

Otomotiv Kümeleri İçin Kapasite Oluşturma Projesi OKÜMKAP



1. Amaç Ve Katılımcılar

OKÜMKAP Projesi, Bursa ili ve çevresinde yerleşik otomotiv yan sanayi firmalarında Araştırma Teknoloji Geliştirme (ATG) kültürünün oluşmasını sağlamak üzere Türkiye Teknoloji Geliştirme Vakfı'nın (TTGV) önerisiyle; Bursa Valiliği, Bursa Sanayici ve İşadamları Derneği (BUSİAD), Taşıt Araçları Yan Sanayicileri Derneği (TAYSAD), Makina Mühendisleri Odası (MMO) Bursa Şubesi, Uludağ İhracatçı Birlikleri (UIB), Uludağ Üniversitesi(UÜ) Mühendislik Fakültesi Makine Mühendisliği Bölümü, Otomotiv Sanayii Derneği'nin(OSD) katılımıyla geliştirilmiştir. Bu projenin amacı, zaman içerisinde otomotiv yan sanayi firmalarının rekabet öncesi Ar-Ge'ye dayalı, bilgi temelli ağ ve küme yapıların gerçekleşmesi ve uluslararası üreticilerin benzer yapılaşmaları ile işbirliği içerisinde olmalarını sağlayacak programlara katılmalarının zeminini oluşturmaktır.

2. Geri Plan

2.1.Neden Otomotiv Sanayii?

Otomotiv Sanayi Türkiye ihracatının ilk sırada yer alan sektörüdür. Diğer sektörlerle göre istihdam oranı çok yüksektir. Üstelik henüz doymuş ve olgunlaşmış bir sektör de değildir. Bu gerekçelerden yola çıkarak, Türkiye'nin varolduğu iç ve dış pazarlar bile tamamen Türkiye'de üretilmeyen araçlara açılmak istenmiyorsa, sektördeki gelişmeler yakından izlenerek sektör desteklenmeli, durumu Türkiye lehine değiştirecek tedbirler üretilmelidir.

Türkiye Otomotiv Sanayinin(TOS'un) sermaye yapısı uluslararası sermaye gruplarının ortaklığına dayanmaktadır. Sadece sermaye yapısı değil üretim yapısı da yüksek bir bütünleşme göstermektedir. Türkiye'de sektörün uluslararası değer zincirinde yoğunlaştığı yer üretimdir ve ürün üzerindeki maksimum yerlilik oranı %35'tir. Türkiye'deki Otomotiv ana firmaları (OEM¹) "uygunluk değerlendirmesi" (kalite, standartlar, dokümantasyon, akreditasyon v.b.), üretim yönetimi, kısmen kalifiye işgücü konularında yetkinlik kazanmışlardır. Ancak bu firmalar hem ürün, hem de üretim teknolojileri açısından geleceğin teknolojilerini geliştirememişlerdir. Üstelik, uygunluk değerlendirmesi v.b. konularda OEM'lerde ve 1. katmandaki tedarikçilerde biriken nasılbilgisi 2. ve 3. katmandaki tedarikçilere yayılmamıştır. Bu firmalar yeterince ileri tasarım, tasarım doğrulama üretim ve yönetim teknolojilerine de sahip değildir. Oysa ki, otomotivde yaratılan

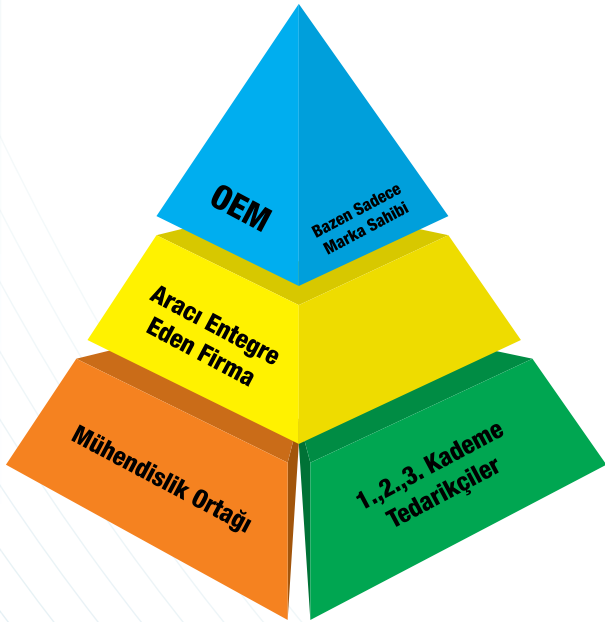
Tülay AKARSOY ALTAY

1978'de ODTÜ Makina Mühendisliği Bölümü'nü bitirdi, 1980'de MS derecesi aldı. 1979'da başladığı çalışma hayatını çeşitli kamu kuruluşlarında ve özel sektörde sürdürdü. Halen TTGV'de baş uzman olarak iş hayatına devam etmektedir. Bu süre içerisinde: TAKSAN'a parça üreten yirminidört KOS'dan oluşan "Holistik Üretim Sistemi"ni kurdu, endüstriyel Ar-Ge projelerinin değerlendirilmesi ve izlenmesinde görev aldı, Sektörel Teknoloji Analizi Çalışma Modeli'nin oluşturulmasında ve bu çalışmanın "Otomotiv Ana Sanayii"nde uygulanmasında liderlik yaptı, "Vizyon 2023" çalışma grubu üyeliğinde bulundu, çeşitli seminer ve kongrelerde teknoloji yönetimi, ağ yapılar, Otomotiv Ana Sanayii/ Yan Sanayii ilişkileri konularında sunuşlar yaptı. Bu konuda yayımlanmış makaleleri vardır. Bu çalışmalarına paralel olarak; AB Çerçeve Programları'nda uzman hakem olarak çalıştı, TMMOB'nin, 2004 yılında yayınladığı "Teknoloji" kitabının bir bölümünü yazdı, Korea Development Institute tarafından 2009'da yayımlanan "Models for National Technology and Innovation Capacity Development in Turkey" kitabının bir bölümünü yazdı.

1982-1984 ve 1990-1992 yıllarında MMO Yönetim Kurulu üyesi olarak, 1988-1990 yıllarında MMO Genel sekreteri olarak Oda çalışmalarına katıldı. 1988-1992 yıllarında "Mühendis ve Makina" dergisinin Genel Yayın Yönetmenliği'ni yürüttü.

katma değerın önemli kısmı marka sahiplerinden tedarikçilere ve aracı birleştiren firmalara doğru kaymaktadır. 2015'e gelindiğinde aracın değerinin %75'ten fazlası, otomobil tedarik zinciri tarafından yaratılacaktır. Dolayısıyla tüm aracın tasarımı ve geliştirme süreci, dünyanın farklı ülkelerindeki tedarikçilerin yaptığı işlemlerin ortak bir etkinliği olarak gerçekleşecektir. Bu nedenle tedarikçilere teknoloji alanında yetkinlik kazandırılması, verimlilik ve maliyetlerin azaltılması konusunda birlikte ele alınması gereken önemli bir noktadır.[a]

Yukarıdaki paragraflar, *Türkiye'deki otomotiv sektörüyle ilgili olarak; "kazanılmış yetkinliklerin üzerine basarak teknoloji üreten bir duruma doğru sıçrama" veya "mevcut üretim üssü olma konumunu bile yitirme" çizgileri arasında kalan gri bir alanı tanımlamaktadır.*



1 OEM (Original Equipment Manufacturer): Özgün Araç Üreticisidir. Firma bazen sadece marka sahibi olabilir ve aracın üretimini pramidin sıfır kademesindeki firmaya bırakabilir.

2 European Cluster Observatory

3 Regional Innovation Scoreboard

Üstelik söz konusu sektör, farklı bir bakış açısıyla bir teknoloji sistemi olarak değerlendirildiğinde pek çok yeni, uç teknolojinin bir uygulama alanıdır. Dolayısıyla

Sektör, üzerinde çalışıldığı varolan olumsuzlukları Türkiye lehine çevirebilecek ve Türkiye'nin üzerinde yoğunlaşmak istediği yeni teknolojiler için bir uygulama alanı yaratabilecek konumdadır.

2.2.Neden Kümeleşme?

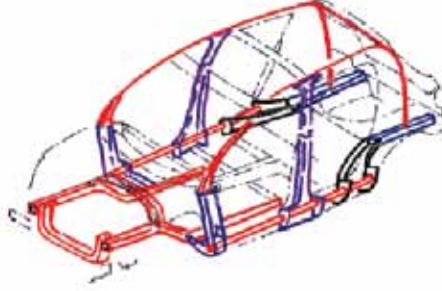
Küreselleşmiş bir sektör olan otomotivde, firmaların son derece dinamik, değişken bir pazarla yüz yüze geldiği görülmektedir. Dolayısıyla firmalar, bu yeni durumla birlikte ortaya

çıkan fırsatlara ve tehditlere ayakta kalabilmek için hızla tepki verebilmelidir. Ancak tekil olarak pek çok firmanın, özellikle küçük ve orta ölçekli firmaların bu durumla baş etmesi

mümkün gözükmemektedir. Kümeleşme kavramı da burada karşımıza çıkmaktadır. Yeni fikir ve hünelerin başarıyla uygulanması diyebileceğimiz sürekli yenileşim, birlikte yürütülen araştırma, ürün tasarımı,

pazarlama, tedarik, eğitim ve diğer işbirlikçi faaliyetler, küme içindeki işletmeleri küresel pazarda yarışmaya muktedir kılmaktadır. Bu örgütlenme biçimiyle; birlikte öğrenmek ve çalışmak, fırsat ve tehditlerle başa çıkabilmek, iç veya dış pazarlarda gerekli zenginleştirilmiş rekabetçi üstünlükler elde etmeye odaklanmak için kuruluşlar arasındaki bağların güçlendirilmesi sağlanabilecektir[b]. Bir yandan tedarikçilere bazı yetkinlikleri kazandıracak olan OEM'lerin etrafında bütünleşmeyi başarabilmiş tedarikçi firmalarla, öte yandan tedarikçilerin kendi aralarında sağlayacakları yatay bütünleşmelerle kıt olan kaynakların etkin biçimde kullanılması ve firmaların örtük bilgilerinin iletişimi gerçekleşebilecektir.

Türkiye'deki Otomotiv sektörü yerleşim olarak Doğu Marmara Bölgesinde yoğunlaşmıştır. EUROPE INNOVA'nın "Avrupa'da Yenileşim Kümeleri-İstatistiksel Analizler ve Mevcut Politika Desteklerine Genel Bakış"[c] raporuna göre Türkiye'deki Doğu Marmara Otomotiv Kümesi yaklaşık olarak 45 000 çalışan istihdam etmektedir ve küme temelde bazı odak/göbek firmalar etrafında örgütlenmiştir. Bu rapor Avrupa Küme Gözlemevi'nin² üç yıldız sınıflandırmasına göre kümeleri ayrıştırmaktadır. Doğu Marmara Otomotiv Kümesi Avrupa'nın üç yıldızlı 13 büyük kümesinden birisidir. Ancak söz konusu sınıflandırmada kullanılan üç ölçüt de; Büyüklük, Uzmanlık ve Odaklanma ölçüsü de istihdamı esas alınmaktadır. Bu metodoloji kümeler için, bilim ve teknoloji göstergelerini, patent, katma değer ve verimlilik gibi bazı önemli kriterleri dışlamaktadır. Bölgesel Yenileşim Göstergeleri (BYG)³; Avrupa'daki kümeleri sahip oldukları bilim ve teknolojiye



dayalı insan kaynakları, patent uygulamaları, orta-yüksek ve yüksek teknolojiye dayalı imalatları vb. göre sınıflandırmaktadır. Çünkü BYG, bölgeleri Avrupa'daki en iyi performans gösteren yenileşim bölgeleri olarak sunmaktadır. Bu çok önemlidir, çünkü söz konusu çalışma yani BYG; bölgesel kümelerin ellerindeki değerlerin gücü ile bölgesel yenileşimin verim gücü arasında doğrudan ve olumlu bir bağ olduğunu göstermektedir. Türkiye'deki kümeler BYG tarafından değerlendirmeye alınmamıştır bile. Ancak Türkiye'deki yenileşim sistemi Avrupa Yenileşim Göstergeleri - 2006⁴ tarafından değerlendirilmiştir. Avrupa Yenileşim Göstergeleri'ne göre de Türkiye, geriden gelen ülkeler sınıfındadır.

Türkiye'deki otomotiv kümesi, tedarik zinciri yapısına dayalı olarak organize olmuştur ve kümenin veri/bilgi iletişimi hakkında açıklama yapmak zordur. Yenileşimciliğe ve yaratıcılığa dayalı rekabetçi üstünlükler endüstriyel kümelerle güçlü bir yarışmacı pozisyon sağlar. Sınırlı bilgi akışına sahip Türkiye'deki otomotiv kümeleri gibi kümelerde eğilim, fiyat/maliyet avantajına dayalı olarak rekabet yapmaktır. Dolayısıyla farklı bir bakış açısına göre sadece bir topaklaşma, yığılma olarak değerlendirilmesi gereken Doğu Marmara Otomotiv Kümesinin bilgi/teknoloji tabanlı bir kümeye doğru evrilmesini hızlandıracak çalışmalar yapılmasında yarar görülmüştür.

2.3.Neden Bursa?

Bursa'da yerleşik otomotiv sanayi kendi evrilme süreci içerisinde:

- Sanayileşme, yani kütleli üretim ve tüketim evresini tamamlamıştır.*
- Sanayi havzası/bölgesi olma evresindedir. Bununla birlikte gözlemlediğimiz bazı yenileşimci yapıların oluşumu; Uludağ Üniversitesi Teknoparka, ortak Ar-Ge şirketleri gibi yenileşimci ortamlar, firma kuluçkalıklarının ve yenileşimci ağ yapılarının varlığı bu evrenin de kısmen tamamlandığını göstermektedir.*



Gelinen noktada sürecin;

c.) *Bursa Otomotiv Sanayi Teknoloji Havzası'na (teknoloji yenileşim kümesine) doğru gelişmesi beklenir.*

Çünkü Teknoloji Havzası sürecinde;

- ana firmalar tedarikçi sayılarını azaltır ve tedarikçilerine teknoloji transfer ederler,*
- tasarım/tasarım doğrulama faaliyetleri yaygınlaşır,*
- tedarikçiler için kalite ve standartlar oluşturulur,*
- alt parçalar yerine alt sistem ve modül imalatı talep edilir,*
- yan sanayi firmalarında Ar-Ge yatırımı ve yenileşim sorumluluğu oluşur,*
- firma birleşmeleri görülür,*
- işlem teknolojilerinde uzmanlaşma görülür,*
- nasıl-bilgisi ve pazarlama bilgisi geliştirmede kısmi özerklik başlar,*
- bazı tedarikçilerin bağımsızlaşması, uluslararasılaşması gözlenir,*
- rekabetçi tedarikçiler dışarıya da yatırım yapar,*
- tedarikçiler ana firmalar'dan bağımsız pazarlara açılır v.b.*

Bursa'daki otomotiv sanayinde yukarıda sıralanan eğilimler izlenmektedir. Okümkap ile yapılmak istenen, mevcut yapının bilgi temelli bir kümeleşmeye doğru gelişmesini hızlandırmaktır.

2.4. Ne Yapmalı?

Okümkap projesi oluşturulurken söz konusu eğilimlerin Teknoloji havzasına (teknoloji/yenileşim kümesi'ne) dönüşmesi için hızla yeni bir kurumsallaşmanın (institutionalize) tanımlanması da gerekmektedir. Diğer bir anlatımla:

- Otomotiv yan sanayinin Bursa'da (bu ilerde Bursa – Sakarya - Koceli üst kümesi olarak da düşünülebilecekti) "Yerel Ye-*



nileşim Sistemi” tanımlanmalı ve kurgulanmalı,

b.) Yerel yenileşim yetkinliklerinin değerlendirilmesi yapılmalı,

c.) Öğrenme ve yenileşim destek araçları ortaya konmalı,

d.) Ar-Ge ve yenileşim etkinliklerinin ilişkilendirilmesi sağlanmalı,

e.) Yerel teknoloji öngörüsü (tech. foresight) yapılarak yenileşim stratejisi oluşturulmalı ve

f.) Yerel kalkınma programının yapılması



gerçekleştirilmeliydi. Üstelik yerel yapılar, merkezi politik karar organlarını etkilemeliydi.

Öte yandan, Bursa'daki otomotiv yan sanayi, uluslararası pazarda da rekabet edebilme gücünü kazanabilmek için, belli bir ana sanayi (Oyak-Renault ve Tofaş-Fiat) etrafında oluşan pramidal kümeleşme yapısını (tedarik zincirini), yan sanayi firmalarının (tedarikçilerin) kendi içlerinde de teknolojik bilgi akışını gerçekleştirebildikleri kümeleşmeye doğru geliştirebilmeliydi. Böylece yan sanayi firmaları, ana sanayiye “parça” yerine alt sistem ve modül verebilen ve kendi ayakları üzerinde durabilen bir yapıya doğru evrilebilecekti.

Üstelik; çalışmalar sırasında yan sanayi firmaları içerisinde Coşkunöz gibi veya Karsan gibi sermaye yapıları ve sahip oldukları entellektüel varlıkları ile farklı kümeleşmelere liderlik edebilecek, bazı odak (hub) firmaların öne çıktığı da gözlenmiştir.

2.5. Projenin Dayandığı Yenileşim Politikaları, Eğilimleri, Programlar ve Projeler

TÜBİTAK (Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu), DTM (Dış Ticaret Müsteşarlığı) ve DPT (Devlet Planlama Teşkilatı) kaynaklı bazı projeler ve programlar OKÜMKAP projesinin başlatılmasını cesaretlendirmiştir. Bunlar, a.) İl Yenilik Platformları Girişimi, b.) Mart 2007 yılında



Avrupa Komisyonu'nun mali desteği ile başlatılan ve Mart 2009'da tamamlanan “Ulusal Kümeleşme Politikası'nın Geliştirilmesi-KPG” projesi, c.) Bölgesel Kalkınma Ajans-

larının oluşturulmasıdır (Bkz. Ekler). Özellikle KPG projesinde gerçekleştirilmesi hedeflenen; ilgili kurum ve kuruluşların analizlerinin yapılması, küme politikalarının belirlenmesi ve yol haritalarının hazırlanması gibi etkinlikler, Okümkap projesini tamamlar nitelikteydi ve proje basamaklarının bazılarını atlayarak ilerlemesini sağlayacaktı. Ancak KPG projesinin çıktıları “Marmara Otomotiv İş Kümesi” için Yol Haritası hazırlık aşamasında kaldı. Dolayısıyla bu proje sonuçlarından beklenen yarar sağlanamadı. Bölgesel Kalkınma Ajansları da kümeleşme etkinliklerinin bazı giderlerini karşılayabilecek ve yerel kamu yöneticilerinin çalışma içerisine daha aktif katılımını sağlayabilecekti. Ancak Bursa ili ve çevresini kapsayan ajans henüz faaliyete geçmediğinden buradan gelecek katkılar da devreye girmedi.

Bursa ve çevresinin yerel yenileşim yeteneklerinin değerlendirmesinin ve yerel teknoloji öngörüsünün yapılarak yenileşim stratejisi oluşturulmasının aracı olarak düşünülebilecek arama konferansları[d], [e] 2008 yılı içerisinde iki farklı tarihte gerçekleştirilmişti. Bu konferansların katılımcıları incelendiğinde, ağırlıklı olarak Bursa'daki otomotiv sanayicilerinden beslendikleri görülmekteydi. Bu nedenle söz konusu iki konferansın çıktıkları, Bursa yereli için de değerlendirilerek Okümkap Projesinin gelişimine katkı sağlamıştır. Örneğin bir kere daha SWOT analizi yapmaya gerek duyulmamıştır.

Kümeler üzerinde etkili olan pek çok politika açıkça “küme politikası” olarak isimlendirilmemiştir, fakat bölgesel politikalar, araştırma ve yenileşim politikaları, sanayileşme politikaları, KOBİ politikaları gibi kategoriler altında yer almıştır. Bursa Otomo-

tiv Sanayi kümeleşme çalışmalarının strateji çerçevesini oluşturacak olan ulusal yenileşim stratejileri ile ilgili üç kaynaktan yararlanılmıştır: a.) 5746 sayılı Ar-Ge Faaliyetlerinin Desteklenmesi Hakkında[ki] Kanun(2008). Burada söz konusu olan indirim ve muafiyetler, rekabet öncesi işbirliği projeleri çerçevesinde veya Ar-Ge merkezlerinde gerçekleştirilen Ar-Ge ve yenileşim harcamalarını da kapsamaktadır. Rekabet öncesi Ar-Ge projeleri yürütmek ve Ar-Ge merkezleri kurmak otomotiv sanayine uygun mekanizmalar olduğu için kanunun getirdikleri, önemli teşvikler olarak düşünülmüşlerdir. b.) Söz konusu strateji çerçevesi oluşturulurken “Vizyon 2023”[f], güncellenmemiş ve eski tarihli (2004) bir öngörü çalışması olmasına rağmen, sektörleri ve teknolojileri birbiriyle ilintilendirerek bir bütünlük içerisinde ele alması nedeniyle, değerli bir çalışma olarak yararlanılmıştır. c.) Ayrıca, Bilim ve Teknoloji Yüksek Kurulu’nun 12 Eylül 2006 tarihli 14. toplantısında alınan bir karar çerçevesinde 2007 başlarında oluşturulmuş olan Otomotiv Teknoloji Platformu da bu sürece katkı koyabilecek bir yapı olarak değerlendirilmiştir.

3. Okümkap Projesi

3.1 Hedefleri

Okümkap projesi ardışık ve aşamalı adımlardan oluşacak biçimde kurgulanmıştır. Her iş adımı için proje amacına hizmet eden hedefler tanımlanmıştır. Eylem planının ana etkinlikleri için tanımlanan ve tedarikçilere teknoloji alanında yetkinlik kazandıracığı düşünülen bu hedefler aşağıda özetlenmeye çalışılmıştır:

- ❖İleride oluşabilecek ağ yapılar, kümeler için farkındalığın yaratılması ve ilgili teknolojik bilgi birikimini geliştirmek
- ❖Otomotiv yan sanayinde ileride kümeye aktif katılma potansiyeli olan firmalardan, üniversitelerden ve katılımcı kuruluşlardan gelen mühendis kökenli “proje önderleri” ile kümeleşme çalışmalarının alt yapısını hazırlamak
- ❖Ortak proje geliştirmenin zeminini oluşturmak ve proje önderleri ile Ar-Ge proje fikir-

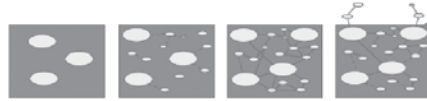
leri etrafında, üniversitenin(UÜ) desteği ile işbirliğine dayalı çalışmalar sürdürmek

❖Firmaların gereksinimleri doğrultusunda, üniversitenin(UÜ) katkısıyla ortak tasarımla doğrulama merkezlerinin projelerini hazırlamak

❖Firmaların gereksinimleri esas alınarak hazırlanan çalıştaylara katılan proje önderleriyle; yurtiçi ve yurtdışı kurumlardan verilen proje desteklerinden yararlanabilmek için firmaların ATG potansiyellerini belirleyerek Ar-Ge projelerini oluşturmak, hazırlanmasını ve sunulmasını sağlamaktır.

3.2. Ayırt Edici Özellikleri

Okümkap Projesi tipik bir kümeleşme projesinde izlenebilecek; küme girişiminin kendini tanıtmadan önce gerçekleştirilmesi gereken iş adımlarından pek çoğunu tamamlamış olmasına rağmen, çalışmayı yürütenler tarafından bunların yaygınlaştırılması ötelenmiş ve projenin bir işbirliği projesi olarak başlatılması yeğlenmiştir. Buradaki temel neden Türkiye’deki firmalarda gelişmemiş olan işbirliğine dayalı Ar-Ge projelerindeki deneyim eksikliğinin,



kümeleşmenin daha sonraki aşamalarında bir zayıflık olarak ortaya çıkma ihtimalidir. Dolayısıyla, kavramsal bir teknoloji politikası aracı olan kümeleşmenin olgunlaşmadan tüketilmesinden ve pek çok hazırlık aracında gözlemediğimiz gibi kullanılamaz bir biçime dönüşmesinden çekinilmiştir. Yaygın olarak anket çalışmaları ile yürütülen firma analizleri ve firma gereksinimlerinin tesbiti, bu projede gönüllülüğe dayalı TYD (Teknoloji Yetenek Değerlendirmesi) ile sürdürülmek istenmiştir. Ancak örneklem sayısının azlığı, gönüllülüğün yaygınlaştırılmaması, çıkan sonuçların, daha sonra birebir firmalarla değerlendirilmemiş olması gibi zayıflıklar yüzünden genelleme yapılmaktan kaçınılmıştır. Yanısıra bu sonuçlarla uyumunu görebilmek için KPG Projesi çıktıları beklenmiştir ama KPG projesinden de bu

tür bir çıktı gelmemiştir. Burada, meselelerin aşılabilmesi için sektörün, ilgili kurum ve kuruluşların bu tip çalışmalara daha güçlü bir biçimde sahip çıkmasının gerekliliğini vurgulamakta yarar vardır.

OKÜMKAP'ın iki ayırt edici özelliği; önetkisel (proaktif) ve işlemsel (operasyonel) bir proje olmasıdır. Üstelik proje:

- *Tedarikçi iki firma arasındaki bilgi akışını ve açık yenileşimi yaratılmasının etkin bir yolu olarak OKÜMKAP'taki firmaların kendi aralarında ortak yenileşimci projeler geliştirmelerini sağlamak*

- *Yenileşim tabanlı kümeleşmeye ulaşmak için sanayi ile üniversitenin işbirliği yapımlarına doğru adımlar atılmasını gerçekleştirmek*

- *Bilgi akışında ve idari işlemlerde kamunun kolaylaştırıcı etkisini sağlamak*

- *Proje çerçevesinde gerçekleştirilen her etkinliği "değerlendirme yöntemleri" ile ölçmek özelliklerini de içermektedir.*

3.3. Projenin sonlandırılması

TTGV'nin beklentisi, proje sonunda Ar-Ge proje sayısında ve niteliğinde artış sağlanması, otomotiv yan sanayisinde ATG yeteneğinin gelişmesi ve işbirliği altyapısının oluşmasıdır. Böylece Ar-Ge eşliğini atlayan firmaların

bilgi/veri paylaşımı, ortak çalışma sürdürme düzeyini yakalamaları mümkün hale gelecek,

oluşturdukları işbirlikleri ile pazara çıkış noktasından ortak ATG'ye kadar uzanan bir sürece katılabilmelerinin altyapısı gelişecektir. Üstelik, proje bitiminden sonra, projenin getirdiği ivmelenme ile, açık uçlu bu çalışmanın yerel yapıların önderliğinde teknoloji havzasına evrilmesinin ve bölgesel bir kalkınma stratejisi yakalamasının çok daha önemli olduğu düşünülmüştür. Ancak bunun olmazsa olmazı kendisini bu çalışmaya adanmış ve inanmış yerel yapıların varlığıdır ve proje süresince katılımcı yerel yapılardan Bursa Valiliği ve UÜ'sinin ilgili Dekanlığı buna aday olarak görülmüştür.

3.4. Eylem Planı

İş adımı I- Görüşmeler ve Toplantılar

I.1. Ön Toplantılar

14 Mayıs.- 14 Ağustos. 2008 tarihleri arasında Bursa'da çalışmanın üstüne oturacağı platformu oluşturmak üzere, ilgili aktörlerin (sanayiciler, UÜ, Bursa Valiliği, STÖ vb.) katılımıyla TTGV elemanları tarafından farklı kesimlerle ayrı ayrı beş toplantı düzenlenmiştir.

I.2. Katılımcı Firmalarla Ön Görüşmeler

1 Ağustos - 16 Eylül 2008 tarihleri arasında TAYSAD programlara katılmaları için üye firmaları ile bir dizi görüşmeler yapılmıştır.

I.3. Firmalar Tanıtım Toplantısı

23 Eylül. 2008'de, firmaların ve üniversitenin yöneticilerine yönelik, duyurularını UİB'nin

FİRMALAR KAMUDAN NE BEKLER?

Innobarometer'in 2006 Araştırmaları'na göre, en önemli bölgelerdeki küme firmalarının kamudan almayı tercih edecekleri destekler içerisinde öncelik verdikleri hususlar; idari işlemlerin kolaylaştırılması, veri/bilgi akışının iyileştirilmesi, özel projeleri hayata geçirmek için daha fazla finans desteği almaları ve bölgenin marka değerinin geliştirilmesi gibi konularda yoğunlaşmaktadır. Bunun yanı sıra hem Ar-Ge harcamalarında, hem de Ar-Ge dışı harcamalarda vergi indirimine gidilmesi ve küme firmalarının iyileştirilmesi gerekli gördükleri diğer alanlardır. Veri/bilgi iletişiminin iyileştirilmesi kümelerin ana avantajlarından biridir. Firmalar arası veri/bilgi akışı yenileşim kapasitesinin fonksiyonunu etkileyen ana etmen olduğundan önemlidir. Literatür de yenileşimcilik ve şebekeleşme arasındaki dolaşmaz olumlu ilişkiyi doğrular. Paylaşılan stratejik bilgi yenileşim tabanlı kümelerin karakteristiğidir [g]. Türkiye'de yerel kamusal alandaki otoritelerden beklenen de yukarıda açıklandığı biçimde, yenileşimciliğe ve yaratıcılığa dayalı rekabetçiliği öne çıkaracak biçimde kümeleşmeleri desteklemeleridir.

yaptığı, Bursa Valisinin yoğun katkılarıyla düzenlenen geniş katılımlı bir tanıtım toplantısı yapılmıştır.

I.IV. Yönlendirme Kurulunun (YK) Oluşturulması

a. YK'nın görev tanımı yapılmıştır:

Yönlendirme Kurulu; OKÜMKAP projesinin sürdürülmesi, takibi, çalışmaların gözden geçirilmesi, sonuçların değerlendirilmesi, paylaşılması, duyurulması, çıktıların yayılması ve projenin yürütülebilirliği/sürdürülebilirliği açısından kalıcı mekanizmaların ve yapıların oluşturulması, proje ve protokol değişiklikleri ile tarafların yükümlülüklerini yerine getirmesine ait esasları kararlaştırır. OKÜMKAP projesine önerilen Proje Önderleri listesine, katkı payının alınmasına ve katkı payı miktarına YK karar verir.

b. Yukarıdaki tanım çerçevesinde katılımcı kuruluşlardan birer üyenin yer almasıyla YK oluşturulmuştur.

c. Protokol imzalanması: Katılımcı kuruluşların görev ve sorumluluklarını kapsayan bir protokolün imzalanması 4 Ağ.2009'da tamamlanmıştır.

I.V. Katılımcı Firma Kriterleri

a. Çalışmada yer alacak firmalar için seçim kriterleri oluşturulmuştur

b. Proje önderleri için seçim kriterleri oluşturulmuştur

c. Firmaların saptanması:

Tanıtım çalışmaları sonucunda firmalar arasından kümeleşme potansiyeli olan 25 firma, "ilk atölye ve seminer çalışmaları"na katılacağını bildirmiştir. Firmaların önerileri doğrultusunda programda iyileştirmeler yapılmıştır.

İş Adımı II- Destek Çalışmaları

II.I. Eğitim Destek Çalışmaları

"Birinci Atölye ve Seminer Çalışmaları" mekanlarının temini, düzenlenmesi, ikram ve öğle yemeği verilmesi sorumluluğunu UIB üstlenmiştir.

II.II. Web Sitesi

a. Web sitesinin kurulması:

Söz konusu firmalar arasında hızlı iletişimi oluşturmak amacıyla bir elektronik ağ kurulmuştur.

b. Web sitesinin içeriğinin oluşturulması

Sitenin kurulması ve firmaların istekleri doğrultusunda biçimlendirilmesi sorumluluğunu MMO Bursa Şubesi üstlenmiştir.

c. Web sitesini yönetecek personelin istihdamı:

Web sitesi UÜ'den Doç. Dr. Necmettin Kaya tarafından yönetilmiştir.

İş Adımı III- Birinci Atölye ve Seminer Çalışmaları

III.I. Programların Tasarlanması

i. Teknoloji Tabanlı İşbirlikleri Oluşturma ve Çok Katılımlı Proje Geliştirme

ii. Otomotiv Sektörü için Rekabet Odaklı Enerji ve Çevre Eğitimi

iii. TYD (Teknolojik Yetenek Değerlendirmesi) uygulamaları başlıkları altında üç bölümden oluşturulmuştur.

III.II. Programların Gerçekleşmesi ve Programların

Başarılarının Değerlendirilmesi

Atölye ve seminer çalışmalarına 25'i firmadan, 5'i üniversite ve kamu kuruluşlarından toplam 30 "proje önderi" katılmıştır.

Proje Önderlerinin özelliği, firmaların Ar-Ge bölümlerinde görev yapan ve en az yedi yıl deneyimi olan mühendislerden oluşmaktadır.

I. Program 10 Ekim-8 Kasım 2008 tarihleri arasında toplam 80 saatte tamamlanmıştır.

II. Program 25-26 Kasım 2008 tarihlerinde 16 saatte tamamlanmıştır. TYD uygulamaları 24 Kasım 2008- 27 Mayıs 2009 tarihleri arasında gerçekleştirilerek sonuçları firmalara bildirilmiştir.

Programların tasarlanması ve hayata geçirilmesi TTGV tarafından yürütülmüştür.

Her atölyeden veya seminerden sonra çalışmanın değerlendirilmesi için anketler düzenlenmiştir. Proje önderlerinin öz-değerlendirmeleri sonucu başarı gösterenlere verilmek üzere sertifikaları hazırlanmıştır.

III.III. Programların Kapanış Toplantısı ve Sertifikaların Verilmesi

Henüz gerçekleştirilememiştir.

İş adımı IV- Otomotivde Ortak Yenileşimci Projeler Geliştirme Çalıştayı

IV.I. Çalıştayı

Çalıştayı amacı, bölgenin ve firmaların rekabet gücünü artırmaya yönelik, sanayi kuruluşları ve üniversitelerin katılacağı, çok ortaklı, çok disiplinli rekabet öncesi projeler oluşturmaktır. Çalıştayı "Açık Alan Metodolojisi" kullanılarak, 36'sı yan sanayi firmalarından, 10'u üniversiteden, 8'i kamu'dan olmak üzere toplam 54 katılımla, 28 Mayıs 2009'da yapılmıştır. Çalıştayı tasarlanması ve uygulanması TTGV tarafından gerçekleştirilmiştir. Çalıştayı yapılacak mekan, öğle yemeği, ikramlara ait giderlerin karşılanması ve diğer destek hizmetleri Bursa Valiliği'nin katkısıyla hayata geçirilmiştir.

IV.I.Çalıştayı sonuçları

Çalıştayı'da 42 proje fikri dile getirilmiştir. Bu 42 proje fikrinden en fazla oyu alan ilk beş proje fikri ile ilgili olarak beş proje grubu oluşturulmuştur:

- 1.Ortak test alanlarının ve test ekipmanlarının tespiti, bu ekipmanların tasarım ve imalatının üniversite-sanayi işbirliğinde gerçekleştirilmesi, test merkezinin akreditasyonu ve işletilmesi
2. Araç ağırlığının hafifletilmesi
3. Elektrikli araç projesi
 - Küçük akü
 - Gürültü önleme sistemleri
4. Ana sanayide yurt dışından tedarik edilen parçaların yerleştirilmesi
- 5.Yeni malzemeler araştırma merkezi veya ortak araştırma çalışmaları
 - Kompozit/plastik malzemeler ve kendinden boyalı plastik malzemeler ortak araştırma merkezi veya ortak işbirliği projeleri
 - 1200-1400 Mpa çekme değerinde çelik sac
 - Kauçuk üretiminde nanoteknoloji
 - Kendinden boyalı plastik malzeme geliştirme

IV.I. Projelerin Geliştirilmesi ve Sunumu

Çalıştayıda ortaya çıkan yenilikçi proje fikirleri üzerinde proje grupları tarafından çalışılarak proje geliştirilmiştir. Ancak bu projelerin "proje liderleri" tarafından bir toplantı ile sanayi, üniversite ve kamu üst düzey yetkililerine tanıtılması gerçekleştirilememiştir. Üst düzey yetkililer ile yapılan daha küçük toplantılarda "Raylı Sistem Araçları Üretimi Projesi" fikri ortaya atılmıştır. Bursa'da yerleşik otomotiv yan sanayinin raylı sistem araçlarını uluslararası standartlarda tasarlayarak üretebileceğini gösteren bir rapor hazırlanarak Bursa Valiliği'ne ve Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na sunulmuştur ancak Ulaştırma Bakanlığı'na sunulamamıştır.

İş adımı V- İŞBAP, GTGP ve 7.ÇP için Proje Hazırlama

- Okümkap projesinin İŞBAP(Bilimsel ve Teknolojik İşbirliği Ağları ve Platformları-1301) projesi biçiminde raporlanarak Tübitak'a sunulması.
- UÜ'de otomotiv yan sanayinin gereksinimi olan test ekipmanlarını ve tasarım doğrulama programlarını da içerecek biçimde test altyapısının kurulmasına yönelik bir GTGP (Güdümlü Teknoloji Geliştirme Projesi) yapılarak DPT'ye sunulması.

- 7. ÇP (Avrupa Birliği 7. Çerçeve Programı) kapsamındaki iki alt programa;
 - a.) Ayrılan fon miktarı 4.1 milyar € ve temalarından biri "taşımacılık"olan İşbirliği Özel Programı'na, b.) Ayrılan fon miktarı 4.2 milyar € olan "Kapasiteler Özel Programı"na Okümkap etkinlikleri çerçevesinde proje sunulması.

Bu iş adımı henüz gerçekleştirilmemiştir.

İş adımı VI- Ölçme/Değerlendirme

Bu iş adımı henüz gerçekleştirilmemiştir.

4. Sonuç

Firmaların kendi aralarında ve üniversiteler ile işbirliği yaparak Ar-Ge'ye dayalı yenileşimci projeler geliştirmeleri, her ülkede kamunun pozitif müdahalesi başta olmak üzere oldukça yoğun çaba gerektirmektedir. Uzun bir süreçte gerçekleştirilebilen bilgi tabanlı kümeleşme ol-

gusunun hızlandırılması da; hem doğru yönlendirilmesine, hem ilgili tarafların (sanayi, üniversite, kamu) katılım kararlılığına ve birbirlerine duydukları güvene, hem de hazırlık araçlarının doğru kullanılmasına bağlıdır.

2008 Mayıs'ında başlayan OKÜMKAP projesinden yola çıkarak bazı sonuçlara varmak için oldukça erkendir. Ancak bu süreçteki gözlemleri aktarmakta da yarar görülmektedir:

Bir bilginin edinilmesi ile eyleme dönüştürülmesi arasında pek çok geri dönüşler ve yenilenmeler olmaktadır. Bu nedenle yazıda belirtilmeyen ve başlangıçta tasarlanandan çok daha fazla görüşme, toplantı yapılmıştır.

Yenileşim kümelerinin birbirleri ile kesişim alanları bularak ilişkiye geçmesinin gerekliliğine bir örnek olarak; Elektrikli araç projesi çalışmaları sırasında, Bursa'daki yan sanayicilerin kendi aralarında oluşturdukları platformun, çalışmalarını sağlıklı sürdürebilmesi açısından otomotivde örgütlenmiş diğer bir platform olan OTAM (Otomotiv Teknoloji AR-GE Merkezi) ile ilişkiye geçmenin önemini dile getirmeleri gösterilebilir.

Söz konusu çalışmaların bir tüzel kişilik kazanması zorunludur, bunun için de en uygun yapılaşma, OKÜMKAP'ın İŞBAP projesi haline dönüşmesidir.

Ar-Ge'de çalışan teknik kökenli personel ile üst düzey yöneticilerin yaklaşımının getirdiği farklılık nedeniyle yenileşimci projelerin öncelikli konuları değişmektedir. Firma üst düzey yöneticileri kısa erimli ve risk taşımayan projelerle daha çok ilgilenmektedir. Teknoloji tabanlı uzun erimli projelerde kamu güvencesi istemektedir. Söz konusu güvence istemi odak firmalar için de geçerlidir. Burada, meselelerin aşılabilmesi için sektörün bu tip çalışmalara daha güçlü bir biçimde sahip çıkmasının gerekliliği vurgulanmalıdır.

Kamu yetkililerinin, uygulamaları esnasında sektörle ilgili teknolojik beklentilerinin arkasında kararlı duruşlarının da işbirliği süreçlerini olumlu etkileyeceği, aksi halde işbirlik-

lerine dayalı projelerin yürütülemeyeceği de gözlenmiştir. Bu durum risk güvencesini paylaşacak başka kurumların var olması gereğini akla getirmektedir.

Bilim ve teknoloji politikaları tanımlanırken bunları hayata geçirecek araçlar tanımlanmamış olabilmektedir veya özellikle AB kaynaklı fonların kullanımı sırasında tanıtılan bir hazırlık aracının kullanımı ile hizmet etmesi düşünülen ulusal politika bire bir uyusmayabilmektedir. Bu nedenle kamunun ürettiği politikalara firmalar çok temkinli yaklaşmak gereği duymaktadırlar. Yerel kamu yönetimleri ihtiyaçlarını alışageldikleri yöntemlerle karşılamak yolunu seçmektedirler. Pek çok firmanın ve üniversitenin işbirliği içerisinde ürettiği bir projenin karşısında yabancı bir firmanın hızlı tedarigi tercih edilebilmektedir. Yerel veya merkezi yönetimler kamu tedariginin bölgedeki teknolojik tabanlı kümeleşmede oynayabileceği önemli rolü görmemektedirler.

Üniversite sanayi ilişkisinde her iki tarafın da birlikte çalışma yapma istekliliğine rağmen özellikle üniversitelerdeki önceliklerin ve itkinin (güdülenmenin) farklı olması nedeniyle istenen verimlilik yakalanamamaktadır. Örn., üniversitede ortak test alanlarının ve test ekipmanlarının tespiti, bu ekipmanların tasarım ve imalatının üniversite-sanayi işbirliğinde gerçekleştirilmesi, test merkezinin akreditasyonu ve işletilmesini içeren bir GTGP yapılması yan sanayinin Ar-Ge tabanlı çalışmalar yapması için çok önemlidir ve üniversitenin ilgili bölümlerinin bu çalışmaya hız vermesi beklenmektedir.

Sonuç olarak, hazırlık araçlarının kullanılmasının "tanıtım" aşamasını geçememe riski bu proje için de geçerlidir. Yine de yazımı, Bursa'nın teknoloji bölgesine evrilmesi için hiçbir fedakarlıktan kaçınmadıklarını gözlemlediğim; kamuda, özel sektörde ve üniversitede çalışan genç meslektaşlarıma teşekkür etmeden bitiremeyeceğim.

Söz konusu proje dergi sınırları içerisinde sunulmaya çalışılmıştır. Daha fazla bilgi almak veya proje ile ilgili eleştirilerini göndermek isteyenler takarsoy@ttgv.org.tr adresine yazabilirler.

KAYNAKLAR

Altay, Tülay Akarsoy (2009), [a] Türkiye'de Taşıt Teknolojileri

<http://www.inovasyon.org/yazardetay.asp?yazarid=2>, Haziran

Altay, Tülay Akarsoy (2009), [b] Kümeleşmede Sanayi ve Teknoloji Politikalarının Önemi/ USİAD Yayın Organı-Sayı 38, Eylül

Europe Innova / Pro Inno (2007), [c] Innovation Clusters In Europe A Statistical Analysis and Overview Of Current Policy Support, <http://www.clusterobservatory.eu>, Europe Paper N°5, Italy

Türkiye Ekonomi Bankası (2008), [d] "KOBİ Akademi Programı" Otomotiv Sektörü Gelecek Stratejisi Konferansı Sonuç Raporu, 21-22 Şubat, Bursa

Dış Ticaret Müsteşarlığı, UIB (2008), [e] Otomotiv Endüstrisi Tanıtım Komitesi

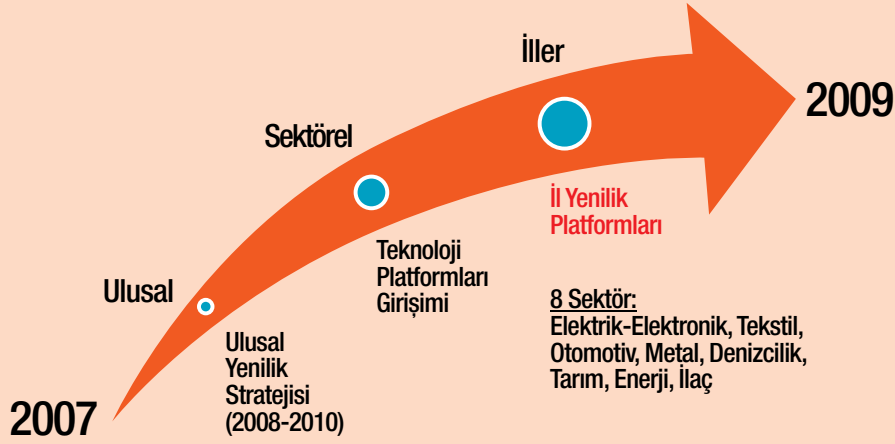
Arama Konferansı, Mayıs 23-25, Abant / Bolu

Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırma Kurumu (2004), [f] Ulusal Bilim ve Teknoloji Politikaları 2003-2023 Strateji Belgesi, Versiyon 19, 2 Kasım

European Commission - Eurobarometer (2006), [g] 2006 Innobarometer On Cluster's Role In Facilitating Innovation In Europe, http://www.europe-nova.eu/c/document_library/get_file?folderid=26358&name=dlfe-3306.pdf, Temmuz



EK 1: İL YENİLİK PLATFORMLARI GİRİŞİMİ - TÜBİTAK*



Amacı illerimizin sahip olduğu ve dünya çapında rekabet gücü sağlayacak bilimsel, ekonomik, sosyal ve kültürel değerleri ve birikimi ortaya çıkarıp, yenilik yoluyla ekonomik ve sosyal faydaya dönüştürmektir.

İl Yenilik Platformunun Üyeleri:

- Kamu; Valilik, İl Öz. İd., Belediye vb.
- Araştırma Kurumları; Üniversiteler, Meslek Yük. Okulu, Araştırma Ens. vb
- Sanayi; Firmalar, San. ve/veya Tic. Odası, Sanayici ve İşadamları Derneği vb.
- Sivil Toplum; Dernekler, Vakıflar, Bireyler vb.

Yenilik Platformu'nun ile katkısı, ilin mevcut kaynaklarını bilim, teknoloji ve yenilik yoluyla faydaya dönüştürmesini ve yeni kaynaklar yaratmasını, çeşitli kamu kurumlarından ve AB tarafından verilen fonlardan daha etkin yararlanmasını sağlamaktır.

İllerin İzleyeceği Süreç:**1. Hazırlık:**

- İl Yenilik Platformu kurulmasına yönelik görüşbirliğinin sağlanması.
- Tarafların tamamının yapacağı işleri benimsemesi, katkı koymaya karar vermesi ve bunu taahhüt etmesi.
- Yapılacak işlerin projelendirilmesi.
- Sürecin çıktısı: İŞBAP Başvurusu

2. İşbirliği Ağının Yürütülmesi (TÜBİTAK):

- Sistem yaklaşımıyla il koşullarının ele alınması.
- İl yenilik stratejisi ve uygulama planında yer alması gereken konuların belirlenmesi.
- Pilot projelerin oluşturulması.
- Sürecin çıktısı: İl Yenilik Stratejisi ve Eylem Planı

3. Uygulama:

- Projelerin hayata geçirilmesi için gerekli kaynakların sağlanması (TÜBİTAK, TÜBİTAK DPT, AB Hibeleri).
- Projelerin gerçekleştirilmesi.
- Sonuçların izlenmesi ve değerlendirilmesi.

* Bilim ve Teknoloji Yüksek Kurulu 18. Toplantısı TÜBİTAK Başkanı Prof. Dr. Nüket Yetiş'in "Bilim ve Teknolojide Gelinecek Nokta 2002-2008 Dönemi" sunumu - 24 Aralık 2008



EK 2: ULUSAL KÜMELEŞME POLİTİKASININ GELİŞTİRİLMESİ - DTM

“Ulusal Kümeleşme Politikasının Geliştirilmesi” KPG Projesi, Avrupa Komisyonu’nun finansal desteğiyle Türkiye’yi ulusal kümeleşme politikasına sahip bir ülke haline getirmek amacı ile Mart 2007 tarihinde başlatılmış olup, Mart 2009 tarihinde sona ermiştir. Proje Dış Ticaret Müsteşarlığı tarafından, uluslararası bir konsorsiyumun teknik desteği ile yürütülmüştür. Söz konusu amaca ulaşmanın ilk adımı olarak ulusal bir kümeleşme stratejisi geliştirilmiştir. Bu strateji ile kümeleşme politikalarının etkin olarak uygulanması ve ulusal ölçekte yönetsel ve kurumsal kapasitenin geliştirilmesi hedeflenmiştir.

Projenin birinci bileşeninde, paydaş analizleri yapılmış ve Dış Ticaret Müsteşarlığı ile birlikte ilgili ana paydaşların kurumsal kapasitesini geliştirmek için, eğitim programları ve uluslararası çalışma turları gerçekleştirilmiştir. Ayrıca, 2009 Şubat ayı içerisinde yol haritaları hazırlanan ve analizleri yapılan kümelerin temsilcilerinin katıldığı uluslararası çalışma turları düzenlenmiştir.

Diğer ülke deneylerinde gözlemlendiği gibi, “ulusal kurumsallaşmış kapasite”, kümeleşme politikalarının ve stratejilerinin başarıya ulaşmasında anahtar rol oynamaktadır. Bu nedenle, proje kapsamında ulusal kümeleşme politikasının geliştirilmesinde ve uygulanmasında aktif rol alabilecek çok sayıda kurum ve kuruluş ile ilgili kapsamlı analizler yapılmıştır. Söz konusu analizlere dayanılarak ilgili kurum ve kuruluşlar için kümeleşme politikaları ve varolan uygulamaları da içeren benzer programlar hakkında küme eğitim programları düzenlenmiştir.

İleride Türkiye’deki 20 farklı yerde bilgilendirme seminerleri düzenlenecek ve bu seminerler ile yerel kurumsal kapasitenin güçlendirilmesine katkıda bulunulacaktır.

Projenin ikinci bileşeninde, Ulusal kümeleşme politikasına temel teşkil etmek üzere Kümelenme Strateji Belgesi (Beyaz Kitap) hazırlanmış ve kamuoyu ile paylaşılmıştır. Ayrıca, 3-4 Aralık 2008 tarihlerinde İstanbul’da Üçüncü Uluslararası Kümelenme Konferansı düzenlenmiş olup, kümelenme alanında deneyimli yerli ve yabancı uzmanlar ile birlikte kamu ve özel sektörden yaklaşık 400 kişinin katılımı sağlanmıştır.

Proje kapsamında uluslararası “en iyi uygulamalar”dan öğrenme yaklaşımı ve kurumlar arası çalışma grubunun da desteği ile, Türkiye’nin özgün sosyoekonomik yapısına uygun küme strateji dokümanının hazırlanabilmesi için bir metodoloji geliştirilmiştir. Düzenli olarak bir araya gelen çalışma grubu içerisinde kümeleşme politikasının uygulanmasında yer alacak tüm kurum ve kuruluşlar temsil edilmiştir. Bu bağlamda, proje açısından bir mihenk taşı niteliği taşıyan strateji dokümanı tüm ilişkili kurum ve kuruluşların fikir ve önerileri doğrultusunda oluşturulmuştur.

Projenin üçüncü bileşeninde, “Ulusal Seviyede Makro Küme Haritasının Oluşturulması” çalışması tamamlanmıştır. Proje kapsamında 10 kümenin yol haritaları hazırlanmıştır: Ankara Yazılım, Mersin Tarım ve Gıda, Ankara Makina, Denizli-Uşak Ev Tekstili, Konya Otomotiv Yan Sanayi, Bodrum Yat Üretimi, Manisa Elektrikli ve Elektronik Ürünler, Marmara Otomotiv, Eskişehir-Bilecik-Kütahya Seramik, İzmir Organik Gıda. Bölgesel Rekabet Edebilirlik Operasyonel Programı (BROP) kapsamındaki 10 küme ile ilgili analizler yapılmıştır. Söz konusu çıktılar kamuoyu ile paylaşılmıştır.

Küme politikalarının temelini oluşturacak strateji dokümanının hazırlanması sırasında ele alınan bazı çalışmalar ise ulusal bazda istatistiksel küme haritalaması, “örnek” küme analizi ve yol haritalarının geliştirilmesi olmuştur. Ulusal paydaşlarla katılımcı bir süreç içinde belirlenen on iş kümesi, proje içerisinde tanımlanan beş tema bağlamında, yerel aktörlerin aktif katılımları ile birlikte, örnek uygulamalar olarak analiz edilmiş ve küme yol haritaları hazırlanmıştır. **Ancak Marmara Otomotiv İş Kümesi için Yol Haritası hazırlık aşamasında kalmıştır.** Ele alınan beş tema;

- yenileşimin ve girişimciliğin desteklenmesi*
- ilgili aktörler arasında iş ağlarının geliştirilmesi*
- küme geliştirilmesi*
- faktör koşullarının gelişimi*
- küme tabanının gelişimi*

olarak tanımlanmıştır. Buna ek olarak, kişi başına gelir düzeyi Türkiye ortalamasının %75’inin altında kalan 11 iş kümesi için de analiz çalışmaları yapılmıştır. Bu iller Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından uygulanacak olan Bölgesel Rekabet Edebilirlik Operasyonel Programı kapsamında Avrupa Birliği Katılım Öncesi Mali Yardım (IPA) Programından faydalanacak olan illerdir.



EK 3: BÖLGESEL KALKINMA AJANSLARI - DPT

Kalkınma ajansları modeli 2006 yılında pilot olarak kurulan İzmir ve Çukurova Kalkınma Ajansları ile uygulanmaya başlanmıştır. 5449 sayılı yasayla kurulan ajanslar etkinliklerini Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı koordinasyonunda gerçekleştirmektedir. 2008'de kurulan 8 ajansa ilaveten 2009'da kurulan 16 kalkınma ajansı ile Türkiye genelindeki tüm Düzey-2 bölgelerinde ajansların kurulumu tamamlanmıştır.

Yasanın genel gerekçesini özetleyen aşağıdaki tümceler ajansların kuruluş amaçlarına da açıklık getirmektedir:

*Küresel rekabet süreci, karşılaştırmalı üstünlükler temelinde, yerel ve bölgesel uzmanlaşma sürecini de hızlandırmaktadır. Yerel girişimcilik, yerel kaynakların harekete geçirilmesi, bilgi ve beceri birikimi ve diğer yerel potansiyellere de bağımlı olarak, belirli sektörlerde uzmanlaşabilen yöreler, dünya ekonomisi içerisinde karşılaştırmalı üstünlük elde edebilmekte ve bu sayede ülke ortalamasından daha fazla büyüme ve gelişme şansı bulurken, ülkenin genel büyümesine, refah ve istikrarına da daha fazla katkı sağlayabilmektedir. Mevcut şartlar altında, ülkelerarası rekabetin artık kentler ve bölgelerarası rekabete dönüştüğü gözlenmektedir. Bölge ekonomilerinin, yeni ulusal ve yerel rekabet koşullarına ayak uydurma yeteneğini geliştirmek ve bunun için gerekli her türlü altyapıyı hazırlayabilmek için, çabuk karar alıp uygulayabilen, esnek ve dinamik yeni kurumsal yapılara ihtiyaç bulunmaktadır.**

Söz konusu ajanslara, AB üyesi ülkeler ve ABD olmak üzere birçok gelişmiş ülkede bölgesel ve yerel kalkınmanın en önemli kurumları arasında rastlanmaktadır. Üstelik Avrupa genelinde 150 üyeye sahip örgütlenmiş bir üst kuruluşları da (Avrupa Bölgesel Kalkınma Ajansları Birliği-EURADA-European Association of Regional Development Agencies) bulunmaktadır. Dolayısıyla gelecekte genişleyerek devam etmesi beklenen AB destekli bölgesel kalkınma programlarının yereldeki uygulama ve koordinasyon altyapısını, ajansların meydana getirmesi beklenmektedir.

Yerel yönetimler reformunun hayata geçirilmesinden sonra, yerle çok önemli miktarda kaynak ve yetki transferinin yapılması gündemdedir. 2009 Yılı için Yüksek Planlama Kurulu kararıyla kalkınma ajanslarına merkezi bütçeden 260 milyon TL tahsis edilmiştir.

2010 yılı ilk yarısı itibarıyla tam faaliyete geçmesi öngörülen 26 kalkınma ajansı için 2010 yılı merkezi bütçesinden ayrılması öngörülen ödenek tutarı 450 milyon TL'dir. Belediyeler, il özel idareleri ve sanayi ve ticaret odaları gelirlerinden ayrılacak paylar ile 600 milyon TL'yi bulması beklenen bu kaynağın yaklaşık yüzde 80'inin bölgelerimizde proje teklif çağrısı yolu ile KOBİ'lere, çiftçilere, belediyelere, üniversitelere, sivil toplum ve meslek kuruluşlarına hibe veya uygun koşullu kaynak şeklinde kullanılması öngörülmektedir.

Ajanslar uygulayıcı kuruluşları ve yerel aktörleri desteklerken bunlar arasında koordinatör, organizatör ve katalizör konumunda olacaktır. Böylece planlamanın ilgili yerleşmelerde, yukarıdan-aşağıya değil aşağıdan-yukarıya başlatılan etkileşimli bir süreçle yapılması ve uygulanması sağlanacaktır. Öte yandan proje ve faaliyet desteklerinde kişi, kurum ve kuruluşların eş finansmana dayalı ortak proje üretme kültürü ve yeteneğinin de gelişeceği umulmaktadır.

Bölgesel gelişmeye yönelik iç ve dış kaynaklı fonların ajanslara tahsisi, tahsis edilen kaynakların bölge plan ve programlarına uygun olarak kullanılması veya kullanılması, bunlarla ilgili usul ve esasların belirlenmesi, ajanslar arası işbirliğinin sağlanması ve ortak proje üretiminin desteklenmesi gibi görevler de ajansların önemli işlevleri arasında olacaktır.

* http://www.dpt.gov.tr/bgyu/kalkinmaajans/Genel_Gerekce.pdf

