



Desem (mi) ki..? ÖNLEM Kılıklı YASAKlar...

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

Son günlerde, havacılık pazarında da lider bazı gelişmiş ülkeler, belli bölgelerden kendilerine yapılan doğrudan uçuşlarda, belirledikleri bazı önlemleri (!) uygulamaya koymaya başladılar...
...güvenlik mülahazası ile belirlenen bazı elektronik cihazların bu uçuşlarda kabin içinde taşınması YASAK!

Bunun, iş ve ticaret hacmi (*yasaktan etkilenen bazı havayolu şirketlerinin yüksek büyüme hızlı ciroları*) endişeleri nedeni ile alınmış ve gizli önlem gibi ortaya konulmaya çalışılıyor, "haksız rekabet" iddiasında olanlar bile var...
...olasılıktır!

Ancak, iş ve ticaret hacmi endişeleri nedeni ile yapıldığı iddia edilecek, ÖNLEM kılıklı YASAK uygulamaları ilk değil ki!
...öncekilere ne yaptık?

Ticari ve endüstriyel kuruluşların yönetsel, finansal ve teknolojik güçleri, ürünlerinin yetenekleri ile küresel pazar oyuncusu olmalarının rastsal olduğu, bu şansa sahip olanların ise bu durumlarının sürdürülebilir olamadığı bir sır değil! Üzerine, ilâhi - doğal - politik - zamanla oluşan ve zamana bağlı avantajlara sahip bölgelerde küresel rekabetin şekli, araçları ve etkileri de değişebiliyor...

Nasıl?

Desem ki...

...yolcu ve yük hava ulaşımı konusunun sosyoekonomik, sosyo-politik, teknik ve teknolojik dinamiklerinin ötesinde, Türkiye coğrafyasına bahsedilmiş görünen ve gelecek birkaç on yılda da olumlu etkisini sürdürecektir zincir avantajlar var!

Desem ki...

...dünya ekonomisinin ağırlık merkezi Türkiye kuzeyindedir.

Nedir Bu Havacılık?...

Tarih Boyunca Dünya Ekonomi Ağırlık Merkezi Değişimi



Dünya Ekonomisi Ağırlık Merkezi Değişimi
© McKinsey Global Institute 2012



Desem ki...

...dünya hava ulaştırmasının ağırlık merkezi de ülkemiz güneyine her geçen yıl yaklaşmaktadır.



Desem ki...

...parametreleri arasında bağımlılık bulunan "sivil havacılık" ve "küresel ekonomi" yönünden Türkiye'nin sahip olduğu bu önemli konumsal avantaj(lar)ın önemi her geçen gün daha da artma eğilimine sahiptir ve bu durum gelecek on yıllarda da sürecektir. Ayrıca, Türkiye'nin doğal ve kültürel varlıkları ve tarih dokusu ile, havacılığın işbirliği içinde olduğu turizm sektörü sayesinde de sahip olduğu cazibenin sürekliliği belirtilen avantaj üzerinde ciddi bir çarpan etkisi de oluşturmaktadır.

Desem ki...

...hava ulaşımındaki trafik ve yolcu artışı ve bu artış etkisi ile farklılaşacak ulaştırma modları mega şehirlerin havacılıkta sahip olduğu önemi artıracak, bu değişimden Türkiye'de etkilenecek ve hatta bölgede bu durumdan en fazla etkileyecek şehir İstanbul olacaktır.



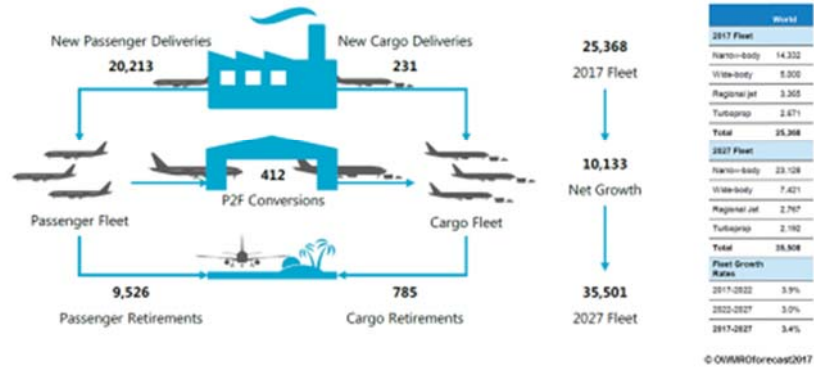


Desem ki...

...havacılık endüstrisine veri üreten saygın kaynaklara göre uçak sayısının 35.500 seviyesinde çıkacağı gelecek 10 yılda,

- ~20.000 yeni uçağın servise gireceği,
 - ~10.000 uçağın servisten alınacağı,
- belirtilmektedir.

Nedir Bu Havacılık?... Hava Ulaştırması Gelişimi Tahmini Küresel Tahminler - Filo Yapısı (2017>)



Desem ki...

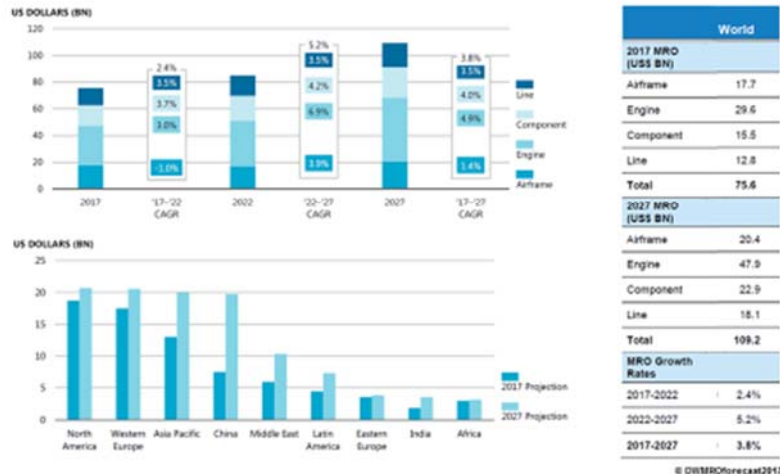
...bir küresel uçak üreticisi tarafından, gelecek 20 yılda küresel ölçekte,

- 617.000 eğitilmiş yeni ticari uçak pilotu,
 - 814.000 eğitilmiş yeni kabin ekibi elemanı,
- ihtiyacı olacağı belirtilmektedir.

Desem ki...

...havacılık endüstrisine veri üreten saygın kaynaklara göre gelecek 10 yılda, küresel hava aracı bakım, onarım ve yenileme (BOY) pazarı hacminin yıllık %3,8 büyüyerek 10 yılda 110 milyar dolar olacağı belirtilmektedir.

Nedir Bu Havacılık?... Hava Ulaştırması Gelişimi Tahmini Küresel Tahminler - BOY Pazarı (2017>)

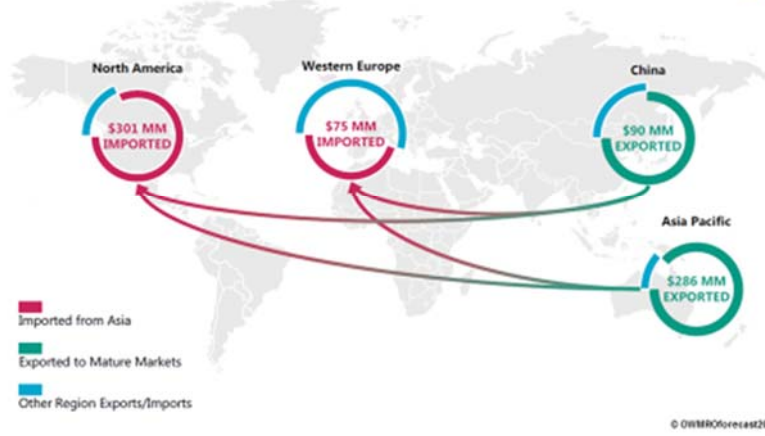




Desem ki...

...uçak ağır bakımında yeni teknolojilerin etkisi ile maliyetler artması BOY cirolarının çekiciliğini daha da yükseltecek, teknolojinin gelişmesi yanında maliyet kalemlerin farklılaşması da yeni ve nitelikli işgücü ihtiyacını tetikleyecektir.

Nedir Bu Havacılık?... Hava Ulaştırması Gelişimi Tahmini
Küresel Tahminler – Büyük Uçak Ağır Bakımı Kazançları (2017>)



Desem ki...

...bir küresel uçak üreticisi tarafından, gelecek 20 yılda küresel ölçekte 679.000 yeni teknisyen ihtiyacı olacağı belirtilmektedir ve bu ihtiyacın yaklaşık %20'si İstanbul'a 3 saatlik uçuş mesafeli bölge içindedir.

Desem ki...

...sivil havacılık sektöründe,

- Yer alan her "1 TL" karşılığında ekonomide (istihdam, iş, turizm) 3,25 TL yaratır.
- İstanbul'da ilave her 1 milyon yolcu,
 - Havalimanında 1.000,
 - Şehirde 1.000,
 - Faydalananlarda 1.000,toplamda 3.000 ilave istihdam yaratır.

Özetle, Türkiye havacılık konusunda ilâhi - doğal - politik - zamanla oluşan ve zamana bağlı avantajlara sahiptir ve bu özelliği nedeni ile her zaman küresel rekabetin şekli, araçları ve etkileri de farklı olmuştur; olacaktır!

O halde, bu bölgede havacılığı bu şart ve etkileri dikkate alınarak, uzgörülerin, uygulama kurguları ve hayata geçiriliş şekillerinin bu gerçeğe uygun olması şarttır!

Peki öyle mi?

Bir örnekle cevaplıyayım:

Türkiye'nin, ilahi - doğal - zamanla oluşan ve zamana bağlı avantajlara sahip sektörlerinden birinin hava aracı BOY hizmetleri olduğu yönünde 1990'lı yılların başında tespitlerimiz vardı: Alanında bir ilk olan girişimimizi entelektüel olarak yeterli destekleyemediğimiz için başaramamıştık. Millenyum başında hız kazanan küreselleşme ve paralelinde hava ulaşımında liberalizasyon çabaları ile İstanbul merkezli hava aracı BOY hizmetleri cazibesi çok artmıştı.



Bu fırsatı en iyi gören yatırımcının daveti ile İstanbul [İleri Teknoloji Endüstri Parkı](#) gibi Türkiye'nin alanında ilk ve en önemli ve cazip desteklere sahip gösterilen, bir bölgede yapılacak hava aracı BOY merkezi kuruluşunda büyük bir heyecanla stratejik iş konumlandırması sorumluluğu almıştım.

Bir tarladan bir yıl sonra Aviation Week gibi bir kuruluş tarafından dünya ödülü alacak bir havacı aracı BOY tesisinin rekor sürede tamamlanması sonrası açılışına denk gelmişti bu ÖNLEM; hem de başlayan küresel kriz yanında...

Bu önlem özetle,

"Küresel hava aracı BOY pazarı 2008 yılı hacmi 40 milyar dolar mertebesinde idi, 10 yıl sonra 60 milyar doları geçeceği tahmin ediliyordu... Bu pazardan kuzey Amerika konumlu hava aracı BOY merkezlerinin aldığı payın %47'den %35 seviyesine düşeceği öngörülmeye başlamıştı...

İşte böyle bir anda, ABD ulusal havacılık otoritesi (FAA) tarafından 2008 yılında, ABD dışındaki ülkelerdeki hava aracı BOY kuruluşlarına küresel pazara yönelik FAA P-145 yetkisinin verilmesi işlemi, "güvenlik" mülahazalarına bağlı olarak önce durdurulmuştur.

Sonrasında da, ABD Anayurt Güvenliği Bakanlığı'na (DHS) bağlı Ulaştırma Güvenlik İdaresi (TSA) tarafından belirlenecek "güvenlik değerlendirmesi" yöntemine uygun belirlenecek bir süreçte başvuruların değerlendirileceğini ve yetkilendirmelerin yapılacağı şekline çevrilmiştir."

şeklinde ifade edilebilir; yani, ÖNLEM kılıklı bir YASAK idi; hatta bugün gündemde olanın çok da ötesinde, çok da insafsız!

Kiralık statüde olanların yoğun olduğu bir bölgede 5.000+ hava aracı dikkate alınarak kurulan bir hava aracı BOY merkezinde bu yetkiden muaf olmak, masada,

- FAA tescilli sertifikasyon gerektiren BOY faaliyetlerinin kapsam dışı bırakılması,
- Avrupa konumlu FAA kontrolörlerinin kiralanarak şişen maliyetlerle teklif verilmesi, seçeneklerini bırakmıştı. Bu böyle değerli bir teknolojik merkezi, adeta ringteki tek kolu boksör haline getiriyordu.

Konu,

- Mesleki platformlar,
- Başta TOBB Türkiye Sivil Havacılık Meclisi olmak üzere sektörel örgütlenmeleri,
- Ticari ve endüstriyel odakta Türkiye'nin ABD ile oluşturduğu (ATC gibi) ikili toplu platformlar,
- Otoriteler,

seviyesine taşındı; sen son "2035 Yol Haritası" oluşturmayı hedefleyen "11. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şurası" panellerinde dile getirildi, bu panelin moderatörüne yazı ile bildirildi, şuranın sonuç raporuna girmek üzere şura koordinatörü ile yazılı olarak paylaşıldı...

Sonuç?

Desem mi?

... hala duyabilmeyi bekliyorum; hava aracı BOY pazarı hacmi 75,6 milyar dolar mertebesine ulaşmış ve 10 yıl sonra 110 milyar dolar olacağı tahmin ediliyorken, hem de...

Yine hazır değilken geldi, bu yeni ÖNLEM kılıklı YASAK...

İlk aklıma gelen iş ziyaretlerine etkisi ve ilk duyurulduğu şekilde yolcu bagajı içinde kabin dışında taşıma uygulanmasının getireceği (çalınma, fizik ve sanal hasarlanma, veri güvenliği) risklerdi... Ve bu Uygulama ile mücadele ve uyum metodolojisini birbirinden ayrılması gerekir neticede hayat devam ediyor... O nedenle,



"Güvenlik mülâhazaları ile öne çıkarıldığı değerlendirilen bu yasak kategorisine Türkiye'nin de girmesi çok üzücü; başka yasaklara doğru evrilmeden düzeltilmesi dileğimdir.

Bu yasak uygulaması süresince, uçuşlarda silahlara uygulanan yöntemin, bu yasak kapsamına giren özellikle notebook/pad'ler için uygulanması, özellikle iş adamları açısından, önerimdir..."

mesajımı paylaştım ulaşabildiğim karar vericilerle...

Bugün öğrendim ki, ÖNLEM kılıklı YASAK ülkelere doğrudan uçacak yolculara,

- Söz konusu elektronik eşyalarını check-in esnasında bagaja vermek, veya
- Bu ilk seçenek tercih edilmemesi durumunda, elektronik eşyalarını İstanbul'da boarding işlemi sırasında etiket karşılığı teslim alınarak özel kutularda kabin dışında / bagajda taşınacak, varış sonrasında belirlenen dağıtım yerinde yolcu bagaj etiketi - cihaz eşleşmesi yapılarak teslim edilen cihazlar geri alınacak.

Biraz rahatladım!

ÖNLEM kılıklı YASAK mücadelesinin de kısa sürede sonuçlanmasını ve bu mücadele kapsamına hava aracı BOY kuruluşlarına küresel pazara yönelik FAA P-145 yetkisinin verilmesi işlemi umut ederek...



Kaynakça :

1. Can EREL; "[Can'ca Türkiye'de, Endüstrinin Gelişiminde İz Bırakanlar](#)"; ISBN 978-605-125-753-2; Mart 2014.
2. Can EREL; "[11. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Surası](#)"; Ankara, Kasım 2013.