

----- Forwarded Message -----

**From:** Can EREL

**Sent:** Saturday, May 18, 2013 7:02 PM

**Subject:** Değişimin Düşündükleri (Küresel Hava Ulaştırması Ağırlık Merkezi Ülkemize Yaklaşıyor...)

Değerli Büyüklerim ve Arkadaşlarım;

Selamlar. Hava aracı BOY (Bakım-Onarım-Yenileme) penceresinden havacılık endüstrisini bir ekosistem olarak incelediğim semineri dün de OSTİM-OSSA Savunma ve Havacılık Kümelenmesi Yönetim Kurulu Başkanlarının nazik davetleri üzerine OSSA Yönetim Kurulu toplantısı kapsamında sundum.

Bilindiği gibi, havacılık ve savunma ülkemizin küresel pazara yönelik en yüksek seviyede gelişmelerine sahne olan endüstrilerimiz... Kendine has yatırım, organizasyon ve faaliyet özellikleri olan havacılık ve savunma sektörlerindeki ürünlerle küresel pazar hedeflenmesi halinde en etkili örgütlenme yöntemlerinden biri de "kümelenme"...

OSTİM-OSSA Savunma ve Havacılık Kümelenmesi de Türkiye Cumhuriyeti'mizin 100'ncü yılına yönelik oluşturulan heyecan verici ulusal hedeflerimiz içinde en önemli ve en büyük paya sahip olacağını değerlendirdiğim havacılık ve savunma sektörlerinde "kümelenme" modelini hayata geçirmek üzere sorumluluk almış ve bugün ülke ölçeğinde en önemli küme.

Bu çalışmamdan önce, Mayıs 2013 ayı başında Türkiye'nin yurt dışı uçuş ağının geliştirilmesi amacıyla Ulaştırma Denizcilik Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından düzenlenen "Türkiye-Amerika Sivil Havacılık Konferansı"na 28 Amerika ve Afrika ülkesinden toplam 180 delege katılmıştı. Bu etkinliğin ilk günü THY Genel Müdürü Dr. Temel KOTİL'in sunumunda bir değerlendirme görmüştüm:

**Hava Ulaştırması Ağırlık Merkezi Değişimi**

*Geographic centre of gravity of departing/arriving/connecting passengers per city*



*Traffic as month of September; estimates for historic passenger derived from offered seats; respective centres of gravity as median of city coordinates weighted by passenger traffic.*

Benim değerlendirmelerimde de bireyin uçuş ihtiyacının ekonomik gelişimle artışı gösteren ancak bu artışın kişi başına gelir düzeyinin gelişimi ile marjinalleşeceğini gösteren bir tespitim vardı:

özetle "kişi başına gelir (kişi başına gayrisafi yurtiçi hasıla) 5,000 ABD doları seviyesinden 10,000 ABD doları seviyesine ikiye katlandığında bireyin uçuş ihtiyacı (yaklaşık 0,2'den 0,5'e) %160 artarken, 10,000 ABD doları seviyesinden 20,000 ABD doları seviyesine ikiye katlandığında bireyin uçuş ihtiyacının (yaklaşık 0,5'den 0,8'e) %60 artacağını; daha da üst seviyeli ekonomik gelişimin bireyin uçuş ihtiyacına etkisinin daha da marjinalleşeceğini söylüyordum.

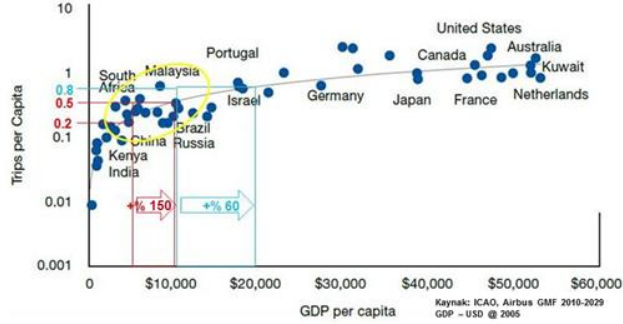
Bu tespitimin bir başka anlamı; son yıllarda küresel ortalamaların (hatta tahminlerin) çok ötesinde gelişmelere sahne olmuş hava ulaşımımızın ardındaki gücü göstermek olduğu kadar havacılıkta yaşanan bu olağandışı / beklenti ötesi gelişimin sürekli olacağı yönünde umutlarla yapılan kariyer planlamalarında ve yatırımlarda tedbiri gündemde tutabilmek idi..

### Küresel Ekonomi - Hava Ulaşımı Etkileşimi Havayolu Seyahati Eğiliminde Bir Yaklaşım



GDP per capita - 2010

- Türkiye: \$11.200
- Rusya: \$15.100
- Gürcistan: \$4.400
- Azerbaycan: \$10.400
- İran: \$12.900
- Irak: \$3.600
- Suudiye: \$4.600
- G. Kıbrıs: \$21.200
- Yunanistan: \$22.100
- Bulgaristan: \$12.600
- Romanya: \$11.500
- Ukrayna: \$6.400
- Arnavutluk: \$6.300
- Kosovo: \$2.500
- Makedonya: \$9.000
- Sırbistan: \$10.400
- Afganistan: \$900
- Kazakistan: \$11.800
- Kırgızistan: \$2.100
- Özbekistan: \$2.800
- Pakistan: \$2.600
- Tacikistan: \$1.800
- Türkmenistan: \$6.900
- İsrail: \$29.400
- Ürdün: \$5.300



Türkiye ve Türkiye'nin de içinde bulunduğu bölge ülkelerinin;

- Milli gelir durumları,
- Yerleşim merkezlerinin demografik ve coğrafik yapısı,
- Karşılıklı siyasi ilişkilerin gelişme potansiyeli,

Türkiye çevresinde bölgesel uçuş ihtiyacının yüksek olabileceğini işaret etmektedir.

➔ İnsanların uçuş ihtiyacı var, havacılık gelişimini sürdürecektir...

©2013 www.canerel.com.tr

Ancak, Dr. KOTİL'in sunumunda küresel hava ulaştırmasında ağırlık merkezinde (doğal avantajımızın daha da artacağı şekilde) değişmiş olduğunu ve gelecek 20 yılda da bu değişimin ülkemiz üzerine yarattığı avantajın daha artacağı yönde bir gelişme göstereceğini görünce –dün OSSA'ya sunduğum seminerden başlayarak- sektörel analiz e değerlendirmelerimin esas aldığı tespitlerime bunu da ekledim.

Gerçekten de hem ekonomik gelişim ve hem de küresel dinamikler çok az ülkeye bu kadar bonkör davranabilir...

Ve sordum: "**Bu değişimden daha fazla yararlanmak için bireysel, mesleki, sektörel ve milli ölçekte sistematik hazırlıklarımızı / faaliyetlerimizi yapıyor muyuz?**"

Mesela...

Mesela.... Komşularımızla müşterek bir sistematik gayret küresel dinamiklerin etkisinde doğuya yönelmiş bu ağırlık merkezini biraz daha Türkiye'ye yaklaştırabilir mi?

Ülkemizin coğrafyası, yerleşim bölgelerimiz yanında çevremizde (başka ülkelere göre çok daha fazla sayıda sahip olduğumuz komşu ülke ve bu ülkelerdeki yerleşim bölgelerinin dağılımı hava taşımacılığında 60-99 koltuk kapasiteli turbo (prop ^ jet) motorlu uçaklar ve "Besleyici (Feeder)", "Banliyö (Commuter)" ve hatta "Bağımsız" havayollarına dayalı iş modellerine geçilmesi konusunda ısrarımı sivil havacılık sahasında yakın çalışma arkadaşlarım bilirler...

Ayrıca bu önerimi Ulaştırma Bakanı Binali YILDIRIMIN da katılımı ile İstanbul Teknik Üniversitesi tarafından 18 Mayıs 2010 günü düzenlenen "Türk Bölgesel Yolcu Uçağı Çalıştayı"ndaki iki panelden "İhtiyaç" Panelinde sunmuş ve bölge lideri olma amacını taşıyan hava aracı BOY merkezlerimizin bu gelişmeye önemli ölçüde katkı da sağlayacağını da belirtmişim.

Bu yönde yapılacak çalışmalar doğu yönünde kaymaya devam eden hava ulaştırması ağırlık merkezini kuzeye çekerek ülkemize yaklaştıracak bu yaklaşım doğal olarak bu etkiyi daha da artıracak yan ürünler ortaya çıkaracaktır.

Mesela... Böyle bir uçağın tasarım ve imalatı için teknolojik eksikliklerimiz tamamlanıyor mu?

İstanbul Teknik Üniversitesi tarafından 18 Mayıs 2010 günü düzenlenen "Türk Bölgesel Yolcu Uçağı Çalıştayı"nda yaptığım sunumda (sivil ve askeri havacılık endüstrimize yönelik) kullandığım basit bir sınıflandırma içinde bulunan durumu sunmuş; hava aracı üretiminde gelişim/yatırım alanlarına dikkat çekmeye çalışmışım.

Eksikliklerin tamamlanması ile ülkemize yaklaşan hava ulaştırması ağırlık merkezinden yararlanabilme ve bu merkezi ülkemize daha da yaklaştırma etkisi yaratacaktır.

#### Ulusal Havacılık

Ulusal Havacılık Endüstrisi Kuruluşlarının Faaliyet/Ürün Yoğunlukları



	Malzeme	Parça	Yapı Grubu	Komponent	Alt Sistem	Sistem	Ana Sistem
Hizmetten Alma							
Satış Sonrası Hizmetler							
Entegrasyon							
Ürün Geliştirme							
Sertifikasyon							
Test							
İmalat							
Tasarım							
Enstitü							
Laboratuvar							
Araştırma ve Geliştirme							
Akademi							

Yoğun Faaliyet  
 Seyrek Faaliyet

Kaynak: CE EDLC

☛ **Havacılık endüstrisi disiplinler arası niteliğe sahip en gelişmiş endüstrilerin başında gelir.**  
 ... Ancak, doku tarafların mutabık kaldığı ortak bir sistematiğe incelenilebilir.

Paylaşırsanız sizlerin de öneri ve değerlendirmelerinizi almak ve çalışmalarımızda yararlanmak isterim.

Sevgi ve saygılarımla,  
Can EREL



Engineering  
Design  
Logistics  
Consultancy