

HAVADA

ÜMİT VAR MI? COVID-19 SONRASI NASIL BİR HAVACILIK?

18 Halil İbrahim Ateş Kimdir?

24 Krizin Gölgesinde Havacılık Eğitimi

38 Hava Kargoda Dijitalleşme ve Güvenlik





YENİ UÇUŞ NOKTAMIZ: DALLAS

Yeni uçuş noktamıza, sizin için aldığımız geniş kapsamlı önlemlerle 24 Eylül'den itibaren seyahat edebilirsiniz.



TURKISH AIRLINES

Tüm Sivil Havacılar Derneği İktisadi İşletmesi Adına İmtiyaz Sahibi ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü

Arif Ali GEZMİŞOĞLU

Yayın Komisyonu Başkanı ve Genel Yayın Yönetmeni

Dr. Muhittin Hasan UNCULAR

Yayın Kurulu

Can AKGÜN

İslam GÜRE

Levent KAYA

Özlem ÇAPAN ÖZEREN

Reklam Rezervasyon

0530 073 44 87

İletişim

TÜSHAD

Tüm Sivil Havacılar Derneği

Yenibosna Merkez Mah. Çınar Caddesi

No:6/1 Bahçelievler-İSTANBUL

Tel: +90 542 388 7423 info@tushad.org

    / tushadorg

Tasarım

W. Beyond Phygital Agency

Uygulama

Erne Medya

0212 486 39 36

Grafik Tasarım

Ümit ATICI

Dergide yayınlanan yazıların sorumluluğu yazarlarına, röportajlardaki görüşler sahiplerine, reklamlar ise reklam verenlere ait olup TÜSHAD.org sorumluluk üstlenmez. Kaynak göstermek şartıyla alıntı yapılabilir. TÜSHAD.org ücretsiz olarak okuyucusuna ulaştırılmaktadır.

Havacılık Sektörünün Toparlanma Mücadelesi

Dünyadaki birçok sektörün verdiği mücadelenin belki de çok daha yoğun ve ağırlığını havacılık sektörü pandemi döneminde vermektedir. 2019 senesinin sonlarına doğru tüm dünyada başlayan pandemi belki de tümünden yeniden dizayn edilen bir havacılık sektörüyle bizleri karşı karşıya getirmektedir.

Pandeminin başladığı dönemden önce belki de hiçbir şekilde gündemimizde olmayan konular artık günlük “normal” ve “rutinimiz” olmaya başlamıştır. Geçtiğimiz sayımızda özel bir dosya olarak da bahsettiğimiz pandemi süreciyle alakalı ICAO (Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü)’nun havacılık sektörü için yayınladığı rehberde bu yeni süreçte havacılığın yeni normallerinin nasıl olacağına ilişkin bilgiler yer almaktadır.

Bir yandan aşı taşımaları ve aşılama çalışmaları devam ederken, tartışılan konulardan birisi de aşı karneleri zorunluluğuyla gerçekleştirilecek seyahatlerdir. Özellikle havacılık sektörünün eskiden bilindiği şekliyle



Arif Ali GEZMİŞOĞLU

Tüm Sivil Havacılar Derneği Başkanı

“normal” günlerine, maskenin de belki kullanılmayacağı günlerine dönebilmesinin en temel şartlarından birinin “aşılma” olduğunu savunanların karşısında bir muhalif görüş de bulunmaktadır. Bu vesile ile aşının tüm dünyada ve havacılık sektörü özelinde ne denli hayati ve önemli bir rolünün olduğunun altını TÜSHAD yönetimi adına çizmek isterim.

Ülkemizin içinde bulunduğu coğrafyanın doğal bir avantajı ve yıllar boyu krizleri fırsata çevirebilme refleksinin bir sonucu olarak ülkemizde havacılık sektörünün toparlanma hızı dünya ortalamasının üstünde bulunmaktadır. EUROCONTROL verileri de bu gerçeğe bir kez daha işaret etmektedir.

Hiç şüphesiz havacılık sektörü eski parıltılı günlerine tekrar dönecektir. Her ne kadar bu biraz daha zaman alacak bir süreç gibi görünse de yaklaşık iki yıldır pandeminin “seyahat özgürlüğü” üzerindeki kısıtlayıcı etkisi “nereye olursa olsun bir şekilde artık uçmak istiyoruz” diyen yolcu profillerinin de sayılarını oldukça arttırmaktadır.

Bazı ülkelerde uygulandığını duyduğumuz “aşı olun tatiliniz bizden” şeklinde uygulamalar belki de pandemi dönemine has bir şekilde karşımıza çıkabilecek uygulamalardandır.

Temizlik, mesafe ve maske üçlüsünün yanında “aşının” da artık pandemi sürecinde üzerinde en çok konuşulan hususlar olduğu havacılık sektörümüzün içinde de yerini almış bulunmakta ve görünen o ki artık yeni normaler arasında olmaya devam edecek hususlardandır.

Sağlık, huzur ve özgürlük içinde 2019 senesinden önceki uçuş verilerinin ve rakamlarının üstüne bir an önce çıkılmasını ve havacılık sektörünün yeni kuşaklar arasında da ilgi odağı olmaya devam edeceği günlerin devamını dilerken, pandemi döneminde ve ülkemizdeki yangın, sel, deprem ve doğal afetlerde hayatlarını kaybeden vatandaşlarımıza ve sektör çalışanlarımıza Allah’tan rahmet, tedavileri devam edenlere acil şifalar diliyorum.

The Recovery Struggle of the Aviation Industry

Perhaps aviation industry has been giving a more intense and heavier struggle against the pandemic situation when compared with many sectors in the world. The pandemic, which started all over the world towards the end of 2019, perhaps brings us face to face with a completely redesigned aviation industry.

Issues that were not on our agenda before the pandemic started have now become our daily “normal” and “routine”. The guide published by ICAO (International Civil Aviation Organization) for the aviation industry, which we mentioned as a special file in our last issue, contains information on how the new normals of aviation will be in this new process.

While carrying vaccines and vaccination studies continue, one of the topics discussed is travels to be carried out with the obligation of vaccination certificates. There is also a dissenting opinion against those who argue that “vaccination” is one of the most basic



Arif Ali GEZMİŞOĞLU

Chairman of the Board of the All Civil Aviators Association

conditions for the aviation industry to return to its "normal" days as it was known in the past, and to the days when masks may not be used. On this occasion, I would like to underline on behalf of TUSHAD board what a vital and important role the vaccine has in the whole world and in the aviation industry.

As a result of the natural advantage of the geography in which our country is located and the reflex to turn crises into opportunities for years, the recovery speed of the aviation industry in our country is above the world average. EUROCONTROL data point to this fact once again.

There is no doubt that the aviation industry will return to its former shining days. Although this may seem like a process that will take a little more time, the restrictive effect of the pandemic on the "freedom of travel" for the last two years has also increased the number of passenger profiles saying "we want to fly no matter where".

Applications such as "get vaccinated, your holiday is on us", which we have heard applied in some countries, are perhaps one of the applications that can be encountered in a way specific to the pandemic period.

In addition to the trio of cleaning, distance and mask, "vaccine" has now taken its place in our aviation industry, where it is the most talked about issue during the pandemic process, and it seems that it will continue to be among the "new normal".

We wish that we will be able to reach above the flight data and figures before 2019 as soon as possible in health, peace and freedom, and that the aviation industry will continue to be the focus of attention among new generations. I wish God's mercy to our employees in the sector and to our citizens who lost their lives during the pandemic period and in fire, flood, earthquake and natural disasters in our country and I wish a speedy recovery to those whose treatment continues.

Krizler Sonrası Umutlar ve Tünelin Ucu

Dünya olarak çok zor günler gördük ve görmeye devam ediyoruz: Salgınlar, seller, yangınlar, depremler ve daha nice doğal afetlerle karşı karşıya kaldığımız bu günlerde bir taraftan da hayata tutunacak bir umuda sarılmak isteyen, düştükten sonra tekrar ayağa kalkma ve toparlanma çabası.

Yerini dolduramayacağımız yitirdiklerimizin hasret ve özlemi bir taraftan, diğer taraftan da tekrardan yaşayabilme mücadelesi.

2020 senesi itibarıyla tüm dünyayı etkisi altına alan pandeminin açtığı yaralar sarılmaya çalışılırken havacılık sektörü de hızla yaralarını sarmaya ve toparlanmaya çalışmaktadır. Maalesef tüm dünyada beklenen düzeyde bir toparlanma süreci söz konusu olamamış, havacılık sektörü içinde iflaslar ve küçülmeler yaşanmıştır. Sektörün geniş bir coğrafyası hala pandeminin olumsuz etkilerinden kurtulamamış ve 2019 senesi verilerine ulaşamamıştır.

Ülkemiz başta bayrak taşıyıcısı Türk Hava Yolları ve onun %100 iştiraki olma yolunda hızla mesafe kaydeden Turkish Cargo pandemi döneminin olumsuz izlerini hızla gidermekte ve daha güzel günlerin sinyallerini vermektedir. Ülkemizin en gözde havalimanları arasında yer alan İstanbul, Atatürk ve Sabiha Gökçen Havaalanları da başarı öykülerine yenilerini ilave etmeye devam etmektedir.

Kriz sonrası güzel günlerin habercisi ve tünelin ucundaki ışığı ülkemiz

havayolları ve lojistik firmalarının üstün gayretleriyle görmeye başladığımız bir dönem gelecek adına umutlarımızı arttırmaktadır.

Hiç kuşkusuz aşı ve medikal malzeme taşımaları hava kargo adına 2021 senesinde de en çok liste başı olan sevkiyatlar arasında yer almaktadır. Daha rahat seyahat edilen umut dolu günlerin yakında olması en çok temenni ettiğimiz hususlardandır.

Çok kez farklı platformlarda dile getirmeye çalıştığımız en önemli noktalardan biri havacılık sektörünün parıltılı günlerine dönüşüne olan inancımızın tam olduğudur. ICAO'nun ALICANTO (International Association of Aviation and Aerospace Education) yönetiminde de altını çizdiğimiz konulardan birisi sektörün geleceğini inşa edecek olan genç nesillerin pandemiden sebep umutlarının kırılmaması ve motivasyonlarının canlı tutulmasının önemi olmaktadır.

Dünya ve millet olarak içinde bulunduğumuz bu zor günlerin üstesinden el birliği ile geleceğimize hiç şüphemiz bulunmamaktadır. Gerek pandemide gerekse yangın, sel ve diğer doğal afetlerde vefat eden vatandaşlarımıza ve havacılık sektörü çalışanlarına Allah'tan rahmet, tüm sevenlerine sabırlar ve başsağlığı diliyorum.

Daha umut dolu ve aydınlık günlerde özgürce uçabilme temennisiyle...



Dr. Muhittin Hasan UNCULAR

TÜSHAD.org Genel Yayın Yönetmeni &
TÜSHAD Yönetim Kurulu Üyesi

.....
dergi@tushad.org email adresine havacılık dergimizde yayınlanmasını istediğiniz yazılarınızı gönderebilirsiniz.

Hopes After Crisis and the End of the Tunnel

As the world, we have seen and continue to see very difficult days. In these days when we are faced with epidemics, floods, fires, earthquakes and many more natural disasters, it is an effort to get up and recover after falling, who wants to cling to a hope that will hold on to life.

The longing and longing for those we have lost, which we cannot replace, on the one hand, and the struggle to live again, on the other.

As of 2020, while the wounds caused by the pandemic, which has affected the whole world, are tried to be healed, the aviation industry is also trying to heal its wounds and recover rapidly. Unfortunately, the expected level of recovery could not be achieved all over the world, and there were bankruptcies and downsizings in the aviation industry. A wide geography of the sector still has not recovered from the negative effects of the pandemic and has not reached the data for 2019.

Our country, especially the flag carrier Turkish Airlines, and Turkish Cargo, which has made great progress in becoming its 100% subsidiary, is rapidly removing the negative traces of the pandemic period and giving the signals of better days. Istanbul, Atatürk and Sabiha Gökçen Airports, which are among the most popular airports in our country, continue to add new ones to their success stories.

A period in which we started to see the light at the end of the tunnel,

the harbinger of good days after the crisis, with the outstanding efforts of our country's airlines and logistics companies, increases our hopes for the future.

Undoubtedly, transportation of vaccines and medical supplies is among the most common shipments in 2021 for air cargo. It is one of the things we most wish for that hopeful days with more comfortable travel will come soon.

One of the most important points that we have tried to express on different platforms many times is that we fully believe in the return of the aviation industry to its shining days. One of the issues we underlined in the board of ICAO's ALICANTO (International Association of Aviation and Aerospace Education) is the importance of keeping the hopes of the young generations, who will build the future of the industry, not be discouraged by the pandemic and keeping their motivation alive.

We have no doubt that we will overcome these difficult days we are in as a world and a nation together. I wish God's mercy to our citizens and aviation industry employees who passed away in the pandemic, fire, flood and other natural disasters, and I wish patience and condolences to all their loved ones.

With the hope of being able to fly freely in more hopeful and bright days...



Dr. Muhittin Hasan UNCULAR

Board Member of All Civil Aviators Association & Head of Publications Committee and Editor-in-Chief

.....
**You can send your articles which you want to published in our magazine
dergi@tushad.org.**



BİZDEN BİRİ

- 18 HALİL İBRAHİM ATEŞ
Kimdir?

DÜNYA

- 24 KRİZİN GÖLGESİNDE
HAVACILIK EĞİTİMİ



26 HAVADA ÜMİT VAR MI?
COVID-19 SONRASI NASIL BİR HAVACILIK?

SEKTÖREL BAKIŞ



20 COVID-19 KÜRESEL SALGIN
Devletlerin Sivil Havacılık
Sektörüne Destekleri

DÜNYA



38 HAVA KARGODA
Dijitalleşme ve
Güvenlik

DÜNYA

- 12 THY'nin Seçkin Ürünleri Yeniden Yolcuların Hizmetinde
- 12 İstanbul Havalimanı Ramazan Etkinlikleri Yapıldı
- 12 İstanbul Havalimanı'nda "Şimdi Çocukların Zamanı"



DÜNYA

- 14 Erişilebilir Havalimanı Tam Gaz Yola Devam Ediyor
- 14 Emirates Özel Üretim Ramazan Kutusu Sunuyor
- 14 Minneapolis'te Yeni Yemek Dağıtım Robotu Devrede



- 16 İstanbul Havalimanı'nda Boarding Süresi %30 Azalıyor
- 16 ANA Plastik İçermeyen Yemek Tepsileri Kullanacak
- 16 Qatar Ramazanı Özel İftar Çantalarıyla Kutladı

YAZMACA

- 22 12. Ulaştırma ve Haberleşme Şurası'na Doğru



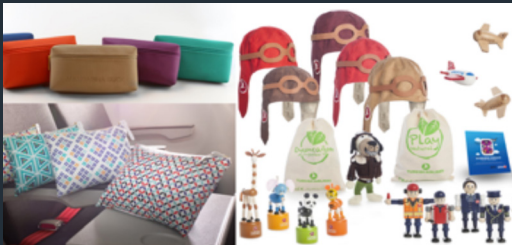
SEKTÖR

- 42 Sahadan Kitaba Yerden Göğe Havacılık

THY'nin Seçkin Ürünleri Yeniden Yolcuların Hizmetinde



Türk Hava Yolları pandemi öncesi servislerine hızla geri dönerken yolcularının konforunu arttırmaya devam ediyor. Türk Hava Yolları **Uçak içi Ürünler Müdürlüğü** koordinasyonunda yolcularına sunduğu hijyen kitlerinin yanı sıra uzun ve ER menzilli uçuşlarda Economy Class yolcuları için amenity kit sunumuna yeniden başladı. ER menzilde **Mandarina Duck** ve **Kültür Serisi**, uzun uçuşlarda ise konfor setleriyle yolcular artık daha keyifli bir uçuş deneyimi yaşıyor. Uçuşlardaki küçük yolcular için de ER menzilde farklı konseptlerde hazırlanmış olan çocuk amenity kitleriyle gökyüzündeki macera kaldığı yerden devam ediyor. Amenity kit sunulan hatlarda ise doğa dostu malzemelerden üretilmiş oyuncaklarla çocukların uçuşları eğlenceli bir seyahat deneyimine dönüşüyor.



İstanbul Havalimanı Ramazan Etkinlikleri Yapıldı

Havacılıkta dünyanın en iyileri arasında yer alan ve yolcularına sunduğu hizmetlerle ön plana çıkan İstanbul Havalimanı, Ramazan ayı boyunca Ramazan-ı Şerif'in ruhunu yansıtacak birbirinden farklı etkinliğe imza attı. Ramazan süresince Ney, Kanun, Gitar, Hat ve Ebru Sanatı, Ahşap Oymacılığı Ekipleri, Karagöz – Hacivat Tiyatrosu, Macun ve Pamuk Şekeri ve Ramazan Davulcusu etkinlikleriyle tüm yolcular geleneksel kültürümüzü yansıtan bir atmosferde Ramazan ayını yaşama imkanına kavuştu.



İstanbul Havalimanı'nda "Şimdi Çocukların Zamanı"

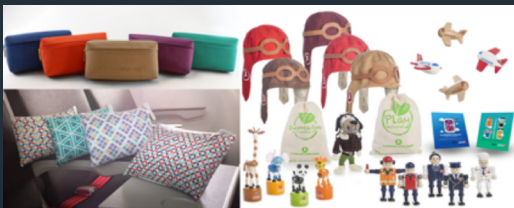
İstanbul Havalimanı çocuklu ailelerin seyahat deneyimlerini keyifli hale getirmek için 'Çocuk ve Aile Dostu Havalimanı' konsepti ile sunduğu yenilikleri **"Şimdi Çocukların Zamanı"** lansmanı ile hayata geçiriyor. Farklı yaş gruplarındaki yolcularına sunduğu yolculuk deneyimi ile ön plana çıkan İstanbul Havalimanı, tüm misafirlerine olduğu gibi çocuklara ve ailelerine yeni hizmetler sunmak için tüm çalışmalarını tamamladı. Çocuklu ailelerin seyahat deneyimlerini kolaylaştırmak ve eğlenceli hale dönüştürmeyi amaçlayan İstanbul Havalimanı'nda aileler için öncelikli check-in, çocuk oyun alanları gibi hizmetlerle "Çocuk ve Aile Dostu Havalimanı" konsepti hayata geçirildi.



Turkish Airlines' Exclusive Products are at Service Again



Turkish Airlines continues to increase the comfort of its passengers as the airline company is rapidly restoring its pre-pandemic services. In addition to the hygiene kits, THY has restarted to serve the amenity kits to the Economy Class passengers on long-haul and ER flights with the coordination of **Inflight Products Management** team. THY passengers now enjoy a more delightful flight experience with the **Mandarina Duck** and **Culture Series** in the ER flights and with the comfort sets on long-haul flights. For the little passengers on the flights, the adventure in the sky continues from where it left off with the children's amenity kits prepared in different concepts for the ER flights. On the flights where THY offers amenity kits, the children's travel turn into an enjoyable experience with the toys made of eco-friendly materials.



Istanbul Airport Ramadan Events Started

Being among the best in the world in aviation and coming to the forefront with the services it offers to its passengers, Istanbul Airport organizes different events that reflect the spirit of Ramadan-ı Sharif during the month of Ramadan. During Ramadan, all passengers have the opportunity to experience the month of Ramadan in an atmosphere that reflects our traditional culture with Ney, Kanun, Guitar, Calligraphy and Marbling Art, Wood Carving Teams, Karagöz - Hacivat Theater, Paste and Cotton Candy and Ramadan Drummer events.



"Now It's Time for Kids" at Istanbul Airport

Istanbul Airport is implementing the innovations it offers with the concept of 'Child and Family Friendly Airport' with the launch of **"Now It's Time for Children"** to make travel experiences of families with children enjoyable. Istanbul Airport which is distinguished with the travel experience it offers to passengers of different age groups, has completed all its efforts to offer new services to children and their families as it does for all its guests. Aiming to make the travel experiences of families with children easier and more enjoyable, the concept of "Child and Family Friendly Airport" has been put into practice with services such as priority check-in for families and playgrounds for children at Istanbul Airport.



Erişilebilir Havalimanı Tam Gaz Yola Devam Ediyor

İstanbul Havalimanı'nda İGA Müşteri Deneyimi ekibi ile sürdürdüğümüz engelli ve hareket kabiliyeti kısıtlı yolculara yönelik ulaşım seçeneklerinden **"Erişilebilir Taksi"** ve **"Erişilebilir Havaist Midibüs"** araçları hizmet vermeye başladı. Hareket kısıtlılığı yaşayan ve havalimanından taksi ile ulaşımını sağlayacak olan misafirlerimiz için erişilebilir siyah lüks taksiler binışı kolaylaştırıcı koltuk mekanizmasına sahip. Tekerlekli sandalyesi ile Havaist otobüslerini kullanmak isteyen misafirlerimiz için de erişilebilir midibüsler kullanıma açıldı. Talep eden yolcularımız Erişilebilir taksiler için gelen yolcu katı karşılama bölgesinden, erişilebilir Havaist midibüsü için kullanım öncesi Havaist çağrı merkezinden destek alabilirler.



Minneapolis'te Yeni Yemek Dağıtım Robotu Devrede

Minneapolis-Saint Paul Uluslararası Havaalanı, Terminal 1'deki temassız yemek siparişi imkânlarını geliştiren bir pilot programın parçası olarak AtYourGate ile ortaklaşa yeni bir gezici robot tanıttı. Gita adlı gezici robot müşterilerine ulaşmak için AtYourGate teslimat personelini takip eden görsel bir algılama teknolojisi kullanmakta. Müşteriler 16 yiyecek mekanından ve ayrıca paketlenmiş yiyecek, içecek, elektronik ve seyahat aksesuarları sunan North Loop Market'ten sipariş verebiliyor. Böylelikle program müşterilerin kuyrukta geçen zamanlarını azaltmalarını ve sosyal mesafeyi korumalarını sağlıyor.

Emirates Özel Üretim Ramazan Kutusu Sunuyor

Emirates'in şirket içi tasarımcıları ve ürün tasarım ekibi ülkedeki engelli sanatçılarla işbirliği yaparak Ramazan servisi için ısmarlama tasarım kutular üretti. Dubai'de yerleşik olan bu engelli sanatçılar, özel eğitime ihtiyaç duyan yetişkinler için kurulmuş sanat stüdyosu Mawaheb'e üyeler. Ramazan'a özel olarak tasarlanan kutular, iftar veya sahur saatlerine denk gelen seçili Emirates uçuşlarında tüm kabin sınıflarındaki yolculara dağıtılıyor. Kutuların hazırlanma videosu görülmeye değer.



Accessible Airport Continues Full Throttle

“Accessible Taxi” and **“Accessible Havaist Midibus”** vehicles started to give services; these are among the transportation options for Disabled Passengers and Passengers with Reduced Mobility which we sustain together with the IGA Customer Experience team at Istanbul Airport. Black luxury taxis have a seat mechanism that facilitates boarding on these taxis which are accessible for our guests who are experiencing mobility limitation and who will be traveling to and from the airport by taxi. Accessible midibuses are also put into service now for our guests who want to use Havaist buses with their wheelchairs. Our requesting passengers can get support for Accessible taxis from the arrivals floor welcoming area and for accessible Havaist midibus from the the Havaist call center before their use.



Emirates Produces Special Edition Of Its Ramadan Boxes

Emirates's in-house designers and product design team collaborated with local artists to produce bespoke designs for a special edition of its signature Ramadan service. The artists, based in Dubai, have disabilities and were formerly from an art studio called Mawaheb from Beautiful People. Mawaheb was a Dubai-based art studio for adults with special needs, which has now had to close after the impact of the COVID-19 pandemic. The specially designed boxes showcase the creativity and talent of people of determination from Dubai to the world. These special meals are available to passengers across all cabin classes on select Emirates flights that coincide with iftar or suhoor times.



New Food Delivery Droid Launched At Minneapolis

Minneapolis-Saint Paul International Airport has introduced a new rolling droid, in partnership with AtYourGate, as part of a pilot programme that enhances contactless food ordering capabilities in Terminal 1. The rolling droid, named Gita, uses visual sensing technology to follow the AtYourGate delivery staff member to reach their customers at their gate or elsewhere in Terminal 1. The mobile food ordering and delivery service at the airport launched in November 2020 in partnership with both AtYourGate and Grab. Customers can order delivery from 16 food venues as well as from North Loop Market, which offers packaged food, drinks, electronics and travel accessories. The same programme also allows customers to order for pick-up to limit time in queue lines and enhance social distancing.





İstanbul Havalimanı'nda Boarding Süresi %30 Azalıyor

İstanbul Havalimanı Biyometrik Boarding denemelerinin 6 aylık sonuçlarını aldı. Gelen verilere göre biyometrik boarding, binış sürelerinde %30'luk bir azalma sağlıyor. SITA (Uluslararası Hava-cılık Telekomünikasyon Birliği) tarafından havalimanında temassız

bir yolcu deneyimi tasarlamak ve yolcu işlemlerini optimize etmek amacıyla biyometrik sistemin devrede olduğu Kavram Kanıtı (PoC-Proof of Concept) pilot çalışması gerçekleştirildi. Biyometrik çözüm, havayolu acentelerinin yolcuları halihazırda var olan SITA

Flex ortak kullanımlı check-in kon-tuarlarına kaydetmelerini sağlıyor. Yolcular kaydolduktan sonra her-hangi bir yere temas etmeden gü-venlik kontrolü, özel yolcu salonu erişimi ve boarding olmak üzere yolculuğun her adımında yüzlerini taratabiliyorlar.



ANA Plastik İçermeyen Yemek Tepsileri Kullanacak

All Nippon Airways (ANA), 2050 yılı sürdürülebilirlik planları kapsamında uçak içi yemekler için bi-yolojik olarak çözünebilir malzemelerden yapılmış yeni yemek tepsilerini hizmete sunuyor. Yeni yemek tepsileri, şeker kamışının preslenmesiyle elde edilen atık lif olan küspeden yapılıyor ve Ağustos 2021'de uluslararası uçuşlarda ekonomi sınıfı yemekler için sunulması planlanıyor. ANA, plastik yemek tepsile-rini değiştirerek uçak içi hizmetler için kullanılan tek kullanımlık plastik miktarını %30 oranında azalt-mayı hedefliyor.

Qatar Ramazanı Özel İftar Çantalarıyla Kutladı

Qatar Airways, Ramazan ayı boyunca uçak içinde-ki yolcularına oruçlarını bozmaları için Ortadoğu lezzetlerinden oluşan özel bir iftar yemeği çantası sundu. Şirketin kendi bünyesinde tasarlanan iftar çantası, seçili rotalarda sunulacak olan tatlı ve tuz-lu lezzetlerden oluşan bir seçki içeriyor. Öte yandan temassız bir yemek deneyimi sağlamak için yolcular akıllı telefonlarından QR kodlarıyla iftar ve sahur menüsüne dijital olarak erişebiliyorlar.





Biometric Trial At Istanbul Airport Reduces Boarding Times By 30%

Istanbul Airport has recently concluded a six-month biometric trial, which showed 30% reduction in boarding times. The biometric-enabled Proof of Concept (PoC) was conducted by SITA (Integrated Information and Telecommu-

nications Services) with the aim to design a low-touch passenger experience and optimise passenger processing at the airport.

The biometric solution enabled airline agents to enroll passengers

on the existing SITA Flex common-use check-in counters. Once enrolled, passengers were able to scan their face at every step of the journey, for security check, lounge access and boarding, without having to touch any surfaces.



Emirates Produces Special Edition Of Its Ramadan Boxes

All Nippon Airways (ANA) is launching new meal trays made from biodegradable materials for inflight meals, as part of its sustainability plans for 2050. The new meal trays are composed of bagasse – the waste fibre created from pressing sugarcane – and will be introduced in August 2021 for economy class meals on international flights. ANA has stated that by replacing the plastic meal trays, it will reduce the amount of disposable plastic used for inflight services by 30%.

Qatar Celebrates Ramadan with Special Iftar bags

Qatar Airways is offering passengers on board bespoke Iftar meal bags, consisting of Middle Eastern delicacies to break their fast during the month of Ramadan. The Iftar bag, designed in-house, contains a selection of sweet and savoury delicacies that will be offered on selected routes. On the other hand, to ensure a contactless dining experience, travellers will be able to digitally access the Iftar and Suhoor menu through their smartphones via QR codes.





HALİL İBRAHİM ATEŞ KİMDİR?

içimizden biri köşemizde havacılık sektörünün içinde görev yapan ve bunun yanı sıra da farklı yönleriyle tanıttığımız arkadaşlarımızın hikâyelerini sizlerle paylaşmaya devam ediyoruz. Bu sayımızda Halil İbrahim ATEŞ'in hikâyesini sizlerle paylaşacağız. 1990 yılında İstanbul'da doğan Halil İbrahim ATEŞ başlangıcı yüzyıllara dayanan bir sanata çocuk yaşlarından itibaren gönül vermiş bir genç arkadaşımız. Yaklaşık yedi yıldır Türk Hava Yolları'nda kabinde görev yapan ATEŞ, hat sanatıyla olan bağı ve sevdasını anlatıyor bizlere.

Her şey Bir Nokta İle Başlar...

Bir nokta ile başladı bütün hikâye, nokta değil midir bütün yeni başlangıçların sebebi? Çocukluğumda hayran olduğum noktalar ise harf oluyordu, güzel kelâm oluyordu, bu kadar zor bir sanatın ilk noktasını yazabilmek için kalemi elime aldığımda. Gönül verip yazabilme- li, ya da vazgeçip, alemleri keşfe açık bu sanata devam etmeden hayatın sırrını asla öğreneyecekmişim gibi düşündüm.

Nasıl olur, nasıl çalışmalı, nereden başlamalı derken arda arda açıldı kapılar. Yazı yazabilmek için önce gönül vermeli, sevmeli, inat etmeli ve hiç vazgeçmemeli.



.....
Halil İbrahim ATEŞ başlangıcı yüzyıllara dayanan bir sanata çocuk yaşlarından itibaren gönül vermiş bir genç arkadaşımız.



Yazarkenki sabrımız, anlayışımız hiç bitmesin diye asla vazgeçmeyelim diye hat sanatında edeptendir **“Rabbiyessir vela tuassir, Rabbi Temmim bil hayr”** duası ile başlanır. Önce yaratandan sabır sonrada kalem tutmak için istidat istenir.

Nokta ile başlar dua ile bitiririz. Yüce yaratana niyaz ile Rabbim işimi kolaylaştır, güçleştirme, bu işimi hayırla tamamla. Bana da sanatından öğret, kalem tutmayı yazmayı öğrettiğin gibi, bana muvaffak olmayı nasip et.

Hat sanatı ile ilgilenen, kaleme kâğıda derdini duygusunu söz ile anlatmaktan çok yazıya dökenler iyi bilirler. Hat sanatı keşfe açık bir sanattır, hayata dair her şeyi idrak edebilmek ve kendinizi tanıyabilmek için. Bir harf üzerindeki milyonlarca hesabı tutturamayıp her defasında kalem yeniden almaya başladığınızda yeniden yazmak istediğinizde ders veren üstatların her defasında yazdığınız harflerin üzerini çizmesiyle yine en başa dönersiniz. Kelamı gönderenin hatırını yıkmasın diye harfler ibadetiniz olmaya başlar. Öyle özen gösterirsiniz ki ölçüsüne ve edebine uygun yazabilmek için yazdığınız kelâmı tekrar tekrar hesaplar, defalarca yeniden yazarsınız.

Yazdığınız her harfin üzerindeki ölçüleri hesaplar sabırla yeniden yazmaya arz edersiniz. Her geçen gün yeni harfler, usuller öğrenmeye başladıkça üstadınız yazdıklarınızı her defasında geri gönderdiğinde neden yazdıklarınız da eksik olduğunu sorgulamaya başlarsınız. Kırdığınız dostlarınız, sesinizi yükselttiğiniz anneniz, herhangi bir ihtiyacı

olup olmadığını sormadığınız komşunuz gelir aklınıza ve affedemediğiniz insanlar.

Bir kez daha eskiye döneemezsiniz, bir sonraki kelâmı daha güzel yazabilmek için incelir sözler, incelir harfler ile beraber ruhunuz, kimseye kırılmazsınız artık, üzmezsiniz ve affetmeyi öğrenmeye başlarsınız.

Her şeyi güzelleştiren kalem ve mürekkep, sizi de güzelleştirmeye başlamıştır işte.

Hat Sanatında Arapçada Aklam-ı Sitte (Altı Kalem) dediğimiz altı çeşit yazı stili vardır.

Değerli Hocalarım Yusuf İzzettin Sav ve Nurullah Özdem 'den Rikâ, Nesih ve Sülüs üzerine icazet aldım. Aynı zamanda Reyhani ve Murakka dediğimiz yazı çeşitleri de var fakat zamanla muhteviyatı kayborduğu için

talimi yapılamamaktadır. Amacım 1400 yıldan daha eski bu sanatı öğrenilmiş ve yazılmış bu sanatı sevdirebilmek ve yeni nesillere öğretmek, İslam medeniyetinin sanatı insan gelişiminde, ruhsal ve fiziksel gelişiminde nasıl dengede tuttuğunu göstermektir.

Bir öyle muazzam ölçüye ve manaya tabii ki nakşedildiği bütün cismani ve ruhani madde üzerinde âlem ölçüsünde ruh ihtiva eder. Olmak ile ölmek arasındaki fark odur, kör ile göz arasındaki fark... Yeryüzündeki kalp mekânı Kâbe ölçüsü sirayet etmiştir içine, her haftte ve manada kalabalıklar içerisinde çılgık çılgıca bir haykırış var onun muhtevasında. Anlamak isteyene bir nokta kâfi iken bu Hikmet'ten uzaklara noktalar denizinin fırtınası kopsa bir mana ifade etmez. Her şey bir nokta ile başladı Hakk nazarında ama biz her cümleyi nokta ile bitirdik.

**“Rabbiyessir vela tuassir, Rabbi Temmim bil hayr”
duası ile başlanır. Önce yaratandan sabır sonrada
kalem tutmak için istidat istenir.**



COVID-19 KÜRESEL SALGIN

Devletlerin Sivil Havacılık Sektörüne Destekleri



Tüm dünya 2020 yılı başından günümüze değin Covid-19 küresel salgının etkilerini derin bir şekilde yaşamaktadır. Bu etkiler nedeniyle devletlerin pandeminin yayılmasını yavaşlatmak için getirdiği kısıtlamalar her insanı yakından ilgilendiren toplumsal, sosyal, psikolojik, kültürel, ekonomik ve sağlık alanında büyük sorunlar ve krizler ortaya çıkarmıştır. Devletlerin vatandaşlarını küresel salgının etkilerinden korumak için geliştirdiği politikalar sonucunda seyahat yasakları nedeniyle pandemiden finansal olarak etkilenen sektörlerin başında sivil hava taşımacılığı gelmektedir. Hava yolu işletmeleri uçaklarını yerde yatırmak zorunda kaldıkları için yüksek uçak bakım maliyetlerini, uçak kira giderlerini, personel giderlerini ve finansal so-

rumluklarını yerine getiremez olmuştur. Pandemi döneminde bazı hava yolları iflaslarını açıklamış ve birçok havalimanı dönem dönem kapatılmıştır.

Sivil hava taşımacılığı sermaye mallarının hızlı bir şekilde taşınması, yolcu taşımacılığında kritik bir sektör olması ve küresel dünya ticareti açısından çok önemli bir konumda olması devletlerin çeşitli politikalar geliştirerek sektöre destek vermesine neden olmuştur. Lufthansa, Air France, KLM gibi büyük hava yolları devletlerinden aldıkları yüksek mali yardımlar sayesinde iflastan kurtulabilmiştir. Türkiye’de ise havayolu şirketlerine kredi destek imkanı sağlanırken, havayolu personeli için kısa çalışma desteği ile 1 yıldan uzun süre personel giderlerinin düşürülmesi adına devlet tara-

findan destek sağlanmıştır. Ayrıca KDV oranlarında düşüş sağlanarak havayolu şirketlerinin giderlerinin düşürülmesine destek sağlanmıştır. Ancak Türkiye’deki havayollarının aldığı etkin finansal gider düşürme önlemlerinin de yardımıyla krizin etkileri artan yolcu sayısı ile birlikte Avrupa’ya göre daha hafif geçmektedir. Ayrıca Türkiye’deki müşterilerin pandemi döneminde havayolları ile seyahat yapmaya Avrupa’daki müşterilere göre daha istekli olduğu görülmektedir. Türkiye’de Avrupa’ya göre artan uçuş sayıları EuroControl’ün “Covid 19 Impact on European Aviation” isimli çalışmasında gösterilmektedir. Bu çalışmaya göre Avrupa’daki bayrak taşıyıcı ve büyük havayollarının 7 Temmuz 2021 tarihindeki günlük uçuş sayıları 2019 tarihindeki aynı gün ile karşılaştırılmıştır. Türk Hava Yolları 7 Temmuz 2019 gününe göre 2021 yılının aynı gününde %20 daha az uçuş ile pandemi sürecinde uçuş sayısındaki düzelme anlamında en başarılı havayolu olmuştur. Buna karşılık Luftansa %58, EasyJet %65 ve Air France %41 oranında 7 Temmuz 2021’de 2019’un aynı gününe göre uçuş sayılarında düşüş yaşamışlardır.

Benzer bir karşılaştırma Avrupa’daki havalimanlarından 2021 yılının Temmuz ayının ilk 7 günü için günlük gerçekleştirilen ortalama uçuş sayısına göre yine EuroControl’ün aynı çalışmasından alınmıştır. Antalya Havalimanı’ndan 2021 Temmuz’un ilk 7 günü için yapılan uçuş sayıları aynı dönemin 2019 yılına göre %26 daha az iken, Sabiha Gökçen Havalimanı’ndan %5 daha az uçuş gerçekleşmiştir. Buna karşılık Frankfurt Havalimanı’ndan aynı dönemin 2019 ve 2021 karşılaştırmasına göre %44 daha az uçuş gerçekleştirilirken, Amsterdam da ise bu oran %40 daha az uçuş olarak gerçekleşmiştir.



Kaynak: EuroControl - COVID 19 IMPACT ON EUROPEAN AVIATION

Top 10 Busiest Airports

7-day average Dep/Arr flights on 1-7 July, compared to 2019

Top 10 Airports	Average flights per day (week 1-7/7)	Average flights per day (week 1-7/7) vs 2019
Amsterdam	900	-40%
IGA Istanbul Airport	891	-29%
Frankfurt	854	-44%
Paris/Charles-De-Gaulle	816	-46%
Madrid/Barajas	736	-42%
Antalya	695	-26%
Palma De Mallorca	659	-29%
Istanbul/Sabiha Gokcen	637	-5%
Athens	636	-23%
Barcelona	605	-44%

Kaynak: EuroControl - COVID 19 IMPACT ON EUROPEAN AVIATION

Devletler tarafından yapılmış olan finansal destekler tüm havayollarını kapsayamadığı veya bazı durumlarda yeterli olamadığı için günümüze kadar pekçok havayolu şirketi pandemi döneminde iflas etmiştir. Germanwings, Virgin Atlantic gibi havayolları pandemi döneminde iflas etmiş olan pekçok havayolundan yalnızca biridirler. Devlet desteğiyle iflası engellenmiş olan havayolu şirketlerinde ise pandeminin etkilerinin devam etmesi durumunda devlet hisselerinin artması ve beraberinde kısmi kamulaştırmaların

gelmesi beklenebilir. Lufthansa Havayolları'na Alman Devleti tarafından yapılan 9 milyar Euroluk devlet desteği sonrasında %20'lik bir kamulaştırmanın olması sivil havacılık sektöründe pandemi etkileri tamamen ortadan kalkmaya kadar yaşanacak dönemde devletlerin sektördeki etkisini arttıracaklarını göstermektedir. Herhangi bir finansal destek almayan veya devletler tarafından sağlanan finansal destek yeterli gelmeyen ve aynı zamanda finansal yapısı zayıf olan daha fazla havayolunun iflas etmesi ile bir-

likte sivil havacılık sektöründe özel işletmelerin etkisi azalırken, devletlerin sektör üzerindeki etkisinin artacağı öngörülebilir. Bu ise beraberinde sivil havacılık sektöründe rekabetin azalması sonucunu getirecektir. Küresel salgının bir başka etkisi ise uzun ve kıtalararası uçuşlarına olan talebin düşmesi ile birlikte bu uçuşların sayısının azalması yönünde olmuştur. Bu nedenle havayolu şirketlerinin önümüzdeki 5 yıllık dönemde daha çok kısa ve orta menzildeki uçuşlara yönelmesi beklenebilir. İflas eden şirketlerin ellerindeki uçakları uçak kiralama şirketlerine geri teslim etmesi ile beraber piyasada bir uçak bolluğu oluşmuştur. Bu nedenle yeni kurulacak olan kısa ve orta menzil uçuş gerçekleştirecek havayollarının tekrar sektördeki özel şirketlerin etkinliğini arttıracakları öngörülebilir. Her ne kadar pandemi döneminde sektör üzerinde devletlerin etkinliği artmış olsa da, pandeminin etkilerinin tamamen ortadan kalkması sonucunda serbest piyasa koşullarının ve rekabet ortamının sivil havacılık sektöründe yeniden oluşarak 2019 seviyelerine dönmesi beklenebilir.

12. ULAŞTIRMA VE HABERLEŞME ŞURASI'NA DOĞRU



Arapça kökenli bir kelime olan “şura”, konuşma yeri, istişare meclisi ve meşveret için yapılan toplantı gibi anlamlara sahip. “Belirli bir alanla ilgili olarak oluşturulan danışma kurulu” da diyebileceğimiz şura, son dönemde “Millî Eğitim Şûrası, Sağlık Şûrası” gibi örneklerini de duymuş olabileceğiniz üzere, “uzmanlık gerektiren ve karmaşık bir meselenin alanında ehil kişilere arz edilmesi, bütün boyutlarıyla ve derinlemesine ele alınıp değerlendirilmesi, netice olarak en doğru ve en isabetli görüşün ortaya çıkarılması” çabasını ve bu amaçla yapılan geniş katımlı büyük organizasyonları ifade ediyor.

Ekonominin başlıca sektörleri ile eğitim, sağlık vb. diğer tüm uzmanlık alanları açısından böylesine önemli içerik, işlev ve sonuçları olan şuraların, ulaştırma ve haberleşme alanında yapılmış olan sonuncusu, yani 11. Ulaştırma ve Haberleşme Şurası, bundan tam 8 sene önce, 2013 yılı Eylül ayında yapılmıştı. Sayın Binali Yıldırım’ın Bakanlığı dönemine rastlayan ve Şirketimizi temsilen diğer birkaç arkadaşımızla birlikte katılma imkanı bulmuş olduğum o şuranın ana teması “Herkes için Ulaşım ve Hızlı Erişim” olarak belirlenmişti. Dönemin Bakanı Sayın Yıldırım, Şura sonrası yaptığı basın açıklamasında, “Şura’da Türkiye’nin 2003’te ulaştırma ve bilişim alanında hangi konumda olduğu ve 2023 hedefleri ile 2035 vizyonunun net şekilde ortaya konul-

duğunu” söylemiş. Bendeniz ise Şura sonucunda hazırlamış olduğum raporun “sonuç ve değerlendirmeler” alanında şu tespit ve önerilere yer vermişim:

“Havayolu şirketimizin, sektörümüz açısından önemli konuların tartışılıp, geleceğe dönük stratejik kararlar alınan bu tür toplantı ve faaliyetlere daha aktif ve düzenli olarak katılımının önemli ve faydalı olacağı değerlendirilmektedir. Bu kapsamda, Şura İzleme Komitesi ve Havacılık Çalışma Grubu gibi grup ve çalışmalarla, SHGM ve DHMİ ile benzeri diğer kurumların, ayrıca TÖSHİD gibi sektörel STK ve ilgili diğer kuruluşların bu ve buna benzer faaliyetlerine, ilgili tüm departmanlarımızdan kendi alanlarında uzman temsilcilerin aktif ve sürekli katılımlarının sağlanmasının, sektörel gelişme ve yeniliklerden haberdar olma, mesleki bilgi ve çevre edinme vb. bir çok yönden uygun ve yararlı olacağı kanaatindeyiz.”

Aradan geçen uzun zaman sonrasında, bu kez 12.si yapılacak olan Ulaştırma ve Haberleşme Şurası’nın 6-8 Ekim 2021 tarihleri arasında İstanbul Havalimanı’nda gerçekleştirileceği duyuruldu. Şura’nın bilgilendirme ve kayıt amacıyla oluşturulan <https://ulastirmasurasi.gov.tr> adresindeki web sitesinde özetle şu bilgilere yer veriliyor:

“12. Ulaştırma ve Haberleşme Şurası’nın 2021 teması Lojistik - Mobilité - Dijitalleşme olarak belirlenmiş ve

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın Türkiye Ulaştırma Politikası vizyonu odağında planlanmıştır. Şura sonucunda Sektör Çalışma Grupları'nın, vizyon kurulumun ve akademik danışmanların destekleriyle aşağıdaki çıktılarına ulaşılması hedeflenmektedir:

Türkiye Ulaştırma Politikası Strateji Belgesi; Karayolu, Denizyolu, Demiryolu, Havayolu ve Haberleşme Sektör Öngörü Raporları; Lojistik, Dijitalleşme, Mobilite Vizyon Raporları.

Şura'nın amacı, ulaştırma ve haberleşme alanındaki hedeflerin gerçekleştirilmesi amacıyla, projelerin geliştirilmesi ve hayata geçirilmesi için ilgili kurum ve kuruluşlarla koordinasyon içerisinde;

Öncelikli hedeflerin belirlenmesine katkı sağlamak;

Dünyadaki gelişmeler ışığında, sektörlerin gelişimine katkıda bulunmak;

Sektörlerin gelişimine, mevcut ve olası sorunlara yönelik çözüm önerileri getirmek;

Yurt içi ve yurt dışı paydaşlar, kamu kurum ve kuruluşları, üniversiteler, özel sektör ve sivil toplum kuruluşları arasındaki iş birliğini güçlendirmek.”

Hazırlık çalışmalarının yaklaşık 2 yıldır sürdürüldüğünü, sivil havacılık sektörümüz adına koordinasyonu SHGM'nin yürüttüğünü bildiğimiz bu önemli etkinliktan geçtiğimiz Şubat ayı başlarında haberim olmuştu. Şirketimizin bir yöneticisi tarafından tarafıma yönlendirilen mesajda, Şura'ya hazırlık çalışmaları kapsamında;

“Havayolu işletmeciliği konusunda; Dünyada mevcut durum ve trendler, Türkiye’de mevcut durum ve gelecek analizi, Türkiye’nin vizyonu ne olmalı?” başlıkları altında birer çalışma yapılacağı bildirilmiş, sonrasında bunlardan ilki hakkında bir “sektör öngörü raporu” yazmakla görevlendirilmiştim. Birkaç gün gibi kısa bir sürede hazırlayıp göndermem istenen o rapora şöyle tekrar bir göz atınca, 5 sayfalık raporumun aşağıdaki 2 paragraflık özetini sizlerle de paylaşmakta bir beis görmedim:

“Pandemi öncesinde de sektörümüzün gündeminde olan; çevrenin korunması ve sürdürülebilirlik, havayolu ittifakları ve şirket birleşmeleri, trafik hakları ve slot düzenlemeleri ile havayolu mülkiyetine dair regülasyonlarda liberalizasyon, kargo sefer ve kapasitelerinde sürekli artış, maliyet düşürme ve gelir artırmaya dönük çözüm arayışları, dijitalleşme ve yolcu memnuniyetini yükseltme çalışmaları, yenileşim, farklılaşma ve butik hizmet sunumuna dönük girişimler gibi gelişme ve

trendlerin, pandemi sonrasında da önem ve öncelikleri artarak gündemde kalmaya devam edeceklerini öngörebiliriz.

Buna mukabil, pandeminin getirdiği yeni koşullar ('yeni normal' olarak da ifade edilebilir) nedeniyle, yolcu seferlerinin frekans, kapasite ve hat bazında sürekli artışına dönük talep ve temayülün, muhtemelen birkaç yıl boyunca gündemde olmaması beklenmektedir. Uzun menzilli dış hat uçuşları ile iş amaçlı seyahat segmentlerinde ise pandemi öncesine göre tam tersi, yani düşüş yönlü trend görülebileceği, iç hatlar ile turistik ve VFR segmentlerinde birkaç yıl boyunca bu düşüşün nispi olarak daha az olacağı, orta-uzun vadede ise tekrar artış trendine dönüşün gözlemlenebileceği tahmin edilmektedir.”

Yine Şura öncesi hazırlık çalışmaları kapsamında, geçtiğimiz Temmuz ayında Bakanlığımız tarafından sektörün belli başlı şirket ve diğer paydaşlarından temsilcilerin katılımıyla bir “Ortak Akıl Konferansı” düzenlenmişti. Şirketimizi temsilen katılma imkanı bulduğumuz ve 3 gün boyunca yoğun çalışmaların yapıldığı bu konferansta, Lojistik, Mobilite ve Dijitalleşme başlıkları altında 3 alt gruba ayrılan uzman katılımcıların aktif katkılarıyla yapılan beyin fırtınası, SWOT analizi ve değişim modeli oluşturma gibi çeşitli yöntemler uygulanan oturumlar sonucunda, Ulaştırma ve Haberleşmenin 5 ana alt sektörü için ayrı ayrı stratejik hedefler belirlenmesi ve bu hedeflere erişilebilmesini sağlayacak stratejik aksiyon planlarının hazırlanması yönünde çok verimli çalışmalar gerçekleştirildi.

Tüm bu hazırlık çalışmalarının 6-8 Ekim’de yapılacak olan Şura’nın başarılı ve verimli geçmesi için yapıldığını düşündüğümüzde, 12. Ulaştırma ve Haberleşme Şurası’nın önemini daha iyi anlayabiliriz sanırım. Konuşmacılar ve program içeriği gibi detaylı bilgilerine, yukarıda paylaştığımız şura web sitesinde kolayca erişip, online katılımcı kaydı da yaptırabileceğiniz bu önemli etkinliğin, ister kıdemli bir sektör çalışanı, ister henüz öğrenci sıfatını taşıyan geleceğin profesyonel sektör çalışanı adayı ya da sadece havacılık meraklısı bir okurumuz olsun, tüm değerli okurlarımızın kaçırmaması gereken bir program olduğuna sizleri de ikna edebilmişimdir umarım.

Afiyet ve esenlik içinde, en kısa sürede tekrar görüşebilmek temennisiyle...

İstanbul, 15.08.2021

Ali Yazar Aydoğan

KRİZİN GÖLGESİNDE HAVACILIK EĞİTİMİ



Ünlü ekonomist Nouriel Roubini, pandemi için iyi bir zamandan söz edilemeyecekse de COVID-19 pandemisinin dünya ekonomisi açısından çok kötü bir zamanda ortaya çıktığını belirttiği yazısında, önümüzdeki on yıl boyunca uluslararası düzeni ve ekonomileri alt üst edeceği öngörülen, demokrasideki aşınmadan yeni bir soğuk savaşa, döviz riskinden küreselleşme karşıtı eğilimlere kadar on başat faktöre işaret etmekte (Roubini, 2020). Sivil hava taşımacılığı açısından bakıldığında ise 2020 yılında başlayan süreç, ekonomistlerin Büyük Buhrana, finansçıların 2008 krizine veya dünyanın endüstri devrimlerine atfettikleri yıkıcılıkla anılacak değil herhalde abartılı olmayacak-

tır. Kanada merkezli IATA (Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği) önceki Genel Direktörü Alezandre de Juniac'ın, bugün dünyada, mevcut koşullarda uçuş düzenleyerek kar edebilecek bir havayolu şirketi olmadığı ve sosyal mesafe kurallarının gözetildiği bir uçuş planında, başa baş noktasını yakalamak için dahi, bilet fiyatlarının 2019 yılına kıyasla, bölgeye göre %43 ila %54 artması gerektiği yönündeki açıklamaları bu gerçeğin altını çiziyor (CNN, 2020).

Nitekim Pandeminin hemen başında Sidney merkezli CAPA firmasının pek çok havayolu şirketinin iflas edeceği yönündeki öngörüsü gerçekleşmiş, 2019 yılı başında Connect Airways tarafından 110 milyon sterlin karşılığında alınan

Flybe pandemi sürecinin ilk iflas eden şirket olarak tarihte yerini aldı. Devamında ise Ravn Alaska, Avianca ve Miami Air gibi irili ufaklı 40'tan fazla şirket iflas ederken, birçoğu da kapasitesini azaltma yolunu gitmişti (Haberaero, 2021).

Kapasite azaltan pek çok şirketin hem ekonomide yarattığı boşluk hem de katkıda bulunduğu işsizlik sebebiyle hayatlarında izler bıraktığı kalabalık bir kesimden söz edebiliriz. Sadece Avrupa'da havacılık sektörü, 12,2 milyon kişiye istihdam sağladığı düşünüldüğünde etkinin çapı daha iyi anlaşılmakta (IATA, 2020). Dahası, bugün, dünyanın en büyük uçak üreticilerinden biri Airbus'ın, uçak üretimindeki azalmanın işten çıkarmalara yansımaması için önümüzdeki 2 yıla yayılacak bi-



çimde üretim sektöründe çalışanlara izin kullandırma ve kısa süreli çalıştırma yönündeki planları, havayolu sektörünün yaşadığı krizin, tedarik zincirinin tüm halkalarını derinden etkilediğinin ve bunun, küresel çapta bir mesele haline gelmiş olduğunun en büyük kanıtlarından (Ryan ve Regan, 2020).

Benzer durum Türk Sivil Havacılığı için de geçerli. Sivil havacılık sektörünün Türkiye’de krizi nasıl kucakladığına baktığımızda, 28 Mart-1 Haziran 2020 tarihleri arasında durdurulan uçuşlar, 2 Haziran 2020 tarihinde denetimli olarak tekrar açılmış (SHGM, 2020) ancak kriz başta havacılık şirketleri ve dolayısıyla iş gücünü derinden etkilemişti. Uçuşlara ara verilmesi ve akabinde tarifeli uçuş uygulamaları ile kısıtlamalar sebebiyle, geçici dahi olsa birçok havacılık profesyoneli krizin yıkıcı etkisine maruz kalmıştı. Bu süreçte nitelikli iş gücü kaybının önünde geçmek için karşılıklı anlaşmalar ile ücret kısıtlamaları gerçekleşmiş, kısa çalışma ödeneği ile işveren üzerindeki maliyet, kamu imkanları ile hafifletilmişti.

Krizden en çok etkilenen sektörlerden birisi olan havayolu endüstrisi nitelikli insan kaynağı bağlamında diğer sektörlerden farklılaşmaktadır. Pilot ve teknik iş gücü başta olmak üzere sektörde herhangi bir pozisyonda çalışacak

insan kaynağının yetiştirilme süreci uzun, maliyeti ise yüksektir. Bu nedenle sektör adaylarının yetiştirilmesinde sektör talebine uygun kaynak ve kontenjan planlaması yapılması gerekmektedir. Sektörde yaşanan sıkıntıların iyi bir senaryo ile 2024 kadar kötü senaryoda ise bu tarihin 2029’u bulacağı tahmin edildiği düşünüldüğünde (Eurocontrol, 2021) planlamanın önemi bir kez daha karşımıza çıkmakta. Bu bağlamda pandemi süreci ve sonrasında havacılık sektörü insan kaynağı talep ve ihtiyacını planlaması sektörün ve adayların geleceği için en önemli konuların başında gelmekte.

Bugün, Türk Sivil Havacılığının pilot ve teknisyen ihtiyacı Yüksek Öğretim Kurulu’na (YÖK) bağlı üniversiteler (Pilot ve Teknisyen), Millî Eğitim Bakanlığı’na (MEB) bağlı okullar (teknisyen), özel uçuş okulları (bazı yurt dışı uçuş okulları haricinde) ve Türk Silahlı Kuvvetleri’nden (TSK) ayrılmış veya emekli olmuş personel tarafından karşılanmaktadır. Ayrıca yer hizmetleri, havalimanı ve havayolu hizmetleri yanında çalışacak nitelikli insan gücü için YÖK’e bağlı üniversitelerin iki veya dört yıllık havacılık bölümleri mezunları ile herhangi bir yükseköğretim kurumdan mezun olmuş öğrenciler tarafından karşılanmaktadır. Alt alta yazdığımızda pilot ve teknisyen dışında 4 yıllık lisans eğitimi veren havacılık

programlarında açıköğretim programı hariç 2000 öğrenci ise her yıl mezun olmaktadır.

Pilot tarafından bakıldığında 100 bin Euro’yu bulan eğitim gideri ve 40’tan fazla havacılık şirketinin iflası neticesinde işsiz kalan pilot ve kaptan pilotlar filosu karşımıza çıkmakta. Teknik personel tarafında ise unvan ve lisanslandırma ile şirketlerin ücret politikasına dair sorunlar farklı platformlarda sıklıkla dile getirilmekte.

Yeni normalleşme ile başta bayrak taşıyıcımız THY olmak üzere Türk Sivil Hava Ulaştırma İşletmeleri hızlı bir toparlanma sürecine girdiği Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Örgütü (Eurocontrol) verileri ile teyit edilmekte. Pandemi sürecinde artan hava kargo talebi ile değerlendirildiğinde ise krizi hızlı atlatan ülkelerden biri olacağımız tahmin edilmekte. Ancak insan kaynağı özelinde benzer öngörülerini yapabilmek ve planlayabilmek için Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ve YÖK arasında ilgili koordinasyonun kurulması ve düzenleyici tedbirlerinin hızlıca alınması gerekmektedir. Bu sayede 2021 YKS tercih sonuçlarına göre bölümü tam dolan bir akademisyenin kaygılarından bağımsız olarak milli kaynakların daha doğru kullanılabilecek ve böylelikle, iş gücünü etkileyecek farklı krizlerin etkisi azaltılabilecektir.

KAYNAKLAR

- CNN (2020). <https://edition.cnn.com/travel/article/iata-middle-seats-face-masks-coronavirus-intl-hnk/index.html>. Erişim Tarihi: 27.08.2021
- Eurocontrol (2021). www.eurocontrol.int/. Erişim Tarihi: 18.06.2021
- Haberaero (2021). <https://haber.aero/sivil-havacilik/covid-19-ve-iflas-eden-havayollari/> Erişim Tarihi: 27.08.2021
- IATA (2020). <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-03-26-02/> Erişim Tarihi: 10.04.2020
- Roubini, N. (2020). *The Coming Greater Depression of the 2020s*. Project Syndicate, April, 28th 2020. <https://www.project-syndicate.org/commentary/greater-depression-covid19-headwinds-by-nouriel-roubini-2020-04>. Erişim Tarihi: 28.08.2021
- Ryan, C., and Regan, J. (2020). *Airbus Weighs Two-Year Furlough in Production to Limit Job Cuts*, Bloomberg, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-09-26/airbus-mulls-two-year-furlough-in-production-to-limit-job-cuts?sref=e2RvHR3i>. Erişim Tarihi: 30.08.2021
- SHGM (2020). <http://web.shgm.gov.tr/tr/haberler/6379-havayolunda-ic-hat-seferleri-basladi>. Erişim Tarihi: 25.08.2021

HAVADA ÜMİT VAR MI?

COVID-19 SONRASI NASIL BİR HAVACILIK?



Hava yolları, koronavirüs pandemisinin ardından eşi görülmemiş bir uluslararası krizle karşı karşıyadır.

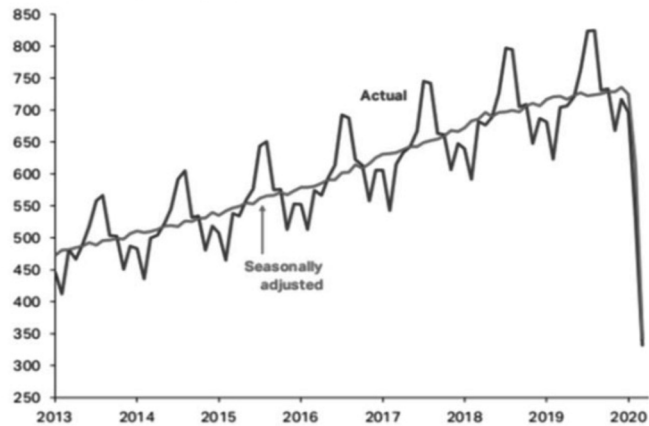
Hava yolları, seyahat şirketleri ve turizm sektörü bir bütün olarak koronavirüs pandemisinden eşi benzeri görülmemiş bir zorluk ile karşı karşıyadır.

- Endüstrinin iyileşmesi için seyahat edenlerin sağlıklarının korunduğundan emin ve güvenli hissetmeleri gerekir.
- Bilinen Gezgini Dijital Kimlik girişimi gibi dijital araçlar tarafından desteklenen, temassız seyahat ve yeni bir sağlık güvenliği rejimine geçilecektir. Covid-19 küresel seyahatleri etkiledi ve dünyayı durdurdu.

Tarihte ilk kez, dünya nüfusunun yaklaşık %90'ı artık seyahat kısıtlamaları olan ülkelerde yaşıyor. Hava yolları, seyahat şirketleri ve turizm sektörü bir bütün olarak en çok etkilenen işletmeler arasındadır. Tahmini 25

Chart 1 – Air passenger volumes

Industry RPKs (billion per month)



Sources: IATA Economics, IATA Monthly Statistics

Resim: IATA

milyon havacılık işi ve 100 milyon seyahat ve turizm işi risk altında. Beş ila yedi yıllık sanayi büyümesi potansiyel olarak kaybedilecektir.

Gelir yolcu kilometrelerinde (RPK) ölçülen hava yolcu hacmi. Yolcu talebi daha önce görülmemiş bir oranda düştü.



İnsanlar tekrar seyahat edecek, ama görünen o ki belirli bir süre bu seyahatler aynı olmayacak. Sınırlar yeniden açılrsa bile seyahat edenler bir uçağa binmenin güvenli olduğuna ve hedef ülkeye girebileceklerine güvenmelidir. Yeni sağlık güvenliği protokolleri ve sistemlerinin mevcut olması gerekmektedir ve bunlar henüz tanımlanmamıştır. Hükümetler ve endüstri bu yeni bağlamda toparlanmayı ve değişen seyahat eden kişi davranışlarına uyum sağlamayı planladıkça dijital kimlik ve biyometri teknolojilerinin kullanımı güveni geri yüklerken kesintisiz bir yolculuk da sağlayabilir. Ancak bu araçlar yalnızca kullanıcılar verilerinin korunduğunu düşünüyorsa etkili olur. Gizlilik, rıza ve şeffaf veri yönetimi herhangi bir teknik çözümün merkezinde olmalıdır.

Dijital teknolojilerin seyahatin geleceğini şekillendireceği iki önemli dönüşüm alanı.

Fotoselli Seyahat

En acil ve belki de en görünür değişiklik, havaalanı kaldırım kenarından otel check-inine dokunmasız seyahate geçiş olacaktır. Sıkı temizleme protokolleri uygulansa bile check-in, güvenlik, sınır kontrolü ve biniş yoluyla seyahat belgelerinin değiştirilmesi ve yüzeylerin dokunulması, hem gezginler hem de personel için önemli bir enfeksiyon riskini temsil etmektedir. Tüm sektördeki otomasyon yeni norm hâline gelecektir. Biyometri zaten kimlik doğrulaması için yaygın olarak kabul gören bir çözümdür ve fiziksel parmak izi ve el tarayıcıları kullanımdan kaldırıldıkça kullanımları daha yaygın hâle gelecektir. Temassız parmak izi, iris ve yüz tanıma gibi daha dokunaksız seçenekler devreye girecek.

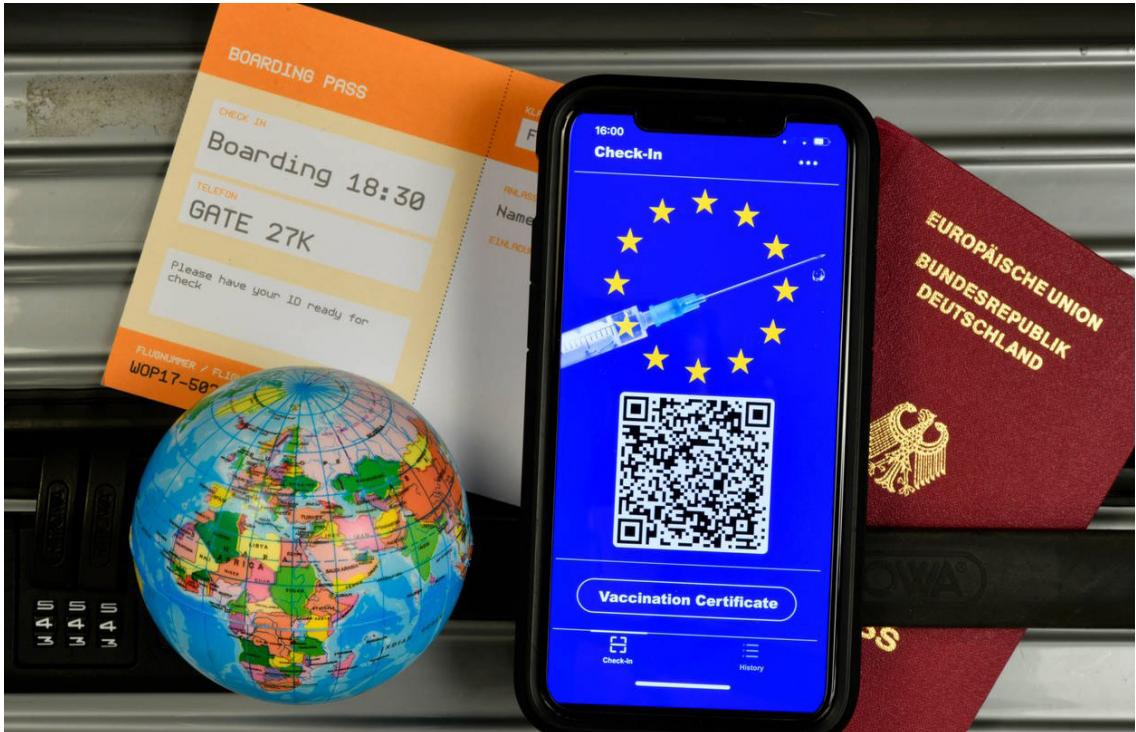
Ayrıca hareket kontrolü, dokunmadan belge tarama ve ses komutları gibi dokunmasız veri girişi

teknolojisi zaten test edilmektedir. Bu teknolojilerin kapsayıcı olmasını sağlamak ve potansiyel ön yargı riskini ortadan kaldırmak için özen gösterilmelidir.

Dijital Sağlık Pasaportları

Artık sağlık, seyahatin her alanına dâhil edilebilir. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) tarafından yapılan bir araştırmaya göre, görünür sanitasyon, tarama ve maskeler gibi önlemler, Covid-19'dan sonra seyahat etmeyi düşünürken yolcuların güvenlik duygularını artırıyor.

Bugüne kadar sınırları yeniden açmak veya bireylerin seyahat etmesine izin vermek için kabul edilebilir risk seviyesi hakkında bir standart veya anlaşma yoktur. Bir aşı geliştirilinceye kadar odak bireysel yolcuların riskini değerlendirmeye kaymaktadır. Yolcunun rızasıyla seyahat şirketleri ve hava yolları, bireysel bir risk profilini





derlemek için yaşları, altta yatan sağlık koşulları ve seyahat geçmişi gibi kişisel verileri kullanabilirler.

Seyahat ve turizm endüstrisi için dijital teknolojiyi kullanarak sağlık protokolleri ve standartları geliştirme çabaları henüz başlangıç aşamasındadır.

Bu arada birçok hava yolu, yolcular için yerinde Covid-19 testi yapıyorlar. Avrupa havaalanları yolcu sağlığı taraması için endüstri kılavuzları oluşturmaya başladı.

Yeni olmasa da havaalanlarında termal kamera kullanımı daha yaygın hâle geliyor. Artık birçok ülkede birçok belirti izleme ve kişi izleme uygulaması bulunmaktadır. Apple ve Google, geliştiricilerin uyumlu uygulamalar geliştirmeleri için bir kişi izleme yazılım şemasını sonlandırmaya yakındır.

Yeni sağlık taraması ve izleme araçları, rahat ve kendinden emin

bir seyahat için bir arayış hâline gelmektedir. Ancak gizlilik ve veri sorunlarını da tartışmanın ön safalarına taşıdılar. Yolcular bunları kucaklayacaksa çözümlerin şeffaf ve güvenli olması gerekir. Veriler, bilmeye yetkili “ve bilmesi gerekenler” temelinde, bilgilendirilmiş olur ve geçerli düzenlemelere uygun olarak paylaşılmalıdır.

Dijital Gezgin

Birçok kuruluş, dijital yolculuklarında zaten oldukça ileri düzeydedir. Bu, yeni normalin etkinleştirilmesi, işletmelerin değişen tüketici davranışlarına uyum sağlamasına ve güveni yeniden inşa etmesine yardımcı olmak için hızlandırılmalıdır. Entegre dijital kimlik çözümleri, temassız seyahat gerçekleştirmenin anahtarıdır. Ayrıca kuruluşların, bir kişinin risk profilini verimli bir şekilde değerlendirmek için birden fazla veri noktasından yararlanmalarına olanak

vererek riskleri gerçek zamanlı olarak yönetmelerini sağlar. Dünya Ekonomik Forumunun Bilinen Gezgin Dijital Kimlik girişimi böyle bir yaklaşımın bir örneğidir. Bu girişim, güvenli ve kesintisiz yolculukları kolaylaştırmak için küresel bir bireyler, hükûmetler, yetkililer ve seyahat endüstrisi konsorsiyumunu bir araya getiriyor. Konsorsiyum ortakları, yolcuların işleyişini iyileştirmek ve riski azaltmak için seyahat eden kişinin kimlik verilerinin doğrulanabilir iddialarına erişebilir. Gezginler kendi profillerini kimlik verilerinin dijital “onaylarını” toplayabilir ve hangi bilgilerin paylaşılacağına karar verebilir. Bir Covid-19 bağlamında, gezgin dijital kimlik cüzdanlarında aşılardan veya sağlık durumları gibi güvenilir, doğrulanabilir sağlık bilgilerini güvenli bir şekilde elde edebilir ve saklayabilir. Bu, kamu veya özel kuruluşların güvenilir, doğrulanabilir diğer kimlik verileriyle birleşti-





rilir. Havaalanlarında test ve sağlık taraması yapmak büyük ölçüde zordur.

Bilinen Gezin Dijital Kimlik gibi şemalar altında, gezginler kimliklerini ve sağlık verilerini yolculuktan önce paylaşmayı kabul edebilecek ve sınır görevlilerinin havaalanlarında kuyruk ve darboğazlardan kaçınırken yolculuktan önce gerekli risk değerlendirmelerini yapmalarına izin verebileceklerdi.

İş Birliği Önemlidir

Eşi görülmemiş bir değişim zamanında, hükümetler ve sanayi seyahatleri yeniden tanımlamak ve daha sürdürülebilir, çevik ve dayanıklı bir sanayi inşa etmek için eşsiz bir fırsata sahiptir. Bu iş birliği olmadan mümkün olma-

yacak. Kısa vadede, paydaşların dijital teknolojilerin kullanımını hızlandırmak için iş birliği yapmaları gerekecektir. Daha sonra, sivil özgürlüklerin ve halk sağlığının korunmasını dengeleyen dijital teknolojilerin konuşlandırılması konusunda uyumlu bir politika ve yasal rejim geliştirmeleri gerekecektir. Üçüncü zorluk, farklı dijital kimlik çözümlerinin birlikte çalışabilmesini sağlamaktır. Dünya Sağlık Örgütü, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ve Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) gibi kuruluşların rolü, sağlık ve havacılık önceliklerini, yönergelerini ve politikalarını uyumlaştırmak için kritik olacaktır. Kâğıt pasaportlar hâlâ gezginler için ana kimlik biçimi olarak gereklidir. Temassız bir dünyada, daha akıcı bir yolculuk için biyometri kullanımını teşvik

eden standartlaştırılmış dijital seyahat kimlik bilgilerinin ve IATA'nın ONE ID konsepti gibi girişimlerin benimsenmesi muhtemelen hızlanacak ve bu yeni bağlama uyarlacaktır. Kuşkusuz bunlar bazı "mahremiyet" tartışmalarını da beraberinde getirmektedir.

Sonuçta, pandemi bir süredir güç toplayan iki eğilimi hızlandıracaktır. Biri, yüzünüzün ve vücudunuzun pasaportunuz olduğu kesintisiz seyahat. Diğeri, merkezî olmayan bir kimlik fikri. Bu, bireyin doğum tarihi ve yeri ve fiziksel özellikleri gibi kimlik özelliklerine sahip olduğu ve bunları kontrol ettiği, aynı zamanda seyahat geçmişi, sağlık bilgileri ve diğer veriler olduğu anlamına gelir. Bu eğilimler bir araya geldiğinde seyahatin keyifli, verimli ve güvenli olmasını sağlayacaktır.



COVID-19 SONRASI HAVA YOLLARI



Hava yolları, koronavirüs pandemisinin ardından eşi görülmemiş bir uluslararası krizle karşı karşıyadır. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA), 2020'de küresel endüstrinin 252 milyar

ABD doları kaybedeceğini tahmin ediyordu. Birçok hava yolu şirketi, uçuş kapasitelerinin %90'ını keşiyor. 1 Mart'ta ABD'de günde iki milyondan fazla insan uçuyordu. Ardından bir ay içinde bu sayı günde havaalanı güvenliğinden geçen 100.000'den az insana düştü.

Bazı iklim aktivistleri, karbon emisyonlarındaki çarpıcı düşüşü işaret ederek boşalan gökyüzünü

memnuniyetle karşıladı. Ancak diğerleri, geri tepmenin ve kayıpların bir kısmını geri alma girişimlerinin, temel ve sürekli bir değişim fırsatı kaçırılabilceği anlamına gelmesinden endişe ediyor. ABD'de, bir kısmı hava yolu işçilerine yönelik nakit hibeleri ve diğer tarafın hava yollarının kredilerini finanse edecek olan 50 milyar dolarlık kurtarma fonu, 14 Nisan'da yapılan revizyonlarla Mart ayında parça parça dağıtıldı. 200'den fazla hava yolu başvurdu. American Airlines 5,8 milyar ABD doları, Delta 5,4 milyar ABD doları ve Southwest 3,2 milyar ABD doları alacak. ABD Başkanı Donald Trump, endüstrinin "iyi bir şekilde" dönmesi için

hava yolu kurtarma işlemine ihtiyaç duyulduğunu ve bunun sebebinin "Trump hükümeti" olmadığını belirtmişti. Kargo hava yolları için 4 milyar dolar ve yükleniciler için 3 dolar daha mevcuttu.

Birleşik Krallık 'ta, başlangıçta endüstri çapında bir kurtarma paketinin teklif edilmeyeceği açıklandı. Bunun yerine, endüstri, izinli çalışanlar için maaşların %80'ini (bir üst sınırın altında) kapsayan daha geniş yardım paketlerine güvenmek zorunda kalacaktı. Ancak daha sonra hükümet hızla easyJet'e 600 milyon £ (740 milyon \$) kredi verdi. Kriz öncesi mali sorunları olan daha küçük bir bölgesel



veya "ikincil" hava yolu olan Flybe kurtarılmadı ve çöktü. Flybe'nin koştuğu birçok para kazanma rotası o zamandan beri başkaları tarafından alındı.

Kıta Avrupası daha kötü durumda. İtalya, devlete yeni bir var oluşturan ve 600 milyon € (650 milyon \$) yatırım yaparak Alitalia'yı yeniden kamulaştırdı. Fransa, Air France / KLM (Fransa %15 ve Hollandalı %13) kurtarma için gereken her şeyi yapacağını ve 6 milyar €'lık kurtarma paketi (6.5 milyar \$) ile sunacağını belirtmişti. Bu arada Avustralyalı Qantas'a, 1 milyar A \$ tutarında kredi (660 milyon ABD \$) sağladı. Borç yüklü Virgin Australia'ya, 1,4 milyar A \$'lık bir kredi (880 milyon ABD \$) reddedildi ve daha sonra gönüllü idareye dâhil oldu. Singapur Hava yolları ise 13 milyar dolarlık yardım paketi aldı.

Hava yolu endüstrisi daha önce birçok krizle karşı karşıya kaldı

(örneğin 11 Eylül ve 2010 İzlanda yanardağ patlaması). Ancak bu, hava yollarının şu anda karşı karşıya olduğu ekonomik krizlerin en can yakanıydı. Bazıları soruyor: İyileşebilir mi? Bu nasıl seyahat ettiğimizi ve yaşadığımızı yeniden şekillendirebilecek ekonomik bir kriz mi? Yoksa her zamanki gibi işe dönmenden önce daha fazla bir duraklama mı olacak? İklim krizi tüm bunlarda nasıl bir rol oynar? İlerideki endüstrinin yeniden başlatılmasında sürdürülebilirlik nasıl olacak?

Darren Ellis (Hava Taşımacılığı Yönetimi Öğretim Üyesi) bu soruları endüstrinin yapısına ve tepkisine bakarak ele alıyor. Jorge Guira (Hukuk ve Finans Doçenti) daha sonra kurtarma seçenekleri ve sektör için gelecekteki olası senaryoları araştırıyor. Son olarak, Roger Tyers (Çevre Sosyolojisi Araştırma Görevlisi), endüstrinin iklim değişikliği ile nasıl başa çıktığı konusunda

nasıl bir dönüm noktasında olabileceğini değerlendiriyor.

Küresel Bir Sorun

Küresel hava yolu endüstrisinin çoğu şu anda yerde yatmaktadır. Bazı rotalar hâlâ çalışmayı başarıyor ve Çin'de iç hava pazarında kademeli bir toparlanma olduğuna dair kanıtlar olsa da 2020 kesinlikle 2019'un 4,6 milyar yıllık yolcusunu göremeyecek. Her yıl sürekli artan hava yolcu sayılarının uzun vadeli trendi dramatik ve hızlı bir şekilde durma noktasına geldi. Bunun küresel hava yolu endüstrisi için anlamı, terminalerin boş kalması ve uçaklar park alanlarını işgal ettiği için dünyanın dört bir yanında havacılığın vahim durumunun sergilenmesi demektir.

Virüse karşı ağırlıklı olarak ulusal bazlı yanıt verildiği gibi, hava yolu endüstrisi de neredeyse sadece ulusal düzeyde uyarlanmış ve uy-





gulanmış çok çeşitli politika ve uygulamalar görmektedir. Bu, iyi seçilmiş ulusal politikalar sayesinde bazı hava yollarının daha iyi ücret alırken diğerlerinin akın edeceği anlamına gelir. Bunun nedeni, Avrupa'nın çok taraflı tek hava pazarının ötesinde, küresel endüstrinin iki taraflı bir sistem üzerinde sağlam bir şekilde yapılandırılmış hâlde kalmasıdır. Bu ülkeden ülkeye hava hizmeti anlaşmaları (ASA) ağı, temel olarak hükümetlerin her birinin izin vermek istediği hava erişim seviyesini belirlemek için birbirleriyle imzaladığı ticaret anlaşmalarından oluşur. Avrupa'da bile tek hava pazarı esasen ülke içinde tek bir ulus gibi hareket ederken haricî olarak tek tek Avrupa ülkeleri birçok ülke ile ikili olarak ilgilenmeye devam etmektedir.

İkili sistem, hava yolu sahipliği (tipik olarak bir hava yolunun en az %51'i hava yolunun bulunduğu ülkeden insanlar tarafından sahip olunması), ulusal kontrol, tek hava yolu vatandaşlığı ve evde dâhil olmak üzere bir dizi kural

ve kısıtlamaya dayanmaktadır. Bu, hava yollarını tek bir ülkeye veya yetki alanına etkili bir şekilde hapseder. Bu yapıya rağmen havacılıkta küresel iş birliği, özellikle güvenlik standardizasyonunda güçlü olmakla birlikte ekonomik cephe- de daha azdır. Bu iş birliğinin çoğu, endüstrinin uzmanlaşmış BM ajansı olan Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) aracılığıyla gerçekleşiyor. Bu arada IATA, üye hava yolları adına destek ve lobi yapıyor. Aynı şekilde, uluslararası birleşmeler ve devralmalar kısmi birleşmelerin Air France / KLM gibi ikili ve çoklu markalar oluşturduğu Avrupa dışında nadirdir.

Güney Amerika'daki LATAM Hava Yolları gibi sınır ötesi birleşmelerle tek hava yolu markalarının yaratıldığı yerlerde, ulusal uçak tescili ve diğer kısıtlamalar uygulanmakta, bu nedenle bu açıdan birden fazla hava yolunu yansıtmaktadır. Sonuç olarak, endüstri mevcut pandemiye yanıt verirken ulusal tepkiler ön ve merkez olacaktır. Tayland ve Singapur gibi tek bir bayrak

taşıyıcısının bulunduğu ülkelerde, hükümetlerin hava yolu şirketlerinin başarısız olmasına izin vermesi olası değildir.

Birden fazla hava yolunun faaliyet gösterdiği diğer ülkelerde, sonuçlar büyük ölçüde farklılık gösterse bile düz bir yardım ve destek oyun alanı daha olasıdır. Bu, 9/11 ve 2008 küresel mali krizi gibi geçmişin daha V şekilli krizlerinden farklı olarak, tüm hava yolu şirketlerinin U şeklinde bir kriz olması muhtemelen hayatta kalacağı anlamına gelmez.

Endüstrinin ulusal yapısı, büyük hava yollarının başarısız olmasının neden nadir olduğunu da vurgulamaktadır. Evet, hava yolları ABD gibi iç hava pazarlarında birleşti ve sonuç olarak bireysel markalar kayboldu, ancak başarısız oldukları için birkaç büyük hava yolu işi bıraktı. 2001'in sonlarında iflas eden Swissair bile kısa süre sonra İsviçre Uluslararası Hava Yolları olarak yeniden ortaya çıktı. Ve böylece, hava yolu markaları gelip gitse de endüstri onlarca



yıldır büyüme yolunda kaldı. Pandemi kurtulmak zaman almaktadır. Bazı hava yolları başarısız olacaktır. Ancak endüstrinin yapısında yaygın değişikliklerin meydana gelmesi olası değildir. Tabii ki, insanlar bu pandemi bittiğinde tekrar hava yoluyla seyahat etmek isteyeceklerdir.

Hangi hava yolu şirketlerinin hayatta kalması ve hangilerinin gelişmeye devam etmesi büyük ölçüde tek tek ülkelerin ekonomik destek paketlerinin ne kadar başarılı olduğuna bağlı olacaktır.

Kurtarma Şartları

Hukuk ve Finans Doçenti Jorge Guira, krizin küresel sonuçları, ulusal tepkilere sıkı sıkıya bağlı olduğunu ifade etmektedir. Hava yolu endüstrisi döngüseldir: zirveler ve vadiler için kullanılır.

Kurtarma operasyonları hava yolları için defalarca hayati önem taşıyor, bu yüzden birçok ülkede geçmesi gereken bir tür emsal vardır. Herhangi bir kurtarma işleminde anahtar soru, bunun bir

ödeme gücü veya likidite krizi olup olmadığıdır. Ödeme gücü, hava yolunun mali açıdan uygun kalmasının pek olası olmadığı anlamına gelir. Likidite, hava yolu şirketinin nakit akışının tükenme riski yüksek olduğu, ancak desteklenmesi durumunda yakında çözücü olması gerektiği anlamına gelir. Bunu değerlendirmek bazen karmaşıktır. Nakit hayatidir. Maliyet azaltma için süslü bir kelime olan "düzene koyma" yardımcı olabilir. Uçaklar gibi numaralandırılmamış varlıklar satılabilir veya krediler için teminat olarak kullanılabilir. Ancak birçok uçak genellikle kiralanır, bu yüzden sorunlu olabilir.

Mevcut sözleşmeler gözden geçirilmelidir. Yasal olarak bağlayıcı şeyleri belirli bir şekilde yapma (ya da yapmaktan kaçınma) vaatleri olan sözleşmelerin ihlalden feragat edilmesi gerekebilir.

Örneğin uçaklar için kira sözleşmeleri genellikle uçuşların yapılmasını gerektirir ve her zamanki gibi iş şu anda askıya alınır. Diğer anlaşmalar, havaalanlarındaki iniş alanlarını korumak için uçuşları gerektiriyor. Birçoğunun krizde daha önce dehşete düştüğü "hayalet uçaklara" yol açıyor ve bu hâlâ devam ediyor. Kazançlarla karşılaştırıldığında ne kadar borcun olduğu gibi

bazı finansal testler karşılanmayabilir. Bunlar alacaklıları alarma geçirebilir. Bu da tahvilin kredi notlarında bozulmaya ve mali sıkıntının artmasına neden olabilir. Başka tetikleyiciler de ortaya çıkabilir. Bir finansal sözleşmenin temerrüde düşmesi için genellikle diğer alacaklıların bilgilendirilmesi gerekir. Bu, diğer anlaşmalarda varsayılanları tetikleyerek domino etkisi yaratabilir. Bu nedenle, işletme ve finansal sözleşmeleri yeniden müzakere etmek çok önemlidir. Hava yollarının önce kimin ödeyeceğini seçmesi gerekebilir. Sendikalar mutlu tutulmalı ve diğer paydaşlar iyileşmeye odaklanmalıdır.

Bütün bunlar, devlet kurtarma, yardım ve diğer garantilerin endüstrinin ayakta kalabilmesi için çok önemli olduğu anlamına geliyor. Örneğin ABD'de net işletme zararları ileriye taşınır ve gelirleri korumak ve bunların normale döndüğü zaman bunları vergiden mahsup etmek için kullanılır. Likidite problem ise, asıl mesele zamandır: hava yolu şirketinin ayağa

kalkması ve daha normal uçmaya devam etmesi ne kadar sürer? Eğer ödeme gücü sorunsal şirket karşılaştığı talep çöküşünden kurtulamaz. Covid-19 salgını, krizin ne zaman sona ereceğini tahmin etmedeki zorluklar nedeniyle hava yolları için bu kadar dolu bir zamandır. Bu, daha geçici bir likidite krizi mi yoksa daha derin bir ödeme gücü sorunu mu olduğunu belirlemeyi zorlaştırabilir. 11 Eylül'den sonra, hava yolu endüstrisi ABD'de tamamen kapandı. İkiz Kulelerin çöküşünün korkunç sahnelerine tanık olan insanlar bir uçağa binmek için pek istekli değildi. Bu nedenle hükümet güveni yeniden sağlamak için adım atmaya seçti. Ve bunu, hisse senedi düşük ya da düşük fiyatlı bir fiyattayken hava yollarına yatırım yapmayı ve tekrar yükselmesini beklemeyi içeren krediler ve kullanılmış varantlar dâhil yardım sunarak başarıyla yaptı. ABD hükümetinin Covid-19 finansal kurtarma paketi bu yaklaşıma paraleldir.

ABD yaklaşımı, büyüklüğü ve ölçeği ve 9/11 davası üzerine inşa edilmiş olması ve mevcut koşullar için değiştirilmiş olması nedeniyle dikkat çekicidir. Bu aynı zamanda, yaklaşımında daha fazla kısıtlanmış olan güçlü serbest piyasa odaklı İngiltere ve Avustralya'nın stratejisine ilginç bir karşı noktadır. Hava yolu normları, herhangi bir acil durumda gelirlerin% 25'inin korunması gerektiğini düşündürmektedir, ancak bu yakın zamanda gerçekleşmemeye eğilimindedir. Kurumsal kazançlar genellikle yağmurlu bir günde tutulmadı ve şimdi o yağmurlu gün geldi. Bu, klasik bir ahlaki tehlike sorunu yaratır: Birçok hava yolu şirketi başarısız olmak için çok önemliymiş gibi davranır gibi görünür, çünkü sonunda, kurtarıla-



caklarına inanırlar. Ve düzenleme aksi hâlde fazlalıkları kontrol altında tutmaz. Bunu söylemek gerekirse, bazı ABD hava yolları düşük faiz oranları ve çok sayıda kredi kullanılabilirliği nedeniyle son zamanlarda ucuz borç biriktirmektedir. Beş büyük ABD taşıyıcısı, borcunu ödemek yerine, hisse senedi geri alımlarına mevcut paranın %96'sını harcıyor. Birçoğu bu koşullarda hava yollarının kurtarılmasının gerekip gerekmediğini sorguluyor. Temettü ödemeye ilişkin limitler, hisse senedi geri alımı ve diğer şartlar, mart ayında açıklanan daha önceki ABD kurtarma önlemlerinde olduğu gibi burada mantıklı bir şekilde uygulanacaktır.

ABD vakası yararlı bir başlangıç odağı sağlasa da Birleşik Krallık

yaklaşımı muhtemelen daha düşük kaynak seviyesi ve daha fazla iklim bilinci seviyesi göz önüne alındığında oldukça etkili olacaktır. Darren'ın daha önce işaret ettiği gibi, bir model herkese uymuyor, ancak bu, ulusal şampiyonları veya millileşmeleri destekleyen diğer yaklaşımlar için yararlı bir karşılaştırmalı çerçeve sunabilir. İngiltere'nin, British Airways örneğinde olduğu gibi, kısmi kamulaştırılmayı düşündüğü bildiriliyor. British Airways, şimdilik hükümet tarafından desteklenen birçok ödeme paketi ile 35.000 çalışanı istihdam etti. British Airways, likidite için en üst grupta yer aldığı için kiraz anahtar yollara, varlıklara ve şirketlere daha iyi yerleştirilmiş görünmektedir. Virgin Atlantic çökerse boyutu başarısız olamayacak kadar önemli kategorisine

girebileceği anlamına gelir. Görünüşe göre kurtarma görüşmeleri devam ediyor, ancak Richard Branson'un açık deniz Birleşik Krallık sakini olarak yaşamı ve Delta'nın %49 hisseye sahip olması potansiyel siyasi bulutları ortaya çıkarıyor.

Mevcut kriz koşulları göz önüne alındığında devlet yardımı alması gerekip gerekmediği ile ilgili sorular da ortaya çıkmaktadır. AB, geçici olarak bir Covid-19 kurallarının gevşetildiğini belirtmesine rağmen bu genellikle yasaktır. Görünüşe göre, eski AB yetkilileri ve diğerlerinin önerdiği gibi hiçbir çevresel bağ eklenmemiş. Sonuç olarak, küresel endüstrinin hayatta kalması, sadece havayollarını ayakta tutmak için değil aynı zamanda daha geniş seyahat ve eğlence ekosistemi için kurtarmala-



ra bağlıdır. İngiltere'de ve aslında ABD kurtarma sistemlerinde sürdürülebilirlik koşullarının eksikliği küresel olarak yansıtılıyor. Ancak yardımın ikinci bir toparlanma evresindeki Yeşil Yeni Anlaşma bunu sağlayabilir. Ve evden çalışma kültürünün artması ve emisyonların hesap verebilirliğini ve raporlanmasını artırmak için süregelen

tedbirler olan Greta Thunberg'in beğenileri sayesinde konunun daha fazla farkında olması, bu yönün geleceğe giden havayollarının yeniden paketlenmesinde hayati bir rol oynayabileceği

anlamına geliyor. Çoğu, emisyon hedeflemenin Covid-19 kriziyle nasıl etkileşime girdiğiyle başlar.

Havacılık ve İklim Değişikliği

Çevre Sosyolojisi Araştırma Görevlisi Roger Tyers, havacılık ve iklim değişikliğiyle alakalı şunları ifade etmektedir: "Jorge'nin dediği gibi, havacılığın artan karbon emisyonları ile ilgili artan

sayıda insan için bu pandemi, işleri farklı bir şekilde yapmak için nadir bir fırsat olabilir. Hava yolculuğu sonunda duraklatılmadığında daha sürdürülebilir bir yörüngeye yerleştirebilir miyiz?

Bu salgın darbeden önce bile havacılık iklim değişikliğiyle mücadelede artan bir baskı ile karşı karşıya kaldı. Diğer sektörler yavaş yavaş karbondan arındırılırken uluslararası havacılığın 2037

yılına kadar çift yolcu sayısına ulaşması bekleniyor, yani küresel emisyonların payı 2050'ye kadar on kat artarak %22'ye çıkabiliyor. Çoğu uçuş, çoğunlukla boş zaman nedenleriyle ve şüpheli bir zorunluluk nedeniyle nispeten iyi durumda olan bir azınlık tarafından alınır. Kalan karbon "ödenegimizi", şu anda hatırlatıldığımız gibi, insan yaşamı için temel olan enerji veya gıda gibi sektörler üzerinde havacılığa ayırmanın akıllıca olup olmayacağını merak edebiliriz.

BM'nin ICAO'su düzenleyicileri, ik-

lim eylem çağrılarında Karbon Dengeleme ve Uluslararası Havacılık için Azaltma Programı (CORSIA) programlarıyla yanıt verdiler. Bu kapsamda, 2020 taban çizgisinin üzerindeki büyüme emisyonları açısından "net nötr" olduğu sürece uluslararası havacılık genişlemeye devam edebilir. Eleştirilenler bununla ilgili çok sayıda sorundan bahsetse de fikir, yakıt verimliliği, hava trafik yönetimi ve biyoyakıtlarda iyileştirmelerin bir kombinasyonu yoluyla emisyonları 2020 taban çizgisinin üzerine düşürmektir. Geri kalan emisyonlardaki büyük eksiklik, büyük ölçekli karbon telafisi ile karşılanacaktır. Geçtiğimiz yıl, IATA, 2021-2035 yılları arasında CORSIA tarafından yaklaşık 2,5 milyar ton ofset gerekeceğini tahmin etti. Bu plan Covid-19 krizi tarafından kargaşaya uğradı. CORSIA için emisyon taban çizgisinin 2019-20 uçuş rakamlarına göre hesaplanması gerekiyordu. Ancak endüstrinin durduğu göz önüne alındığında -talep 2020'de %38'lik bir isabet alabilir-





bu taban çizgisi beklenenden çok daha düşük olacaktır. Bu nedenle, uçuşlar tekrar başladığında 2020 sonrası emisyon artışı tahmin edilenden çok daha yüksek olacaktır. Hava yolu şirketlerinin daha fazla karbon dengeleme kredisi satın alması, işletme maliyetlerini artırması ve bunları müşterilere aktarması gerekecektir. Ayaklarına geri dönmeye çalışan hava yolları bu tür ek yüklerle karşı düşmanca davranacak ve muhtemelen taban çizgisini lehine yeniden hesaplamak için yöntemler arayacaktır. Ancak çevreciler için bu, kusurlarına rağmen küresel havacılık emisyonlarıyla mücadele için mevcut tek çerçeve olan CORSIA'yı güçlendirmek için bir fırsat olabilir. Bazıları hâlâ CORSIA'yı ayrıntılı bir yan gösteri olarak görüyor.

Sürdürülebilir havacılık için oyunun kurallarını değiştiren asıl unsur yakıt vergisi reformu olacaktır; bu reform, kilitlenme sırasında ortaya çıkan gözü sulandıran kamu borcunun nasıl geri ödeneceğine dikkat çekildiğinde daha fazla incelenebilir. ICAO ve modern ha-

vacılık endüstrisini doğuran 1944 Chicago Konvansiyonundan beri, uçak biletlerine KDV ve gaz yağı jet yakıtı vergisi koymak etkili bir şekilde yasa dışı olmuştur. Bu, uçuşmanın diğer ulaşım modlarına kıyasla nispeten ucuz olmasının başlıca nedenidir ve tartışmasız endüstrinin daha temiz yakıtlarla ilgili araştırmalara yetersiz yatırım yapmasının nedenidir. En kirlletici ulaşım şekli en düşük vergilere sahipken bu rejim uzun süredir emisyonlar açısından tartışmalıdır. Yakında vergi adaleti açısından da savunulamaz hâle gelebilir. 2018 yılında, Fransa'nın Gilets Jaunes Hareketi kısmen otomobiller ve kamyonetler için artan yakıt vergisi öfkesi ile motive edilirken hava yolculuğu tarihi vergi muafiyetlerinden yararlanmaya devam etti. Bu öfke, hükümetler kaç milyar dolarlık Covid-19 borçlarını ödemek için kaçınılmaz olarak vergi topladığında geri dönebilir.

Kampanyalar zaten herhangi bir hava yolu kurtarma sisteminin vergi reformu ile bağlantılı olmasını talep ediyor ve orada büyük bir potansiyel var. 2019'da ortaya

çıkan AB makaleleri, Avrupa'da gaz yağı vergisi muafiyetlerinin sona erdirilmesinin her yıl 27 milyar € (29 milyar \$) gelir elde edebileceğini gösteriyor. Bu tür gelir kaynakları yakında karşı konulmaz hâle gelebilir ve ulusal hükümetler, koordineli bir ICAO yanıtı olsun veya olmasın, bunları tek taraflı olarak toplamaya çalışabilirler. İngiltere eski Başbakanı Tony Blair bir zamanlar seçimle karşı karşıya olan hiçbir siyasetçinin ucuz hava yolculuğunu sona erdirmek için oy kullanamayacağını söyledi. Ancak -bariz olanı belirtmek için- bunlar emsalsiz zamanlardır ve halkın uçmaya karşı tutumları değişebilir. Talep tarafında, sınırlar tekrar açıldığında, ertelenmiş uçuşlar yeniden düzenlendiği ve mahsur insanlar eve uçtuğundan kısa süreli bir seyahat patlaması olabilir. Ancak resmi bir "tamamen açık" virüsten sonra bile tatil düşünenler sıkışık uçak kabinlerini yabancılarla paylaşmadan önce iki kez düşünebilirler. Hava yolu kârları için çok önemli olan iş amaçlı seyahat edenler, Zoom'u kullanmaya çok alıştıklarını fark edebilirler, her zaman bizzat toplantılara uçmaya gerek duymazlar.





Sektör üyelerinin itiraf ettiği gibi, yolcular önemli sayıda hava yolculuğuna döndüklerinde, buldukları hava yolları, rotalar ve fiyatlar çok farklı görünebilir. Hükûmetler, işleri korumak ve

mümkün olan en kısa sürede işe geri dönmek için büyük bir endüstri baskısı ile karşı karşıya kalacaklar. Ancak düzenli yönetildiğinde bu havacılık için adil ve sürdürülebilir bir geçişin başlangıcı olabilir.

Gelecek Havada

Hava yolu endüstrisinin kilit bir dönüm noktasında olduğu muhakkaktır. Kurtarmaların boyutu ve ölçeği değişecektir. Hükûmetlerin siyasi iradesi ve felsefesi, sermayeye erişim ve endüstrinin

kendisinin uygulanabilirliği, bir şirketin tasarruf etmeye değil deşmeyeceğini bildiren anahtar faktörlerdir. Herhangi bir gelecek, iklim riskini azaltırken ekonomik canlılığı koruma öncülüne dayanmalıdır. Fakat bütün hükû-

metler bunu hesaba katmayacak. Olaylar hızla ilerliyor ve birçok hava yolu yolcularına uçağa binmeden önce Covid-19 testi yaptırıyor. Bu arada easyJet, uçaklardaki sosyal mesafeyi, daha fazla yoldan da olsa daha az yolcu ve daha yüksek fiyatla “yoğunlaştırma” politikasının bir parçası olarak görüyor. Daha uzun vadede, bunun oynayabileceği çeşitli yollar vardır. Hepsisi krizin süresine ve siyasi, yasal ve ekonomik faktörlerin birleşmesine bağlıdır. Kurtarma yapısının desteklediği hava yollarının mülkiyeti nispeten istikrarlı kalırken piyasa yapısının değişmeden kalması mümkündür. Her zamanki gibi bu iş senaryosunda, sürdürülebilirlik, daha eski, daha az karbon verimli uçakları emekli olan ve daha iyi olanlarla değiştiren hava yolu şirketleri aracılığıyla kademeli olarak artırılacaktır. Ancak bu senaryo muazzam bir belirsizliğe tabidir. Ya da artan çevre bilinci, talep kaybı ve yeni yeşil yatırım sayesinde krizden sonra sürdürülebi-

lirlik daha önemli hâle gelebilir. Bu, farklı hızlarda gerçekleşecek ve Avrupa belki de devlet teşvikleri ve ciddi emisyon hedeflemesi yoluyla daha proaktif olacaktır. ABD geride kalacak, ancak artan paydaş endişeleri nedeniyle bazı ilerlemeler kaydedecek. Bu senaryoda, talebi karşılamak için seyahatin bir miktar küçültülmesi söz konusudur ve bu da azaltılmıştır. Artan sürdürülebilir yatırım ortaya çıkar. Kısmi toparlanma nedeniyle yeni bir normal ortaya çıkıyor. Uzun süreli, ciddi sermaye kıtlığı ve iklim krizi bilincinin varsayımsal olarak büyük bir değişikliğe yol açması da mümkündür. Ancak hükûmetlerin işlerle ilgili endişeleri, çevreyle ilgili endişeleri ortadan kaldıracaktır.

Soldaki ve sağdaki siyasi güçler, araları düzeltmeli ve depresyon benzeri bir senaryoda, sadece yeni bir normalin değil yeni bir dünyanın da gerekli olduğu konusunda hemfikir olmalıdır.

HAVA KARGODA DİJİTALLEŞME VE GÜVENLİK



Hava kargo ekosisteminin dijitalleşmesi, daha verimli süreçlere ve yeni avantajlara imkan sağlıyor. Dijital dönüşüm çalışma şeklimizi temelden değiştirerek, geçmişte mümkün olmayan yeni uygulamaları hayatımıza getiriyor. Dijitalleşme geçmiş bilgiyi dijital formatta erişilebilir kılmaktadır. Dijital teknolojilerin daha fazla kullanımı, süreçleri daha otomatik hale ve riski daha hızlı delegasyon yapabilmeyi de mümkün hale getiriyor.

Her gün biraz daha gelişmekte olan teknolojiler operasyonel olarak yeni

imkanlar sağlamakta, operasyon ve otomasyonu ciddi anlamda hızlandırmakta ve kaliteyi artırmaktadır.

Dijital çözümleri seçmeden önce ihtiyaçları ve gereksinimleri tanımlamak, stratejik planlama yapmak, uygulama haritasını sektör eğilimine göre önceliklendirmek, paydaşlarla eşgüdüm, iletişim ve işbirliği içinde olarak, gerektiğinde yeni standartlar uygulamaya koymak önem arz etmektedir.

Geçmişte uçak varış noktasına indikten sonra paylaşılan kargo bilgileri, zamanla uçak varış noktasına inmeden önce paylaşılmaya, son

dönemde ise kargo bilgileri uçak kalkıştan önce paylaşılır hale gelmiştir.

Dijitalleşmeyi şekillendiren önemli Hava Kargo Güvenliği Girişimlerine örnek olarak elektronik Gönderi Güvenlik Beyanı (e-CSD), elektronik konşimento (e-AWB) ve AEO Uygulamaları ACAS, PACT, PreDict ve ICS 2 gibi uygulamaları örnek verebiliriz. Bu uygulamalar gümrük otoriteleri ile sektörde güvenli tedarik zinciri standardı oluşturulmayı desteklemekte, tedarik zinciri içerisinde kargonun hangi metotla ve kim tarafından güvenli hale getirildiğine dair elektronik

bir denetim izi sağlayarak yükleme öncesinde güvenlik risklerini azaltmakta ve sadece güvenli olanların sevkini mümkün kılmaktadır. Destekleyici bazı bileşenler ile kargonun mevcut lokasyonu, görüntüsü, ısı derecesi ve konteynerin açılıp açılmadığı gibi bilgileri anlık aktarabilmektedir.

Bunun yanında kağıt tasarrufu, basılı dökümanın taşınması, gönderici, nakliyecisi, alıcı ve devlet kurumları arasında kaybolması gibi unsurları otomatikman bitirerek ölçülebilir, erişilebilir ve değiştirilemez kılacaktır. Son olarak da iş güvenliğini ve hatalarını azaltacaktır.

Kurumlar, havayolları ve tedarik zincirinde bulunan paydaşlar güvenli tedarik zincirinin bir parçası olmak için belirli platformlara başvurabilirler. (Düzenlemeye tabi kurum ve bilinen gönderici)

Bu kuruluşlar belirlenen kriterler içinde değerlendirilerek onaylanacak, kısmen onaylanacak veya reddedilecektir. Belirlenen kriterlere uygunluğu açısından ana platform, site doğrulaması için bir denetçi atayacaktır. Sitenin başarılı bir şekilde doğrulanmasının ardından, benzersiz bir tanımlayıcı numarası



ile lisans verilecektir. Lisanslama işlemi sonrası, acentelerin ve bilinen göndericilerin listesi ve bunların benzersiz tanımlayıcısı, tedarik zincirindeki her paydaş için platformda olacaktır.

Diğer bir nokta ise tüm bu sistemlerin veri paylaşımı için farklı sistemlerle entegre olarak bu amaçlara daha iyi hizmet etmesi adına verilerin kalitesi ve kullanılabilirliği açısından aynı formatta olması gerekliliğidir.

Bu ise birden çok site ve platform için ciddi bir düzenleme ve siber saldırılara karşı platformu koruyucu tedbirlerin alınması anlamı-

na gelmektedir. Siber saldırıların her geçen gün artan ivme ile hayatımıza girdiğini düşünürsek bu alanda güvenlik sertifikaları ve ağ güvenliğinin önemi bir o kadar artmakta, dinamik olarak yönetilmesini gerektirmektedir.

Havacılık güvenliği ile ilgili bilgilerin hassasiyeti, hava kargo ekosisteminin dijitalleşmesi ile kargo, otomasyon, havayolu ve ülke güvenliğine katkıları, basılı örneklerine göre çok daha fazla veriyi analiz etme ve mantıklı sonuçlar çıkarmaya destek vererek sivil havacılık güvenliğine katkı sağlamaktadır.



DIGITALIZATION AND SECURITY IN AIR CARGO



The digitization of the air cargo ecosystem enables more efficient processes and new advantages. Digital transformation fundamentally changes the way we work, bringing new applications into our lives that were not possible in the past. Digitization makes historical knowledge accessible in digital format. Greater use of digital technologies also makes it possible to automate processes and delegate risk faster.

Technologies that are developing more and more every day provide new opportunities operationally, in

addition to significantly speeding up operation and automation and increasing quality.

Before choosing digital solutions, it is necessary to define needs and requirements, make strategic planning, prioritize the application map according to the industry trend, and implement new standards when necessary, in coordination, communication and cooperation with stakeholders.

In the past, the cargo information shared only after the aircraft landed at the destination, has been shared before the aircraft lands at

the destination, and recently, the cargo information has become shared before the aircraft takes off.

As examples of Important Air Cargo Security Initiatives shaping digitalization, we can give examples of applications such as electronic Consignment Security Declaration, (e-CSD), electronic bill of lading (e-AWB) and AEO Applications as ACAS, PACT, Predict and ICS 2. These practices support the establishment of a secure supply chain standard in the industry with the customs authorities, provide an electronic audit trail of the method and by whom the cargo is secured

within the supply chain, reducing the security risks before loading and making it possible to ship only the secure cargo. With some supporting components, it can instantly transfer information such as the current location of the cargo, its appearance, temperature and whether the container has been opened.

In addition, it will automatically end the elements such as saving paper, transporting the printed document, and losing it among the sender, carrier, receiver and government institutions, making it measurable, accessible and unchangeable. Finally, it will reduce the workforce and errors.

Institutions, airlines and stakeholders in the supply chain can apply to certain platforms to be a part of the secure supply chain. (Regulated body or known sender).

These organizations will be approved, partially approved or rejected by evaluating them within the determined criteria. In terms of compliance with the set criteria, the main platform will appoint an auditor for site verification. After successful verification of the site, a license will



be issued with a unique identifier number. After licensing, the list of agents and known shippers and their unique identifier will be on the platform for each stakeholder in the supply chain.

Another point is that all these systems should be in the same format in terms of quality and usability of the data in order to better serve these purposes by integrating with different systems for data sharing.

This means a serious regulation for multiple sites and platforms and taking platform protective

measures against cyber-attacks. Considering that cyber-attacks are entering our lives with increasing momentum day by day, the importance of security certificates and network security in this field increases so much and requires dynamic management.

The sensitivity of information on aviation security, the digitalization of the air cargo ecosystem, and its contributions to cargo, airline and country security contribute to civil aviation security by helping to analyze much more data and draw logical conclusions than its printed examples.





SAHADAN KİTABA YERDEN GÖĞE HAVACILIK



Şekil 1: Terminaldeki Bilgi Ekranları¹

Son otuz yılda olağanüstü bir ivme ile büyüyen havacılık endüstrisi, küreselleşen dünyanın en büyük aktörlerinden biri oldu. Pandemiden önce neredeyse dört buçuk milyar insan, hava taşımacılığını kullanmayı seçti. Yer küreyi görünmez ağlarla birbirine bağlayan bu endüstride yüzlerce iş kolu var ve milyonlarca kişi istihdam ediliyor. Oysa kamuoyu tarafından pilot ve kabin görevlileri dışında havacılık çalışanlarının ne iş yaptıkları ve kim oldukları pek fazla bilinmiyor. Üstüne çevrimiçi teknolojiler ve her geçen gün geliştirilen çok çeşitli uygulamalarla yolcu terminalindeki işlemlerin sayısının hayli azaltılmış olması da eklenince, yolcuların hizmet sürecinde daha az havacılık çalışanıyla karşı karşıya kalması kaçınılmaz oldu... Bunun sonucu olarak Türkiye’de ve dünyanın pek çok yerindeki havalimanlarında bir iç hat yolcusu, neredeyse havalimanı girişinden itibaren sadece bilgi ekranlarına bakarak ve

.....

Son otuz yılda olağanüstü bir ivme ile büyüyen havacılık endüstrisi, küreselleşen dünyanın en büyük aktörlerinden biri oldu.

¹Kaynak: <https://amadeus.com/en/portfolio/airports/fids-flight-information-display-system>



başka hiç kimseye ihtiyaç duymadan uçaklarının bulunduğu çıkış kapısına kadar ilerleyebiliyor. Üstelik yarınarda uzay turizminin de eklemeneceği havacılık dünyasında, daha az insan elinin değdiği hizmet süreçleri, otomasyon ve yapay zekânın daha fazla işbaşında olduğu bir gelecek bizi bekliyor gibi görünüyor.

Geçtiğimiz aylarda Maltepe Üniversitesi Meslek Yüksekokulu Si-

vil Hava Ulaştırma İşletmeciliği Programının kurucusu ve kadrolu üç akademisyeni, Dr. Özlem Çapan ÖZEREN, Levent KAYA ve Dr. Muhittin Hasan UNCULAR hava taşımacılığının bilinmeyen yönlerini aktarmak üzere birlikte yola çıktılar. Bu amaçla havacılık sektörünün birbirinden farklı saha ve uzmanlık alanından gelen çalışanlarını kitap yazmaları için davet ettiler ve böylece birbirinden değerli pek çok çalışanın bir araya geldiği üç kitaplı proje başlamış oldu.

Yolcuların 7/24 ağırlandığı havalimanının terminal binaları, "Duvarların dili olsa da konuşsa" dediğimiz yerler... Üç kitap projesi kitaplardan ilki olan **Terminalin Sesi'nde**; orada uzun yıllar emek vermiş çalışanlarca anlatılan gerçek hikayeler var. Bu hikayelerde anlatılanlar sadece bugünün tarihine not düşmekle kalmıyor, havacılığı meslek edinmek isteyen gençlere terminalde çalışmaları halinde karşılaşılabilecekleri ile ilgili ayrıntılı bilgiler de veriyor.



Şekil 2: Havalimanı Terminalleri²

İkinci kitap olan **Aprunun Tozu'nda** ise uçakların park edip hizmet aldıkları apron ve burada çalışan kişiler konu ediliyor. Aprunun Tozu yazarlarının çoğu orada çalışmış veya çalışmaya devam eden

deneyimli kişiler. Aprunun uçakların park ettiği açık bir alan olması itibarıyla orada çalışanlar, soğuk, sıcak, yaz, kış gibi zorlu koşullara maruz kalıyorlar. Bu kitapta apron çalışanlarının başlarından geçen

çok sayıda yürek titreten hikâye var. Aprunun Tozu, apronu öğrenmek ve havacılığın kalbini keşfetmek isteyen gençlerin keyifle okuyabileceği bir kitap.

² Kaynak: https://digitalsignage.eu.com/pages/en/re-sign_digital_signage_software/fids.php



Şekil3: Havalimanında Apron ³

Üçüncüsü ise 38 bin Feette isimli kitap. Aralarında uçan şef, kapitan pilot, kabin memuru ve sık uçan yolcu profillerinin de olduğu bir grup, yıllarca uçuşta yaşadıkları tecrübeleri kaleme almış. Kitap, hem yolcu olmanın hem uçuş sırasında yaşananlar hakkın-

da çok detaylı bilgiler veriyor. Bu üç kitabın da havacılık mesleğine yıllarını vermiş kişiler tarafından yazılmış olması, gerçek yaşam pratiklerinin okurla buluşturulması bakımından çok kıymetli. Üç değerli eserin de önümüzdeki günlerde uluslararası bir yayınevi

olan EFE AKADEMİ YAYINLARI tarafından yayınlanıp okuyucuların beğenisine sunulması planlanıyor. Akademilerin, gerçek yaşamı sınıfa ve kitaba taşımasının iyi bir örneği olan bu üçlemenin yaygınlaşmasını diler, keyifli okumalar dileriz.



Şekil4: Uçuştaki Uçak ⁴

³Kaynak <https://asiacargobuzz.com/2021/01/17/hong-kong-airport-wraps-up-2020-with-7-cargo-decline/>

⁴ Kaynak https://www.transitionsabroad.com/listings/travel/articles/air_travel_in_south_america.shtml

AVIATION FROM FIELD TO BOOK FROM GROUND TO SKY



Imega: . Information Screens in Terminal¹

The aviation industry, which has grown with an extraordinary momentum in the last thirty years, has become one of the biggest actors in the globalizing world. Before the pandemic, almost four and a half billion people chose to use air transport. There are hundreds of business lines and millions of people are employed in this industry, which connects the globe with invisible networks. However, most of the people do not know much about what aviation employees do and who they are, apart from pilots and cabin crew. Adding to the fact that the number of transactions at the passenger terminal has been considerably reduced with online technologies and a wide variety of applications developed day by day, it has become inevitable for passengers to encounter fewer aviation employees during the service process. Almost from the airport entrance, they can proceed to the exit gate where their pla-

.....
The aviation industry, which has grown with an extraordinary momentum in the last thirty years, has become one of the biggest actors in the globalizing world.

¹Reference: <https://amadeus.com/en/portfolio/airports/fids-flight-information-display-system>



nes are located, just by looking at the information screens and without needing anyone else. Moreover, in the aviation world where space tourism will be added in the future, a future where less human touch, service processes, automation and artificial intelligence are more at work seems to await us. In the past months, the founder and three academics of Maltepe University Vocational School Civil Air Transportation Management Program, Dr. Özlem Çapan ÖZE-

REN, Levent KAYA and Dr. Muhtittin Hasan UNCULAR set out together to convey the unknown aspects of air transportation. For this purpose, they invited employees from different fields and specialties of aviation to write books, and thus the three-book project in which many valuable employees came together began.

The terminal buildings of the airport, where passengers are hosted 24/7, are the places where

we say “Even if the walls speak a language”... The first of the three book projects, The Voice of the Terminal; There are real stories told by employees who have worked there for many years. The stories told in these stories not only make a note of today's history, but also give detailed information to young people who want to take up a career in aviation about what they may encounter if they work at the terminal.



Image 2: Airport Terminals²

In the second book, *Dust of the Apron*, the apron where the planes are parked and serviced and the people who work there are discussed. Many of the *Dust of the Apron* writers are experienced people who have worked or continue to work there.

Since the apron is an open area where airplanes are parked, those working there are exposed to harsh conditions such as cold, hot, summer and winter.

There are so many heart-touching stories in this book told by the

apron workers who experienced the stories. ***Dust of the Apron*** is a book that can be read with pleasure by young people who want to learn about the apron and discover the heart of aviation.

²Reference: https://digitalsignage.eu.com/pages/en/re-sign_digital_signage_software/fids.php



Image 3: Apron at the airport ³

The third is the book titled *At the 38 Thousand Feet*. A group, including flying chef, pilot, cabin crew and frequent flyer profiles, wrote about their years of experience in flight. The book gives very detailed information about both being a passenger and what happens during the flight. The fact that

these three books are written by people who have devoted their years to the aviation profession is very valuable in terms of bringing real life practices to the reader.

All three valuable works are planned to be published by the international publishing house

EFE ACADEMY PUBLICATIONS in the coming days and presented to the readers. We hope that this trilogy, which is a good example of academies bringing real life to the classroom and to the book, will become widespread and we wish you a pleasant reading.



Image 4:Uçuştaki Uçak ⁴

³Reference: <https://asiacargobuzz.com/2021/01/17/hong-kong-airport-wraps-up-2020-with-7-cargo-decline/>

⁴Reference: https://www.transitionsabroad.com/listings/travel/articles/air_travel_in_south_america.shtml



Sivil Havacılar Dergisi Olarak

YENİLENDİK



TUSHAD.org

OLDUK

Tüm Sivil Havacılar Derneği

    / tushadorg