

Teknoloji Üretiyor Olun(a)mayabilir de... ...Varolan Teknolojiden Yararlanılabiliyor mu? 9 Nisan 2014

Teknolojiyi “**üretmek**”, üretil(e)mese de dünya üzerinde var olan teknoloji ve teknolojik fırsatın farkında olmak ve on(lar)dan hür irade ile yararlanabilmek kudreti ile temin ederek “**yönetmek**” ile ilgili paylaşacaklarım var bugün...

Bir forumda,

"Sanayinin en belirgin özgesi teknoloji üretebilmektir.

Uluslar teknoloji üretip, bilgiyi ürün tasarlamada kullanabildiği ölçüde ticarete rekabet üstünlüğünü, savunmada da caydırıcılığı sağlayabilir.

Bu yüzden teknoloji üretilmesi ülkelerin gelişimi ile doğru orantılıdır."

yazıyor; çoğumuzun belleklerine kazınmış derecede bilinen cümleler...

Tamam teknolojiyi üretmek önemli; üretemediğimiz alanlarda?????

....Bu alanlarda da bir sonraki aşamaya hakimiyet, yani var olan teknolojiyi “yönetmek” farz oluyor.

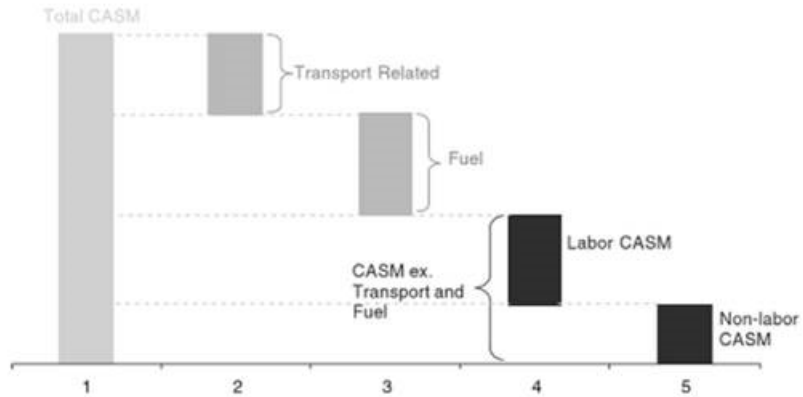
Bu aşamada ise, öncelikle ilgili olduğumuz alanda;

- Mevcut fırsatlarla ilgili farkındalık,
ve

• Var olanı hür irade ile değerlendirerek ondan yararlanabilmek kudreti, erki,
de önemli; ki bizim olmasa da temin edip yararlanabilmek için yönetmeye başlayalım teknolojiyi...

Mesleki faaliyetlerim nedeni ile yaşayarak şahit olduğum düşündürücü bir örnekle açıklamak isterim.

Havayolu işletimi maliyet yapısında yakıt maliyeti önemli maliyet kalemleri arasındadır.

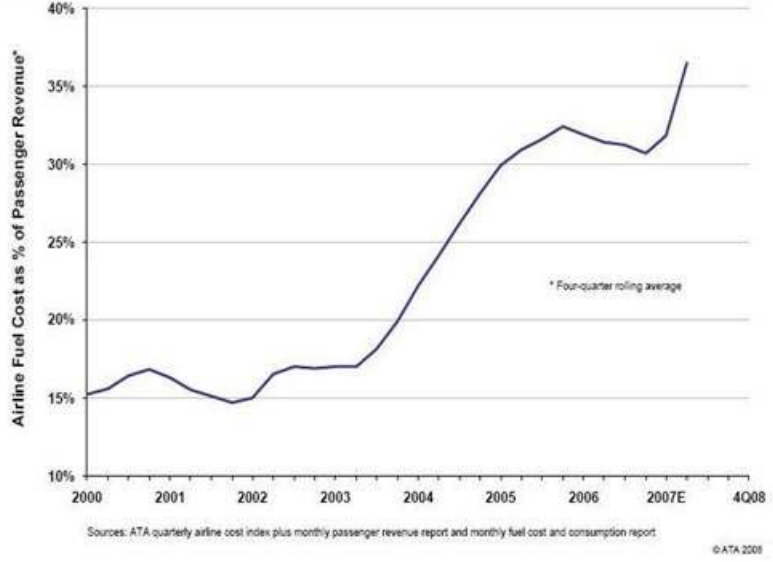


Havayolu Ana Maliyet Kalemleri Karşılaştırması

Kaynak: TSOUKALAS @ The Global Airline Industry; Peter BELOBABA, Amedeo ODONI, Cynthia BARNHART

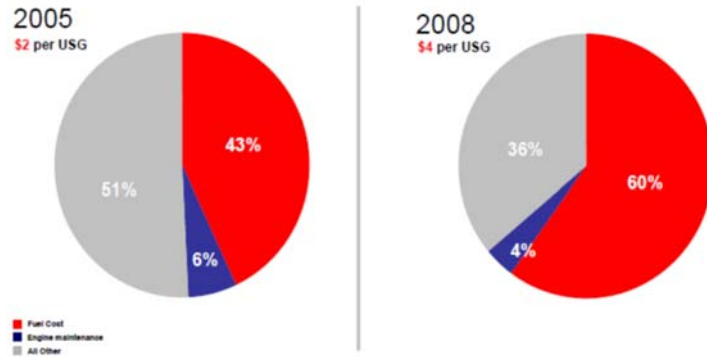


Yakıt maliyeti konusunda 2008 Küresel krizi başlamadan birkaç ay önce, Haziran 2008 içinde yayınladığım “Petrol Fiyatlarındaki Tırmanış!.. Durum, Etkileri ve Önlemler..” başlıklı makalemde, ABD verileri ile havayolunda yakıt maliyeti yakıt değerinin yolcu bileti gelirleri içindeki payını gösteren,



Bilet Gelirinde Yakıt Gideri Payı
Kaynak: ATA Reports

ATA grafiğinden yararlanmıştım. Yakıt maliyetinin bu oranı uluslararası piyasada da 2012 yılının sonuna kadar kısmi yükselişini sürdürerek %40 seviyesinde gezinmekte, işletim maliyetlerinde dikkat çekici payı sürürmekte idi..



Havayolu Doğrudan İşletim (Nakit) Maliyetleri Dağılımı

Kaynak: Airbus (800 mil menzile sahip tek koridorlu 160 yolculu jenerik uçakta + Yakıt \$4 per USG@2012))

Önlemin yaşamsallığı hergün artıyordu.... Söz konusu 2008 makalemde, havayolu işletmelerinin artan yakıt maliyetlerine karşı alabilecekleri,

- Ağırlık ve Sürüklenme Azaltılması Esaslı Tasarruf Önlemleri,
- İşletme Uygulamaları ile Alınan Tasarruf Önlemleri,
- Hava Trafik Kontrolü (ATC) Uygulamaları ile Alınan Tasarruf Önlemleri,

detaylı olarak incelenmiş, yakıt maliyet artışının Türkiye yansımaları ile ilgili önlemler de önermişim; biri de “**gelişmiş malzeme ve bakım kolaylıkları**” idi..



Bu benim için de yeni bir faaliyet alanı olmuştu; uzun bir süre küresel gelişmeleri ve uygulamaları izledim, uygun olanları ülkeme getirmeye de çabaladım.

Varlığını tespit ettiğim bir teknoloji de, klasik uygulamayı değiştiren ve müşterisi havayoluna sattığı ürünün karşılığını sağlayacağını vaddettiği tasarruftan pay ile alacak kadar da iddialı idi..

Bir hava aracı bakım, onarım & yenileme (BOY) teknolojisi...

Bir teknoloji düşünelim...

... ilgili olduğu havacılık ürününde, 1908 yılından bu yana kullanılan deneme-yanılma temelli usulü daha fazla emniyet, daha fazla ekonomi ve daha fazla etkinlik sağlayarak değiştirmesi yanında uygulama sürecinde elde edilen sonuçların tekrarlanabilirliği var!..

... ve bu teknoloji...

- İlgili olduğu uygulama süreci süresini 1/3'üne düşüyor...
- İlgili olduğu havacılık ürününde...
 - **%7 seviyesinde yakıt tasarrufu sağlıyor...**

ABD şartlarında, %7 yakıt tasarrufu;

- *Tek Koridorlu (NB) yolcu uçağı için*
yılda 600 bin ABD dolar,
- *İki Koridorlu (WB) yolcu uçağı için*
yılda 3,5 milyon ABD dolar,

tasarruf demektir!

Türkiye'de yakıt temin, uçuş şart ve doluluk oranları dikkat alındığında bu tasarrufun çok daha artacağı açıktır.

- **Termal marjinlerde %40 gelişme** olanağı veriyor...
- Çalışma **titreşiminde %30 azalma** sağlıyor...

... sonunda da uygulandığı ana üründen etkin yararlanma (hizmet) süresini en az %10 artırıyor...

Daha da iddialısı; üretici bu teknolojiye öylesine güveniyor ki, ürününü kullanan havayolundan bedelini sağlamayı vaad ettiği yakıt tasarrufundan belli pay olarak alıyor.

...



İlk akla gelen ilgili potansiyel müşterilerin, özellikle de son küresel kriz sonrası ekonomik konjonktür ve etkileri nedeni ile bu teknolojiye hemen yararlanmak isteyeceği idi!. Ama...

...Ama dedim ya,

...var olan teknolojiyi hür irade ile değerlendirerek ondan yararlanabilmek kudreti, erki... ÖNEMLİ!

Söz konusu tasarrufun sağlanacağı seviyede maliyet yükü oluşturmaya sebep olan klasik teknolojinin (yöntem, takım – teçhizat vs) sahibi ana üreticiler (OEM) mevcut durumunu (*status quo*) koruma içgüdüğü ile iştirakleri, ortaklıkları ve ilişkide oldukları ve hatta ülkelerinin otorite kurumları ve hatta hatta politik kurumları ile oluşturdukları yapı ve eko-politik mücadele gücü ile öyle bir direnç yaratıyorlar ki...

...öyle bir direnç yaratıyorlar ki, sözde değişim ve gelişim bayraktarı bu küresel güçler...

...öyle bir direnç yaratıyorlar ki, SIFIR YATIRIMLA elde edecekleri tasarruf ve böylece elde edecekleri maliyet avantajını müşterisine yansıtabilme fırsatına sahip olacak havayolu şirketleri parasını vererek yaptıkları bakımlarda bile bu teknolojiye yararlanamıyorlar...

...Ama dedim ya,

...var olan teknolojiyi hür irade ile değerlendirerek ondan yararlanabilmek kudreti, erki... ÖNEMLİ!

Teknolojiyi üretiyor ol(a)mayabiliriz de; sahi, varolan teknolojiye yararlanabiliyor muyuz?..
... Bu durumda kazanan(lar) belli de; kaybedenler kim(ler)???



Kaynakça :

1. Can EREL; “Petrol Fiyatlarındaki Tırmanış!.. Durum, Etkileri ve Önlemler..”; MSI Dergisi #032, Haziran 2008.
2. Can EREL; “Kyoto Protokolü Işığında Havacılık Çevre Etkileri ve Önlemler”; Türkiye Kojenerasyon Derneği & Airport Haber; Temmuz 2008.