

Sivil Havacılığa Odaklı Örgün Yükseköğretim Programları Gelişimi

Can EREL
Uçak Mühendisi
can.erel@canerel.com.tr

----- Forwarded message -----

From: Can EREL
Sent: Wednesday, February 19, 2014 6:47 PM
Subject: Havacılık Öğretim Programları Gelişiminin Diğer (ESAS) Yüzü

....

Değerli Meslektaşlarım;

Biraz da şeytanın avukatlığını yapalım...

Okulların açılması güzel gibi görünüyor... heyecan da veriyor... da; gerçek öyle mi?

Temmuz 2013 içindeki 387 UHUM kontenjanını dikkate alarak; (gelişmekte olan "Flipped Classroom" veya "Ortak 3+2 Lisans + Y.Lisans" gibi uygulamaları da bir kenara koyarak) 2017 yılında okul bitiren gençlerin istihdam edilebilme sizce şansı nedir? Hele bu genç UHUM ise...

Ne oluyor da ve nasıl gerekçelendiriliyor da havacılık endüstrisi gibi kritik bir sektör ve UHUM gibi niş bir alanda açılma izni verilen öğretim programlarına ve devam edenlerde artırılan kontenjanlara izin veriliyor; hangi master plan ve hangi meslek analizi gerekçede yer alıyor????

Bilen var ise lütfen paylaşsın; ben de cehaletim için özür dileyeyim...

2008 yayılından buyana ilgili her platformda, her seviyede karar vericiye,

“GEREKÇE - DURUM: Bugünkü yapıda ulusal havacılık sektörünü alt kırılımlarında mevcut olan işgücünü, teknolojileri ve teknolojik kabiliyetleri, işyerlerinin tamamını güncel olarak izleyen bir veri tabanı mevcut değildir. Savunma havacılığı ve ticari havacılık konularında kısmi uygulamalar mevcuttur ancak ihtiyacı karşılayacak detay ve bütünlüğe sahip değildir. Bu durum yatırımlarda dublikasyonlara, uygulamalarda zaman zaman ulusal imkan ve kabiliyetler içinde karşılanabilecek ihtiyaçlar için yurtdışı kaynaklara yönelime sebep olmaktadır.

ÖNERİ: Sektörel alt kırılımlarda;

- İşgücü Veri Tabanı
- Teknoloji Veri Tabanı
- İş Yeri Veri Tabanı

doğru, güncel ve erişilebilir endüstri veri tabanı oluşturulması.”

söyleniyor, yazılıyor; hatta TOBB gibi bir organizasyonun ilgili sektör meclisinin yıllık raporlarında ve Ulaştırma Şurası gibi konunun en yüksek platformunda ve sonuç raporlarında yer alıyor.. Kim bunları yapmalı? Yapılmayınca ne olur??

Aklıma gelenleri not etmişken paylaşayım istedim:

1. Sektörün; Otoritelerinin koordinesinde,
 - Sektör Şirketleri,
 - Sektör STK'lar,uzmanlarının (temsilcilerinin değil!) katılımları küresel standartlara uygun olarak havacılıktaki meslek ve meslek tanımları değerlendirilmeli ve güncellenmelidir.
2. Belirtilen 'Meslek Tanımları'na göre ana ve yardımcı sınıflarla 'Meslek Kolları' oluşturulmalıdır.
3. Mesleki Yeterlilik Kurumunun koordinesinde ilgili birim uzmanlarının (temsilcilerinin değil!) katılımları ile belirlenen mesleklerde "Yeterlilik Çerçevesi Referansı"
 - Seviyeler,
 - Seviye (Bilgi, Beceri, Yetkinlik) Tanımlayıcılar,olarak belirlenmelidir.
4. Hazırlanan "Yeterlilik Çerçevesi Referans"larına göre ve bunlara göre öğretim modeli ve seviyesi ortaya çıkarılmalıdır.
5. Havacılık konusu küresel standartlara da tabii olduğu ve Türkiye (doğal ve coğrafi özelliği nedeni ile gelecek 20 yılda her yıl bu önemli sektörün gelişme ağırlık merkezinde daha fazla bulunacağı için; Kalkınma Bakanlığının (eski DPT) koordinesinde,
 - Sektör Otoriteleri
 - Sektör Şirketleri,
 - Sektör STK'lar,
 - Türkiye İstatistik Enstitüsünün

- Mesleki Yeterlilik Kurumunun,
 - Öğretim Otorite ve Kurumlarının (YÖK ve Yükseköğretim Kurumları, MEB, Mesleki ve Teknik Eğitim Genel Müdürlüğü, İlgili Ortaöğretim Kurumları),
- uzmanlarının (temsilcilerinin değil!) katılımları ile belirtilen endüstriyel veri tabanları, gelecek (uzmanlık detayında kırılımlarla) işyükü-ışgücü projeksiyonları, öğretim programı kontenjan değişimleri doğru, güncel ve erişilebilir şekilde oluşturulmalıdır.

Bu çalışmalar yapılırken sadece Türkiye'ye odaklanması yerine (güç ve olanak var ise...) bölge ülkelerini dikkate alarak yapılması, veya en azından bir oran dahilinde bölgesel uygulama olanaklarının / firstlarının master plana ve bu planla uyumlu eylemsel alt (taktik) planlara dahil edilmesine özen gösterilmelidir.

Aksi halde... düşünmek bile istemem!

Çünkü; **“En Büyük İsrar & En Tehlikeli Yatırım Eğitimdir; Eğitimdedir!”**

İyi dileklerle,
Can EREL

----- Original Message -----

From: ITU U / OD
Sent: Wednesday, February 19, 2014 4:09 PM
To: ITU U
Subject: RC

Can Ağabey,
Her zamanki gibi son derece açıklayıcı ve detaylı.
Teşekkürler selamlar
OD

----- Original Message -----

From: Can EREL
To: ITU U
Sent: 18.02.2014 15:09:53
Subject: RC

Öncelikle meslektaşım AR beyi tebrik ediyorum.

Sevgili O;

Havacılık yükseköğretim kurumları ile ilgili en son çalımam Temmuz 2013 içinde idi; (TSK öğretim kurumlarını ayrıştırarak) Ağustos içinde de makalesini hazırlamış ve MSI dergisinde yayınlamıştık. Nu makalenin *.pdf kopyası da ekte..

O an itibarı ile geçerli resmi kayıtlara göre öğrenci kabul eden UHUM bölümler,

- İstanbul Teknik Üniversitesi
- Necmettin Erbakan Üniversitesi
- Ortadoğu Teknik Üniversitesi
- Türk Hava Kurumu Üniversitesi
- ODTÜ-Kuzey Kıbrıs Yerleşkesi (KKTC)

ve yıllık kontenjan 387...

Devamında UHUM yetiştirecek bölümleri hazırlayanlar olduğunu biliyorum; AÜ, OMÜ ve GÜ bunlardan..Ağustos 2013 sonrası YÖK onayı alanlar Temmuz içinde belli olur..

İyi dileklerle,
Can EREL

----- Forwarded message -----

From: ITU U / OD
Date: 2014-02-18 14:34 GMT+02:00
Subject: RC
To: ITU U

Aynen tebrikler R...
UHUM lisans okulları:
İTÜ
ODTÜ
THKÜ
OMÜ
GÜ
HvHO
daha var mı?

----- Forwarded message -----

From: Can EREL

Sent: Sunday, August 4, 2013

Subject: Ulusal Sivil Havacılığa Odaklı Örgün Yükseköğretim Programları Gelişimi ve Mevcut Durumu Değerlendiren Makale

Saygıdeğer Büyüklerim ve Arkadaşlarım;

Selamlar. Ekonomi ile arasında etkilenen-etkileyen ilişkisi nedeni ile kamuoyunun sürekli gündeminde yer alan,

- Küresel ve ulusal gelişim oranı nedeni ile son yıllarda daha da dikkat çekici hale gelen,
 - Ağırlıklı olarak sivil havacılık endüstrisinde işgücünün oluşumunun temel kaynağını oluşturan,
- ulusal ölçekte "**Örgün Yükseköğretim Programları**"nın gelişimi hem endüstriyel, teknolojik ve sosyolojik açıdan da önem arz ediyor..

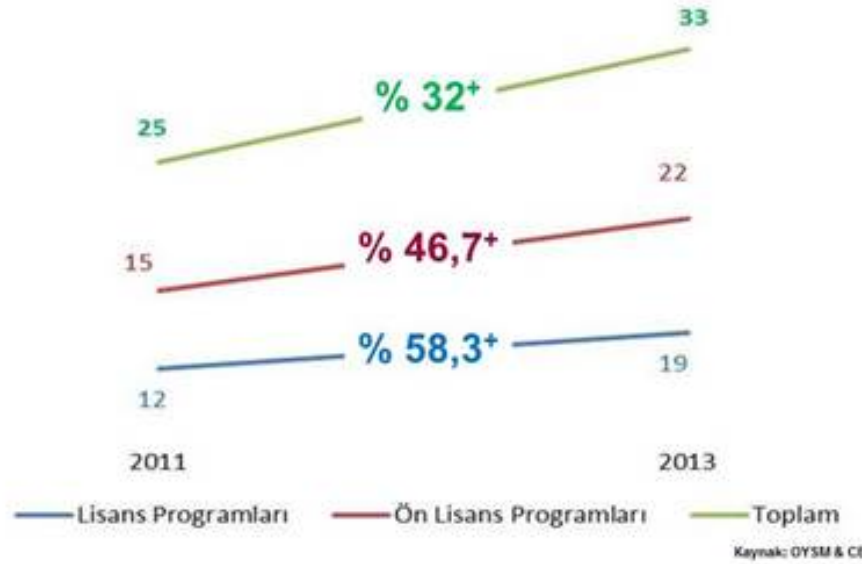
Ağırlıklı olarak sivil ulusal havacılık endüstrisinde işgücü oluşumuna yönelik gelişen ÖRGÜN (orta ve yüksek) öğretim ve eğitim programlarını ilk defa 2011 yılı sonu verilerine göre inceleyerek;

- Tüm programları ele aldığım "[Türkiye'de Havacılık Endüstrisine Yönelik Örgün Akademik Öğretim Programlarının Değerlendirmesi](#)" makalemi Ocak 2012 içinde,
- Hava aracı BOY ilişkili "[Türkiye'de Hava Aracı "Bakım, Onarım ve Yenileme" Alanına Yönelik Örgün Öğretim Programlarının Değerlendirmesi](#)" makalemi Şubat 2012, içinde MSI dergisinde yayınlanıştı.

Geçen zaman içinde bu konuya ilgi daha da büyüdü; ancak gelişmenin niteliği ve niceliği otorite ve ilgili makamların düzenleme ve endüstriyel ihtiyaçlarla ilişkilendirme yönünde tüm gayretlerine rağmen 2011 ile 2013 arasındaki İKİ yıl içinde;

- Havacılık ilişkili (lisans ve ön lisans seviyesi) yükseköğretim programına sahip kurumlarından
 - Lisans seviyesi programlara sahip olanların sayısı %58,3
 - Ön lisans seviyesi programlara sahip olanların sayısı %46,7
 - Toplam sayısı %32,artmıştır. Türkiye'de 30 ve KKTC'de 3 olmak üzere 33 yükseköğretim kurumunda havacılık programı mevcuttur.

Ulusal Sivil Havacılık Yükseköğretim Programları Yükseköğretim Kurum Sayısı (2011 – 2013)

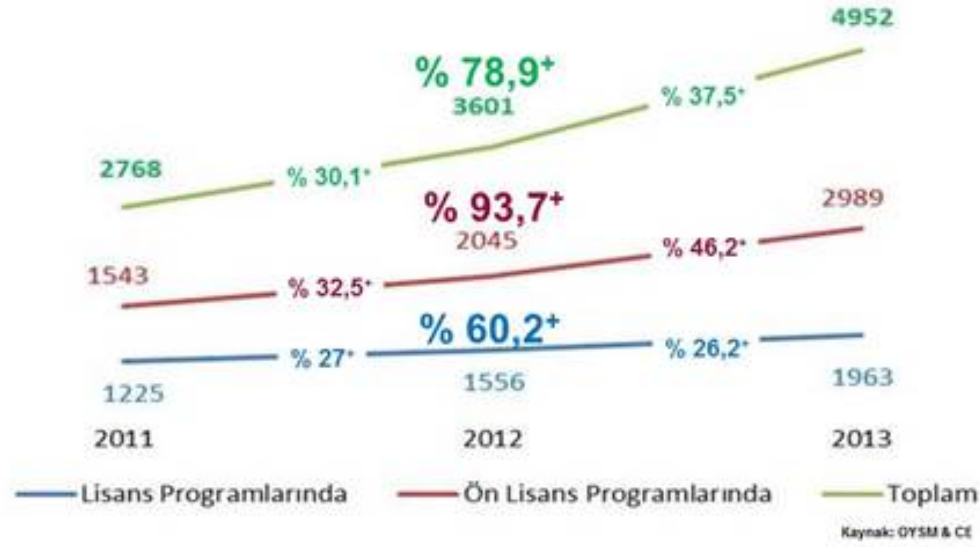


→ Küresel Pazar hedeflenmiyor ise...
... gelişim ulusal havacılık endüstrimizin süreklilik taşıyacak gelişim hızının çok üzerinde...

©2013 www.canerel.com.tr

- Havacılık ilişkili (lisans ve ön lisans seviyesi) yükseköğretim programlarındaki öğrenci kontenjanları
 - Lisans seviyesinde %60,2
 - Ön lisans seviyesinde %93,7
 - Toplamda %78,9artmıştır. İki yıl önce toplamda 2768 adet öğrenci kontenjanı 2013 yılında 4952 ulaşmıştır.

Ulusal Sivil Havacılık Yükseköğretim Programları Öğrenci Kontenjanları Değişimi (2011 – 2012 – 2013)

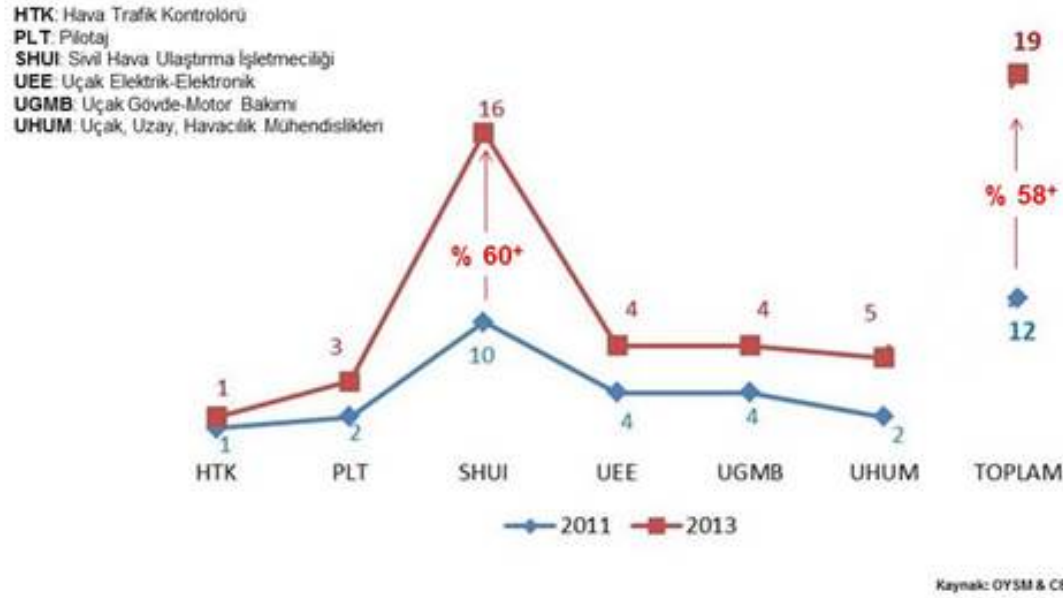


→ Küresel Pazar hedeflenmiyor ise...
... gelişim ulusal havacılık endüstrimizin süreklilik taşıyacak gelişim hızının çok üzerinde...

©2012 www.canerel.com.tr

- Havacılık ilişkili lisans seviyesi yükseköğretim programları (isim sırasında),
 - Hava Trafik Kontrolörü
 - Pilotaj
 - Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği
 - Uçak Elektrik-Elektronik
 - Uçak Gövde-Motor Bakımı
 - Uçak, Uzay, Havacılık Mühendislikleri
 şeklinde adlandırılıyor.
- Lisans seviyesi programlarına sahip yükseköğretim kurumları sayısı %58 artarak bu gün 19 adete ulaşmıştır.
- Lisans seviyesi programlarına sahip yükseköğretim kurumlarında en fazla açılan bölüm "Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği" olmuş ve bu bölümü açan yükseköğretim kurumları sayısı %60 artarak bu gün 16 adete ulaşmıştır.
- Lisans seviyesi "Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği" kontenjanları da lisans seviyesi programlarındaki toplam (1963) öğrenci kontenjanı içinde en büyük paya sahiptir: %50,2

Ulusal Sivil Havacılık Yükseköğretim Programları Lisans Seviyesi (4 Yıl) Yükseköğretim Programları Sayısı (2011 – 2013)

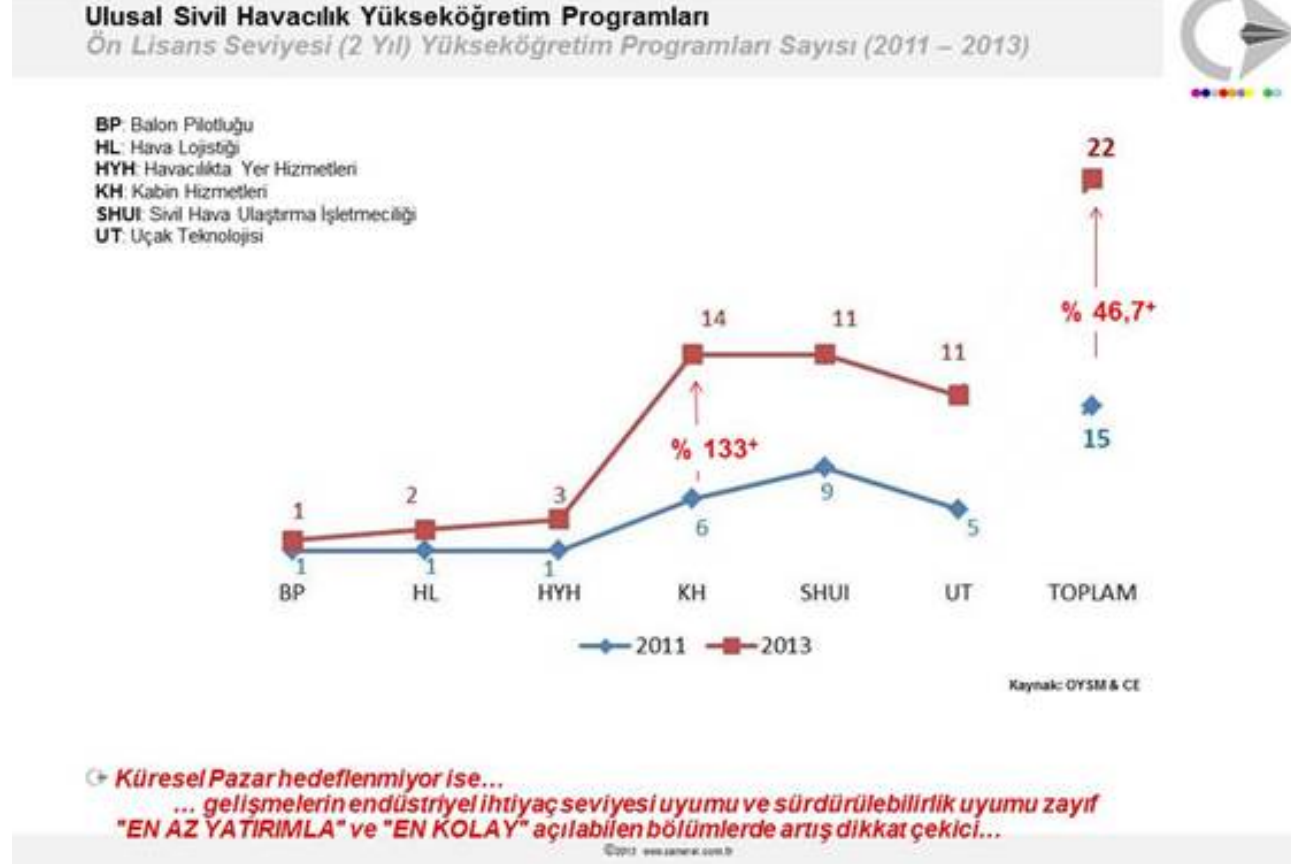


→ Küresel Pazar hedeflenmiyor ise...
... gelişmelerin endüstriyel ihtiyaç seviyesi uyumu ve sürdürülebilirlik uyumu zayıf
"EN AZ YATIRIMLA" ve "EN KOLAY" açılabilen bölümlerde artış dikkat çekici...

©2012 www.canerel.com.tr

- Havacılık ilişkili ön lisans seviyesi yükseköğretim programları (isim sırasında),
 - Balon Pilotluğu
 - Hava Lojistiği
 - Havacılıkta Yer Hizmetleri
 - Kabin Hizmetleri
 - Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği
 - Uçak Teknolojisi
 şeklinde adlandırılıyor.
- Ön lisans seviyesi programlarına sahip yükseköğretim kurumları sayısı %46,7 artarak bu gün 22 adete ulaşmıştır.

- Ön lisans seviyesi programlarına sahip yükseköğretim kurumlarında en fazla açılan bölüm "Kabin Hizmetleri" olmuş ve bu bölümü açan yükseköğretim kurumları sayısı %133 artarak bu gün 14 adete ulaşmıştır.
- Ön lisans seviyesi "Kabin Hizmetleri" kontenjanları (2013 yılında kazandığı ivme (!) ile yıllardır ön lisans seviyesinde de en önde giden "Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği"ni de geçerek) da ön lisans seviyesi programlarındaki toplam (2989) öğrenci kontenjanı içinde en büyük paya sahiptir: %34,6



Avrupa Yeterlilik Çerçevesi (AYÇ) referans seviyelerine uyumun sağlanması gerekliliği de belirtilerek endüstriyel açıdan yapılan menfi değerlendirme ve gelişme yönünde yapılan önerilere rağmen,

- Sertifika alabilmek (örgün yapıda ortaöğretim kurumlarından mezun olmak kaydı ile) yaygın eğitimlerin (ücretli kurslar) de yeterli olduğu;
 - Hava aracı bakım teknisyenliğine yönelik örgün öğretim ve eğitim programlarının hala hem ortaöğretim, hem ön lisans ve hem de lisans seviyesinde,
 - Pilotluğa yönelik örgün öğretim ve eğitim programlarının hala hem ortaöğretim, hem ön lisans ve hem de lisans seviyesinde,
- Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği programlarının hem ön lisans ve hem de lisans seviyesinde, sunulmaya devam ettiği görülmektedir. Program ve öğretim elemanı nitelikleri yanında küresel pazar hedef alınmaksızın yapılan/yapılacak düzenlemelerin ve gelişmenin sürdürülmesinin orta ve uzun vadede mesleki ve sosyal sorunlara neden olabileceği değerlendirilmektedir.

Sivil ulusal havacılık endüstrisine yönelik bu konunun son durumunu sevgili arkadaşım Doç. Dr. Yıldırım SALDIRANER ile beraber ele alarak yeniden değerlendirdik; Temmuz 2013 ayı içinde sonlanan çalışmalarımızı,

- Havacılık Öğretim ve Eğitimlerinde İlkler,
- Havacılık Öğretim ve Eğitimlerinde 1983 Sonrası,
- Havacılık Öğretim ve Eğitimlerinde Bugünkü Durum,
- YÖK ve SHGM Çalışma Gurubu Hedefleri,
- TOBB Türkiye Sivil Havacılık Meclisi 2012 Yılı Sektör Raporu'nda Yer Alan Sorunlar ve Öneriler,
- Sonuç ve Yazarların Önerileri,

başlıklarında toplayarak hazırladığımız "**Türkiye'de Sivil Havacılık Eğitimleri**" başlıklı makale MSI dergisinin Ağustos 2013 ayı sayısında yayınlanacaktır.

Bilgilerinize sunulur.

Sevgi ve saygılarımla,
Can EREL