazandırdığı görülmüştür. Bu kapsamdaki eğitimlerin teşvik edilmeleri gerekmektedir.
- Tasarım dersleri kapsamına endüstri deneyiminin de yansıtılması ve de projenin farklı uzmanlıkları ilgilendiren bölümleri içinde öğretim üyelerinin de takım çalışması yürütmeleri sağlanmalıdır

- Öğrencilerin bütçe ve maliyetler, proje planlama ve çizelgeleme, iş dağılım ağacı ve iş tanımları, sistem mühendisliği süreçleri ve dokümantasyon gereksinimleri, tedarikçi/müşteri ilişkileri konusunda bilgi sahibi olmaları sağlanarak proje yönetim yetenekleri geliştirilmelidir.
- Sadece havacılık/uçak/uzay bölümleri değil, bilgisayar, elektrik/elektronik, makina ve endüstri mühendisliği bölümleri arasında da ortak proje çalışmalarına imkan tanıyan kolaylaştırıcı mekanizmalar kurulmalı ve çok disiplinli tez çalışmaları konusunda öğrenciler teşvik edilmelidir.
- Üniversitede alınan eğitimin hava aracı tasarımı ağırlıklı olduğu bilinen bir gerçektir. Ancak hava aracı kullanımı süresince bakım maliyetleri uçak maliyetinden daha fazlasına denk gelmektedir. Bu nedenle Uçak Havacılık ve Uzay Mühendislik eğitimlerinde bakım alanında açık kalan noktaların tamamlanmasına ihtiyaç vardır.
- Oluşturulacak ulusal bilim ve teknoloji politikaları doğrultusunda seçilen ve seçilecek nitelikli AR-GE projeleri için TÜBİTAK'a verilen destek artırılmalı ve AR-GE'ye ayrılan payın GSMH'ye oranı iyileştirilerek 2010'a kadar % 2'ye çıkarılmalıdır.
- Uçak ve uzay sanayinin organize olarak gelişmesinin sağlanması ve 2010'lu yıllarda artış beklenen uçak ihtiyacının yerli ve özgün tasarımlı üretimlerle karşılanması hedeflenmeli ve bu konuda vakit kaybedilmeden yerli yan sanayinin oluşması için planlar yapılmalıdır. Ayrıca yan sanayi alanlarında kabiliyet kazanılmasının sağlanmasına yönelik ülke ve toplum çıkarlarını gözetir destekler yapılmalıdır..
- Bakım faaliyetlerinde artan ve artması öngörülen uçak sayısına paralel olarak bakım onarım merkezlerinin de yerli kaynaklarla geliştirilmesi sağlanmalıdır.
- Ülkemizde mevcut 62 havaalanından 38 adedi havayolu taşımacılığında kullanılabilir. Büyük servetlerin harcandığı ve atıl durumda bekletilen havaalanlarının, havayolu taşımacılığı ve toplumun kullanımına kazandırılması bir zorunluluktur.
- Artan havayolu taşımacılığının hava aracı sayısındaki artışı beraberinde getireceği, hava aracı sayısındaki artışın paralelinde, ülkemizde havacılık sanayisine yönelik üretim ve bakım teknolojilerinde gelişmeler yaşanacağı ve sektörde tasarım, üretim ve bakım alanlarında çalışacak eğitimli personel ihtiyacının artacağı öngörülüyor. Bu nedenle mühendis ve teknik eleman yetiştiren eğitim kurumlarının alt yapı hazırlıkları tamamlanmalıdır.
- Havayolu taşımacılığının artması ülke ekonomisine önemli bir katkı sağlayacaktır. Ancak havayolu taşımacılığı sektöründeki mevcut ve öngörülen gelişmenin sürdürülebilir olması için, kamu kuruluşlarının, özel sektörün, eğitim kurumlarının ve meslek odalarının eşgüdümlü ve birbirleri ile koordineli çalışmaları zorunludur.
- Ülkemiz nüfusunun ancak küçük bir kısmının kullandığı hava ulaşımının halkın tüm katmanları tarafından yararlanılana bilir bir maliyete çekilmesi önemlidir. Bu amaçla, daha ekonomik ve uygulanabilir olan bölgesel küçük turbo-prop uçaklarla ulaşım bir alternatif olarak gündeme alınmalıdır.
- Mesleki formasyonlarının gelişimi ve haklarının korunabilmesi için Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendislerinin TMMOB Makina Mühendisleri Odası'na üyelikleri teşvik edilmeli; aynı şekilde ilgili bölümlerde öğrenim gören öğrencilerin Oda olanaklarından yararlanma ve mesleklerinin geleceğine bugünden sahip çıkmaları için “öğrenci üyelik” statüsündeki üyelikleri üniversiteler tarafından teşvik edilmelidir.