

Rusya Federasyonu Vekil Ulaştırma Bakanı  
&  
Devlet Sivil Havacılık Otoritesi Genel Müdürü  
Alexander NERADKO ile **ANCA** Söyleşi...  
“**Rus Havacılığı; Tespitler, Beklentiler & Değerlendirmeler**”

**Can EREL**  
Uçak Mühendisi  
[can.ereel@canerel.com.tr](mailto:can.ereel@canerel.com.tr)

Türk sivil havacılık otoritesi, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ndeki görevimde tanıştığım Alexander Neradko ile iletişimimiz sonrasında da sürer, havacılık alanında sürdürdüğüm faaliyetlerimde de onun dostluğunu her zaman hissederim; o ilk tanışmamıza yaptığımız çalışmalar sonunda karşılıklı imzaladığımız “Çalışma Düzenlemesi” bu dostluğun da bir nişanı oldu...



...Türkiye'nin, Rusya Federasyonu ile 2017'de başlayan karşılıklı denetim sürecinin tamamlanması, her iki ülkenin de uçuşa elverişlilik ve uçuş güvenliği değerlendirme sistemlerinin ICAO standartlarına benzer ve uyumlu olduğu sonucuna varmasına neden olmuş, ardından, 7 Şubat 2018 tarihinde Türkiye ve Rusya sivil havacılık otoriteleri temsilcileri olarak bir “Çalışma Düzenlemesi” imzalamıştık. Bu anlaşma, hava aracı sertifikasyonu ile ilgili belgelerin karşılıklı tanınmasını için basitleştirilmiş süreçlerin de yolunu açıyordu. Böylelikle, Türkiye ve Rusya, karşılıklı tanınan havaaracı sertifikasyonu usul ve dokümanları ile iki taraflı hava aracı ihracat ve ithalatı için “elverişli bir ortam” uygulamasına başlamış oldular.

İnsanlık ve havacılık için bu kadar önemli bir zamanda, hem de sevgili Alexander Rusya Ulaştırma Bakanı Vekili iken, böylesine anlamlı bir söyleşiyi yapma fırsatına sahip olmak benim için bir ayrıcalık oldu. Böylesine değerli bir meslektaşımı tanımanın kariyerimde ilginç bir dönüm noktasından fazlası olduğu düşüncemin haklılığını da aradan geçen süre kanıtlamıştır; sürmesini dilerim. Diğer taraftan, ülkelerimiz arasında yakın dönemde başlayacak çok güzel gelişmelerin ön bilgisi olarak kabul ettiğim böyle bir söyleşinin önemli bir bölümünü Yayın Kurulu Baş Danışmanı olduğum Aviation Turkey dergisi içinde de yayınlanmasından mutluyum.



**Can Erel:** Alexander Neradko kimdir ve havacılığa ilk ilgi nereden gelmektedir?

**Alexander Neradko:** *Havacılığa ilk ilgim, ilkokul çağlarımda uçaklar ve helikopterler, pilotlar, makinistler ve onların yaptıkları işleri kapsayan havacılık hakkındaki kitapları okuduğumda başladı.*

*Moskova Teknik Üniversitesine 1978 yılında başladığım ve 1984 yılında "Uçak ve Motor İşletimi" alanında lisans diploma ile mezun oldum. Bu tarihten itibaren, meslek faaliyetlerim sivil havacılık organizasyonlarında ve Rus Sivil Havacılık otoritesinden ayrılmadan devam etti.*

**Can Erel:** Rus sivil havacılığa bir lider olarak 2000 yılında atanan Neradko bey için neler söyleyebilirsiniz?

**Alexander Neradko:** *Az değil, 20 sene önce Ağustos ayında Ulaştırma Bakan Birinci Yardımcısı - Devlet Sivil Havacılık Otoritesi Genel Müdürü olarak atandım. Bundan önce işim uçuş emniyeti gözetimi, havacılık kazaları ve olaylarının incelenmesi ile bağlantılıydı - belki de bu geçmişim, gerilime dayanımımı geliştirdi ve gözden kaçan hiçbir şey olmadan her küçük ayrıntıya dikkat etme alışkanlığı kazandırdı.*

*Çocukluğumdan beri sporum bana yardımcı olduğunu söyleyebilirim – herhangi bir zorluğa direnmek için her zaman önemli olan güdülemeyi gerçekleştiriyor, karakter oluşturuyor ve "kazanma isteği" geliştiriyor, stratejik ve taktik düşünce, sabır, yarışmacılara ve takım arkadaşlarına saygıyı artırıyor, dayanıklılık ve "spor öfkesi" ile ilgili gelişim sağlıyor.*

*Sovyetler Birliği şampiyonalarında yüksek atlamada bir kaç kere şampiyon oldum ve kürsüye çıktım; ayrıca, 1980 yılında o zamanın SSCB'sinde en iyi atletlerin ulaşabildiği 2.25 metrelik rekora ulaştım.*

*Sivil havacılık işi kesinlikle bir takım oyunudur; böyle karmaşık bir alanla tek başına başa çıkmak imkânsız. Rus havacılığının her zaman temel gücü "insan" olmuştur. Bilgisi, usu ve deneyimi ile meslek sahibi ve lider olmama yardım eden mentörlerimi ve çalışma arkadaşlarımı her zaman içtenlikle anarım.*

*Karşılıklı görüşebilme sürekliliğinin sağlanmasının havacılık camiasında hayati derecede önemli olduğunu düşünüyorum. Örneğin, üst düzey havacılık yöneticilerinden oluşan bir kulübü, mesleki potansiyel ve yeteneklerini kullanmak için 2001 yılında "Deneyim" isimi ile hayata geçirdik. Federal Hava Taşımacılığı Ajansı (FATA) adını taşıyan sivil havacılık otoritemizin mevcut faaliyetine, yüksek nitelikli sivil havacılık profesyonellerinden oluşan bir "Danışma Konseyi", FATA hizmetlerinin niteliğini izleyen ve değerlendiren halk ve yolculara ait kamuya açık bir araç olarak "Halk Konseyi", "Sorumlu Pilot Kulübü", hava ulaştırma işleticileri, havaalanları, yolculara ait dernekleri tarafından danışmanlık sağlanmaktadır. Rus bölgelerini temsil eden parlamenterler ve başkanları havacılık mevzuatları açısından büyük yardım sağlıyor. Herkes farklı açılardan yardım ile doğruyu yapmak için kendi katkısını sağlıyor ve tabii bu bazen kararın alınmasını da zorlaştırabiliyor de...*

*Rusya Federasyonu Hükümeti Havacılık Birliği Başkan Yardımcısı olarak, bu seviyede ulusal sivil havacılığın çıkarlarını savunmaktan gurur duyuyorum.*

**Can Erel:** Havacılık sektöründe 35 yılı aşan bir mesleki kariyeriniz var; bugün ulaştığı seviye ile Rusya Federasyonu (Rusya) sivil havacılığını nasıl değerlendiriyorsunuz? Bizi, güncel tespit ve rakamlarla Rus sivil havacılığı hakkında kısaca bilgilendirir misiniz?

**Alexander Neradko:** *Rus sivil havacılığı 9 Şubat 2023 günü 100. yılını kutlayacak. Rusya şu anda yüksek teknolojisi ve tüm havacılık ürünlerini rekabetçi düzeyde üretebilecek şirketleri ile "Hava Gücü" statüsüne sahip dünyanın bir kaç ülkesinden biri.*

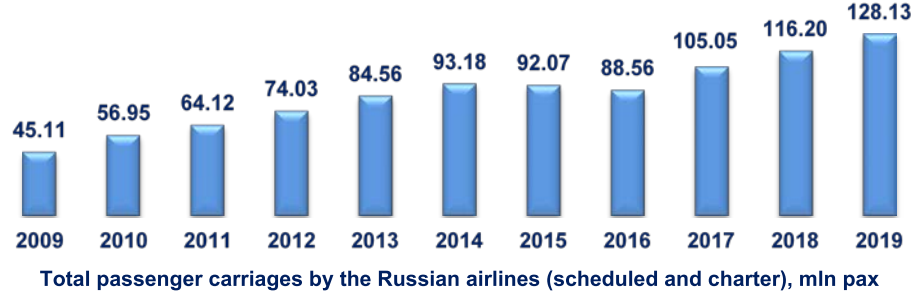
*Rusya Federasyonu, 627 uluslararası uçuş rotası dâhil olmak üzere, toplam 883.181 km uzunluğa sahip 1.072 rotadan oluşan kapsamlı bir ağ ile 26 milyon km<sup>2</sup>'nin üzerindeki hava sahasında hava seyrüsefer hizmetleri sunmaktadır. 2019 yılında Rus hava sahasında 1,8 milyonun üzerinde uçuş yapılmıştır.*

*Uçuş emniyetini sağlamak, kullanıcıların çıkarlarını karşılamak ve Rus hava sahasının transit potansiyelini artırmak için birleşik (askeri ve sivil sektörler bölünmemiş) hava trafik yönetim sisteminin yaratılmasını sağlayan büyük ölçekli bir hava seyrüsefer reformu 2005 yılında başlatıldı. Hava sahası yapısının iyileştirilmesini, yönetim sisteminin optimizasyonunu, yeni teknolojilerin uygulanmasını, seyrüsefer, iletişim, izleme ve havacılık hizmetleri için gelişmiş araç ve sistemlerin uyarlanmasını, sivil havaalanlarının iniş için modern alet ve sistemleriyle donatılmasını sürdürüyoruz. Bu vesile ile Aviation Turkey dergisini bu konuda ayrı bir makale hazırlamak üzere Rusya'ya davet ediyorum.*



Sovyetler Birliğinin dağılması sonrası 1990'lı ve benim de endüstriye liderlik için atandığım 2000'li ilk yıllar ulusal havacılığımızın zor zamanları idi. Bu dönemi zorlaştıran, mali fonlardaki toplan açık (finansman yetersizliği), yeni hava aracı ve motor şirketlerinin ve 1-2 uçaklık filoya sahip çok sayıda küçük havayolunun firmalarını kapanması, 2002'de Bölüm 2 Gürültü Kısıtlamalarının uygulanması ile pek çok ilgi gören turistik ülkeye filolarımızın temel hava araçları olan Tu-134, Il-86 ve Il-76 kargo uçaklarına konulan engeller sonucu trafikte düştü...

O dönemden bu yana sektörü geliştirmek için önemli seviyede çalışmalar yapılarak COVID-19 Salgını öncesi dönemde sektörel ana göstergelerde sürekli büyüme tespit edildi. Ruslar sadece dış hatlarda değil, iç hatlarda da daha sık uçmaya başladı.



Rus havayollarının 2019'daki rakamlarına bakılırsa, dış hatlarda 55 milyondan fazla (önceki yıla göre % 16,3 artış) yolcu ve iç hatlarda yaklaşık 73 milyon (yıllık % 6 artış) yolcu dahil olmak üzere 128 milyon (yıllık % 10,3 artış) yolcuyu aştı. Yaklaşık %65 pazar payına sahip ilk beş havayolumuz, Aeroflot, S7, Rusya, Pobeda ve Ural Havayolları olmuştur. Rus havayolları 75 yabancı ülkedeki destinasyonlara tarifeli ve charter seferler düzenlerken, 72 ülkeden 155 yabancı havayolu Rusya'ya yolcu uçuşları gerçekleştiriyordu.

Havaalanlarımız 2019 yılında Rus ve yabancı havayolu şirketlerinin 221 milyon yolcusuna ve 968 bin ton kargosu ve postasına hizmet etti.

Şuanda Rusya'da 107 ticari havayolu, 220 hava işletmesi ve 69 genel havacılık operatörü kayıtlıdır.

Rus firmalarının şuanda filosunda Rus ve yabancı menşeli 1120 helikopter, 873 uçak ve 277 bölgesel uçak bulunmaktadır. Toplamda 8830 kayıtlı hava aracı vardır. Rus havayolu şirketlerinin 2030 yılına dek 405 helikopter, 567 orta ve geniş gövde uçak ile 259 bölgesel uçak ihtiyacı olduğu tahmin edilmektedir. İthal etme politikası izleyerek şu anda sertifikalandırma çalışması sürdürülen gelecek vaat eden MC-21 uçağı ve diğer yeni Rus yapımı havacılık ürünleri konusunda iyimseriz.

Rusya'da halen, 45 adedi ICAO Kategori 1, 6 adedi ICAO Kategori 2, 5 adedi ICAO Kategori 3 olan 79 uluslararası havaalanı olmak üzere 241 sivil havacılık havaalanı, 6 heliport ve 2112 iniş pisti bulunmaktadır.

Endüstrimizde "3 km yol sizi çok uzağa götürmez, fakat 3 km pist sizi dünyaya açar" sözü sıkça söylenir. Devasa alanı ve ulaşımı güçlüğü çekilen yerleri ile Rusya coğrafyası ve iklim koşulları düşünüldüğünde, ekonomik açıdan mal ve hizmetlere erişim, bu bölgelerdeki yaşayan insanların toplumsal hareketliliği ve kalitesinin, hayat standardının artırılması için hava ulaşımı tek seçenektir; hava taşıyıcıları sivil havacılık sayesinde mümkün olabilmektedir. Hedefimiz, Rusya'nın Uzak Doğu veya Kuzeyinde yer alan noktalar arasındaki erişimi ancak o noktalara binlerce kilometre mesafedeki Moskova üzerinden yapılacak hava transferi ile mümkün kılan durumu kökten değiştirmektir.

Bu hedefe ulaşmak için, sıfırdan inşa ederek veya SSCB döneminde inşa edilen havalimanı altyapısını modernize etmeli, sosyal açıdan önemli bir bölgesel hava ağı

*geliştirmeli ve çeşitli koltuk kapasitelerine sahip hava filoları oluşturmaliyiz. Ayrıca, bölgesel ve yerel işletimlere ve bu rotalarda havayollarının kiralayacakları uçaklara yönelik mali destekler, havalimanlarından ve yer hizmetleri kuruluşlarından elde edilen gelir kaybını telafi edilmesine, havalimanı ve yer hizmetleri ile ilgili ücret ve alınan masraflarda artışlardan koruma gibi çeşitli federal hükümet düzeyinde programlar da başlatılmıştır. Rusya'da 2024 yılına kadar (büyük ve ekonomik açıdan önemli bölgelerde 25 ve uzak Doğu ve Kuzey Kutbu bölgelerinde 41 adet olmak üzere) toplam 66 havalimanının yeniden inşa edilmesi planlanmaktadır.*

*Bu hedef iddialıdır, hatta böylesi uzak alanlara yapı malzemelerinin erişimindeki lojistik zorluğu, havalimanı inşaatında yeterliliğe sahip müteahhit eksikliği, sert iklimin inşaat faaliyetleri için çok sınırlı takvim süresine izin vermesi gibi özellikler de vardır. Ancak, çözümler ülkenin bölgeleri arasındaki ekonomik ve sosyal bağlantı düzeyini doğrudan arttıracaktır.*

*Programın uygulanmasını izlemek için şahsen en uzak noktaları ve şantiyeleri bile ziyaret etmeye çalışıyorum.*

**Can Erel:** Sivil havacılık kariyerinizde sahip olduğunuz başarı ve karşılaştığınız büyük zorluklarınızı paylaşır mısınız?

**Alexander Neradko:** *Kuşkusuz, siyasi ve ekonomik forumlar ve seçim kampanyaları, spor yarışmaları ve kültürel festivaller gibi ulusal ve uluslararası düzeydeki etkinliklere hava taşımacılığı desteği benim için konsantrasyon ve özel hazırlık gerektiren sorumluluğu yüksek bir görevdir. Ulaşım kusursuz, emniyetli ve rahat bir şekilde organize edilmelidir. Örneğin Soçi, Saint Petersburg, Krasnoyarsk ve Vladivostok'taki yıllık ekonomik forumlar bu tür etkinlikler arasında yer alıyor - ne yazık ki bu yıl COVID-19 Salgını nedeniyle hiçbir etkinlik yapılamadı.*

*FATA için yeni sayılabilecek böyle bir etkinlik, 2019 yılındaki "Rusya-Afrika Forumu" katılımcıları ve konukları için havacılık desteği organizasyonu idi...*

*Rusya, 2020 yılında da, Rusya, Çin, Kazakistan, Kırgızistan ve Tacikistan'ın oluşturduğu Şanghay Paktı (SCO) ve Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika Cumhuriyeti'nin oluşturduğu BRICS oluşumuna başkanlık ediyor ve sınırlı hava bağlantılarına rağmen bu, Rus havacılık endüstrisi için büyük bir sorumluluk anlamına geliyor.*

*2014 Soçi Olimpiyatları ile ilgili havacılık hizmetleri şüphesiz en üst seviyedekiler sayılabilir; bunun yanında Rusya'nın 13 havalimanını ilgilendiren 11 şehri kapsayan 2018 FIFA Dünya Kupası, Red Bull Air Race dünya şampiyonasının Kazan etabı, Soçi'de düzenlenen Formula 1 yarışları etabı, Kazan ve Krasnoyarsk'taki öğrenciler arasında düzenlenen yaz ve kış dünya üniversiteleri oyunları, WorldSkills şampiyonası gibi diğerlerine de en düzeyde hava ulaşımı hizmeti verildi.*



*Rus havacıların, havaalanlarının, hava hava seyrüsefer ve yer hizmeti sağlayıcılarının emekleri bu etkinliklerde yer alan ülkelerin liderleri tarafından kusursuz olarak değerlendirildi ve biz de haklı olarak gurur duyduk.*

*Rusya'dan Hac ulaşımını organize etmesini de ilginç bulabilir okuyucularınız; 2019 yılında 26.500'den fazla hacının bu dini vecibesini yapabilmelerini sağlayacak hava ulaştırması yapılmıştır.*

*Geçtiğimiz birkaç yıl içinde, ekonomik zorluklarla da yüzleşmek zorunda kaldık - büyük Rus havayollarından Transaero'nun 2015 sonbaharında ve VIM-Avia'nın 2017 yılında faaliyetleri sona erdi. Yoğun turizm sezonunun ortasında çok sayıda yolcu yurt dışından geri döndürmek için acilen başka havayolu işleticileri bulmak ve uçak bileti iadesini organize etmek zorunluluğu vardı. Ayrıca, çok sayıda kalifiye havacılık personeli işsiz kalması, ücret borçları ve grevlerle durum büyük bir sosyal etki yarattı. Temininde güçlük çekilenleri hızlı istihdam etmek, söz konusu 2 havayolunun havalimanları, akaryakıt ve hava seyrüsefer hizmetleri ile ilgili borçlarının kapatılması da gerekiyordu. Türkiye Cumhuriyeti sivil havacılık otoritesi SHGM'nin bu kolay olmayan günlerimizde, her iki havayolunun müşterilerinden oluşan Rus turistleri Türk tatil köylerinden dönüşlerini organize ederek yardımcı olmasını şükranla anımsıyorum.*

*Hem duygusal hem de mesleki açıdan en zoru, çok sayıda yaşama mal olan kazalardır muhakkak. İlk dakikalardan itibaren olay yeri üzerinde çalışmam, arama-kurtarma faaliyetlerini yönetmem, çalışma arkadaşarımla etkileşimde bulunmam, medya ve kurbanların yakınlarıyla iletişim kurmam gerekiyor. En öncelikli olan kazanın gerçek nedenlerini belirlemek ve tekrarını engelleyecek önlemleri almaktır. Uçuş emniyetini sağlama ve önlem konuları Rus sivil havacılık otoritesinde en yüksek önceliğe sahiptir.*

*Uluslararası terörizmin küresel sivil havacılığa yönelik tehditleri nedeniyle, hava ulaştırması altyapısının ve hava araçları filosunun yasadışı eylemlerden korunmasına için güvenlik önlemlerine en yüksek ciddiyette önem verilmektedir.*

*Bizim ve diğer ülkelerin havacılık idarelerinin tespit etmeye ve üzerinde karar vermeye çalıştığı zorluklar arasında, artan ticari havacılığın gerektirdiği nitelikte havacılık personeli açığından kaçınma gerekliliği olduğu da söylenebilir. Endüstrinin ihtiyaç duyduğu personel potansiyelinin geliştirilmesi ve güçlendirilmesi gerekmektedir.*

**Can Erel:** Ben de tam bu konu ile ilgili soru sormaya hazırlanıyordum... Bildiğimiz gibi ICAO, uluslararası hava taşımacılığının geleceğinde sistemi işletmek, yönetmek ve sürdürülebilirliği sağlayabilecek yeterli niteliklere ve yetkinliğe sahip havacılık profesyonelinin hazır olmasını sağlamak için "Yeni Nesil Havacılık Profesyonelleri (NGAP)" girişimini başlattı. Bu girişimi destekleme yönünden Rus sivil havacılık eğitim yapısı ve özellikleri hakkında neler söyleyebilirsiniz?

**Alexander Neradko:** Nitelik, yeterlilik ve mesleki sorumluluk sivil havacılık çalışanları ile ilgili eğitiminin temel ilkeleridir. Hava aracı emniyeti ve güvenilirliği, bakım ve hava aracının gerekli teknik seviyede operasyonu - bunların tümü uygun eğitim seviyesine bağlıdır. Bu nedenle, sivil havacılık işletmelerinin başındakilerin ve uzmanların sürekli tekrarlayan eğitimleri de dâhil havacılık işletmelerinin tüm kadrolama ihtiyaçlarını sağlayacak personel eğitimi sadece endüstri için değil, tüm ülke için büyük önem taşımaktadır.

*Rusya'nın 30 bölgesinde 60 şubeye sahip 81 havacılık eğitim merkezinde havacılık personelimizin eğitim faaliyetleri yürütülmektedir.*

*Havayolları ile işbirliği ile, gelecekte ticari pilotlara olan talebin yıllık analizini yapıyoruz. Mevcut değerlendirmelerimiz, 2024 yılına kadar yaklaşık 850 uçak pilotu ve 90 helikopter pilotu seviyesindedir.*

FATA, Moskova, Saint Petersburg ve Ulyanovsk'ta bulunan 3 devlet sivil havacılık üniversitesinin de kurucusudur. Her biri aynı zamanda orta öğretim (kolejler) seviyesinde organizasyonları da şube şeklinde içermekte, 23 adedi endüstri odaklı, 32 adedi de meslekî ve özel uzmanlık alanında eğitim yürütülmektedir.

Tüm eğitim kurumları, yabancı uçak ve ekipmanın işletimi için uzman yetiştirmek, uluslararası gereksinimlere uygun yenilikçi teknolojileri tanıtmak, eğitsel ve bilimsel alanlarda aktif olarak uluslararası işbirliğini geliştirmek, yabancı vatandaşları eğitmek üzere modern bir alt yapı ile donatılmıştır. Öğrenciler, öğretim elemanları, yurtdışındaki önde gelen eğitim ve bilim merkezlerinde stajlar için değişim programlarında yer almakta, araştırmalar yürütmekte, uluslararası eğitim projeleri, kongre, konferans ve sempozyumlara katılmaktadır.

Rus havacılık üniversitelerinin yabancılar için çekici bir özelliği var; burada havacılık ilişkili öğrenim, üniversite öncesi, lisans programları, uzmanlık - yüksek lisans, sivil havacılıkta talep edilen çok çeşitli mesleklerde uzmanlık programları gibi öğrencilerin kesintisiz olarak eğitim almalarına izin veren seviyelerine göre sıralanmış bir zincir yapıdadır. Yabancı uyruklular içinde de Rus dili öğrenimi yapılmaktadır.

Sivil havacılıkta görev yapan Türk meslektaşlarımızla eğitim ve öğretim alanında yakın akademik ve bilimsel ilişkilerimizin güçlendirilmesinden memnuniyet duyuyorum.

**Can Erel:** Rusya ve ICAO ilişkilerini nasıl değerlendiriyorsunuz?

.... ICAO içinde Rusya'nın temel yaklaşımları, farklı stratejisi?

**Alexander Neradko:** Rusya'nın ICAO temsili doğrudan sorumluluğumdur. Rusya Federasyonu, bütünleşik ve emniyetli bir küresel hava taşımacılığı sistemi oluşumu için dünya havacılık topluluğu ile ortak çalışarak ve stratejik hedefleri destekleyerek ICAO faaliyetine her zaman aktif olarak katılır. Rus tarafının ICAO gündemindeki tüm konularla ilgili yaklaşımlarının ve politikasının oluşturulmasına büyük önem verilmektedir; bu amaçla, bakanlıklar arası bir ICAO İşleri Komisyonu da oluşturulmuştur.

Elbette, ICAO platformunda tartışılan bir konuda Rusya, kendi fikrini açıkça beyan eder ve savunur. Dedikleri gibi, "gerçekler tartışma ile doğar".

Örneğin, "Uluslararası Havacılıkta Karbon Dengeleme ve Azaltma Sistemi (CORSIA)" başlığında küresel pazar bazlı önlemler şeklinde, sivil havacılık sektörüne ek ve haksız bir mali yük bindirmenin kabul edilemez girişim olarak değerlendiriyoruz. Bu durumun, özellikle gelişmekte olan ülkelerde, sivil havacılığın gelişme hızını olumsuz etkileyecek şekilde sektörden önemli miktarda mali kaynak kaybına sebep olacağı açıktır.

ICAO'da çok lisanlılık ilkesini sürdürmenin gerekliliğini de savunuyoruz. Birçok ülkenin katılımını ve görüşünü gerektiren uluslararası ICAO etkinliklerinin ilgili lisan hizmetlerindeki eksik nedeni ile desteklenmemesi kabul edilemez.

Genel olarak, ICAO üyeliğinde ülkemiz Chicago Sözleşmesinin tüm hükümlerine uyma, belirlenen standartların ve önerilen uygulamaların hayata geçirileceği ulusal hava mevzuatı hazırlama ve uyumlaştırılması politikasına bağlıdır.

Rusya Federasyonu, 1999 Montreal Konvansiyonuna 2017 yılında katılmıştır.

Havacılık kazaları ve ciddi olayları oluşturulmasına ilişkin Uluslararası Büro'nun kurulması ve işletilmesi anlaşmasını 2018 yılında imzaladık, bölgemizdeki diğer devletlerin de bu Anlaşmaya katılmasını bekliyoruz.

Daha önce, ICAO tavsiyelerine uygun olarak, Rusya Federasyonu Hükümeti 2015 yılında sivil havacılık ürünlerinin sertifikasyon işlevlerini, Devletlerarası Havacılık Komitesi yerine, 1991 yılına kadar olduğu gibi ulusal seviyeye, ulusal havacılık otoritesi FATA'ya

döndürme kararı aldı. Bu, sivil havacılıkta emniyetli işletimden doğrudan sorumlu olarak kapsamlı havacılık ürünleri listesine göre tasarım ve üretim yapan bir devlet olarak Rusya'nın ulusal havacılık sektörünü güçlendiren ve ihracat potansiyelini artıran gecikmiş bir adımdı. Rus yapımı sivil havacılık ürünlerini ithal eden devletler ve uluslararası havacılık topluluğu yanı sıra önde gelen havacılık güçleri de bu reformu tam olarak destekledi.

Şimdi, ICAO tarafından öngörüldüğü üzere, sertifikasyon ve uçuşa elverişlilik alanında birçoğu ile görüşme ve anlaşma imzalama sürecindeyiz.

Rusya, ICAO Evrensel Güvenlik Denetim Programını 2019 yılında % 95 seviyede ile başarıyla geçerek, havacılık güvenliği ve hava ulaştırması altyapısının ve hava araçları filosunun yasadışı müdahale eylemlerinden korunması alanında ICAO standartlarına yüksek düzeyde uyum gösterdiğini kanıtladı.

Kuşkusuz, ICAO "önce emniyet" ilkeli standartlarına uygun olarak, Rusya Federasyonu için temel öncelik uçuş emniyetinin sağlanmasıdır. Tanımlanmış risk faktörleri hakkında bilgiye, ilgili tüm tarafların ücretsiz olarak erişebileceği bir dağıtım sistemini hayata geçirdik. Bu veri tabanı, havacılık kazası ve olay araştırma malzemeleri yanında 350 sivil havacılık sektörü kuruluşunu temsil eden 1400'den fazla kullanıcıyı bir araya getiren operasyonel olaylar ile en popüler bilgi kaynaklarından biridir. Pist emniyeti, hava yolu ve havaalanı operasyonlarının mevsimsel ve iklimsel belirginlikleri, kuş bilimi, insan faktörü ve CRM konularına, hava aracı tasarım ve imalat şirketleri, hava ulaştırması şirketleri katılımıyla belirli uçak tipleri ile ilgili teknik uçuş konferansları düzenli olarak organize edilmesine özen gösterilmektedir.

Dünyadaki tüm havacılar, Aralık 2019 başında, uluslararası sivil havacılığa ilişkin sözleşmenin 1944 yılında imzalanmasının 75'nci yıl dönümünü kutladı. Bu etkinliğin şerefine, Baykonur Kozmodromu'ndan (uzay üssü) 6 Aralık 2019 günü Uluslararası Uzay İstasyonu'na ICAO bayrağını gönderdik - sanırım bu bayrak daha önce hiç bu kadar yükseğe çıkmamıştı! Uluslararası Uzay İstasyonundaki eki de bu önemli gün nedeni ile video konuşması gerçekleştirdi. Daha sonra yeryüzüne getirilen, bu benzersiz süreci yaşayan bayrağı 7 Şubat 2020 günü ICAO Karargâhına bizzat elden teslim ettim.

Elbette şu anda da ICAO'nun COVID-19 Salgını ilgili girişimlerini dikkatle izliyoruz.

**Can Erel:** Hemen hemen tüm ülkeler, 2019'un ilk aylarında Çin'de ortaya çıkan ve hızla diğer ülkelere yayılan ve şimdiye kadar yaklaşık 1,5 milyon insan ölümüyle sonuçlanan koronavirüsle savaşmak için sıkı önlemler almaya zorlandı. Rusya'da COVID-19 ile enfekte olmuş havacının hikâyesinin nasıl olduğunu, hükümetin ve sektörünün COVID-19 salgını ile nasıl savaşabileceğini anlatır mısınız?

**Alexander Neradko:** Nisan - Ağustos 2020 döneminde ilk 10 sırada yer alan Rus havayolunun uluslararası hava trafiği 2019 yılının aynı dönemine göre % 99'dan fazla azaldı. Bu yılın ilk 9 ayında toplam 52,6 milyon yolcu taşınmış, bu miktar geçen yılın aynı dönemine göre % 47 azalmayı göstermektedir.

Karşılaştırmak gerekirse, tarihi geçmiş göz önünde bulundurarak, 1990 yılında tüm SSCB'deki iç hava taşımacılığı miktarı yaklaşık 85,5 milyon yolcu idi. En düşük seviye 1999 yılında görüldü. O zamanlar, trafik neredeyse 4 kat azalarak 22 milyon yolcuya düşmüştü. Trafik miktarı ancak 2014 yılında düzeldi (84,6 milyon yolcu). Yani, havacılık endüstrinin toparlanması yaklaşık 15 yıl sürmüştü.

Mevcut koşullarda, düşüş neredeyse% 100. Kriz olgusuna ek olarak, sosyal gerilim de bugün de önemli bir etkiye sahiptir.

Burada "sivil havacılıkta hava yolcu taşımacılığını eski haline getirmek için COVID-19 salgını ile ilgili uygulanan kısıtlama rejiminden adım adım çıkış rehberi ilkelerini" Mayıs



2020 içinde hayata geçirdik. Havayolları ve havalimanları tarafından bu kılavuza uyulması kalıcı hale getirilebilir. Varış noktaları Rusya olan yabancı havayollarının uçuşlarına devam etmeleri için de bu gerekliliklere uymaları gerekmektedir.

Genel olarak, Rusya Federasyonu havacılık endüstrisi, salgında olumlu gelişmeler gösteren yabancı ülkelere / ülkelere uçuşları karşılıklı olarak yeniden başlatmaya tamamen hazırdır.

Salgından en çok etkilenen sivil havacılığa yönelik öncelikli devlet desteği ilişkili tedbirlere gelince, bu konuda, iflas başvurularının yapılmasına ilişkin bir moratoryumun getirilmesi, şirketlere hava araçları ilişkili vergi, sigorta primi ve kira ödemeleri için ödemesiz süre tanınması gibi birkaç önemli yasal düzenleme kabul edilmiştir. İzinler uzatıldı, Rusya Federasyonu Hükümeti'nin ayrılmış fondan havayolları ve havalimanlarına sübvansiyonlar verildi, yolcu hava trafiğinin düşmesi sonucu azalan gelirler nedeniyle maliyetlerin kısmi tazminine gidildi; Aeroflot ile beraber önde gelen diğer hava taşıyıcıları mali destek aldı. Çeşitli havayollarına, sosyal açıdan önemli ilaç ve sıhhi malzeme ile ekipmanları yolcu uçağının kabininde taşınmaları için özel izinler verildi – böylelikle, bu zorlu koşullara sahip endüstriyel süreçte şirketlerin operasyonel faaliyetlerinin ekonomik olarak desteklenmesi sağlanmış oldu.

**Can Erel:** Kalkış havaalanı kapısından varış havaalanı kapısına kadar, hava ulaştırma zincirindeki COVID-19'a karşı alınan önlemlerinizi nelerdir?

**Alexander Neradko:** Son aylarda hepimiz için rutin olan, yolcunun uçuşun tüm aşamalarında kişisel koruyucu ekipman (maskeler ve eldivenler) kullanımı, dezenfeksiyon, sosyal mesafeyi koruma, vücut sıcaklığı ölçümü ve temaslarla ilgili bilgi sağlama ile ilgili önlemler denilebilir.

COVID-19 önlemleri ile ilgili bilgilendirmeler havalimanlarında ve hava araçları kabinlerinde duyurulmaktadır, terminal içlerinde refakatçi sayısı en aza indirilmiştir ve klima sistemlerinin kontrolü artırılmıştır. Yolcular, yeme-içme zamanı dışında tüm uçuş boyunca çıkarılamayan koruyucu maske ve eldivenlerle uçağa kabul edilmeye başlanmıştır. Uçuş sırasında, yolcuların uçakta hareket etmesini en az seviyeye indirecek şekilde, "Emniyet kemerlerini bağla" modu sürekli geçerli hale getirilmiştir.

Yabancı uyruklu vatandaşlarının Rusya'ya girişi zorunlu sağlık sigortası ve COVID-19 PCR testi negatif sonucu gerekliliği ile şarta bağlanmıştır. Ayrıca, uçuştaki yolculardan birine koronavirüs teşhisi konulması durumunda ilgili diğer yolcuların hızlı bir şekilde tanımlanmasını sağlamak üzere iletişim bilgilerinin sunulması da zorunlu hale getirilmiştir.

**Can Erel:** Şimdi ülkelerimiz arasında hava ulaştırmasına geçelim... 2020 yaz ayları ortasında COVID-19 salgını nedeniyle 3,5 aylık aradan sonra Türkiye ve Rusya uçuşlarına devam etmek için anlaşılabilir. Türkiye ile Rusya arasındaki yolcu trafiği ve yük trafiği ile ilgili beklentilerinizi paylaşabilir misiniz?

**Alexander Neradko:** Türkiye, son yıllarda Rus vatandaşları için turizm açısından en popüler 10 uluslararası destinasyon arasından lider olmuştur. Tabii ki, durumun en kısa sürede normale dönmesini dört gözle bekleniyor.

Rusya, bu yıl 1 Ağustos gününden itibaren, gerekli sıhhi koruma önlemlerine sahip tarifeli uluslararası uçuşları, Türkiye de dâhil olduğu bazı ülkelere yeniden başlattı. İlk etapta Moskova, Saint Petersburg ve Rostov'dan İstanbul'a seferler başladı. Rus ve Türk havayolu firmalarının Dalaman, Bodrum ve Antalya'ya çift yönlü tarifeli ve charter

seferleri 10 Ağustos 2020 tarihinden itibaren yeniden başlamış ve yoğun talep görmüştür.

Şüphesiz, uçuş yoğunluğunun eski haline gelmesi zaman alacaktır ve ne zaman olacağına dair herhangi bir tahminde bulunmak zordur, ancak hem Rus hem de Türk havacılar bu konuda birlikte çalışmaya hazırdırlar.

**Can Erel:** Her iki girişimde de yer aldığım havadan yangın söndürme amaçlı sabit ve döner kanatlı uçaklarla ilgili programların ve iş ortaklıklarının mevcut durumu hakkında neler paylaşılabilir?

**Alexander Neradko:** Rus uçakları ve helikopterleri, en kuzey ve en güney enlemlere kadar tüm iklim ve coğrafi koşullar için benzersiz uçuş özellikleri ve güvenilirliğe sahip olması nedenleri ile önerilmekte ve batı ürünlerine kıyasla çok daha uygun fiyatlarla sunulabilmektedir.

Ne yazık ki, bazen yabancı havacılığı düzenleyen kural koyucu otoriteler ve operatörleri, Rus yapımı havacılık ürünlerinin potansiyeli hakkında yeterince bilgi sahibi olamayabilmektedirler; ancak bu konuda çalışıyoruz - Rus havacılık ürünlerinin tanınırlılığını sağlama görevi, MAKS, Le Bourget, Antalya'daki Eurasia-2018 gibi uluslararası fuar ve hava gösterilerine katılım ve tanıtım turları gibi çeşitli şekillerde yapılmaya başladı.

Her yıl, orman yangınları büyük ekonomik ve çevresel zararlara neden olmakta ve tüm dünyada can kayıplarına yol açmaktadır. Onlarla savaşmanın en etkili yolu havacılıktır.

Rus Be-200 amfibi uçağı bu konuda harika bir performans sergiliyor. Bu hava aracı, çok amaçlı ve benzersizliği ile gerçekten umut verici, sivil havacılık sertifikasyonu da mevcuttur. İnsanları, vahşi yaşamı ve altyapıyı kurtarmak için yaratılmış "üç temel güç - hava, ateş ve su" uçağı olduğunu söyleyebilirim.



Bu, yangın söndürürken hız konusunda kimsenin inkâr edemeyeceğı avantajlar sağlayan dünyadaki tek amfibik jet uçağıdır; 12 tona kadar su alabilen bu uçak tek bir yakıt ikmali ile 270 ton suyu yangın üzerine atabilmektedir. Buna ilave olarak, Be-200 hızlıca 43 yolcuyu veya sağlık donanımlarını orta mesafedeki rotalardaki havaalanlarına veya suya iniş bölgelerine taşıyabilen bir uçağı dönüştürülebilir.



*Türkiye Cumhuriyeti Tarım ve Orman Bakanlığı'nın kararıyla, Haziran 2020'den itibaren, Antalya, İzmir ve Bodrum yakınlarında Rus mürettebatı ile yangın söndürme görevinde bulunan birkaç Be-200 amfibi uçağının olması harika. Türk işbirlikçilerimiz, bu son derece verimli uçağın tüm potansiyelini değerlendirebilirler - aslında, her yıl diğer ülkelerin orman yangınlarıyla mücadele çağrılarında her zaman Rusya anında cevap verebilmektedir.*

*Ayrıca, sadece yangınla mücadelede değil, aynı zamanda arama ve kurtarma operasyonlarında, yüksek yapılarda, kabin içinde ve harici yük askısı üzerinde kargo taşımacılığında, tomruk tutma, tıbbi tahliye, yoğun kentsel alanlarda, ücra dağ ve ormanlık bölgelerde işletilebilen, küçük gemilerin güvertesine, petrol platformu gibi yerlere inebilmesi için tasarlanmış Ka-32A11VS helikopterleri 2019 yılında Türkiye'ye teslim edilmiştir.*



*Ka-32A11VS teslimatları, FATA ile Türkiye Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) arasında Şubat 2018 ayı içinde imzalanan uçuşa elverişlilik alanında yapılan "Çalışma Düzenlemesi" çerçevesinde gerçekleştirilmiştir.*

**Can Erel:** Ülkelerimiz arasında,

- Yerli bölgesel ve / veya diğer tip uçaklar
- Sabit ve/veya döner kanatlı hava aracı tadilatı
- Yeni tip havalimanı
- Akıllı kargo merkezi

için ortak havacılık programları öngörüyor musunuz?

**Alexander Neradko:** Hava aracı tasarımı ve üretiminde potansiyel Türk-Rus işbirliği daha çok Rusya Federasyonu Sanayi ve Ticaret Bakanlığı ile ilgili bir konudur. Ancak, bildiğim kadarıyla, havacılık üretiminde uzmanlaşmış ve çeşitli tipte bileşenler üretebilen Türk Havacılık ve Uzay Sanayi (TUSAŞ) ile ciddi ekonomik ve ticari ilişkiler kurulmuştur. Bu nedenle, bu konu uçak ve helikopter tasarımı ve üretimi ile ilgilenen Rus şirketlerinin kesinlikle ilgisini çekebilir.

Havalimanlarına gelince, Türk şirketleri kendilerini kanıtladılar ve Rusya'da havalimanı terminallerinin yapımı için düzenli olarak ihaleler kazanıyorlar.

Örneğin, Kemerovo havalimanına yolcu terminalini Türk inşaat konsorsiyumu inşa ediyor. Daha önce aynı müteahhit, Rostov-on-Don'da Aralık 2017'de başarıyla hizmete açılan yeni Platov Havalimanı terminalini inşa etmiş ve Habarovsk havalimanındaki yeni yolcu iç hatlar terminalini 2019 yılında faaliyete geçirmiştir.

Türk firmaları, Kazan havalimanına kargo terminali ve Novosibirsk havalimanının yeni terminali inşaatı ihalelerini de kazanmıştır. Şu anda Türk tarafı, Voronezh ve Mirny havalimanları için yeni terminal inşaatı projelerine ilgi duymaktadır. Türk firmaları tarafından gerçekleştirilen işin kalitesi ve şartları hakkında hiçbir şüphemiz yok - tüm yeni inşa edilen terminaller ve teknolojik donanımları, sınırlı hareket kabiliyetine sahip olanlar da dâhil, yolculara konfor sağlamak için en modern standartları, gereksinimleri karşılamışlardır. İnşa etmeyi ve yenilemeyi planladığımız havalimanı sayısı göz önüne alındığında, burada hem bizim hem de Türk yüklenicileri için yeterli iş olacağını varsayıyorum.

**Can Erel:** Türk ve Rusya havacılık otoriteleri arasındaki ilişkileri nasıl değerlendiriyorsunuz? Daha ileri / daha derine inebilir miyiz ve nasıl?

**Alexander Neradko:** Ülkelerimiz arasında 1997'de "Ticaret, ekonomik, endüstriyel, bilimsel ve teknik işbirliğinin geliştirilmesi için uzun vadeli bir program" anlaşması imzalandı, ayrıca ticaret, ekonomik, bilimsel, teknik, ulaşım ve kültürel alanlara yönelik birkaç hükümetler arası orta vadeli program da var.

Rusya ile Türkiye sivil havacılık idareleri arasında var olan iş ortaklığı ve iyi komşuluk ruhu içinde hava ulaştırması alanında karşılıklı fayda sağlayan işbirliğinin sürekli gelişmeye devam edeceğini kesin bir güvenle söyleyebilirim.

İşbirliğimizi geliştirebileceğimiz ve karşılıklı deneyim aktarımı sağlayabileceğimiz alanlar arasında hava taşımacılığı, havacılık eğitimleri ve pilot eğitimi, uçuş emniyeti, havacılık güvenliği, uçuşa elverişlilik, hava seyrüsefer ve havaalanı altyapısını sayabilirim. Hava ambulansı kullanımıyla acil tıbbi bakım alanında işbirliği konusu umut verici olabilir – Rusya 2021 yılına kadar tüm ülke sathını kapsayacak şekilde bu sosyal açıdan önemli alanı geliştirme programını 2018 yılından itibaren başlatmıştı. Bu görevler için, Rus havacılık endüstrisi tarafından uçak ve helikopterler için kabin içi acil tıbbi modülleri, yenidoğan taşıma modülleri ve salgın durumunda bulaşıcı hastalar için kutular gibi çözümler geliştirilmiştir. Bunların Türkiye Cumhuriyeti'nin sağlık sistemi tarafından başarıyla kullanılacaklarına inanıyorum.

**Can Erel:** Eklemek istediğiniz bir şey var mı?

**Alexander Neradko:** İlginç sorularınız için teşekkür eder, ülkelerimizin sivil havacılığının böylesine zorlu bir zamanda sadece toparlanmasını değil ayakta kalmasını, aynı zamanda yolcu trafiği ve kargo cirosunun sonuçlarını ve miktarlarını mümkün olan en kısa sürede iyileştirmesini dilerim.

Gelecekte tüm okurlarınızı doğası, mutfağı, kültürü ile çok güzel Rusya'ya uçmaya davet ediyorum. Ve en önemlisi, kendinize ve sevdiklerinize iyi bakın ve esen kalın!

**Can Erel:** Teşekkür ederim.

Sevgili Alexander ile başlayan arkadaşlığımızda da "**Bazı anlar vardır paylaşılmak içindir; bazı insanlar da o anları anı haline getirir!**" sözü aklıma gelir...



Ne mutlu bana Sevgili Alexander beyi ve yönetimindeki FATA'nın her biri birbirinden değerli çalışanlarını tanımışım; her birine sağlık ve huzur diliyorum.

...ne mutlu böyle arkadaşlarımız olmuş; güven içinde emniyetle hep uçsunlar!

