

“Türk Silikon Vadisi” Hayata Geçiriliyor... 1987’den Günümüze İleri Teknoloji Endüstri Parkı (İTEP)

Can EREL

myTECHNIC Teknoloji ve İş Geliştirme Direktörü
can.erel@canerel.com.tr

MSI Aylık Savunma teknolojileri Dergisinin Mart 2010 ve Nisan 2010 sayılarında iki bölüm olarak yayınlanan bu makalede, İleri Teknoloji Endüstri Parkı (İTEP) ve alt projeleri gelişim süreçleri incelenecek ve bu süreçler ışığında gelişmekte olan endüstriyel segmentlerden biri olan hava aracı bakım, onarım ve yenileme (BOY) faaliyetleri açısından değerlendirmeler yapılacak ve önerilerde bulunulacaktır.

İleri Teknoloji Endüstri Parkı (İTEP) Projesi başlangıcı 1980’li yılların ortalarına uzanmaktadır. ABD, Almanya, Japonya, İsrail, İngiltere, Finlandiya, Fransa gibi ülkelerde yıllardır uygulanmakta olan modele dayanan ve dönemin Başbakanı rahmetli Turgut ÖZAL tarafından ana fikri oluşturulan İTEP modeli;

- Havacılık sektörü için ileri teknolojide üretim yapılması,
- Üretilecek ürünlerin pazarlanması ve uluslararası ilişkilerin kolaylıkla temini için serbest bölge oluşturulması,
- İleri teknoloji üretimini Araştırma-Geliştirme (Ar-Ge) ve akademik çalışmalarla desteklemek üzere ileri teknoloji enstitüsü kurulması,
- Kurulacak merkezle güçlü bir ulaşım sağlanması için havalimanı ile desteklenmesi,

fonksiyonları üzerine inşa edilmiştir.

Proje, 8 Ekim 1987 tarih ve 09(87/6) sayılı Savunma Sanayii İcra Komitesi Kararı (SSİK) ile Kurtköy’de İTEP kurulmasına karar verilmesi ile başlamıştır.

İTEP Projesinde gerekli;

- Planlama, koordinasyon, kamulaştırma ve altyapı yatırımları için Milli Savunma Bakanlığı Savunma Sanayi Müsteşarlığı (SSM) görevlendirilmiş,
- Yatırımların Savunma Sanayi Destekleme Fonundan (SSDF) finanse edilmesi karara bağlanmıştır.

Bakanlar Kurulu’nun 20 Nisan 1988 tarihli kararı ile Pendik Kurtköy’de 13 milyon m² genişliğinde bir arazi İTEP amaçları doğrultusunda kullanılmak üzere kamulaştırılmıştır.

İTEP projesi ile, Türkiye’nin ileri teknoloji ihtiyaçlarının milli kaynaklardan karşılanabilmesi için gerekli dinamik, bilimsel ve teknolojik altyapının oluşturulmasına destek sağlanması hedeflenerek;

- Ülkemizin ekonomik ve sosyal açıdan kalkınması,
- Türkiye’nin dünya pazarlarında rekabet gücünü artıracak inovasyon temelli endüstriyel destek, Ar-Ge, bilim ve teknoloji, eğitim/öğretim,

boyutları da kapsanarak hayata geçirilmesi ile,

- Türkiye’de teknolojik altyapıyı geliştirmek için yeni bir model oluşturulması,
- Yerli ve yabancı yatırımların çekilmesi,
- Projenin finansmanı kendiliğinden sağlanması,

- Ülkenin üniversite sonrası eğitim ve Ar-Ge ihtiyacının karşılanmasına katkıda bulunulması,
 - Hava taşımacılığında ilave kapasite oluşturulması,
- şeklinde değerlendirilmiştir.

SSM tarafından ilk vizyonu "yenilik, teknoloji ve ihracata yönelik üretim bakımından Türkiye'nin öndegelen bir merkezi olmak" şeklinde belirlenen projenin 25 yıl içinde tamamlanması öngörülmüş, projenin kapsamı ve etki ölçeği dikkate alınarak ulusal bir koordinasyon kurulu aracılığı ile yürütme yolu tercih edilmiştir.

Ön fizibilite, fizibilite, stratejik plan ve master plan safhalarını kapsayacak bir süreçte sürdürülmesi öngörülen projenin master plan hazırlığı için, SSM liderliğinde;

- Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH),
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI),
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT),
- Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeleri Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı (KOSGEB),
- Milli Savunma Bakanlığı (MSB),
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM),
- Türk Hava Yolları (THY) ve bazı ticari hava taşıyıcıları,
- Türk Havacılık ve Uzay Sanayi A.Ş. (TUSAŞ),
- Türk Standartları Enstitüsü (TSE),
- Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK),
- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB),
- Üniversiteler,

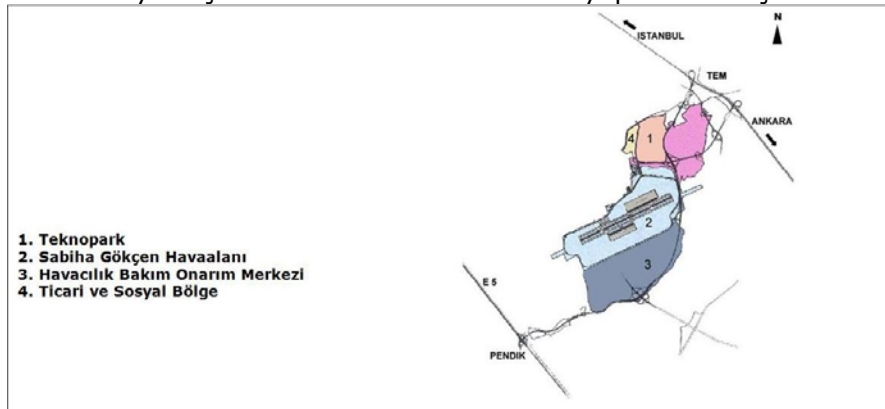
gibi geniş tabanlı bir koordinasyon grubu oluşturulmuştur.

Projenin ilk master planı Nisan 1990 - 11 Ocak 1993 tarihleri arasında Raytheon ve Aer Rianta ortaklığına yaptırılmıştır.

"İTEP Projesi Master Planı" ile belirlenen kavramsal çerçeve doğrultusunda ve gelişen şartlar neticesinde İTEP, ancak tümü tamamlandığında arzu edilen hedeflere ulaşabilmek amacı ile proje;

- Teknopark,
- Sabiha Gökçen Havaalanı,
- Havacılık Bakım Onarım Merkezi,
- Ticari-Sosyal Bölge,

olarak belirlenen birbirleriyle ilişkili dört ana birim etrafında yapılandırılmıştır.



Proje kapsamında, 1990'ların sonunda SSM bünyesinde İTEP Daire Başkanlığı oluşturulmuştur.

Kamuoyuna GAP'tan sonra Türkiye'nin en büyük projesi olarak sunulan projede gelir getirmesi, kaynak yaratması amacıyla çalışmalara havalimanından başlanmıştır. NATO bünyesindeki altyapı fonları kullanılarak NATO Enfrastrüktür Dairesi tarafından yapılan hava limanı ihalesi sonucu NATO Müteahhitlerinden oluşan şirketler birliğinin üstlendiği projede inşaat temeli "21nci yüzyılın projesi" "Türk Silikon Vadisi" nitelendirmeleriyle 8 Şubat 1998 tarihinde atılmıştır.

İnşaat devam ederken, Bakanlar Kurulunun 17 Aralık 1998 tarihli kararıyla havalimanına dünyanın ilk kadın savaş pilotu olan Atatürk'ün manevi kızı Sabiha Gökçen'in adı verilmesi kararlaştırılmıştır.

Zamanın Milli Savunma Bakanı Hikmet Sami TÜRK'ün;

"Bugün sizlere İstanbul'un Anadolu yakasında Pendik Kurtköy mevkiinde Milli Savunma Bakanlığı tarafından yürütülmekte olan serbest bölge statülü, İleri Teknoloji Endüstri Parkı ve Havacılık Merkezinin bir parçası olan "Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı ve Bakım Onarım Merkezi" projesinin son durumu ile ilgili bilgi sunacağım."

ifadesi ile başlayan İTEP sınırları içindeki konuşmasında;

"Proje kapsamında 11 yıl içinde kurulacak birimler şunlardır:

- 1. Özel sektörün stratejik ağırlıklı savunma sanayiinde ve ilgili sektörlerde yılda 5,5 milyar dolarlık ileri teknoloji üretimi yapacağı ve milli anlamda eğitim-bilim-sanayi entegrasyonunu gerçekleştirecek serbest bölge statülü teknopark,*
- 2. Uzay-Havacılık sanayiinin alt yapısının kurulmasına katkıda bulunmak üzere bir Uluslararası Havacılık-Bakım-Onarım ve Modernizasyon Merkezi (HABOM) ile Kargo Merkezi,*
- 3. Yılda 10 milyon yolcu kapasiteli bir uluslararası havaalanı,*
- 4. Teknokent kapsamında görev alacak beyin gücünün her ihtiyacını yerinde karşılayacak, üstün yaşam standartlarında, 14.400 nüfuslu bir ticari ve sosyal bölge,*
- 5. Modern teknolojileri özümleme ve süratle geliştirebilme yeteneğine sahip, iş dünyasının ihtiyaçlarına cevap verebilen Yüksek Teknoloji Enstitüsü. (Bu konuda bir alternatif olarak mevcut bir enstitü veya üniversite ile entegrasyon sağlanması da değerlendirilmektedir.)"*

şeklindeki ifadesi ile "Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı ve Bakım Onarım Merkezi"nin;

- Serbest bölge statülü olacağı,
- Başlangıçta dört ana birimden oluşan proje kapsamına "Yüksek Teknoloji Enstitüsü"nü de bulunacağı,
- İTEP projesinin Türkiye'nin GAP'tan sonra en büyük projesi olduğu,

belirtmiştir.

Konu ile ilgili olarak;

- Kendi özerk yapısı içinde serbest piyasa kurallarına göre işletme ve pazarlama stratejilerini belirleyecek,
- İTEP Projesi hedefleri doğrultusunda iç ve dış pazarlara yönelik olarak uygun görülen havacılık taşıma, işletme ve endüstri şirketleri ile görüşmeleri sürdürürken mevcut ve gelecek talepleri de değerlendirecek,

Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş. (HEAŞ), SSM öncülüğünde Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı (TSKGV), TUSAŞ, Türk Hava Kurumu (THK), HAVELSAN, ASELSAN ortaklığı ile (kurumsal işleyiş açısından bütünüyle özerk bir yapı şeklinde) 27 Ocak 2000 tarihinde kurulmuştur.

Takiben SSM bünyesinde İTEP Daire Başkanlığı İTEP Şube Müdürlüğü şekline getirilmiştir.

Zamanın Meclis Soruşturma Komisyonu Başkanı Necati ALBAY'ın 29 Haziran 2000 tarihinde TBMM Genel Kurul'unda yaptığı konuşmasında;

"Projenin başlıca amaçları askerî, endüstriyel-ticarî, sosyal-kültürel, ekonomik-ticarî olmak üzere dört temel başlık altında toplanılabilmektedir:

Askerî amaç: Türk Silahlı Kuvvetlerinin artan modernizasyon ihtiyaçlarının karşılanmasını teminen, Savunma Sanayii Destekleme Fonuna sürekli gelir imkânı yaratacak mahiyette bir yatırımın gerçekleştirilmesi, savunma sanayii faaliyetlerinin teknolojik bazda desteklenebilecek endüstriyel bir altyapının tesisi ve ihtiyaçlar çerçevesinde askerî amaçlı uçuşların gerçekleştirilebileceği bir havaalanı projesidir.

İkinci amaç, endüstriyel-ticarî amaç : Bölgede, elektronik havacılık ve savunma sanayi alanlarında teknoloji üretecek, pazarlayacak bir ortam hazırlanması ve bölgenin, benzer teknolojilerin birbirlerini etkilemesiyle yeni buluşların ortaya çıkarılacağı bir merkez haline getirilmesi. Bu amaçla, bölgede serbest bölge statüsünde bir ileri teknoloji endüstri parkıyla Ortadoğu ve Balkanların en büyük havacılık, bakım, onarım ve modernizasyon tesislerini kapsayan bir havacılık merkezinin de kurulması öngörülmüştür.

Sosyokültürel amaç: Başta İstanbul'un ve özellikle de Marmara Bölgesi Anadolu yakasının ikinci havaalanı ihtiyacını karşılamak üzere, uluslararası bir havaalanının, bölgede teşkil edilecek dinamik, bilimsel ve teknolojik altyapıdan yararlanarak, nitelikli personel yetiştirmek üzere bir üniversite ve yüksek teknoloji enstitüsünün, bir bütün olarak, bölgenin çehresini değiştirecek, modern ve örnek yerleşim birimlerinin tesisleridir.

Dördüncü amaç, ekonomik-ticarî amaç ise; yukarıda anılan amaçların gerçekleştirilmesi neticesinde, bölgede yapılacak 760 milyon doları kamu, 9,24 milyar doları özel sektör olmak üzere 10 milyar dolarlık yatırım, bağlı olarak yaklaşık yıllık 3,5 milyar dolarlık bir ciro sağlanması suretiyle Savunma Sanayii Destekleme Fonuna yıllık asgarî 350 milyon dolar gelirin temini yanı sıra, Türkiye Cumhuriyeti Hükümetine de yıllık 200 milyon dolar gelir temin edecek bir projedir.

Bölgede yatırımların tamamlanmasıyla birlikte, toplam 35 000 kişilik doğrudan, 90 000 kişilik de dolaylı olarak bir işgücü yaratılmış olacaktır."

şeklinde İTEP projesi kapsamının o gün itibarı ile belirlenen durumunu ifade edilmiştir.

Devlet Planlama Teşkilatı'nın "Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Makina İmalat Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporun"da İTEP projesi kapsamı;

"İleri Teknoloji Endüstri Parkı ve Havalimanı Projesi

İTEP projesi kapsamında İstanbul Pendik-Kurtköy yöresinde kurulacak milli teknokentte:

- Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı,
 - Serbest Bölge İdaresi
 - Serbest Bölge statüsünde;
 - İleri teknoloji endüstri parkı,
 - Uluslararası havacılık, bakım-onarım-modernizasyon merkezi (HABOM),
 - Ticari ve sosyal bölge,
 - İleri teknoloji enstitüsü / üniversite,
- yer alacaktır."

şeklinde ifade edilmiştir.

Havalimanı inşaatı 2000 yılının son aylarında tamamlanmış ve ilk uçak inişi 8 Ocak 2001'de gerçekleştirilmiştir.

İTEP Projesinde 2004 yılı sonundan itibaren HABOM ve Havalimanı'na yönelik plan aşamalarında önemli sonuç odaklı gelişmeler yaşanmaya başlamıştır.

SSM bünyesinde görev yapan İTEP Şube Müdürlüğü, İTEP Müdürlüğü ve Teknopark Proje Müdürlüğü olarak ayrılmış, Teknopark Proje Müdürlüğü Ar-Ge ve Teknoloji Yönetimi Daire Başkanlığı'na bağlanmıştır.

Projeyi oluşturan ana birimlerde zaman içinde oluşan gelişimler zaman içinde oluşma sıralamasına göre her bir proje ana birimde ayrı ayrı incelenmiştir.

İTEP Havacılık Bakım Onarım Merkezi (HABOM)

SSM ve Türk Hava Yolları A.O. (THY) arasında 3 Aralık 2004 tarihinde İTEP'in HABOM tesisleri için 25 yıl kiralama esaslı protokol törenle imzalanmıştır.

Bu protokol ile;

- THY'nin bugün şartlarında dünyada 37 milyar dolar olan uluslararası bakım-onarım pastasında %1 seviyesin altında kalan payını daha yüksek oranlara çıkarmak,
- Uzak ve Ortadoğu'ya uçan yabancı uçak şirketlerine yönelik bakım ve onarım üssü oluşturmak,
- Ayrıca THY'nin bugün 185 milyon dolar olan uluslararası bakım-onarım geliri 2010 yılında 470 milyon dolara ulaştırmak,

amacı ile Projeye 2005 yılında 50 milyon dolarlık yatırım yapılması ve 2007 sonunda bittiğinde 2000 çalışanı ile 200 milyon dolarlık bir yatırımın hayata geçirilmesi hedeflenmiştir.

THY Teknik HABOM Projesi, ilk olarak 75 bin m²'lik bir proje ile başlanması planlanmıştır.

THY'nin HABOM projesi için sürdürdüğü ortak arayışı çalışmaları kapsamında;

- ST Engineering şirketinin havacılık kolu olan Singapore Technologies Aerospace (ST Aero) şirketi ile Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı'nda yeni bir hava aracı BOY merkezi kurmak amacıyla, 300 milyon ABD Dolarlık eşit paylı stratejik ortaklık için Mutabakat Zaptı'nın (Memorandum of Understanding) Haziran 2005 içinde düzenlenen Paris Air Show sırasında imzalandığı,
- HABOM'un temelini Ağustos 2005 içinde atılacağı,

duyurulmuştur.

Geçen zaman içinde, THY HABOM A.Ş., THY TEKNİK A.Ş. ve THY EĞİTİM A.Ş.'nin ayrı tüzel kişilikleri olan şirketler olarak kurulması kararı alındığı 28 Kasım 2005 tarihinde duyurulmuştur.

ST Aero şirketi ile imzalanan niyet anlaşması kapsamında çalışmalar, tarafları tatmin edecek şekilde sonuçlanamayınca, HABOM Projesi için SSM ile THY arasında 03 Aralık 2004 tarihinde imzalanan HABOM arazisi kira protokolü, muhatabı THY Teknik olacak şekilde, 15 Eylül 2006 tarihinde yenilenmiştir.

(Makalenin bundan sonraki bölümü içinde HABOM kısaltması İTEP içinde hava aracı BOY faaliyetleri için ayrılan bölgeyi tanımlamak için kullanılmıştır.)

MRO Teknik Servis Sanayi Ticaret A.Ş. (myTECHNIC) ile HEAŞ arasında Ocak 2007 ayında yapılan anlaşma ile İTEP HABOM bölgesi yapılandırılması yeni bir safhaya girmiştir.

myTECHNIC

Uluslararası pazara yönelik hava aracı BOY merkezi kurularak işletmek amacı ile özel girişim olarak kurulan myTECHNIC,

- Daha önce THY Teknik için rezerve edilen alan içinden tahsis edilen 60000 m² alanda;
 - Uçak,
 - Motor,
 - Komponentlere,yönelik uluslararası sertifikalı BOY faaliyetleri için,
- Mart 2007 içinde başladığı inşaatı Haziran 2008 içinde tamamlayarak,
- İTEP ve HABOM'un ilk endüstriyel özel girişimi olarak,

27 Eylül 2008 tarihinde yapılan açılış töreni ile faaliyetlerine başlamıştır.

Tesis ve süreçleri sıfırdan (tarladan) yalın (lean) prensiplerle kurulmuş bağımsız bir BOY merkezi olarak, myTECHNIC 450 kişiyi geçen ekibi ile, en iyi uygulamaları gerçekleştirerek havacılık endüstrisi için model oluşturabilecek tarzda, sahip olduğu uluslararası sertifikalarla ve kendi geliştirdiği yönetim yazılımını kullanarak ulusal ve uluslar arası müşterilerinin uçak, uçak motoru ve komponentlerine bakım ve eğitim hizmeti vermektedir. Bu süre zarfında, myTECHNIC;

- Aviation Week tarafından, tesis, süreç ve altyapısı ile yalın prensiplerle tasarlanarak faaliyete geçen dünyanın ilk hava aracı BOY merkezi olarak 2009 Yılı "Üstün Başarı Ödülü" ile ödüllendirilmiş,
- Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından 28 Ekim 2009 tarihinde "Türkiye'nin ilk Yeşil Kuruluş Unvanlı" işletmesi olarak ilan edilmiştir.

Türkiye Motor Merkezi (Turkish Engine Center, TEC)

HABOM içinde THY Teknik için tahsis edilen bölgenin diğer 25 000 m².lik bölümünde uçak motor bakımı yapılması için THY Teknik ve Pratt & Whitney şirketleri arasında bir ortak girişim anlaşması 8 Ocak 2008 tarihinde imzalanmıştır.

Bu anlaşmaya göre oluşturulan ortaklığın %51 kısmı Pratt & Whitney ve %49 kısmı THY Teknik şirketlerine aittir.

TEC adı ile 10 Ekim 2008 itibarı ile tescil edilen kuruluşun devam eden faaliyetleri 2010 ilk aylarında yapılacak tesis açılış töreni ile yeni bir aşamaya ulaşacaktır.

THY HABOM

ITEP içinde, THY Teknik için ayrılan bölgede uçak ve komponentlere yönelik olarak THY Teknik tarafından yeniden çalışmalara başlanmasını takiben 36 ay içinde kurulacak tesislerin;

- Toplam 20 hektarlık alanda 364 bin metrekare kapalı olmak üzere inşa edilmesi,
- İki (bir hangarda dar gövdeli 12 uçak ve diğer hangarda da geniş gövdeli 3 uçak bakımının aynı anda yapılabilmesini sağlayacak) ayrı hangarda toplam 440 bin m² kapalı alana,
- Aviyonik sistemler, iniş takımı, kabin ve diğer komponentlerle ilgili bakım atölyelerine,

sahip olacağı ön görüşü ile proje inşaat çalışmalarına 2010 yılı içinde başlatılması planlanmıştır.

THY Teknik HABOM projesi kapsamında iki büyük uçak hangarı ile bakım atölyeleri ve destek tesislerinin yaklaşık 500 milyon Dolar civarında bir bedel ile kurulması ihalesi 19 Şubat 2010 tarihinde yapılmış ve YDA İnşaat şirketi tarafından kazanılmıştır.

İTEP İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı

İnşaatı 2000 yılının son aylarında tamamlanan havalimanı trafiği 2005 yılından başlayarak artan talebe paralel olarak gelişmiş ve Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli esas alınan terminalin 20 yıllık işletmesi 9 Temmuz 2007 tarihinde ihale edilmiştir.

SSM tarafından gerçekleştirilen ihaleyi;

- Limak İnşaat A.Ş.
- GMR Infrastructure Ltd.
- Malaysia Airport Holding Berhad,

ortak girişim gurubu kazanmış, ihaleye yönelik devir Yüksek Planlama Kurulu tarafından 4 Şubat 2008 tarihinde onaylanmıştır.

Yılda 25 milyon kapasiteli yeni dış hatlar terminalinin inşaatı kısa sürede tamamlanarak, işletici İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş. tarafından 31 Ekim 2009 tarihinde düzenlenen açılış töreni ile faaliyetlerine başlamıştır.

Terminal yanında "Airport Otel" adıyla hizmet veren dört katlı butik otelde ise hava sahası ve kara sahası tarafında yer alan (ikisi engelliler için tasarlanan) 128 adet oda, 5 adet toplantı salonu ve sağlık kulübü bulunmaktadır. "Airport Otel" Türkiye havalimanlarının en büyük butik otelidir.

Havalimanının ikinci pistinin de kısa sürede planlanmasının tamamlanarak inşaatına başlatılması beklenmektedir.

İTEP Teknoparkı

Teknoparklar ile ilgili olarak düzenlenen "3. Teknoparklar Zirvesi"nde de belirtildiği gibi, Uluslararası Bilim Parkları Birliği (International Association of Science Parks, IASP) tarafından yapılan tanıma göre, teknopark;

- Bir veya birden fazla üniversite veya diğer yüksek öğretim kurumu ve araştırma merkezleri ile resmi veya faaliyet bazında ilişkili,
- Bünyesinde bilgiye ve ileri teknolojilere dayalı sanayi firmalarının kurulup gelişmesini teşvik etmek üzere tasarlanmış,
- İçinde yer alan kiracı firmalara, teknoloji transferi ve iş idaresi konularında destek sağlayacak bir yönetim fonksiyonuna sahip,

teşvik ve mülkiyete dayalı bir girişimdir.

Teknopark fikrinin ilk sistematik örneği 1950'li yılların başında Stanford Üniversitesi'nin öncülüğündeki araştırmaların ticarileştirilmesini çabaları ile ortaya çıkan ve bugün "Silikon Vadisi" olarak bilinen teknoparktır. Google, Intel, Adobe Systems, Yahoo, VeriSign gibi pek çok küresel şirketler bu teknoparkta yer almaktadır. Konu ile ilgili 2006 yılı verilerine göre, Silikon Vadisi önderliğinde gelişmiş 800 üzerinde teknopark küresel ölçekte innovasyona dayanan düşüncenin hayata aktarıldığı bölgeler olmuştur.

Türkiye’de ilk teknopark düşüncesi, 1980’li yılların başında ortaya çıkmıştır. Teknoloji Geliştirme Bölgesi’nde yer alan teknoparkların kurulması, işletilmesi ve denetlenmesi ile ilgili yasal mevzuat;

- 4691 sayılı ve 26.06.2001 kabul tarihli “Teknoloji Geliştirme Bölgeleri Kanunu”,
- Takiben 19.06.2002 kabul tarihli “Teknoloji Geliştirme Bölgeleri Uygulama Yönetmeliği”

ile düzenlenmiştir.

Yürürlükteki mevzuata göre Sanayi ve Ticaret Bakanlığı’nın kontrolü ve yetkisi altında yürütülen Teknoloji Geliştirme Bölgesi konusundaki ilk çalışma Orta Doğu Teknik Üniversitesi tarafından 1991 yılında başlatılmıştır.

Bugün itibarı ile, Türkiye’de 21 adedi faaliyette olan toplam 37 adet Teknoloji Geliştirme Bölgesi kuruluşu tamamlandığı Resmi Gazete’de ilan edilmiştir.

Teknopark İstanbul

İTEP Projesi içinde teknoloji, ulusal inovasyon ve ihracata dayalı ileri teknoloji üretiminin gerçekleştirileceği bir merkez olması için;

- 8 Ekim 1987 tarih ve 87/6 sayılı,
- 3 Mayıs 1999 tarih ve 99/10 sayılı,

Savunma Sanayii İcra Komitesi Kararları ile bir teknoparkın kurulması kararlaştırılmıştır.

İTEP master planı ile kurulması tasarlanan altyapı, dünyada teknoloji üretebilme, üretilen teknolojileri pratik hayata aktarabilme konusunda giderek artan ölçüde başarıyla uygulanan teknopark veya teknokent kavramına dayandırılmıştır.

20 Nisan 1988 tarihli Bakanlar Kurulu kararı ile Pendik Kurtköy’de proje amaçları doğrultusunda kullanılmak üzere kamulaştırılan 13 milyon m² genişliğindeki arazide teknopark kurulması için ayrılmış yaklaşık 250 hektarlık (2,5 milyon m²) alan içerisinde, yaklaşık 140 hektarlık, 49 yıllığına SSM’ye tahsis edilen bir orman alanı da bulunmaktadır.

Zaman içinde SSM bünyesinde yapılan çalışmalarla teknopark konusu “Teknopark İstanbul” adını almıştır.

“Teknopark İstanbul” Kurucu Heyet’i ile ilgili olarak 12 Şubat 2009 tarihinde;

- SSM,
- İstanbul Ticaret Odası (İTO),
- İstanbul Ticaret Üniversitesi (İTİCÜ),

arasında, niyet mektubu imzalanmış, zaman içinde HEAŞ’ın da ilave edilmesi ile kurucu heyetin oluşumu tamamlanmıştır.

Teknopark İstanbul’un kurulmasına yönelik SSM koordinasyonunda yapılan çalışmalar, 24 Nisan 2009 tarihinde Sanayi ve Ticaret Bakanlığı’na Teknoloji Geliştirme Bölgesi (TGB) başvurusu yapılarak ivmelenmiştir.

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından 37nci olarak ilan edilen İstanbul Teknoloji Geliştirme Bölgesi’nin (Teknopark İstanbul) İTEP içindeki 2.271.875,88 m² alan üzerinde kuruluşu, 2009/15439 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile 03.10.2009 tarih ve 27365 Sayılı Resmi Gazete’de ilan edilmiştir.



- A : Özel Yatırım Alanı
T+O : Teknopark Alanı
C : Ticari ve Sosyal Alanlar
H : Sabiha Gökçen
Uluslararası Havaalanı
HA : HABOM Alanı
HG : Havaalanı Genişleme
Bölgesi
L : Lojistik Bölgesi

SSM tarafından;

..

Teknopark İstanbul Vizyonu:

Teknopark İstanbul;

- Ar-Ge ve iş dünyasının birleştiği bir merkez olacaktır.
- Hedeflenen endüstrilerdeki mükemmeliyet merkezlerini içeren bir merkez olacaktır.
- Yerli ve yabancı yatırımcıları çeken uluslararası bir teknopark olacaktır.
- Yüksek yaşam ve çalışma standartları sağlayarak bir tekno-parktan öte, birinci sınıf bir yaşam alanı olacaktır.
- Uzun vadede, bilim ve teknoloji dünyasının saygı duyulan bir markası olacaktır.

Teknopark İstanbul Misyonu:

- Ulusal inovasyon sistemine katkıda bulunmak.
- Bilgi toplumuna dönüşüm sürecini ivmelendirmek.
- Akademik ve bilimsel çalışmaların yüksek teknolojik ürünlere dönüştürülmesiyle hedeflenen endüstri alanlarındaki girişimciliği destekleyip varolan firmaların büyümelerini teşvik ederek, uluslararası rekabet edebilirliği arttırmak.

Hedef Endüstriler ve Öncelikli Teknoloji Alanları (Yüksek teknolojide önde gelen ülkelerden biri olmak amacıyla):

- Eğitim, bakım ve onarım faaliyetlerini de kapsayan havacılık ve uzay teknolojileri,
- Savunma endüstrileri,
- Denizcilik endüstrileri,
- Elektronik,
- Telekomünikasyon,
- Havacılık,
- Deniz elektroniği,
- Mikro-işlemciler,

- *IT teknolojileri,*
- *Nano ve mikro malzemeler,*
- *Esnek üretim ve otomasyon teknolojileri,*
- *Hassas mühendislik ve robot teknolojileri,*
- *Bio-teknolojileri,*

..”
olarak belirlenmiştir.

“Teknopark İstanbul” ile ilgili olarak yapılan belirlemelere göre, 25 yıllık bir gelişme süresi sonunda;

- Yaklaşık 720 000 m² kapalı alana sahip olunması,
 - Toplam 900’ün üzerinde firmanın faaliyet göstermesi,
 - Toplam 18 000’den fazla uzman Ar-Ge personeli ve nitelikli elemanın çalışması,
 - İleri teknoloji alanında ve en az %10’u üretime dayanan 10 milyar ABD Doları değerinde yerel katkı yaratılması,
- sağlanması hedeflenmektedir.

“Teknopark İstanbul” ile oluşan girişim fırsatları;

- Teknopark kuruluşlarının yasal şirket vergileri ve gelir vergisi muafiyeti (4691 sayılı “Teknoloji Geliştirme Bölgeleri Kanunu” gereği),
 - Akademik personelin teknoparkta kazandığı gelirin üniversite döner sermaye kesintileri muafiyeti ve ek olarak akademik personelin araştırma sonuçlarını ticarileştirebilecekleri şirket kurabilmesi olanağı,
 - Off-set yükümlülüğü olan şirketler için teşvikler,
 - Teknopark kuruluşlarının İstanbul Ticaret Odası sayesinde İstanbul’un iş dünyasına erişebilme kolaylığı,
 - Teknopark kuruluşlarına birçok altyapı hizmeti desteği - kolaylığı,
 - Hukuk bürosu ve diğer ilgili danışmanlık hizmetleri erişimi,
 - Teknopark bünyesinde gelişmiş bilişim altyapısı ile profesyonel tesis yönetim ve güvenlik hizmeti,
 - Büyük bir alanı kapsayan ormanı, spor, sağlık ve kongre/fuar merkezleri ile komple bir yaşam ve iş merkezi olması,
- şeklinde belirtilmektedir.

SSM tarafından Şubat 2010 sonu itibarı ile “Teknopark İstanbul” ile ilgili durum;

- ..”
- *“Teknopark İstanbul” kentsel tasarım projesi hazırlanmıştır. Bu projeye göre;*
 - *Teknopark yaklaşık 720 000 m²’lik inşaat alanına sahip olacak şekilde tasarlanmıştır.*
 - *Proje 4 etapta tamamlanması planlanmaktadır.*
 - *“Teknopark İstanbul”un inşasına ilişkin ilk adımı olan Ar-Ge ve İdare Binası, yaklaşık olarak 19 000 m² inşaat alanına sahip olacaktır.*
 - *Bu tesis fonksiyon olarak, çeşitli büyüklükte ofis kullanımları sunacak ve “Teknopark İstanbul” yönetici şirketinin ihtiyaç duyacağı yönetim birimlerini kapsayacaktır.*
 - *İlk tesis inşaatının 2010 yılının ilk yarısında başlanması beklenmektedir.*
 - *“Teknopark İstanbul” Yönetici Şirketi’nin kurulmasına yönelik olarak 12 Mart 2010 günü;*
 - *Savunma Sanayii Müsteşarlığı (SSM),*
 - *İstanbul Ticaret Odası (İTO),*
 - *İstanbul Ticaret Üniversitesi (İTİCÜ),*
 - *Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş. (HEAŞ),*

- o *Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş. (STM), arasında "Yönetici Şirket Ortaklık ve Ana Sözleşmesi" imzalanacaktır.*
- "Teknopark İstanbul" içinde ofis ve arazi kiralamak için www.teknoparkistanbul.com linki üzerinden ön başvurular başlamıştır.

.."
olarak belirtilmiştir.

Bilim ve teknoloji dünyasında saygı duyulan uluslararası bir marka olma hedefi ile "Teknopark İstanbul" kuruluşunun, İTEP başlangıç anafikrinin gerçekleştirilmesi yönünde atılan büyük adımlardan biri olacağı değerlendirilmektedir.

İTEP Ticari ve Sosyal Bölge

Teknopark için ayrılan alanın batısında yer alan 20 hektarlık arazi, teknoparkın sosyal ve ticari ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik olarak, ilk imar planlarında kongre/konferans merkezi ve otel alanı olarak planlanmıştır.

Son yapılan düzenlemeler ile bu bölgenin özel yatırım alanı haline getirildiği anlaşılmaktadır.

Değerlendirme

İTEP fikrinin dayandığı uzgörünün esas aldığı gibi, havacılık;

- Yüksek nitelikli insan kaynağına dayalı ve bu yönde ihtiyacı sürekli artarak devam eden,
- Yüksek teknolojileri kullanan,
- Hızla gelişen,
 - o Gelecek 20 yıl (2009-2028) içinde,
 - Yolcu-kilometre (RPK) gelirlerinin 3+ katlanarak 14 trilyon doları geçeceği,
 - Yeni satılacak yaklaşık 25.000+ uçağın 3+ trilyon dolarlık ticari hacim yaratacağı
 - Bağlı / etkileşen diğer sektörlerin de paralel yönde gelişme göstereceği,
- Gerekliliklere ve gelişmelere mutlak uyumun mecburi olduğu,

bir endüstridir.

Hava aracı BOY sahası bu endüstri içinde; uluslararası geçerlilikteki lisans ve/veya sertifikalara sahip;

- İş gücü (mühendis, teknisyen, diğer),
- Tesis, malzeme, teçhizat,
- Metot,

kullanan; havacılık endüstrisinin gelişimine uyum sağlamada insan kaynağının stratejik öneme sahip olduğu bir bölümdür.

Günümüzde 45 milyar doları geçen ve gelecek 10 yılda 70 milyar dolara ulaşacak ticari (ulaştırma) hava araçları BOY pazarının üçte birinden fazlası, İstanbul merkezine 3-4 saatlik uçuş mesafesindedir. Savunma havacılığında bu sahadaki küresel iş hacminin ise ticari havacılık değerlerinin 2 katına yakın seviyede olduğu yönünde tahminler mevcuttur.

Türkiye'nin en fazla yatırımla ve en çok sertifikalı personel çalıştırdığı havacılık sektörü olarak hava aracı BOY sektörüne yönelik ulusal kaynaklarımız, uygulamaları ve yüksek nitelikli personel yetiştirilmesi ile küresel BOY pazarını destekleyecek ve bu pazardan alınan payı hızla artıracak potansiyele sahiptir.

Ulaştırma Bakanlığı tarafından düzenlenen 10. Ulaştırma Şurası Sonuç Bildirgesi'nde;

"...

- İstanbul'da 60 milyon yolcu kapasiteli bir havaalanı ile Türkiye'de 30 milyon kapasiteli 2, 15 milyon kapasiteli 3 havaalanı yapılması,
- Uçak dolmuş / taksi işletmelerinin kurulması ve yaygınlaştırılması,
- Deniz, göl gibi yerlere yakın olan turizm yerleşim merkezlerine hitap edecek deniz hava araçlarının kullanılarak, bu alanda gelişimin sağlanması,
- Döner kanat hava aracı taşımacılığı sisteminin kurulup desteklenmesi,
- Hava kargo taşımacılığına uygun olan havaalanlarının "serbest bölge" ilan edilmesi,
- Hava aracı veya parçasının sertifikasyonunun Türkiye tarafından sağlanabilir hale getirilmesi,
- Yerli imalat olarak en az 2 tip uluslararası bilinirliği olan tek / çift motor pervaneli ve çift motorlu hafif jet uçağı üretiminin gerçekleştirilmesi,
- Türk sivil hava taşımacılığı filo yapısının 2023 yılında 100 geniş gövde, 450 dar gövde ve 200 bölgesel uçak olacak şekilde 750 uçaklık bir yapıya ulaşması,
- Havacılık Endüstrisi İhtisas Organize Sanayi Bölgeleri'lerinin kurulması,
- İnsansız hava araçlarının hava sahası kullanımının sivil havacılık sistemine entegre edilmesi,
- Havayolu ulaşımının geliştirilmesi, yaygınlaştırılması ve ülkemizin uluslararası alanda bölgesel hava ulaşım merkezi haline getirilmesi,
- Havaalanı işletmeciliği, yolcu terminali ve kargo tesisleri işletmeciliğinde özel sektör girişimciliğini destekleyerek, serbestleştirme sürecinin tamamlanması,
- Ulaştırma sektöründe bilimsel araştırma, geliştirme ve eğitim etkinliklerini yerine getirecek "Ulaşım Araştırma Merkezi" kurulması,

"..."

konuları havacılık ile ilgili olarak yer alan hususlardan bazılarıdır.

Hava aracı BOY sektörünü, teknolojik imkân ve kabiliyetleri yanında, pazar değeri açısından yakından ilgilendiren diğer bir gelişim öngörüsü de Savunma Sanayii Müsteşarlığı'nın yakın geçmişte güncellenen 2009-2016 Savunma Sanayii Sektörel Strateji Dokümanı içindeki *Askeri Fabrikalar başlığı altında;*

"...

- 1998 yılında yayımlanan, "Türk Savunma Sanayii Politikası ve Stratejisi Esasları" hakkındaki 98/11173 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı esasen, askeri fabrikaların üretime yönelik mevcut yeteneklerinin özel sektörün kullanımına açılmasını öngörmektedir. Bu nedenle, askeri fabrikaların mevcut durumunun değerlendirilmesi amacıyla bir fizibilite çalışması yapılması yönünde girişimde bulunulacaktır. Askeri fabrikalarla ilgili olarak ilk etapta alınması öngörülen tedbirler;
 - Yurt içi geliştirilmesi ve üretimi yapılmış ürünler için ayrıca askeri fabrikalarda depo seviyesi bakım kabiliyeti yatırımının yapılmaması,
 - Sanayide mevcut olan yetenekler için askeri fabrikalarda tekrar yatırım yapılmaması,
 - Askeri fabrikalarda mevcut üretim ve bakım-onarım kapasitelerinin ana yüklenici firmalar kanalıyla tedarik projeleri kapsamında değerlendirilmesi,

"..."

olarak belirlenmiştir.

Türkiye'nin havacılık endüstrisi açısından sahip olduğu özellikleri değerlendirmek isteyen bazı küresel havacılık şirketlerinin;

- İTEP içinde;
 - 2010 yılı başında faaliyetlerine başlayan (bölgesel ölçekte uçak motoru revizyonu amaçlı) Turkish Engine Center (Pratt & Whitney ve THY Teknik ortak girişimi),
 - Kasım 2007'de Mutabakat Zaptı imzalanmış olan (thrust reverser bakım / onarımı amaçlı) Nacelle Service Center (Goodrich Corporation ve THY ortak girişimi),
- İTEP çevresinde;
 - Haziran 2009'da açılışı yapılan (bölgesel ölçekte tüm General Electric ticari ve askeri motorlarına yönelik tasarım ve geliştirme amaçlı) Türkiye Technology Center (Gebze Kocaeli'de General Electric ve TEI ortak girişimi),
 - Haziran 2009'da Mutabakat Zaptı imzalanmış olan (uçak motoru parçaları üretme amaçlı) Motor Parça Üretim Merkezi (Tuzla İstanbul'da Pratt & Whitney ve Kale Havacılık ortak girişimi),

şeklinde yatırım / yatırım anlaşmaları dikkat çekmektedir. Bu yönde girişimlerin gelecek 5 yıl içinde daha da artacağı değerlendirilmektedir.

Küresel ölçekte siyasi ve ekonomik gelişmelerin yarattığı ortamda, havacılık sektörü açısından hissedilen ihtiyaçların karşılanması yönünde İTEP, beklenenden fazlasını sağlayabilecek stratejik konum ve öneme sahiptir; yakalanan bu fırsat kaçırılmayacak kadar büyüktür.

Öneriler

Sektördeki küresel ölçekteki gelişmeler ile Dubai Aviation City gibi uygulama örnekleri ve İTEP ile ilgili olarak ortaya konulan başlangıç ana fikri de dikkate alınarak;

- İTEP bölgesinde hava aracı BOY faaliyetleri yapılan alanda faaliyet gösteren kuruluşlara, Serbest Bölge veya Teknopark içindeki faaliyetlere uygulanan (gelir vergileri, gümrük vergi ve resimleri, Sosyal Güvenlik Kurumu primleri, finansman fonları üzerinden tarh olunan vergiler gibi konularda muafiyet ve avantajların sağlanması gibi) desteklerden yararlanabilecekleri bir statü kazandırılması,
- Havacılık iş kolu ile ilgili oluşturulacak yeni orta ve yüksek öğrenim kurumlarının İTEP bölgesinde ve bu bölgede faaliyet gösteren kuruluşların dikkate alınarak ve mümkün olması halinde bu kuruluşların öncelikli katılımı ile planlanarak oluşturulması,
- "**myCAMPUS**" proje şemsiyesi altında, ulusal / bölgesel / küresel BOY pazarına "temel eleman (mekanik), teknisyen, mühendis ve yönetici" yetiştirerek sahip olunan stratejik güç çarpanını bölgesel ölçekte hızla artıracak "**myACADEMY**" mesleki eğitim merkezi fikrinin, tüm eleman ve dinamikleri ile İTEP bölgesinde hayata geçirilebileceği destekler sağlanması (*Havacılık endüstrisinde görev alacak, uygulanan programlar ve içinde geçirilen zaman sonunda havacılık kültürü öğelerini de özümsemiş olarak sektörde çalışabilecek şekilde, gelişimini, tüm boyutları ile havacılık solunan bir ortamda tamamlayacak insan kaynağının yetiştirileceği bir havacılık ortamı (aviation habitat) oluşum programı süreci olarak düşünülen "myCAMPUS" projesi ulusal havacılığın gelişmesine önemli katkı sağlayacak bir düşünceden ortaya çıkan ve uygulama olanakları değerlendirilen bir proje düşüncesidir*),
- Savunma Sanayii Müsteşarlığı ile İstanbul Ticaret Odası (İTO) ve İstanbul Ticaret Üniversitesi arasında imzalanan "Niyet Anlaşması" ile İTO'nun da ilgi sahasına giren İstanbul Teknopark'ta,
 - Hava aracı BOY kuruluşları başta olmak üzere, havacılık sektörü kuruluşlarının kabulü ve sağlanacak sektörel avantajlarla ön ve öncelik alması,
 - Havacılık / BOY ilişkili faaliyetlerde destekleyici teknolojilere sahip teknolojik uzmanlığa sahip KOBİ'ler oluşturulabilmesi için İTEP bölgesinin bir cazibe merkezi olarak kabul edilmesi ve bu bölgede destekleyici teknolojilere yönelik KOBİ

yatırımlarının özendirilerek hava aracı BOY konusunda sistematik gelişimin sağlanması,

- o Sağlanacak kolaylıklarla, halihazırda bölgedeki otomotiv ve denizciliğe yönelik sahip olunan tamamlayıcı teknolojiler ve iş gücü varlığı avantajı da dikkate alınarak, müşteriye çözüm esneklikleri sağlanabilmesini mümkün kılacak ve ilave katma değer yaratacak hava araçlarında (VIP, kargo) tip dönüşümleri, tadilatlar (retrofitting) ve kompozit iç yapı elemanları dahil kabin içi döşeme (cabin interiors) uygulamalarının yapılabileceği kabiliyetler oluşturulmasına olanak sağlayacak ve özellikle tekstil sektörünün bu uygulamaları yapabilecek (bilgi, donanım, eğitim, sertifikasyon dahil) seviyeye getirilmesi için gereken yönlendirme ve diğer güdüleyiciler oluşturulması,
- o Ulusal (ticari ve savunma amaçlı) platform ve sistem tedarik programlarının ilgili uluslararası yatırımcı ve sistem üreticilerini ve destek teknolojileri kuruluşlarını tasarım aşamasından başlayarak bölge pazarına yönelik üretim ve destek hizmet sağlamak amacı ile Avrupa, CIS, Orta Doğu ülkelerinin yerine Türkiye'de İTEP'e yatırım yapmalarını sağlayacak ortamın oluşturulması, bu yönde faaliyette bulunan şirketlerin ilgili devlet kurum / kuruluşlarınca da desteklenmesi,
- Genel havacılığı da destekleyecek apron, hangar gibi ilavelerle parkın tüm hava araçları operasyonuna açık ve destek sağlayabilir hale getirilmesi,
- Havacılık ve savunma sektörü ağırlıklı uluslararası kültür, kongre ve fuar merkezinin İTEP bölgesinde Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı pist(ler)ini kullanabilecek şekilde planlanarak oluşturulması,

uygun olacaktır.

Küresel BOY pazarının gelişim hızına paralel olarak ihtiyacı sürekli artan / artacak,

- Yüksek nitelikli personel,
- İleri teknolojiler,

kullanarak döviz kazandıran ve döviz kaybını da engelleyen hava aracı BOY sektörünün ulusal başarısı için sektörel, kurumsal ve bireysel her rol ve beklenti sahibinin yakın ilgi, yönlendirme ve desteklerine ihtiyaç vardır.

Küresel havacılık dinamiklerine uygun gelişme sağlanabilmesi, bu konuda sektör ve alt elemanlarının beklentilerinin karşılanabilmesi için teknolojik yönden ulusal kaynakları bütünleşik bazda kapsayan bir master plan yapılması ve hayata geçirilmesi gerekliliğinin her geçen gün daha da fazla hissedileceği değerlendirilmektedir.

Kaynakça:

1. Airport Haber; "[HABOM, 2600'den fazla kişiye iş imkanı sunacak](#)", Airport Haber, 12 Ocak 2010.
2. Airport Haber; "[HABOM'da Sürpriz...](#)", Airport Haber, 19 Şubat 2010.
3. ALBAY, Necati; "[Meclis Soruşturma Komisyonu Başkanı TBMM Genel Kurul Konuşması](#)", 29 Haziran 2000.
4. AYDIN, Oğuz Alpay; [OSMANÇAVUŞOĞLU, Atanur; "Teknopark İstanbul"](#), Savunma Sanayii Gündemi, Ekim 2009.
5. BAŞALP, Ahmet; "3. Teknoparklar Zirvesi", 03 Kasım 2006..
6. BROWN, Richard; "Air Transport MRO Forecast – The Road to Recovery", Aviation Week MRO Middle Conference AeroStrategy Management Consulting Bildirisi, 28 Şubat 2010
7. DPT; "[Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Makina İmalat Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu](#)", DPT: 2536 – ÖİK: 552, 2000..
8. EREL, Can; "[Hava Aracı Bakım, Onarım ve Yenileme \(BOY\) Endüstrisi ve BOY Faaliyetlerindeki İnsan Kaynağının Mühendis Özelinde İncelenmesi](#)", TMMOB-MMO IV. Bakım Teknolojileri Konferansı ve Sergisi Açılış Konuşması, 22 Ekim 2009.
9. EREL, Can; "[Teknoloji Yoğun Havacılık Faaliyetlerinin Konumlanması ve Yapılması](#)", MSI Aylık Savunma Teknolojileri ve Strateji Dergisi Sayı 036, Ekim 2008.
10. EREL, Can; "[Hava Aracı Bakım, Onarım ve Yenileme \(BOY\) Faaliyetlerinde Ulusal Çekiciliğin/Etkinliğin Artırılması Girişimleri](#)", TMMOB-MMO V. Ulusal Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı myTECHNIC Bildirisi, 23 Mayıs 2009.
11. LİMAK; "[İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı](#)", LİMAK Tanıtım Web Sayfası, 2009.
12. myTECHNIC; "[History of the Making - myTECHNIC Aircraft MRO Services](#)", myTECHNIC Tanıtım Web Sayfası, 2009.
13. OYMAN, Korhan; "[Sabiha Gökçen'e Tebrikler Ama Bizleri de Unutmayın..](#)", Airport Haber, 09 Kasım 2009.
14. Radikal; <http://www.radikal.com.tr/haber.php?haberno=226546>, 10 Temmuz 2007.

15. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Teknoloji Geliştirme Bölgeleri Tanıtım (www.sanayi.gov.tr) Web Sayfası 2009.
16. SSM; "[2009-2016 Savunma Sanayii Sektörel Strateji Dokümanı](#)", Kurumsal Tanıtım Web Sayfası, Eylül 2009.
17. SSM; "[Haftalık Haber Bülteni, Sayı 12](#)", SSM Tanıtım Web Sayfası, 3-10 Aralık 2004.
18. SSM; "[Haftalık Haber Bülteni, Sayı 37](#)", SSM Tanıtım Web Sayfası, 13-19 Haziran 2005.
19. SSM; "[Teknopark İstanbul](#)", Projeler Tanıtım Web Sayfası, 2009. .
20. SSM; "[Teknopark İstanbul](#)", Projeler Tanıtım Web Sayfası, Eylül 2009.
21. SÜREK, Şevket; "[Sabiha Gökçen Havalimanı ve HABOM Projesi](#)", SSM Gündem Bülten, 16.12.2004.
22. TBMM 7/4489-10868 sayılı Soru Önergesi, 2001.
23. THY; "[HABOM \(Havacılık Bakım Onarım ve Modifikasyon Merkezi\)](#)", THY Teknik Tanıtım Web Sayfası, 2009.
24. THY; "[Pratt & Whitney THY Teknik Uçak Motoru Bakım Merkezi](#)", THY Teknik Tanıtım Web Sayfası, 2009.
25. THY; "[THY Duyurusu](#)", 16 Haziran 2005.
26. THY; "[THY Tarihiçesi](#)", 28 Kasım 2005.
27. THY; "[THY Teknik 2006 Yılı Faaliyet Raporu](#)", 2006.
28. TORUM, Oya; "[İTEP'ten Sabiha Gökçen'e](#)", Airport Haber, 16 Kasım 2009.
29. TÜRK, Hikmet Sami; "[Milli Savunma Bakanı Konuşması](#)", 09 Mart 1999.
30. Ulaştırma Bakanlığı, "[10. Ulaştırma Sorusu Sonuç Bildirgesi](#)", Ekim 2009.