

## Türk Havacılığının Dünya Bilinirliğine Katkı Yapan Bir Uygulama Olarak... ...Havaalanlarında ve Terminallerde 'Yap-İşlet-Devret' Uygulamaları

**Can EREL**

Uçak Mühendisi

[can.erel@canerel.com.tr](mailto:can.erel@canerel.com.tr)



©FMO

Asırlardır çeşitli şekillerde varlığını sürdüren "Özelleştirme", kimi zaman Osmanlı İmparatorluğu, Almanya, Fransa, İngiltere gibi ülkelerin başvurduğu kamu imtiyazlarının devri, kimi zaman da işletme haklarının devri gibi yöntemlerle karşımıza çıkmıştır.

Tarihsel sürece bakıldığında da,

- Küresel ölçekte, İngiltere, Fransa ve Avusturya'nın ortak girişimi ile yapılmış ve Mısır Hükümeti'nden 99 yıllığına işletme hakkı alınan Süveyş Kanalı,
- Bu coğrafyada, Osmanlı İmparatorluğu döneminde İstanbul'da yabancı şirketlere, imtiyaz sözleşmeleri ile yaptırılmış olan Tünel İşletmeleri, Tramvay, Elektrik, Gaz İdaresi, Haydarpaşa Liman İşletmesi gibi kamusal kullanım alanları,

dikkat çeken uygulama özelleştirmeler olarak görülmektedir.

Zaman içerisinde gelişen teknoloji, hızlı nüfus artışı ve toplumun artan yatırım ihtiyaçları yeni kaynak arayışlarını gündeme getirmiştir. Bu gelişime uygun önceliklendirilen yatırım ihtiyaçlarından özellikle büyük alt yapılara yönelik olarak, Kamu ve Özel Sektörün birlikte hareketiyle "Risk Paylaşım" senaryoları eşliğinde "Kamu Özel İşbirliği" projeleri önem kazanmaya başlamıştır.

Kısmi bir özelleştirme olarak da kabul edebileceğimiz ve kamu kaynaklarına alternatif bir finansman yöntemi olan YİD modeli "Kamu Özel İşbirliği" projelerinin 80'li yıllardan bu yana en yaygın kullanılan modelidir.

Bu yatırım modeli ile, devlet bütçesi ile hızlı bir şekilde gerçekleştirilemeyen veya bütçenin yetersiz kaldığı hizmetler özel sektör yardımı ile gerçekleştirilmeye çalışılmıştır. Bu yapılanmada, kamusal hizmetlerin daha etkin ve kaliteli sunulması hedeflenirken, devletin



daha da fazla büyümeden ve hatta küçülerek kendi yapması gereken asli görevlere yoğunlaşması ile toplumsal refahın artırılmasını sağlamıştır. Böylece hem yeni finansman kaynağı bulunmakta hem de hizmetlerin üretiminde etkinlik sağlanması öngörülmüştür.

Bu süreç, kürselleşmenin artışı ve bu artış paralelinde erişim ihtiyacının gelişmesi sonucu hava ulaştırma ve dolayısı ile bu alanın en önemli faaliyet sahası havaalanı ve terminal işletmesi ile yer hizmeti faaliyetlerinde de YİD modeli finansman kullanılarak ulusal havacılık alt yapısı gelişiminin küresel gelişme ile uyumunu etkilemeye başlamıştır.

...aynı dönemde, uluslararası finansman kaynağı sağlayan örgütlerin devletlere kredi vermek yerine projeleri krediletmeyi tercih etmeye başlamalarıyla birlikte, dış finansman ihtiyacı olan ülkeler için önemli bir projelendirme modeli olarak tercih edilen YİD usulü, kamuya yeni maliyetler yüklememesi ve geri ödemenin üretilen mal veya hizmetlerin satın alınması suretiyle zamana yaygın olarak yapılacak olması nedeniyle de tercih edilir hale gelmiş, bu olanak havacılık/havalanı odaklı uygulamaları daha da avantajlı hale getirmiştir.

İşte bu aşamada, havaalanı ve terminal ile ilgili YİD modeli uygulamalarını başlatan Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Antalya Uluslararası Hava Limanı Dış Hatlar Terminali (1nci Etap) YİD işletme modeli ile ihale kararı alır; ilgili şartnameyi hazırlanması için bir komisyon oluşturulur....

...1980-1985 Hazine Müsteşarlığı bünyesindeki KİT`ler ve KİT mevzuatı ve Dış Ekonomik İlişkiler Genel Müdürlüğünde uluslararası kredi ve finans piyasaları ile ilgili çalışmalarından sonra, görev yaptığı Türk EXIMBANK nezdinde YİD proje değerlendirme çalışmaları deneyimi ile DHMİ APK Dairesi Başkanı olan Funda Ocağ bu komisyonun başkanı olur.

İşte bu uygulama ile Türk havacılığının yapısı ve uygulamaları ile küresel havacılıkta örnek ve izlenen bir ülke olmasına sebep olan uygulamaları havalimanı ve terminal yapımı ile işletmeciliği konusunda bir özelleştirme uygulaması olan YİD projeler döneminin de başlangıcı olacaktır.

Bu uygulama sürecinin son aşaması, yapım ve işletmesinin "havaalanı ve terminal" ikilisini de kapsadığı, konumu, içeriği, boyutları ve kullanılan ileri teknolojileri bakımından tüm dünyanın dikkatini çeken İstanbul Havalimanıdır.

İşte bu söyleşimin odaklandığı konu...

...Antalya ile beraber izlemeye başladığım YİD uygulamalarının planlayanları ve karar vericileri arasında yer alan, kariyerinin 6'ncı yılında, APK Daire Başkanı Yardımcısı olarak girdiği kurumunda, doğrudan odak aldığımız YİD modeli ve bu modelin hayata geçirilmesine yönelik başarılı çalışmaları ile tanınarak 2016 yılında bu kurumun Yönetim Kurulu Başkanlığı ve Genel Müdürlüğü sorumluluğuna layık görülen Funda Makbule OCAK ile söyleşi...

Yıllardır geliştirerek sürdürdüğüm ve "Ulusal Havacılık Gelişim Sürecinde Türk Kadını" konferansında "ilk Türk Kadın Devlet Hava Meydanları İşletmeleri (DHMİ) Genel Müdürü" olarak da andığım, 2019 yılına yönelik TBMM Bütçe görüşmelerinde kurumlarımızın bütçelerini savunarak meclisten geçirdiğimiz ve torgunluğumuzu yine birlikte yaptığımız sohbetle attığımız Funda Abla'm ile söyleşeceğim..



### **Can EREL (CE): Funda OCAK kimdir?**

**...çocukluğu ve gençliği nerede / nasıl geçti; öğretim hayatı nasıldır?**

**Funda M. OCAK (FMO):** Dört kişilik çekirdek bir ailenin dördüncü ferdi (küçük evlat) olarak Ankara'da dünyaya geldim.

Bürokrat bir babanın, çok akıllı ve yönetici özelliğine rağmen ev kadınlığını tercih eden bir annenin çocuğu ve girdiği tüm okulları birincilikle bitiren çok başarılı bir ağabeyin kardeşi olmanın, yetişmemde ve kendime yön çizmede büyük katkısı olduğunu düşünüyorum. Elbette büyük şehirde, özellik de bürokrasinin kalbi olan Ankara'da doğup büyümenin avantajlarını daima yaşadım.



**Çocukluk ve Gençlik ©FMO**

İlk, orta, lise tahsilinden sonra, Hacettepe Üniversitesi İdari Bilimler Fakültesi Ekonomi Bölümünden mezun oldum. Bu bölümden sonraki yıllarda İstatistik, Ekonometri, İşletme ayrılarak her biri ayrı bir bölüm haline geldi, ancak ben tüm bu bilim dallarını mezun olduğum bölümden okuma şansına sahip oldum. Yine ders aldığımız değerli hocaların bir çoğu sonraki yıllarda değişik üniversitelerin rektör, dekan gibi pozisyonlarında görev yaptılar bir kısmı da kamuoyunun çok iyi



tanıdığı isimler olarak kariyerlerinin sürdürdüler. (Emre Kongar, İlber Ortaylı gibi) Dolayısı ile o dönemi iyi bir eğitim sürecinden geçtiğimizi düşünüyorum.

Okul bitince bir yandan ekonomi dalında yüksek lisans çalışmaları bir yandan da iş hayatı yeni bir sürecin başlangıcı oldu. Tabii benim için iş hayatının dönüm noktası HAZİNE’de geçirdiğim 5 yıllık uzmanlık dönemi oldu. Açıkçası “HAZİNE” deneyimi, aynen bir üniversite eğitimi gibi bana “Bürokrasi” eğitimini veren en önemli süreç oldu. Özellikle o dönemdeki amirlerimiz inanılmaz bilgi birikimleri ve tecrübeleri ile bizleri mükemmel yetiştirdiler. Hiç kuşkusuz yarışma sınavları ile seçilerek Hazine’ci olan arkadaşlarımızın eğitim düzeyleri ve kişisel becerileri çalışan personel arasındaki rekabeti itekleyen en önemli faktörlerden biriydi.

Ve arkasından Havacılık Sektörü ile tanışmamı sağlayan Devlet Hava Meydanlarına geçişim, meslek hayatımın en keyifli, en doyurucu aşamasıdır ve bugünlere gelmemin vesilesi olmuştur.

### **CE: Funda OCAK’ı havacılığa getiren süreç nasıl oluştu ve gelişti**

**FMO:** Hazine’den Devlet Hava Meydanlarına geçimin çeşitli vesileleri olduğunu söyleyebilirim. Bunlardan ilki; eşimin ve daha sonra Devlet Bakanı olan yengemin Hazine’ci oluşu ve Hazine çalışanları arasındaki rekabettir. Eşlerin ve akrabaların aynı yerde ve iddialı çalışmalar içerisinde olmasını, özel ilişkilerin sıhhati yönünden çok doğru bulmadığım için bir arayış içerisindeydim.

İkinci neden, Hazine’de çok sevdiğim bir Müdürümüzün Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardımcılığı görevine atanarak, o dönemde yeniden yapılanma sürecinde olan DHMİ’ye beni Hazineci olarak transfer etmek istemesiydi.

Dolayısıyla tüm bu vesileler beni Havacılık Sektörü ile tanıştırdı.

### **CE: Ulusal havaalanlarımızın devlet adına idaresinden sorumlu bir Kamu İktisadi Teşekkülü olan Devlet Hava Meydanları İşletmesi içinde görev almanız ve bu sürecin başından itibaren havalimanı ve terminal yapımı ile işletmeciliği konusunda bir özelleştirme uygulaması olan YİD projelerine yönelik önce mezuat düzenlenmesi, sonra ihale hazırlanması ve gerçekleşmesini yapan ekiplerin başındaki kişi olarak bu heyecan verici başlangıcı paylaşır mısınız?**

**FMO:** DHMİ’ye geçiş yapmamla birlikte kısa adı “APK”, açılımı ise “Araştırma, Planlama, ve Koordinasyon” olan Daire’ye Başkan Yardımcısı olarak atandım, yıl 1985.. Dünya’da özelleştirme politikalarının popüler olduğu, ülkemizde ise rahmetli Turgut Özal’ın Başbakanlığı ile birlikte Dünya’daki gelişmelerin yakinen izlendiği bir sürecin başlangıcı...

APK Dairesi, Genel Müdürlüğün stratejik hedeflerinin belirlendiği, Yatırımların koordine edilerek kaynak tahsislerinin yapıldığı, tüm bütçeleme işlemlerinin gerçekleştirildiği bir birimdi o tarihlerde...

Hazine kökenli olmamın, master tez konumun “Dünya’daki Özelleştirme Uygulamaları” olmasının da etkisi ile “Yap-İşlet-Devret Modeli”, ilgimi çeken bir finansman modeli ve Genel Müdürlük Makamına stratejik bir hedef olarak sunduğum bir model oldu.



İlk tepki, Kuruluşumuzun öz kaynakları yeterli niye böyle bir modeli kullanalım şeklinde olmuştu. Üstelik 90'lı yılların başında ülkemizde henüz Yap-İşlet-Devret modeline ilişkin bir mevzuat yokken bu konunun gündeme getirilmesi ister istemez bir direnç konusu olmuştu. Netice'de 1992 yılında YPK (Yüksek Planlama Kurulu) kararı alınarak Antalya Havalimanı 1.Dış Hatlar Terminal Projesi için Yap-İşlet-Devret modeli ile uluslararası ihaleye çıktık. Çıktığımız ihale'de Türkiye'de ilk defa yolcu garantisi vererek, özel sektör finansmanına önemli bir destek sağladık. İşin en önemli noktasını,1992 yılında çıktığımız bu ihalenin şartname ve sözleşme hükümleri, 1994 yılında yayımlanan 3996 sayılı "Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli ile yaptırılmasına ilişkin çerçeve kanun" ile bu Kanunun uygulama usul ve esaslarının belirlenmesine ilişkin Kararın esasını teşkil etmesi oluşturmuştur. Bu husus son derece önemli; Kurumumuz sadece "Havacılık Sektörü"nü değil, ülkemizdeki "YİD Mevzuatı"nın temelini atan bir Kurum olmuştur.

**CE: Kamu, özel sektör ve hizmetten yararlananları da düşününce tüm toplumu etkilediğinin belirtilmesi mümkün olan bu sürecin ilk uygulmasının Antalyada olması nasıl oldu?**

**FMO:** YİD modelinin ilk uygulamasının Antalya Havalimanı olmasının modele ve sektöre büyük katkısı olmuştur. Şöyle ki; Antalya, ülkemizin en önemli turizm bölgesidir. Bu bölgeye hizmet veren havalimanı ve yolcuların kullandığı terminal binasının, ülkemize gelen ve giden yabancı yolcu üzerinde yarattığı ilk ve son izlenim yönünden etkisi büyük olmuştur. Gerek Projenin yolcuya sağladığı konfor, gerekse özel sektörün hizmet kalitesi, proje ile birlikte modelinin de uluslararası platformda reklamını oluşturmuştur.

Öte yandan ilk YİD uygulaması olan Antalya projesinin ilk başında danışman firması olan Fraport A.G. daha sonra işletmeci Şirketin %50 hissesini satın alarak Şirkete ortak olmuş ve Antalya-Almanya arasında "proje" adeta bir köprü görevini üstlenmiştir. Fraport'un işletmeye ortak olması ile birlikte Antalya Havalimanını kullanan Alman yolcu sayısında rekor düzeyde artışlar yaşanmış, ülkemiz verdiği yolcu garantilerinin çok üzerinde gelir elde ederek, proje beklentilerinin çok ötesinde hem özel sektöre hem de Devlet tarafına ciddi katkılar sağlamıştır. Üstelik Avrupa'nın göbeğinde Almanya'nın Hub'ı konumunda olan Frankfurt'da önemli bir reklam vesilesi olmuştur.



DMHİ Genel Müdürlük Makamı ©FMO



Projenin gerçekleşmesinde kullanılan Alman Hypo Kredisi, zamanından önce geri ödenerek, bankacılık yönünden de proje büyük skse yapmıştır.

**CE: Türkiye'nin havalimanı ve terminal yapımı ile işletmeciliği ilgili YİD uygulamaları ile bir küresel model haline gelmesi Atatürk Havalimanı ile olduğunu düşünüyorum. Bu heyecan verici süreci ve sonuçlarını bizlerle paylaşırmısınız?**

*(Inşaat sürecinde, faal bir havalimanı içinde inşaat için kullanılan alanın ve hareket esmekliğinin snrlı olması yanında 17 Ağustos 1999 depremi ve etkilerine de maruz kalmasına rağmen, tasarımı DHMİ tarafından gerçekleştirilen uluslararası bir yarışma sonucunda belirlenen Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminali ve Otoparkı, şartname takviminden 8 ay da önce biterek, 22 ayda yapılarak 2000 yılında hizmete girmiştir. Tesisin estetik görünümü, ileri teknoloјisi ve yolcular için sunduğu kolaylıklar yanında ihtiyaa uygun gelişmi de sağlanarak Türk hava ulaştırmasında takip eden yıllarda tüm dmyanın dikkatini çeken gelişmelerin ana tahrik edeni olmuş bir uygulamadır.)*

**FMO:** Antalya Havalimanı Projesini Atatürk Havalimanı Yeni Dış Hatlar Projesini izlemiştir. Atatürk Havalimanı ilk hizmete girdiği 1953 yılından itibaren, Türk Sivil Havacılığının ana merkezi (Hub) olma özelliğini taşımış, ülkemizin en önemli giriş/ çıkış kapısıdır. Hiç kuşkusuz bu denli önemli bir merkezin, Antalya Havalimanının büyük skse yaratan YİD Projesi ertesinde gündeme gelmesi, sadece ülkemizin değil, yabancı Yatırımcıların da büyük ilgisini çekmiş ve kıran kırana oluşan bir yarış sonrası TAV (Tepe-Akfen-Via) grubu tarafından işin yapımı ve işletmesi üstlenilmiştir.



Atatürk Havalimanı VIP Salonu©FMO

Projenin yapım ve işletmesi sürecinde yaşanan bir dizi olaylara rağmen (Ağustos 1999 depremi, Apo olayları, Mavi arsı yangını, Kasım 2000 Uzak doğu ve ve şubat 2001 Rusya kaynaklı ekonomik krizleri gibi mücbir sebep olaylar) kaliteli işletmecilik, kalifiye personel istihdamı, devlete ve kreditorlere olan koşullu ve koşulsuz yükümlülüklerin tüm zamanında yerine getirilmesi bu projenin büyük n kazanmasını sağlamıştır.

**CE: Arada, yapılarak devereye alınanlarla beraber geçen yıl sonu itibari ile 56 adete çıkan “Türk Hava Limanları ve Hava Alanları” içinde en büyük olan İstanbul Havalimanı, ulusal havacılık otoritesi Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından,**



- Havalimanı sertifikalandırılması,
  - Terminali ruhsatlandırılması,
- çalışmaları, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün yaptığı kabule dayalı olarak, 28 Ekim 2019 günü tamamlanarak, 29 Ekim 2019 günü faaliyete başladı. İstanbul Havalimanı, bu alanda en gelişmiş ve kapsamlı YİD modeli uygulanması örneği olarak hayat bulmuştur.

Türkiye Hava Limanları, Hava Alanları & Şeritleri  
(2018 Sonu)



**Benim de havalimanı sertifikalandırılması ve terminali ruhsatlandırılması sürecini gerçekleştiren ekibin yöneticisi olarak her zaman guru duyacağım bu nefes kesen proje ve uygulama sürecini, projenin sahibi kurumun en üst yöneticisi olarak paylaşmanız mümkün mü?**

**FMO:** DHMİ'de görev yaptığım 35 yılın son 27 yıllık döneminde Kamu-Özel-İşbirliği modelleri kapsamında toplam 18 Projeyi hayata geçirdim. Bu projelerin yaşanmışlıkları, İstanbul Havalimanı Projesi için çok büyük bir birikim oluşturmuştur.

İstanbul Havalimanı Projesinin kesinleşerek gündemimize geldiği tarih 2012 yılının Haziran ayıdır. O tarihte Ulaştırma Bakanımız olan sayın Binali YILDIRIM'ın bize ihale tarihi olarak verdiği hedef 3 Mayıs 2013 tarihi olup aradaki 10 aylık süreçte projenin ihtiyaç programları, oluşan kapasiteler üzerinden fizibilite etüdüleri, finansal modellemeler, ihale dökümanları, garanti tutarları, ÇED Çalışmaları, zemin etüdüleri, hava sahası planlamaları gibi çok zahmetli ve yoğun bir iş programı çerçevesinde çalışmalar olağanüstü gayretler çerçevesinde yürütülmüş ve hedefe birebir uygun olarak İhale "Açık Pazarlık" şeklinde tüm kamuoyunun izleyebileceği bir şekilde önerilen tarihte gerçekleştirilmiştir.



Projenin ilk etabı 42 aylık bir süreye tabi olduğundan, uygulama ve detay projelerinin hazırlanması ile imalat eşzamanlı olarak yürütülmüş ve finansman kapanışı için Türkiye'nin ve hatta dünyanın en büyük Borç Üstlenim Sözleşmesi, 5 ay gibi rekor bir sürede tamamlanmıştır.

Projenin her aşaması titiz bir "Kriz Yönetimi" anlayışı çerçevesinde yürütülmüş ve olağanüstü çabalar ve inisiyatifler kullanılarak Projenin geçici kabulü ve ruhsat işlemleri 29 Ekim 2018 tarihine yetiştirilerek büyük açılış gerçekleştirilmiştir.

Açıkçası bu projenin başında takım lideri olarak bulunmamın, bu projenin bu kadar kısa sürede hayata geçmesinin kritik noktası olduğunu değerlendiriyorum. Tabi ki her aşamasında aldığımız kararlara yüreğini koyan ekibimin çabasını da ömrüm olduğu sürece minnetle anacağım.

**CE: Bugün tüm dünyada örnek bilinen ve örnek alınan bunca YİD uygulamasını gerçekleştiren ekiplerin başındaki sorumlu bürokrat emeklisi olarak, "bugünkü bilgi ve deneyime sahip bir şekilde, Antalya 1. Dış Hatlar Terminalinin proje sözleşmesinin imzalandığı 31 Temmuz 1996 gününe dönecek ve akabinde tüm yapılanları yeniden yaşayacak olsanız neleri farklı yapmak isterdiniz?", yani "keşke"leriniz neler ve niye?**

**FMO:** Bu soruyu samimi cevabımı; projelerin her biri kendi ölçeğinde ve kendi dengeleri içinde değerlendirildiğinden ve bu değerlendirmelerin ciddi bir tecrübeye ve alt yapıya dayanması nedeniyle her birinin çok doğru olduğu, hiçbir projenin "anlaşmazlıklarının" taraflar arasında yargıya intikal etmediği, kusursuz bir şekilde sürelerini tamamladığını değerlendirdiğimde "Keşke"lere hiç yer olmadığı yönündedir.

**CE: Bu yaşanmışlıkta sizde iz bırakanlar, anımsayıp anmak istedikleriniz kimler?**

**FMO:** 27 yıldır takım lideri olarak 18 Projenin kurgulanması, modellemesi, ihale süreçleri, uygulama dönemleri ve devir aşamalarını bir çok arkadaşımın yer aldığı ekiplerle yürüttüm. Her birine ayrı ayrı minnettirim, ancak İstanbul Havalimanı Projesinin hazırlık sürecinde birebir çalıştığım bir arkadaşımın (ne yazık ki bugün hayatta değil) adeta bir mucize gibi bu projede Allah'ın karşıma çıkardığı bir lütuf



olduğunu düşünüyorum. Çok yoğun çalışmalarında gece-gündüz demeden bana çok ciddi katkılar sağlayan ve çok genç yaşta bu projenin hayata geçmesini göremeden aramızdan ayrılan Emre AKDAĞ'ı unutmam mümkün değil; kendisini rahmetle anıyor ve aklıma geldikçe iyi ki ekibimden yer almış diye Allah'a şükrediyorum. Tabi ki Binali YILDIRIM Bakanımın, eşsiz vizyonu, bizi her daim yüreklendiren yaklaşımı, ekibine sahip çıkması sadece benim değil, tüm sektörün bir şansındır diye niteliyorum.

**CE: Bu ilk söyleşime katıldığınız için minnettarım; bana ve dinleyicilerimiz/ okuyucularımıza önermek ve/veya paylaşmak istediklerinizi de dinlemek isterim.**

**FMO:** Yaklaşık 41 yıl Kamu'da yöneticilik yaptım, çok önemli toplumda iz bırakan projelerin altına imza attım. Bu projelerin altında çok büyük emeklerin, gözyaşlarının, uykusuz gecelerin, yitirilen gençliklerin olduğunun bilinmesini istiyorum.

Kamuoyu sadece sonuçları görüyor ve yaşıyor, ancak sonuca giden zorlu ve meşakkatli yolun sıkıntılarını biz bürokratlar çekiyoruz, ihmal ettiğimiz ailelerimiz ve yitirdiğimiz dostluklara rağmen...

Ben bu projelerin altında yatan büyük emek ve birikimlerin bilinmesi ve hatta birer belgesel olarak gelecek nesillere aktarılmasını temenni ediyorum.

**CE: (Bu not 16 Temmuz 2019 günü ilave edilmiştir) Sevgili Funda ablamlar bu söyleşimde öğrendiklerime benzer bir içeriği bizzat kendi görüntüsü ve sesi ile izleyicilere iletmenin daha da anlamlı olacağını düşünerek "CAN'CA Havacılık Söyleşileri" program setinin 16 Temmuz 2019 günü yayınlanan ilk videosu olarak hazırladık<sup>1</sup>.**

<sup>1</sup> ["CAN'CA Havacılık Söyleşileri \(Funda OCAK\)"](#)



...keyifli seyirler dileyerek, sunuyorum.



Funda Hanım'dan duyduğum da, on yıllardır toplumsal cinsiyet dengesi geliştirme konusundaki inancımı tazeledi; başarıları geleceğe umutla bakıp daha güzel günler görme yönünde beklentimi yükseltti.

...dahası, bu coğrafyanın bu güzel ve farklı ülkesinde, üst seviyede bilgi, ileri teknoloji uyumlu beceri gerektiren bir meslekle erkeğin egemen olduğu alana girebilmenin ve bu alanda da adım adım yükselerek en üst seviyeye gelebilmenin olanaklı olduğunu açık bir şekilde ortaya koyuyor, sahip olunan heyecan ve başarının verdiği bireysel ve toplumsal huzura dair güçlü ipuçları içeriyordu...



© Atilla Oral

**"Bir toplum aynı amaca bütün kadınları ve erkekleri ile beraber yürümez ise ilerlemesine teknik olarak imkân ve bilimsel olarak ihtimâl yoktur!"**

**~ Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK**

(Atatürk Araştırma Merkezi, Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, Cilt II, s.153)

Okuyucuya öğretirken umut ve heyecan da aşılayacağına inandığım bu samimi paylaşımı için sevgili ablam Funda M. Ocak'a teşekkürler, Can-ı gönülden...

Ve ne mutlu Türk'e, ki Funda'sı olmuş; ne mutlu bana, ki Funda Abla'm olmuş...

...

Ülkem, güzel ülkem!

Ulusal havacılık-uzay ve savunma endüstrilerinde toplumsal cinsiyet dengesinin cinslere fırsat eşitliği sağlanarak geliştirilmesi, genç kadınlarımızın ilgili öğretim programlarına yönelerek bu dinamik ve geleceği parlak kariyere yönelime güdülenebilmesi ve sonuçta sağlanacağına emin olduğum gelişimin keyfini de yüce Türk milletinin sürebilmesi umudu ile...



### Kaynakça

1. Can EREL; "[Can'ca Türkiye'de, Endüstrinin Gelişiminde İz Bırakanlar](#)"; ISBN 978-605-125-753-2; Mart 2014.
2. Can EREL; "[Ulusal Havacılık Gelişim Sürecinde Türk Kadını](#)"; Konferans; 2 Aralık 2013.