

TÜRKİYE'DE HAVACILIK KÜMELENMELERİ ve FİNANSMAN SORUNLARI

Fikret GEBEŞ*

Ünal BATTAL†

ÖZ

Yeni ekonomi; hız, esneklik, yenilikçilik ve bağlantılarla ilgilidir. Yenilikçilik ve ekonomik büyümede coğrafi yoğunlaşma önemli ölçüde belirginleşmektedir. Kümeler de bu ekonomik gerçekliğin bir parçasını oluşturmaktadır.

Ülkemizde havacılık kümelenmelerinin üyeleri arasında KOBİ'ler en büyük paya sahiptir. Günümüzde başta finansman sorunu olmak üzere yaşadıkları diğer sorunlar bu kümelenmelere üye olan KOBİ'lerin verimsiz olmalarına neden olmaktadır. Bu sorunlar incelendiğinde, bir kısmının ekonomik ve siyasi koşullardan bir kısmının ise işletmelerin özelliklerinden kaynaklandığı görülmektedir.

Bu çalışmada ilk olarak kümelenme kavramı ele alınmış, dünyada ve Türkiye'de mevcut küme destek politikalarından yola çıkarak ülkemizdeki havacılık kümelenmelerinin finansman sorunlarının çözümüne yönelik öneriler sunulmuştur.

Anahtar Kavramlar: Finansman, Havacılık, Kümelenme.

JEL Kodu: G18, G28.

AVIATION CLUSTER IN TURKEY AND FINANCING PROBLEMS

ABSTRACT

The new economy is related to speed, flexibility, innovation, and connections. Geographical concentration is becoming significantly apparent in innovation and economic growth. Clusters are also a part of this economic reality.

SMEs have the largest share among the members of aviation clusters in our country. Today, SMEs problems, primarily financing problems, cause SMEs of clusters inefficient as they could. When these issues are examined, some are due to economic and political conditions, others seem to be due to the characteristics of enterprises.

In this study, the cluster concept is discussed first. Based on the current cluster support policies in the world and in Turkey, recommendations are presented for the solution of financial problems of the aviation clusters in our country.

Keywords: Finance, Aviation, Cluster.

JEL Code: G18, G28.

* fgebes@yahoo.com

† Yrd.Doç.Dr., Anadolu Üniversitesi Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi, Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği Bölümü, ubattal@anadolu.edu.tr

GİRİŞ

Teknolojik gelişmeler sonucu yaşanan değişimler ve küreselleşme sürecinde artan uluslararası ticaret, sosyal ve ekonomik olarak çeşitli değişimleri de beraberinde getirmiştir. Özellikle son dönemde dünya genelinde gözlenen liberalleşme eğilimlerine paralel olarak ulusal ekonomiler önündeki sınırlar büyük ölçüde kalkmış ve ekonomilerin rekabet edebilme yetenekleri, uluslararası alanda ticari ilişkilerin en önemli belirleyicisi haline gelmiştir. Rekabetin artan önemi, ülkelerin geleneksel ticaret yaklaşımlarının değiştirilmesini beraberinde getirmiş ve birçok ülke tarafından uygulanmış ve başarısı kanıtlanmış olan “kümelenme yaklaşımı” günümüzün en çok ön plana çıkan yaklaşımı haline gelmiştir.

Türkiye ekonomisi son yıllarda önemli bir dönüşüm içine girmiştir. Bu dönüşümün tetikleyicisi küresel ekonomideki gelişmeler olmuştur. Bilgi, iletişim ve ulaştırma teknolojilerindeki ilerlemeler, mekânın ve uluslararası sınırların bağlayıcılığını gitgide azaltmıştır. Sermaye hızla hareket edebilmekte, şirketler üretimlerini çok sayıda ülkede gerçekleştirebilmektedir. İktisadi aktörler bir yandan küresel eğilimleri çok iyi takip etme baskısıyla karşılaşırken, diğer yandan da içinde bulunduğu bölgenin avantajlarından azami ölçüde faydalanmak durumundadırlar. Türkiye’de Havacılık Kümelenmeleri incelendiğinde küme üyelerinin büyük bir bölümünü KOBİ’lerin oluşturduğu görülmektedir. Bu nedenle KOBİ’lerin finansman kaynakları ve sorunları incelenmiştir.

1. KÜMELENME YAKLAŞIMI

Kümelenme, birbirlerine katma değer ekleyen üretim zinciri ile bağlı, karşılıklı bağımlı tedarikçileri de içeren firmalar ve/veya işletmeler, bilgi üreten kurumlar, destekleyici kurumlar, müşteriler, kümelenmeyi destekleyen ilgili kamu kurumları, sektörel sivil toplum kuruluşları ve yerel yönetimler, sektöre yönelik medya ve kontrol ve standartları düzenleyen kuruluşlar tarafından oluşturulmuş ağ ve bunların coğrafi bir alanda yoğunlaşmaları olarak tanımlanmaktadır (Porter, 1998; 76).

Kümelenme tanımlarını oluşturan öğeler büyük oranda çeşitlilik göstermekle beraber, “Kümelenme”, ilgili iş alanlarında destekleyici kuruluşlar ile birlikte yatay ve dikey olarak uzmanlaşmış işletmelerin yerel yoğunlaşmasını oluşturmaktadır (Moulaert ve Sekia, 2003).

Kümelenme ilk olarak Avrupa’da ortaya çıkmıştır. 1990 yılında Harvard Üniversitesi öğretim üyesi Prof. Michael Porter tarafından kullanılan kavramın ilk uygulaması California’da bilişim sektörüyle ilgili olarak yapılmış, ardından özellikle Avrupa’da çok başarılı kümelenme modelleri ortaya konulmuştur.

1.1. KÜMELENMENİN FAYDALARI

Kümelenmenin bilinen ve ispatlanan faydaları arasında, yenilik faaliyetini destekleyerek yeniliğin ticarileşmesini kolaylaştırması, verimliliği ve istihdamı artırması, rekabet ve işbirliği olanağını sağlaması bulunmaktadır.

Kümeler; özelleşmiş kaynaklar, hizmetler, bilgi, araştırma enstitüleri ile eğitim gibi genel ihtiyaçlara daha etkin erişim sağlayarak firmalar arasında daha kolay koordinasyon ve işlem yapılmasını sağlamakta, iyi örneklerin yayılmasını hızlandırarak ve

rakipler arasında performans kıyaslaması yapılmasına imkan tanıyarak verimliliği ve etkinliği arttırmaktadır.

Bir kümede aynı malı üreten veya birbirini tamamlayıcı nitelikte mal üreten işletmeler Ar-Ge, pazarlama, üretim gibi konularda birbirleri ile işbirliği içindedir ve kümenin üyesi olan bir firma aynı anda birçok firma ile çeşitli konularda işbirliği geliştirebilir.

Alıcı-satıcı ilişkileri, ortak teknoloji, ortak pazarlama ve dağıtım kanalları ile ortak işçi havuzu kümeyi birbirine bağlayan en önemli etkenlerdir. Kümelenme ile kurulan bu iletişim ağı sayesinde firmalar girdi sağlama, bilgi ve teknolojiye erişim, pazarlama gibi konularda büyük avantaj elde etmektedir.

Kümelenme, kurulan iletişim ağı sayesinde firmaların birçok işlemde maliyetlerinin düşmesini; üretim, verimlilik ve inovasyon kapasitelerinin büyük ölçüde artmasını; makro düzeyde ise sektörün ulusal ve uluslararası alanda rekabet edebilirliğinin artmasını sağlamaktadır. Çin'in tekstil, Japonya'nın ise inovasyon kümelerinin bu ülkelerin dünya piyasasında rekabet güçlerinin ve ihracat hacimlerinin artmasındaki etkisi kümelenmenin önemini gözler önüne sermektedir. Dünya üzerindeki diğer kümelenme örnekleri de sektörlerin gelişip güçlenmesinde kümelenmenin önem ve etkisini kanıtlar niteliktedir.

Rekabet üstünlüğü sağlamış endüstriyel bölgelerin hepsinin başarısındaki ortak nokta, müşteri gereksinimleri merkezli (müşteri odaklı – talep odaklı) olarak aynı değer zinciri üzerinde yer alan firmalar arasında oluşturulmuş kümelenmelerin varlığıdır (Humphrey ve Schmitz, 1995; 7).

2. TÜRKİYE'DE HAVACILIK KÜMELENMELERİ

Türk Havacılık sanayinin gelişmesi, TEI, TUSAŞ gibi kurumların uluslararası havacılık parça üreticileri pazarındaki başarısı, havacılık sektörünün son yıllarda dünyada ve özellikle ülkemizde hızla büyümesinin bir sonucu olarak farklı sektörlerde örnekleri bulunan kümelenme girişimleri havacılık sektörünü de etkisi altına almış ve ülkemizde üç bölgede Havacılık Kümelenmesi oluşturulmuştur. İzmir, Eskişehir ve Ankara'da kurulan kümelenmeler ile havacılık yan sanayinde faaliyet gösteren firmalar yenilik faaliyetini destekleyerek yeniliğin ticarileşmesini kolaylaştırması, verimliliği ve istihdamı artırması, rekabet ve işbirliği olanağını sağlaması gibi avantajlardan faydalanmak üzere bir araya gelmişlerdir.

2.1. İZMİR HAVACILIK VE UZAY KÜMELENMESİ

İzmir, Türkiye'nin en önemli sanayi ve ticaret merkezlerinden biri olmasının yanı sıra son yıllarda artan turizm hacmiyle de oldukça önemli bir merkez haline gelmiştir. Özellikle 2003 yılından sonra sivil havacılığın teşvik edilmesi ve artan talepler doğrultusunda hızla gelişen havayolu taşımacılığında İzmir/Adnan Menderes Havaalanı önemli bir konuma sahip olmuştur. İzmir Havacılık ve Uzay Kümelenmesi, Türk havacılık ve uzay sanayinin gelişimi için sektöre ihtiyaç duyduğu desteği sağlamak, sektörde yerli katkı payının ve ihracat imkanlarının artırılmasında katkıda bulunmak, ülkemize yatırımların ve üretim teknolojilerinin kazandırılması için girişimlerde bulunmak, ulusal ve uluslararası alanda işbirlikleri kurmak ve mevcut alanları geliştirmek amacıyla anlaşmalar

yapmak ve yapılmasına aracı olmak, sektörün yenilikçi ürünler ve süreçler geliştirmesine destek olmak amacı ile kurulmuş bir kümelenme örneğidir (izmirkümelenme, agis, 2012).

Kümelenmenin temel hedefi Türkiye'nin lojistik imkânlarını, eğitilmiş işgücünü ve kaliteli üretim olanaklarını kullanarak ekonomimize yüksek katma değer sağlamak, havacılık sektörünün rekabetçi, dinamik, yenilikçi olmasına destek olmaktır.

Türk Havacılık ve Uzay Sanayinin üretim, mühendislik, tasarım ve Ar-Ge konularında dünyaya entegrasyon çalışmalarını destekleyerek, küresel anlamda ileri teknoloji ve yüksek kaliteye dayalı orijinal tasarımlar üreten bir Mükemmellik Merkezi olmasını sağlamak amacıyla 18 Ocak 2010 tarihinde Havacılık ve Uzay Kümelenmesi Derneği kurulmuştur. Dernek; sektörde faaliyet gösteren Türk ve yabancı havacılık ve uzay ürünleri üretici ve sanayicilerine, mesleki, sosyal, teknik ve ekonomik yönlerden rehberlik etmenin yanı sıra, birçok konuda katkıda bulunmayı amaçlamaktadır. Derneğin bir başka amacı ise; havacılık ve uzay sektöründe, Türkiye'nin katılmış olduğu ortak üretim programlarında, ülkemize yatırımların ve üretim teknolojilerinin kazandırılması için her türlü girişimlerde bulunmak, İzmir'de mevcut sektör temsilcilerinin yeni ürün ve metotlar geliştirmesine destek olmak ve üyeleri arasında dayanışmayı sağlamaktır. Dernek ayrıca havacılık ve uzay konusunda eğitim veren ya da verecek olan eğitim birimleri ve okulların kurulmalarına destek olmak ve bu okulların, eğitim faaliyetlerini sürdürebilir kılmaları konusunda ilgili kurumlarla koordinasyonunu sağlamayı amaçlamaktadır.

2.2. ESKİŞEHİR HAVACILIK KÜMELENMESİ

Türkiye'nin en önemli sanayi merkezlerinden biri olan Eskişehir'in, sanayileşmesinin tarihi içinde Havacılık Sanayinin ayrı bir yeri ve önemi bulunmaktadır. Eskişehir; Toulouse ve Seattle gibi dünyanın en önemli havacılık merkezlerinden biri haline gelebilmek için girişimlerini ve çalışmalarını hızlandırmaktadır.

1926 yılında bugünkü adıyla "Hava İkmal Bakım Merkezinin" kurulması Eskişehir ve Türkiye için bir dönüm noktası niteliğindedir. Söz konusu merkez ilk başlarda uçak ve motor bakımı yaparak daha sonraki yıllarda gelişen kabiliyetleriyle birlikte özellikle de savaş uçaklarının jet motorlarının bakım, parça üretimi ve motorlara ilişkin yeni teknolojilerinin geliştirilmesinde önemli katkılar sağlamıştır. Bugün Eskişehir'de kamu kuruluşlarının yanı sıra özel sektör kuruluşlarının doğal bir kümelenme oluşturarak havacılık alanında üretim yapabilmelerinde ve dünyanın en büyük havacılık şirketleriyle ortaklık kurabilmelerinde bu kurumun ve yetişmiş insan gücünün büyük katkısı ve payı bulunmaktadır.

Eskişehir'de faaliyet gösteren havacılık sanayi kuruluşlarının son yıllardaki gelişimine bakıldığında 2000 yılında havacılık alanında üretim yapan firmalarımızın toplam ihracatları 55 milyon dolar iken, 2008 yılı sonunda bu rakam 200 milyon dolara ulaşmıştır (eso, agis, 2012). 2010 yılına gelindiğinde ise bu rakam 300 milyon dolar civarında gerçekleşmiştir. 2010 yılında ESO üyesi kuruluşların toplam ihracatlarının 1,7 milyar dolar olduğu düşünüldüğünde, toplam ihracatın % 18'inin havacılık sanayi ürünlerinden oluştuğu görülmektedir. Çalışan sayısı ise Hava İkmal Bakım Merkezi dâhil yaklaşık 3000 kişi civarındadır (porsukeksprees, agis, 2012). 2011 yılında ise sektörde 50'nin üzerinde firma, 4.000 çalışan bulunmaktadır (esac, agis, 2012).

Eskişehir sanayisinin can damarlarından olan havacılık sektörünün geleceğini şekillendirmek ve bu alandaki çalışmalara yön vermek için, Eskişehir Sanayi Odası

(ESO)'nın öncülüğünde başlayan çalışmalar neticesinde, sektörde işbirliğine yönelik önemli bir adım atılarak 2009 yılında Eskişehir Havacılık Kümelmesi Çalıştayını düzenlenmiştir. 2010 yılı Ocak ayında Eskişehir Havacılık İşletmesi Kümelmesi Raporu yayınlanmış ve Eskişehir Havacılık Kümesi için Tüzük hazırlıklarına başlanmıştır. Mart 2011 tarihinde de "Eskişehir Havacılık Kümesi Derneği" kurulmuştur. Kümelene oluşumlarını organize etmek, Ar-Ge faaliyetlerini, inovasyonu ve girişimciliği teşvik etmek, aktörler arası işbirliği ağları kurmak, küme oluşturma faaliyetlerini kolaylaştırmak, küme tabanının geliştirilmesi, üyeleri arasında kültürel, mesleki, teknik, ticari, ekonomik, hukuki ve idari konularda işbirliği, dayanışma ve bilgi alışverişi sağlamak, imalat sanayi ve satışıyla istigal eden gerçek ve tüzel kişileri bir çatı altında toplamak; ortak menfaatlerini korumak ihtiyaç duydukları makine-teçhizat hammadde temini gibi konularda yardımcı olmak, pazar bulmalarını kolaylaştırmak" amacıyla kurulan dernek kurumlar arası işbirliği anlamında örnek bir modeldir (esac, agis, 2012).

Eskişehir'de ortaya çıkan bu havacılık potansiyeli ve firma kümelmesi doğal olarak hem yurt içinden hem de yurt dışından yeni yatırımlar açısından Eskişehir'i cazip bir merkez haline getirmiştir. Havacılık sanayinde faaliyet gösteren büyük çaplı tesisler ve firmalar, yetişmiş kalifiye insan gücü, üniversitelerde ve meslek okullarında havacılık sektörüne yönelik ders programları ve bölümler ile birlikte, Eskişehir halkının havacılık sevgisi, kültür ve birikimi Eskişehir'i bu özel konuma taşıyan en önemli etmenlerdir.

2.3. OSTİM SAVUNMA VE HAVACILIK KÜMELENMESİ

Ortadoğu Sanayi ve Ticaret Merkezi (OSTİM), Ankara'da çoğunluğu imalatçı olan işletmelerin bulunduğu bir Organize Sanayi Bölgesi'dir. 1967 yılında Ankara'nın gelişmekte olan sanayileşmesi içinde yeni bir açılım sağlamak üzere, bir grup işadami tarafından, şehir dışında beş milyon metrekaarelik bir alanda kurularak, OSTİM Küçük Sanayi Sitesi adıyla faaliyete geçmiştir (ssm, agis, 2012).

Ostim Savunma ve Havacılık Yan Sanayi Kümelmesi (OSSA) OSTİM Organize Sanayi Bölgesi içerisinde bulunan ana sektörler için yapılan rekabet analizi çerçevesinde ortaya çıkan, aslında doğal koşullar altında var olan fakat somut olarak ortaya konmamış savunma ve havacılık sektörü içerisinde, bu sektöre mal ya da hizmet üreten KOBİ'lerin ortak hareketi ile 01 Temmuz 2008 tarihinde kurulmuştur. Küme Ostim Organize Sanayi Bölgesi ve civarında savunma sanayinde faaliyet gösteren KOBİ'lerden oluşmaktadır. Küme üyesi firmalarda, cirosunun önemli bir bölümünün savunma sanayinden gelmesi ya da Aselsan, TAI, Roketsan, FNSS, Boeing, Sikorsky vb. ana sanayi firmalarının onaylı alt tedarikçisi olması kriterleri aranmaktadır (ostimsavunma, agis, 2011).

OSSA'nın hedefleri; Türk ordusunun ihtiyaçlarının karşılanmasında yerli üretimin payını artırmak ve savunma sanayi KOBİ'lerini uluslararası pazarda rekabet edebilir hale getirmek aynı zamanda artan işbirlikleri ve gelişen yetenekler ile tercih edilen alt tedarikçiler haline gelmek ve nihai ürünlerle uluslararası pazarlara açılmak, OSTİM organize sanayi bölgesi ile birlikte sektörel ihtisaslaşma ile bölgesel rekabet avantajı oluşturmak, akademik çalışmalarla ve üniversitelerle çalışarak KOBİ'lere teknoloji transferi yapmak ve son olarak da yetenekleri gelişen alt tedarikçilerle yabancı rakiplere karşı rekabet avantajı oluşturmak olarak sıralanabilir. (ostimsavunma, agis, 2011)

Türkiye ve dünyada savunma sektörünün kendine özgü kuralları ve değer zinciri konusunda oluşan farkındalık ve özellikle milli projeler konusunda edinilen bilgiler OSSA

üyeleri işletmelerin vizyonunu güçlendirmiş ve Ar-Ge tabanlı üretim ve entegrasyon konusundaki çalışmalarını hızlandırmıştır. Bu çerçevede Offset fırsatlarının değerlendirilmesi, Milli Motor, Mayın Temizleme, Zeplin (Hava Gemisi), Tasarım Merkezi gibi somut projeler üzerinde çalışmalar başlatılmıştır.

3. TÜRKİYE'DE KÜMELENME YAKLAŞIMI BAĞLAMINDA DEVLET POLİTİKALARI

Kümelenme yaklaşımının bölgelerin kendine özgü niteliklerini ön plana çıkarması ve farklı politika alanlarını etkiliyor olması ülkelerde tek bir politika belgesi ile kümelenmelerin desteklenmesini zorlaştırmaktadır. Benzer şekilde literatürde de kümelenmelerin hangi ölçekte ve nasıl destekleneceğine ilişkin genel kabul görmüş tek bir model ya da politika bulunmamaktadır.

Kümelenme politikaları; sanayi politikaları, yenilikçilik politikaları, KOBİ ve doğrudan yabancı sermaye politikalarını destekleyici ve tamamlayıcı politikalar olarak karşımıza çıkmaktadır. Kümelenme politikası oluşturmak veya girişimi başlatmak bir bölgenin uluslararası rekabet edebilirliğini yükseltmek için önemlidir.

Avrupa Birliğine (AB) Katılım Öncesi Mali Yardım Programı çerçevesinde sağlanan fonların bir kısmının çeşitli sektörlerde kümelenme çalışmalarına ayrılması ile Türkiye'de kümelenme ve küme geliştirme çalışmaları 2004 yılından itibaren hız kazanmaya başlamıştır.

Kümelenme oluşumlarının gelişmesinde firmalar temel aktör olarak rol alırken, iş dünyasındaki liderler, üniversiteler, eğitim kurumları, araştırma enstitüleri, finansman kuruluşları, yerel yönetimler ve kalkınma ajansları bu sürecin içerisindeki kilit rol alan diğer aktörlerdir.

Dokuzuncu Kalkınma Planı kümelenmelerin desteklenmesini içermekte (DPT, 2007-2013: 91-94) ve 2009 yılında yürürlüğe giren Yeni Teşvik Sisteminin dört ana hedefinden birisi de sektörel kümelenmenin desteklenmesi olarak belirtilmektedir (T.C. Resmi Gazete, 2009:227290). Kümelenme yaklaşımının Türkiye'de uygulanmasına yönelik olarak ilk önemli faaliyet, kümelenme yaklaşımını geliştiren Porter'ın ekibi liderliğinde 1999 yılında başlatılan Türkiye'nin Rekabet Avantajı (*Competitive Advantage of Turkey – CAT*) platformudur. Platforma olan desteğin hem kamu hem de özel sektörde giderek artmasıyla birlikte, platformun kurumsallaştırılması fikri ortaya çıkmış ve 2004 yılında Ulusal Rekabet Araştırmaları Kurumu Derneği (URAK) kurulmuştur (M.Bulu, 2005: 5). Türkiye'de kümelenme konusunda en kapsamlı çalışma Mart 2007'de Dış Ticaret Müsteşarlığı (DTM) tarafından başlatılan Ulusal Kümelenme Politikasının Geliştirilmesi (UKPG) projesi kapsamında yapılmaktadır. Avrupa Birliği'nden fon alan proje kapsamında Türkiye'de on tane pilot kümelenme bölgesi kurulmuş, kümelenme modeli çerçevesinde geniş çaplı analizlerle belirlenmiş tekstil, otomotiv yan sanayi, turizm, gıda, makine imalat gibi sektörlerde birçok proje tasarlanmıştır. Türkiye'deki kümeler ve küme girişimleri arasındaki işbirliği ve koordinasyonun sağlanması amacıyla 03.06.2010 tarihinde Anadolu Kümelenmeleri İşbirliği Platformu(AKİP) kurulmuştur.

Kamu tarafından yapılan düzenlemeler havacılık sektörünü çok değişik yönlerden etkilemektedir. Bunların başında yatırımların ve ihracatın teşviki ve yönlendirilmesi gelmektedir. Bu alanlarda yapılan düzenlemeler, diğer sektörlerde olduğu gibi, havacılık yan sanayi sektörüne olan yatırım talebini ve sektörün uluslararası ticaretteki rekabet

gücünü doğrudan etkilemektedir. Ayrıca, dış ve iç ticaret politikaları, standardizasyon uygulamaları, eğitim ve bilim politikaları sektörü dolaylı yollarla etkilemektedir.

3.1. ULUSAL KÜMELENME POLİTİKASININ GELİŞTİRİLMESİ PROJESİ

Rekabet gücü taşıyan sektörlerin geliştirilerek ulusal kümelenme politikasına temel teşkil etmesi ve nihai olarak sürdürülebilir ihracat artışını sağlayacak rekabetçi yapının geliştirilmesine katkı sağlaması amacıyla, Mart 2007’de “Ulusal Kümelenme Politikasının Geliştirilmesi Projesi” hazırlanmış ve Avrupa Birliği (AB) Katılım Öncesi Mali Yardımları kapsamında 6 Milyon Euro kaynak tahsis edilerek finansmanı sağlanmıştır (bodto, agis, 2012).

Projenin tamamlanması ile iş kümelerine yol gösterici olacak ulusal bir strateji yanı sıra, bu stratejiyi uygulamak için gerekli kurumsal kapasite ve ulusal ekonominin rekabetçilik kapasitesinin artırılması da sağlanacaktır.

3.2. ULUSAL KÜME DESTEK PROGRAMI

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından, Türkiye’nin sanayide rekabet gücünü artırmak amacıyla Türkiye Sanayi Stratejisi çerçevesinde, bilimsel tabanlı ve üniversite-sanayi işbirliğine dayanan bir ‘Küme Destek Programı’ hazırlanmış ve program ile belirli bir sürdürülebilirlik ve rekabetçilik potansiyeline sahip kümelerin desteklenmesini öngörülmektedir. Programa 6 milyon TL’si 2012 yılında kullanılmak üzere sonraki yıllarda toplam 25 milyon TL ödenek verilmesi planlanmaktadır. Program süresince kümelenme girişimlerinin koordinasyonu, sevk ve idaresi amacıyla yasal bir statüye sahip 10 adet kurum veya kuruluş oluşturulup bunların en az yüzde 80’ni Sanayi Bakanlığı tarafından akredite edilecek. Programda kümelenme girişimlerinin içinde en az 10 adet üniversite yer alması öngörülmektedir. Ayrıca programdan en az 1000 işletmenin yararlanması sağlanacaktır.

Küme Destek programı ile başta ulusal nitelikteki gelişmiş kümeler olmak üzere ilgili kurumlar tarafından yapılan analiz ve çalışmalarda ön plana çıkan kümelere yönelik destekler sağlanacaktır. Bu kapsamda; kümelere yönelik yönetim, yenilik ve teknoloji geliştirme, üniversite-sanayi işbirliği, verimlilik ve sosyal sermaye alanlarındaki projelere eş finansman sağlanması planlanmaktadır.

3.3. KOBİ İŞBİRLİĞİ VE KÜMELENME PROJESİ

28 Temmuz 2011’de T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı “Bölgesel Rekabet Edebilirlik Operasyonel Programı” kapsamındaki illerde firmaların uluslararası rekabet güçlerinin artırılmasını hedefleyen "KOBİ İşbirliği ve Kümelenme Projesi” ni başlatmıştır. KOBİ İşbirliği ve Kümelenme Projesi, kümelenme tabanlı sektörel işbirliklerinin aynı coğrafyada olduğu kadar farklı bölgelerde bulunan KOBİ’ler arasında da kurulmasını, böylece stratejik hedeflerle ihracata yönelik nitelikli ve kalıcı adımlar atılmasını amaçlamaktadır. 5 Milyon Euro değerindeki AB finansmanı ile 2,5 yıl sürecek olan proje çalışmaları arasında, bölge ekonomilerinin dinamiklerinin belirlenmesi, mevcut sektörlerin yanı sıra gelecekte stratejik önem kazanacak potansiyel sektörlerin belirlenerek hedef

odaklı bölgesel işbirliği stratejilerin oluşturulması, firmaların işbirliği ağları ile iletişim ve bilgi paylaşımının etkinleştirilmesi, kurumlar arasında koordinasyon sağlanması ve firmaların proje faaliyetleri ile uluslararası değer zincirlerine entegre edilmeleri yer almaktadır.

3.4. HAVACILIK VE UZAY TEKNOLOJİLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ DESTEKLERİ

Türkiye’de yerli uçak üretimi konusunda yapılan çalışmalar ve atılan adımlar neticesinde 1 Kasım 2011’de Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren Kanun Hükmünde kararname ile Ulaştırma Bakanlığı çatısı altında “Havacılık ve Uzay Teknolojileri Genel Müdürlüğü” kurulmuştur. Böylece Havacılık ve Uzay konularıyla ilgili altyapı hazırlanmış, yerli uçak yapımı ve havacılık yan sanayinin gelişimi için önemli bir adım atılmıştır.

Kümelenmelere yönelik yaklaşımlar mikro seviyede olduğu için büyük önem taşımaktadırlar; çünkü kümelenmeler hem büyüyen ihracatta itici gücü oluşturmakta, hem de yabancı yatırımlar için cazibe merkezi oluşturmaktadır. Kümelenme yaklaşımı, hem birçok yatay politika alanına hem de şirketler arasındaki bağlantılara odaklı olduğundan, son yıllarda pek çok ülkedeki ulusal ve yerel kalkınma planları kümelenme yaklaşımı göz önünde bulundurularak yapılmıştır (dpt, agis, 2012).

4. HAVACILIK KÜMELENMELERİNİN FİNANSMAN KAYNAKLARI

Ülkemizde havacılık kümelenmelerinin finansman kaynakları; Kümeye üye işletmeler (KOBİ’ler) tarafından ödenen aidatlar, Sanayi ve Ticaret Odaları, Kalkınma Ajansları, AB proje ve programları, Kalkınma Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı ve KOSGEB destekleri olarak sıralanmaktadır.

4.1. KÜMELENMEYE ÜYE İŞLETMELER

İşletmeler kümelenme faaliyetlerinin merkezinde bulunmaktadır. Kümelenme girişimlerinin başlatılmasında kamu kurumları düzenleyici ve destekleyici olurken; özel sektör öncü rol oynamaktadır. Sadece işletmelerin kümelenme girişimi başlatma çabaları zaman ve kaynak kısıtları nedeni ile yeterli sonuç veremese de, işletmelerin kümelenme çabalarına aktif olarak katılmaları önem taşımaktadır (Andersson, 2004: 88-89).

Ülkemizdeki tüm işletmelerin %99,9’unu küçük ve orta ölçekli işletmeler oluşturmaktadır. Bu işletmelerin toplam istihdam içindeki payı %78 ve üretimde yaratılan toplam katma değer içindeki payı ise %55’tir (kosgeb, agis, 2012).

EACP verilerine göre İzmir Havacılık ve Uzay Kümelenmesi’nin finansman kaynağının önemli bir bölümü kümelenmeye üye firmalar tarafından sağlanmaktadır.

KOBİ’ler ülke ekonomisi için çok büyük önem taşımaktadırlar. Küçük işletmeler, değişen konjoktüre daha kolay adapte olabilmekte ve yenilikleri daha kolay hayata geçirebilmektedirler.

Ülkemizde KOBİ’lerin tek başlarına ihracatta kalıcı bir başarı sağlamaları; iyi bir organizasyon, bilgi, deneyim, sermaye ve kadro gerektirmektedir. Bunların KOBİ’ler

tarafından sağlanması ise çok zordur. Oysa KOBİ'ler güçlerini ve deneyimlerini bir araya getirerek ve ihracatlarını tek elden yürüterek daha çok başarılı olma şansına sahiptirler.

Kümenin devamlılığı, kümede yeni firmaların oluşması ve bu firmaların kümelenmenin getirdiği ivme ile verimliliklerinin ve inovasyon yetilerinin artması ve bundan kazanılan fonların yeniden sisteme girip yeni firmaları oluşturması ile mümkündür.

4.2. MESLEK BİRLİKLERİ

Kümelenme oluşumu öncesi en önemli unsur ilgili sektör ve/veya bölgede neden bir kümelenme çalışmasına ihtiyaç olduğunun anlaşılır şekilde tanımlanabilmesidir. İhtiyacın bölgenin kanaat önderleri tarafından da benimsenmesi gerekmektedir. Kanaat önderleri tarafından benimsenmeyen bir kümelenme çalışması ilerleyen safhalarda gerekli işbirliklerinin oluşturulamaması ve bölgesel kaynakların/ımkânların seferber edilememesi nedeniyle başarısız olacaktır. Yürütülecek kümelenme çalışmasını finansman, insan kaynağı, network ve bilgi bakımından güçlü bir bölgesel oyuncunun kendine görev edinmesi gerekmektedir. Ülkemizde bahsedilen özelliklere sahip kuruluşlar sanayi ve ticaret odalarıdır. Örneğin Eskişehir Havacılık ve Uzay Kümelenmesi, Eskişehir sanayisinin can damarlarından olan havacılık sektörünün geleceğini şekillendirmek ve bu alandaki çalışmalara yön vermek için, Eskişehir Sanayi Odası (ESO)'nun öncülüğünde başlayan çalışmalar neticesinde kurulmuştur.

Kümelenmenin faaliyet alanına göre birleştirici rol oynayan ticaret sanayi odaları, işletmeler ve diğer aktörler arası bağlantıların kurulması ve güçlendirilmesi rolünü üstlenmektedir. Bu yapılar; üyeleri arasından kümelenme faaliyetlerini başlatmak ve işletmeleri yönlendirmek gibi işlevleri daha kolay yürütmektedir. Özellikle kümelenmenin ilk aşamalarında liderlik yapmak ya da kolaylaştırıcı rol üstlenmek açısından bu yapılar önemlidir. Firmalar arasında sinerji ve görüş birliğinin sağlanmasında, kısa ve uzun vadeli hedeflerin belirlenmesinde ve diğer aktörlerin bir araya getirilmesinde birlikler ve odalar güvenilirlik açısından avantaj sunmaktadır (Alsaç, 2010: 80).

Ticaret ve Sanayi Odaları kümelenme projelerine ABİGEM(Avrupa Birliği İş Geliştirme Merkezleri) projeleri vasıtasıyla da finansal destek sağlamaktadırlar. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) öncülüğünde ilgili Ticaret ve/veya Sanayi Odalarının ev sahipliğinde Avrupa Birliği (AB) fonları ile 2002 yılında Gaziantep, Kocaeli ve İzmir'de Avrupa Birliği Türkiye İş Geliştirme Merkezleri (ABİGEM) kurulmuştur.

İlk üç ABİGEM'in başarısı üzerine, Mayıs 2008'de "Avrupa Birliği Türkiye İş Geliştirme Merkezleri Ağının Yaygınlaştırılması Projesi" başlatılmış ve Türkiye genelinde Avrupa Birliği fonlarıyla 12 ABİGEM daha kurulmuş olup ABİGEM sayısı 15'e çıkmıştır. 2008 yılında kurulan ABİGEM'ler Adana, Afyon, Çorum, Denizli, Erzurum, Eskişehir, Kayseri, Konya, Malatya, Tekirdağ, Trabzon ve Uşak'ta bulunmaktadır. ABİGEM Ağı için AB'nin sağlamış olduğu mali yardım 50 milyon Avro'ya ulaşmıştır (abigem, agis, 2012).

4.3. KALKINMA AJANSLARI

Ülkemizde 1999 yılında AB'ye uyum sürecinde önce orta vadede sonra kısa vadede yerine getirilmesi gerekli bir yükümlülük olarak bölgesel kalkınma ajansları gündeme gelmiş ve bölgesel farklılıkların giderilmesi için 1960'lı yıllardan itibaren

uygulanan beş yıllık kalkınma planlarına yeni bir uygulama tarzı getirmiştir. Kalkınma ajansları özellikle kalkınmanın finansmanında AB ve Dünya Bankası fonlarından yararlanabilmek amacıyla kurulmuştur. AB prosedürlerine göre; AB fonlarının, bölgelerin öncelik ve ihtiyaçları belirlenerek oluşturulan projelerin finansmanında kullanılması da bölgesel kalkınma ajanslarının kurulmasını etkilemiş ve hızlandırmıştır.

Kalkınma Ajansı, ulusal düzeyde Devlet Planlama Teşkilatı koordinasyonunda, kendine özgü teknik ve finansman (bütçe) mekanizmasına sahip, kâr amacı gütmeyen, çabuk karar alıp uygulayabilen, merkezi ve yerel idarelerin dışında, kamu, özel sektör ve Sivil Toplum Kuruluşlarını bir araya getiren, tüzel kişiliği haiz, 5449 sayılı Kanunla düzenlenmemiş işlemlerinde özel hukuk hükümlerine tabi, İstatistikî Bölge Birimleri Sınıflandırması esas alınarak Bakanlar Kurulu Kararı ile kurulan teknik kapasitesi yüksek, uygulamacı olmayan fakat destekleyici, koordinatör ve katalizör olarak faaliyet gösteren kalkınma birimleridir (fka, agis, 2012).

Dünya’da kalkınma ajanslarının, kümelenme politikalarının oluşturulmasının yanı sıra, uygulayıcısı da olduğu görülmektedir. Kümelerin kendi aktörleriyle birlikte birebir aktif olarak bir arada çalıştığı kurum ve kuruluşlar arasında ajanslar ilk sırada yer almaktadır. Ülkemizde İzmir Kalkınma Ajansı (İZKA), Ankara Kalkınma Ajansı ve Bursa Eskişehir Bilecik Kalkınma Ajansı (BEBKA), doğrudan ya da dolaylı olarak havacılık kümelerini desteklemektedir.

4.4. KALKINMA BAKANLIĞI VE EKONOMİ BAKANLIĞI DESTEKLERİ

Birçok ülkede kümelemenin geliştirilmesini teşvik edecek pek çok program bulunmaktadır. Bu tür programlar mevcut ortaklar (örneğin, devlet kurumu) tarafından yürütülebileceği gibi, bu programların çalıştırmak için yeni ortaklar da oluşturulabilir. Çoğunlukla, bu programların amaçlarından biri, küme kuruluşları oluşturulmasına yardımcı olmaktır (clusterobservatory, agis, 2012).

Türkiye’de rekabet gücünün artırılması amacıyla işletmeleri kümeleme için mali yönden destekleyen devlet kurumlarının başında Kalkınma Bakanlığı ve Ekonomi Bakanlığı gelmektedir.

Son yıllarda Türkiye’de kalkınma politikalarının başında gelen kümeleme stratejisinin çeşitli bölgelerde uygulanmasına yönelik çalışmalar ve araştırmalar Devlet Planlama Teşkilatı tarafından yürütülmekteydi. Ancak 06.04.2011 tarih ve 6223 sayılı kanun ile Devlet Planlama Teşkilatı kaldırılmış bu projeler aynı kanunla kurulan Kalkınma Bakanlığı tarafından yürütülmeye başlanmıştır.

Dünya ticareti ekonomik bütünleşme süreçlerinin derinleştiği, küresel ölçekte pazara giriş stratejilerinin yoğun şekilde uygulandığı ve ihracat pazarlarında rakip ülkelerin aktif stratejiler geliştirerek, ihracatta pazar paylarını artırmaya çalıştığı bir dönemden geçmektedir. Bu dönem ve ülkenin 2023 vizyonu; ekonomi ve dış ticaret politikalarının yeni bir anlayış ve yapıyla yürütülmesini zorunlu kılmaktadır. Bu kapsamda, ihracata dayalı büyüme modeli çerçevesinde, mal ve hizmet sektörlerinde yatırım-üretim-ihracat zincirine ilişkin politikaların bir bütün olarak ele alınmasını sağlayacak bir kurumsal yapılanmaya duyulan ihtiyaç dikkate alınarak, 8 Haziran 2011 tarihli 637 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Dış Ticaret Müsteşarlığı’nın tüm hizmet birimleri ile Hazine Müsteşarlığı’nın Teşvik Uygulama ve Yabancı Sermaye Genel Müdürlükleri birleştirilerek

Ekonomi Bakanlığı kurulmuştur (ekonomi, agis, 2012). Ekonomi Bakanlığı sektörlerin kümelenerek uluslararası rekabete hazırlanmasını teşvik etmektedir.

OSTİM Savunma ve Havacılık Kümelenmesi tarafından hazırlanan Rekabeti Artırma ve İhracat Kapasitesi Geliştirme Projesi 2012 Şubat ayında Ekonomi Bakanlığı desteği ile hayata geçirilmiştir. 1.105.590 TL Bütçeli ve 20 üyeyle yürütülecek olan proje kümeye üye firmaların dış ticaret kapasitesini artırıcı faaliyetler içermektedir. 3 yıl sürecek olan proje ile OSSA üyesi firmalardan bugüne kadar hiç ihracat yapmamış olan firmaların en az bir ülkeye ihracat yapması, ihracat yapmakta olan firmaların ise çalıştıkları ülke sayısının artırılması hedeflenmektedir.

4.5. KOSGEB TEMATİK DESTEK PROJESİ

KOBİ'lerin desteklenmesi için devlet bütçesinden kaynak ayrılmakta, söz konusu devlet kaynağı yatırım, işletme ve ihracatın finansmanı için görevlendirilmiş bankalar aracılığıyla kullanılmaktadır.

Tematik Destek Projesi Küçük ve Orta ölçekli işletmelerin kendi işletmelerini geliştirmeleri ve meslek kuruluşları tarafından küçük ve orta ölçekli işletmelerin geliştirilmesi amacıyla hazırlanan projelerin desteklenmesine yönelik olarak, Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeleri Geliştirme ve Destekleme İdaresi Başkanlığı tarafından uygulanmaktadır.

5. ÜLKEMİZDE HAVACILIK KÜMELERİNİN FİNANSMAN SORUNLARI VE ÖNERİLER

Türkiye ekonomisi son yıllarda önemli bir dönüşüm içine girmiştir. Bu dönüşümün tetikleyicisi küresel ekonomideki gelişmeler olmuştur. Bilgi, iletişim ve ulaştırma teknolojilerindeki ilerlemeler mekânın ve uluslararası sınırların bağlayıcılığını azaltmıştır. Özel sektöre dayalı üretim yapısının büyüklüğü ve çeşitliliği, coğrafi açıdan büyüklüğü, uzun yıllardır süre gelen demokratik yönetim tecrübesine sahip olması ve dünyanın en gelişmiş pazarlarının başında gelen Avrupa Birliği'ne entegrasyon konusunda önemli bir mesafe kat etmiş olması, Türkiye'yi dünyadaki tüm gelişmekte olan ülkeler arasında benzeri olmayan bir konuma sokmaktadır(Çağlar, 2006: 305-306).

5.1. TÜRKİYE'DE HAVACILIK KÜMELERİNİN FİNANSMAN SORUNLARI

Türkiye'de Havacılık Kümelenmeleri incelendiğinde küme üyelerinin büyük bir bölümünü KOBİ'lerin oluşturduğu görülmektedir. Tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de KOBİ'lerin karşılaştığı en önemli sorunlardan biri finansman sorunudur. Finansman güçlüğü KOBİ'ler için çoğu kez daha kuruluş aşamasında başlamakta ve yaşamları boyunca da faaliyetlerini ve gelişmelerini olumsuz yönde etkilemektedir. Bu sorunların bir kısmı, işletme yöneticilerinin yönetsel yeteneklerinin, özellikle de finansal yönetim konusundaki bilgi ve deneyimlerinin eksikliğinden kaynaklanabilir.

Finans ve pazarlama faaliyetlerini gereği gibi yerine getiremeyen KOBİ'ler bu anlamda büyük işletmelere karşın diğer alanlarda oluşan üstünlüklerinden istenilen biçimde

yararlanamamaktadırlar. Özellikle finansman sıkıntıları nedeni ile pazarlama fonksiyonuna yeterince önem verememekteyiz. (Akyüz, Çındık; 2001).

Öte yandan, KOBİ'lerin finansal sorunlarını ülkenin genel ekonomik yapısından ayrı düşünmek olanaksızdır. Yaşanan krizler KOBİ'leri de önemli ölçüde etkilemekte ve varlığını sürdüremez hale getirmektedir.

5.1.1. Kredi Maliyetlerinin Yüksek Oluşu

KOBİ'lerin en önemli sorunu, kredi ve finansmandır. Kar marjları düşük olan KOBİ'lerin gerek yatırım, gerekse işletme sermayesi oluşturmada uzmanlaşmış bankaların, hem yetersiz hem de kaynaklarının ihtiyaca cevap verememelerinden dolayı bu kaynaktan yararlanamayan sanayici, genel banka sistemine ve kredilerine başvurduğu anda da birtakım bürokratik uygulamalar, ödeyemeyeceği kadar yüksek faiz oranları ve ödeme koşulları ile karşılaşabilmektedir.

KOBİ'lerin yetersiz finansman bilgisi, modern finansman tekniklerini yeterince izleyememe, sermaye piyasasına girememe, yeni ortak alımında her iki tarafta da tereddütler, otofinansman olanaklarının kısıtlı olması, genelde kredi almada teminat sorunu, işletme sahibinin kişisel varlıklarıyla sorumlu tutulması ve kredi hacminin düşük, kredi maliyetinin yüksek olması gibi dezavantajları finansman sorunlarının yaşanmasında büyük rol oynamaktadır (Müftüoğlu, 1991).

Yeniden yapılanma faaliyetlerinin devam etmesine rağmen mali sektörün henüz KOBİ'lerin ihtiyaçlarına tam olarak cevap verebildiği söylenemez. Bankalar küçük ölçekli işletmelere yönelik faaliyetlere başlamış olsalar da, söz konusu faaliyetlerin yöneldiği işletmeler halen ihtiyaç duydukları kaynakları makul şartlarda alamayacakları düşüncesindedirler.

5.1.2. Özkaynak Yetersizliği

Küçük ve orta ölçekli işletmelerin, bugün karşı karşıya kaldığı birçok sorunun gerisinde sermaye faktörü yatmaktadır. Kuruluş aşamasında olan KOBİ'ler ağırlıklı olarak özkaynak kullanmaktadır. Girişimciler ellerindeki küçük sermayeler ile işletmeler oluşturmakta, bu özsermayeleri de hem yatırım hem de pazarda yer almak için yapılacak pazarlama çalışmaları için yeterli olmamaktadır. Ülkemizde havacılık kümelenmelerine üye işletmeler özkaynak yetersizliği nedeniyle gerekli Ar-Ge ve teknoloji yatırımlarını yapamamakta ve dış pazarlara açılmada çeşitli zorluklar yaşamaktadırlar.

5.1.3. Kredi Alamama

Küçük ve orta ölçekli işletmelerin kredi sağlamada karşılaştıkları en önemli sorun, bankaların KOBİ'lere kredi açarken, kabulü güç faiz, teminat, kefalet talep etmeleridir. Bankalar KOBİ'leri çok riskli gördüklerinden, ipotek ve gayrimenkul teminatı talep etmektedir. Hâlbuki KOBİ'ler gayrimenkullerini nakde çevirip yatırım yapmak istememektedirler. Kredi maliyetleri kredi bulunduğu koşullarda çok yüksek olmaktadır. KOBİ'ler düşük faaliyet karlılıkları ile faiz yükünü kaldıramamaktadırlar (Tuncel, 2000: 114).

KOBİ'lerin kayıt dışı bilançoları nedeniyle yeterli özsermaye ve aktif büyüklüğe sahip olmamalarından dolayı, bankalar KOBİ'lere kredi verme konusunda çekingen davranabilmektedirler. KOBİ'ler yatırımları için özsermayelerinin yetersiz kaldığı durumlarda, orta vadeli kredi yerine kısa vadeli banka kredilerine yönelmeleri sonucunda, daha üretim aşamasına gelmeden kredilerin geri ödeme sürelerinin gelmesi ile mali krize girebilmektedirler. Bu tür örneklerle sıkça karşılaşıldığından KOBİ'ler ya kredi almaktan çekinmekte ya da yeni yatırımlara girmekten kaçınılmaktadırlar. Ayrıca yaşanan krizlerde finans kuruluşlarının yaptıkları ilk iş, kredi kullanımını durdurmak ve mevcut kredilerin geri çağırılması olmaktadır. İşte bütün bunlarda KOBİ'lerin finansman sıkıntılarını artırmaktadır.

5.1.4. Teşviklerden Yararlanamama

KOBİ'lerin finans sıkıntılarına çözüm getirmek amacıyla uygulanan teşvik mekanizmaları bürokratik engeller nedeniyle istenilen sonuçlara ulaşamayabilmektedir. KOBİ'ler kuruluş aşamasından başlayarak faaliyetlerini gerçekleştirdikleri pazarlama, satış, dağıtım ve ihracat faaliyetlerinde de kamu kuruluşlarıyla ilişkilerinde bürokratik engellerle karşılaşmaktadırlar.

Havacılık ve savunma sanayi, sertifikasyonları ve kalite beklentileri çok yüksek ve çok uluslu şirketlerin dünyanın her yerinden mal alabilme kabiliyetleri nedeniyle global rekabet baskısının oldukça hissedildiği bir sektördür. Bu nedenle sektörün kalite ve sertifikasyon altyapısının hızla geliştirilmesi gerekmektedir. Ülkemizde havacılık ve savunma yan sanayi henüz bu yarışa tam olarak hazır olmaması nedeniyle mevcut bazı teşviklerden yararlanamamaktadır.

6. ÖNERİLER

Son on yılda, kümelenme tabanlı ekonomik kalkınma modeli yaygınlaşmış, 75'in üzerinde ülkede kümelenme ile ilişkili programlar uygulanmaya başlanmış ve kümelenme sürecine kamu tarafından müdahaleler gerçekleştirilmiştir.

Başta ABD ve Avrupa ülkeleri olmak üzere dünyanın gelişmiş ekonomilerinde yaşanan olumsuz gelişmeler sonucunda, yatırımcıların yeni yatırım planlarını geliştirmekte olan ülkelere doğru kaydardıkları görülmektedir. Türkiye'de de 2008 finans krizi sonrası 2010 ve 2011 yıllarında yaşanan müspet gelişmeler, uluslararası yatırımcıların yatırım kararlarında Türkiye'yi tercih etmelerinde büyük bir etken olmuştur.

Avrupa Birliği, Asya'dan ve Amerika'dan gelen rekabete karşı koyabilmek amacıyla kümelenme ve kümelenme politikasına ayrı bir önem vermektedir (DP Enterprise and Industry, 2007: 5). Bu bağlamda Avrupa ülkeleri geniş bir yelpazeyi kapsayan kümelenme girişimlerini başlatmıştır. Kümelenme politika ve programlarının fazlalığı açısından Avrupa dünyanın en aktif bölgesi konumundadır (Örjan, Christian, Göran, 2009: 27).

Kümelenme faaliyetleri öncelikle bölgesel teşviklerle güçlendirilmelidir. Belli bir kapasite artışı gerçekleştikçe; devletin, destek mekanizmaları ile her zaman bu tür birlikliklerin yanında olacağına dair güven ortamının tesis edilmesi yoluna gidilmelidir. İşletmelerin ve işgücünün ihtiyaç duyduğu yetenek ve kabiliyetlerin yeniliğe dayalı rekabet modeline uygun bir şekilde geliştirilmesi ve bu gelişimin desteklenmesi en önemli öncelik

olarak ele alınmalıdır. Bu yönde sağlanacak bir gelişimin önemi vurgulanmakla birlikte, yeniliğe dayalı rekabet modelinin tam olarak uygulanabilmesi için finansman sistemi dâhil birçok aracın ve mekanizmasının anılan modele uygun bir şekilde tasarlanması gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

KOBİ'lerin yenilikçilik dolayısıyla rekabetçilik düzeyinin düşük olması, finansmana erişim zorlukları, yeterli sermaye ve teknik bilgiye sahip olamaması gibi sorunlar Türk sanayisinin rekabet gücünü de etkilemektedir. Söz konusu sorunların giderilebilmesi ve KOBİ'lerin rekabet güçlerinin artırılabilmesi için firmaların işbirliği içerisinde hareket etmesi gerekmektedir.

KOBİ'lerin ölçek ekonomilerinden faydalanamamaları ve birim maliyetlerinin büyük ölçekli firmalardan daha da yüksek olması rekabet güçlerini azaltmaktadır. Ancak KOBİ'lerin üretken yetenekleri ve yenilikçiliği teşvik eden mekanizmalar içerisinde yer alması rekabet gücünün artırılması problemini ortadan kaldırmaktadır (Nadvi, Barrientos, 2004: 23).

Havacılık sektörünün dünya üzerinde göstermiş olduğu gelişmeye paralel olarak ülkemizde varolan üç havacılık kümesine üye işletmelerin global rekabette başarılı olabilmeleri ve avantaj sağlayabilmeleri için;

-Kümelenmenin önemi ve sağladığı yararlar farkındalık çalışmalarıyla KOBİ'lerimize aktarılmalı,

-Firmalara Ar-Ge yatırımlarının rekabet için gerekli bir yatırım olduğu bilinci verilmeli,

-Kümelenme çalışmalarının finansmanının desteklenmesi için fonlar oluşturulmalı,

-Kümelenme konusunda gerekli hukuksal ve yönetsel kural ve sistemler gelişmiş ülkeler seviyesine çıkarılmalıdır.

-Türkiye'de havacılık kümelenmelerine üye KOBİ'lerin desteklenmesi için farklı teşvik ve finansman araçları gerektiği açıktır. Bu bağlamda ele alındığında KOBİ'lerin finansmanında vergilendirme de göz önüne alınarak "uzun vadeli-düşük faizli" kredi uygulamalarının gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Bu uygulamalar sonucunda Türkiye'nin havacılık üzerine teknoloji ve Ar-Ge faaliyetlerinin daha etkin ve iddialı yapıldığı bir ülke olarak dünya havacılık pazarındaki yerini alması kaçınılmaz olacaktır.

SONUÇ

Türkiye'nin ekonomik ve sosyal yapısında önemli bir yeri olan ve sanayileşme çabalarına katkısı olduğu bilinen KOBİ'lerin dünyadaki gelişmelere ayak uydurmakta zorluk çekmesi başta finansal sorunlar olmak üzere birçok sorunu da beraberinde getirmektedir. Türkiye, küresel rekabet ortamında KOBİ'lerin güçlerini etkileyen sorunların çözümü için somut ve geçerli adımlar atmak zorundadır.

Havacılık kümelenmelerine üye işletmelerin en önemli sorunlarından bir tanesi finansman sorunu olarak ortaya çıkmaktadır. Bununla birlikte, üretim ve pazarlama faaliyetleri gibi konularda ortaya çıkan sorunların da kaynağında finansman sorunu yatmaktadır. Bu bağlamda, kümeye üye işletmelerin ekonomik ve sosyal yaşamdaki

işlevlerini yerine getirebilmeleri için devlet tarafından mali ve teknik yardımların ve uygun finansman kaynaklarının sağlanması gerekmektedir.

Bir küme içinde yer alan firmaların cirolarının ve kârlılıklarının artması, o kümenin daha sürdürülebilir bir şekilde rekabetçi hale geldiğini iddia edebilmek için yeterli göstergeler değildir. Asıl değerlendirilmesi gereken konu, kümenin topluma ekonomik olduğu kadar sosyal ve çevresel faydalar da getirebilmesi, daha da önemlisi bu faydaları sürdürülebilir ve eşitlikçi bir şekilde sunabilmesidir.

Türkiye'nin ulusal havacılık sanayisinin gelişebilmesi ve böylece kendi uçağını üretebilmesi için havacılık kümelenmelerinin desteklenmesi gerekmektedir. Bu desteklerin başında da finansal destekler gelmektedir. Bu finansman destekleri havacılık sanayinin gelişmesi için gerekli olan alt yapı yatırımlarının yapılabilmesini sağlayacaktır.

Hava ulaştırma işletmeleri olan havayolları ve havaalanları için verilen teşviklerin hava aracı parça üretimi yapan kümelenmeler için de geliştirilmesi gerekmektedir.

Ulusal hava aracı üretimi için araştırma geliştirme faaliyetlerini destekleyecek altyapıda kurulmuş üniversite-sanayi işbirliği içerisinde araştırma geliştirme merkezleri kurulmalı, kurulmuş olanlar ise faal hale getirilmelidir.

Her geçen gün gelişme gösteren dünya havacılık sektöründeki pazarın gelecek yıllarda daha da büyüyeceği düşünüldüğünde bu pazardan Türkiye'nin alacağı pay alt yapının ne kadar hazır olduğuna, finansman kaynaklarının yeterliliği ve ulaşılabilirliğine, sanayi-üniversite-bilim kuruluşları-sivil havacılık otoritesinin ne kadar eşgüdüm içinde çalıştığına bağlı olarak şekillenecektir.

KAYNAKÇA

- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013), Ankara, s.91-94
- DG Enterprise and Industry. (2007). *Innovation clusters in Europe: A statistical analysis and overview of current policy support*, Europe Innova, PRO INNO Europe Paper No.5, Italy
- E. Çağlar. *Türkiye'de yerelleşme ve rekabet gücü: Kümeleneğe dayalı politikalar ve organize sanayi bölgeleri*, 2006; s.305-306
- F. Alsaç (2010). *Bölgesel gelişme aracı olarak kümeleneğe yaklaşımı ve Türkiye için kümeleneğe destek modeli önerisi*, DPT Uzmanlık Tezi, Ankara, s.80
- F. Moulaert ve F. Sekia (2003), "Territorial Innovation Models: A Critical Survey", *Regional Studies*, Vol 37.
- J. Humphrey ve H. Schmitz (1995), Principles for promoting clusters & networks of SMEs. UNIDO, Paper commissioned by the Small and Medium Enterprises Branch.
- K.C. Akyüz, H. Cındık, (2001), " Küçük ve Orta Ölçekli Orman Ürünleri Sanayi İşletmelerinde Pazarlama Fonksiyonu Üzerine Bir Araştırma (Doğu Karadeniz Bölgesi Örneği)" Pazarlama Dünyası Sayı.2001/3 Mayıs - Haziran 2001.
- K. Nadvi and S. Barrientos (2004). *Industrial clusters and poverty reduction*, UNIDO.
- M. Bulu (2005). Türk KOBİ'leri için rekabet stratejileri, *Organize Sanayi Gazetesi*, OSTİM.
- M. Porter (1998). Clusters and New Economics of Competition. Harvard Business Review.
- S. Örcan, K. Christian and L. Göran (2009). *The European cluster observatory, EU cluster mapping and strengthening clusters in Europe*, Center for Strategy and Competitiveness, CSC.

- T. Andersson, S. S. Serger, J. Sörvik, ve E.W. Hansson (2004). *The cluster policies whitebook*, International Organization for Knowledge Economy and Enterprise Development, Holmbergs, s. 88-89.
- T. Müftüoğlu (1991), *Türkiye’de Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeler, Sorunlar-Öneriler*, Ankara.
- T.C. Başbakanlık,(2009). 15199 Sayılı Karar, T.C. Resmi Gazete, Tarih: 16,07,2009, Sayı 227290.
- Tuncel, K. (2000). *Risk sermayesi finansman modeli*, SPK Yayınları, Yayın No:37, Ankara.
http://www.abigem.org/appmanager/tr/portal?_nfpb=true&_pageLabel=pageAbigemVeKobiler (11.03.2012).
- http://www.bodto.org.tr/images/other/kumelenme_kapanis_etkinligi_basin_%20bilgi_%20notu.pdf (05.01.2012) Ulusal kümelenme politikasının geliştirilmesi projesi basın bilgi notu.
- http://www.clusterobservatory.eu/upload/Policy_Report_Germany_20080116.pdf (04.04.2012).
- <http://www.ekonomi.gov.tr/index.cfm?sayfa=tarihce> (06.06.2012).
- http://www.esac.org.tr/?page_id=62 (07.02.2012).
- http://www.fka.org.tr/ContentDownload/sss_genel.pdf (20.03.2012).
- <http://www.izmirkumelenme.org/index.php/kumelenme/izmirdeki-kumelenmeler/89-turkce-tr/kuemelenme/havacilikuzaykumelenmesi/137> (02.02.2012).
- http://www.kosgeb.gov.tr/UserFiles/Media/EKatalogSunu/e_katalog/e-katalog.html (07.03.2012).
- <http://www.ostimsavunma.org/Pages.aspx?pageID=9&lng=tr> (11.11.2011).
- http://www.porsukekspres.com/TR/ekonomi/7641_havacilik-kumelenme-ile-buyuyecek!.aspx (05.02.2012).
- http://www.ssm.gov.tr/anasayfa/kurumsal/SSM%20Dergisi/SSM_15.pdf (12.02.2012).
- www.dpt.gov.tr/DocObjects/Download/3044/oik665.pdf (10.12.2011).
- www.eso.org.tr/dosyalar/basin/havacilik.doc (06.02.2012).