

“HAVACILIK ENDÜSTRİSİ POLİTİKALARI” PANELİNDEN NOTLAR

UHUM-MEDAK

TMMOB Makina Mühendisleri Odası bünyesinde yaklaşık iki yıldır çalışmalarını sürdüren Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisleri Meslek Dalı Ana Komisyonu, kısa adıyla UHUM-MEDAK, 12 Mayıs 2001 tarihinde Eskişehir’de düzenlenen 1. Ulusal Havacılık ve Uzay Mühendisliği Kurultayı’nda “... *ülke havacılık, sanayi ve teknoloji politikalarına kadar bir dizi konunun ... incelenmesi ve tartışılması*”nın önemini vurgulamış, bu konuda bir dizi çalışma yapma kararı almıştı. Bu kararın uygulamalarından biri olarak, sektör için önemli bir paylaşım, tartışma ve iletişim ortamı oluşturacağı düşüncesiyle, 12 Aralık 2001 tarihinde “Havacılık Endüstrisi Politikaları” konulu bir panel gerçekleştirildi.

Kurultay’da UHUM-MEDAK tarafından sunulan “Uçak Havacılık ve Uzay

Mühendislerinin Durum Değerlendirmesi” başlıklı bildirin bir yerinde şöyle deniyordu:

“TAI, TEI, ASELSAN gibi kuruluşlarla birlikte havacılık sanayiinde kazanılan deneyim ve teknolojinin kalıcı olması, ancak dünya havacılık sanayii içerisinde ürün bazında fiyat kalite ve teslimat açılarından rekabet edebilir duruma gelmesiyle mümkündür. Dünyada Amerikan Boeing ve Avrupa ülkelerinin ortaklığı olan Airbus’ın iki büyük tekel konumunda olduğu Havacılık sanayiinin, ülkemizde kurulması ve sürekliliğin sağlanması, devletin bilim, teknoloji ve sanayii politikalarında doğru strateji izlenmesine bağlıdır. Bu strateji sivil havacılık sanayii alanında da yeni açılımlar içermelidir. Kısacası, havacılık sanayii ve ileri teknolojiye egemen olma süreci savunma ile ilgili kesimde sınırlı kalmadan, bilim sanayii teknoloji bütünselliği içerisinde ulusal ölçekte belirlenecek stratejiyle planlı olarak geliştirilmelidir.”

Panele kimlerin katılacağına karar verilirken, yukarıda sözü geçen planlı gelişmede kamu adına sorumluluklar üstlenmiş kişi ve kurumların temsil edilmesine özen gösterildi. Panele ODTÜ Makina Mühendisliği Bölümü Öğretim Üyesi Sayın **Prof. Dr. Ahmet Şevket Üçer**, Devlet Planlama Teşkilatı uzmanı Sayın **Hülya Tokgöz**, Savunma Sanayii Müsteşarlığı’ndan (SSM) Sayın **Sedat Gündoğan** ve Türkiye Uçak Sanayii Anonim Şirketi’nden (TUSAŞ) Sayın **Muharrem Dörttaşlı** panele konuşmacı olarak davet edildiler. Panelin oturum başkanlığını, Makina Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu üyesi Sayın Melih Şahin yaptı.

Sayın **Prof. Dr. Ahmet Şevket Üçer**, “Bilim Teknoloji Strateji ve Politika Çalışmaları” çerçevesinde Ekim 1995’te hazırlanan “Havacılıkta Bilim-Teknoloji-Sanayi Politikaları” başlıklı raporun TÜBİTAK Başkan Yardımcısı sıfatıyla raportörlüğü görevini üstlenmiştir.

Sayın **Hülya Tokgöz**, ilk kez 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda havacılığa yer veren Devlet Planlama Teşkilatı'nda havacılıkla ilgili uzman olarak görev yapmaktadır. Sayın **Sedat GÜLDOĞAN**, savunma sanayiinin gelişmesini yönlendirecek olan genel stratejinin tespiti, bu strateji doğrultusunda savunma sanayiini ve bu arada hava taşıtları imalat sanayiini destekleme olarak tarif edilebilecek görevi kuruluş kanununun verdiği yetkiyle yürüten Savunma Sanayii Müsteşarlığı'nda (SSM) görev yapmaktadır. Sayın **Muharrem DÖRTTAŞLI** ise, tüzel kişiliğe sahip bir kamu iktisadi teşekkülü statüsünde olan ve kuruluş kanununda amacı, "ülkenin teknolojik düzeyini yükseltecek, milli hasılaya katkısı yüksek, yabancı ekonomi ve teknolojilere bağılılığı hafifleten, dış piyasa ile rekabet edebilir, milli güvenlik ve sivil ihtiyaçlara yönelmiş bir havacılık endüstrisini kurup işletmek" olarak belirlenen TUSAŞ'ı temsilen panele katılmıştır.

İki bölüm halinde gerçekleştirilen panelin ilk bölümünde konuşmacılara onbeşer dakikalık süreler tanındı.

Ahmet Şevket Üçer: "Ülkemizde teknolojik öngörü çalışması yapılmalı"

İlk sözü alan **Sayın Prof. Dr. Üçer**, genel olarak bilgi/enformasyon çağının genel özellikleri ve ülkemizin bu süreçteki yerine ilişkin görüşlerini dile getirdikten sonra, ileri teknolojiye sahip ülkelerdeki son derece ilginç bir eğilimden sözetti. Buna göre, ileri teknolojilere sahip ve "enformasyon toplumu" olarak nitelenebilecek ülkeler, "AR-GE/inovasyon, üretim ve satış sonrası hizmetten" oluşan üçlünün üretim kısmından çekilip, birinci kısım olan AR-GE ile üçüncü kısım olan satış sonrası hizmete ağırlık veriyorlar. Yani, "enformasyon toplumuna doğru evrilen ülkeler, inovasyonu son derece iyi bir şekilde kullanıyorlar, üretimi bir başkasına bırakıyorlar."

Sayın **Üçer**'e göre, "bu üçlünün üçüncü parçası olan satış sonrası hizmet konusu, havacılık sanayiinde önemli bir konu ve ülkemiz için son derece kolayca yapılabilecek bir konu da olabilir".

Birinci kısım olan AR-GE konusunda ilerleme sağlayabilmenin önkoşulu olarak, ülkemiz için teknoloji öngörüsü çalışmaları yapılması ve bunun sonucunda ülke için sektörel önceliklerin belirlenmesi gerektiğini vurgulayan Sayın **Üçer**, havacılık sektörü için de "Havacılık sektöründe uzun vadede (örneğin 10-20-30 senede) acaba hangi konulara, hangi sistemlere veyahut ürünlere yönelmemiz lazım, hangi teknolojileri geliştirmek için uğraş vermemiz gerekir?" şeklindeki soruları yanıtlamak üzere benzer öngörü çalışmalarına ihtiyaç duyulduğunu belirterek şöyle konuştu:

"Bu çok önemli bir nokta. Çünkü bizde çok dağınık bir görünüm vardır biliyorsunuz; ben mesela "Senelerdir şu itki üzerinde çalışıyorum" diye burada çıkabilirim ve diyebilirim ki "İtki son derece önemli bir konu." Yani ben size nasıl iddia edebilirim; çok iyi konuşabiliyorsam, belki hepinizi ikna edebilirim. Böyle iyi bir konuşmacı da değilim ayrıyeten, demek ki ikna edemeyeceğim. Bu, aslında hiçbir şekilde rasyonel bir yaklaşım değil; çünkü benim gibi başkası daha çıkabilir, diyebilir ki, "Efendim küçük uçak yapımı son derece önemlidir, pervane yapımı son derece önemlidir" veya "Mikro chipler, teknolojileri son derece önemlidir" daha genel olarak alalım. Ama bunların hangisinin Türkiye için önemli olduğunu bulabilmek için veya ona rasyonel bir şekilde yaklaşabilmek için aslında bir öngörü çalışması muhakkak gerekir gözüküyor."

Ahmet Şevket Üçer, öngörü çalışmalarının yararlarına değinerek sözlerini şöyle bağladı: "Yani, ileriki zamanlarda olması gerekenler için bir vizyon inşa ediyorsunuz bu çalışmada.. Belki en önemlilerden iki konu var; ağ yapılarının kurulmasını sağlıyorsunuz. Biz bu panelde de ağ yapısı kurmaya çalışıyoruz herhalde; yani İngilizce tabiriyle bir network, çok önemli bir şey biliyorsunuz. Mesela havacılık üzerinde çalışan insanların bir network'ü olması lazım; insanların birbirini tanıması lazım ve aşağı yukarı aynı şekilde düşünebilmeleri lazım, çok böyle tuhaf, bir tanesini buraya, bir tanesini oraya çekmeyen, ortak bir tarafa yönelebilmeleri lazım. İşte öngörü çalışmasında, o ağ yapmayı kurabilmek için bir ortam hazırlıyorsunuz. Bir başka konu; değişimi izleyip öğrenme kültürünü oluşturuyorsunuz. Böyle bir çalışma sonucunda, o sektörde çalışan insanlar, izlemeyi ve birbirinden öğrenmeyi öğreniyorlar, bu da son derece önemli, bizde pek kolay yapılamayan şeylerden bir tanesi. Bir başka türlü bakarsanız, havacılık sektöründe yapılan yatırımlar aslında çok ileri düzeyde Türkiye'de, o kadar geri değil, bayağı yüksek düzeyde para yatırılmış vaziyette. Bunun sürdürülebilir olmasını sağlamak, aslında bu ülkenin bütün insanların görevi bence; çünkü sürdürülebilir

yapamazsak bu konuyu, yazık olacak. Bu sürdürülebilirliği sağlamanın arkasında da birtakım öngörüler yapmak yatıyor.”

Hülya Tokgöz: “Ülkemizde havacılık alanında faaliyet gösteren kuruluşlar birbirinden bağımsız ve koordinasyonsuz olarak çalışmaktadır”

Prof. Üçer’in ardından söz alan **DPT uzmanı Hülya Tokgöz**, Devlet Planlama Teşkilatı’nın niteliğine ilişkin şu açıklamayı yaparak konuşmasına başladı: “Biliyorsunuz Devlet Planlama Teşkilatı, özünde kaynak tahsisi yapan bir kurum, aynı zamanda hükümete de yasa gereği müşavirlik etmekte olan bir kurum. Ancak hava taşıtları imalat sanayii, ilk defa bizim Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı çalışmalarında portföyümüze girdi. İlk defa Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı çalışmaları sırasında bir özel ihtisas komisyonu kurduk, bu komisyonda sektörün önde gelen kuruluşları ve isimleri bir araya gelerek gerçekten özverili bir çalışma yaptı, sonuçta bu bir rapor halinde yayınlandı.”

Sayın **Tokgöz**, bu girişin ardından Havacılık Özel İhtisas Komisyonu raporunun önemine değindi: “ilk defa olarak sektörde yer alan kuruluşların, üniversitenin ve kamu kuruluşlarının, özel sektörün temsil edildiği bir komisyonda, sektörün içinde yer aldığı durum ve yapılması gerekenler özetlendi.” Bu raporun ortaya koyduğu sonuç hakkında Sayın Tokgöz şöyle konuştu: “Tamam, sektörde birtakım kuruluşlar var, birtakım yatırımlar yapılıyor, ihtiyaçlar var ve en büyük ihtiyaç hava taşıtları imalat sanayiinde askeri kesimden geliyor, onların birtakım tedarik programları var. Ancak sektörü derli toplu bir araya toplayacak, belli bir koordinasyon, eşgüdüm içerisinde çalışmasını sağlayacak bir örgütlenmeden yoksunuz” böyle bir örgütlenme ihtiyacı ortaya çıktı. Bu raporumuzda “Havacılık ve Uzay Teşkilatı” adı altında bir yapılanmaya gidilmesi gerekliliğinden önemle bahsedildi. Bu yapılanma sayesinde, öncelikle siyasi değişimlerden, hükümetlerin değişmesinden bağımsız bir devlet politikası ortaya konulması gerektiğinden, bu devlet politikası çerçevesinde bir stratejik hedef belirtilmesi gerektiği; bu hedef çerçevesinde bir master plan yapılması, bu master plan uygulama programlarının olması ve sektörde yer alan tüm kuruluşların bu master plan çerçevesinde hareket ederek, yatırımlarını, ürünlerini, AR-GE faaliyetlerini bu çerçevede devam ettirmesi gereği ortaya çıktı ve raporun en fazla vurgulanan bölümünü oluşturdu.”

Sayın **Tokgöz**, ardından havacılık sektörünün ve sektörde devlet desteğinin öneminden bahsetti: “Havacılık imalat sanayii, yüksek ve ileri teknolojilere ve bunlara dönük AR-GE faaliyetlerine dayanmaktadır. Bu gibi ileri teknolojiler ağırlıklı bir havacılık sanayii, ülkemizin diğer sanayi dallarına ve kollarına da öncülük edecek, onları ileriye doğru çekecek bir motor veya lokomotif rolü oynayacaktır. Günümüzde havacılıkta söz sahibi olan bütün ülkelerde araştırma-geliştirme, devletin kurduğu veya büyük çapta desteklediği kuruluşlarca yapılmaktadır. Bunun nedeni; havacılıkta işin niteliği, iş hacmi ve maliyetler açısından olağanüstü bir önem ve ağırlığı bulunan ürüne yönelik araştırmanın ve bununla bütünleşik olarak yürütülmesi gereken ürün tasarımı ve ürün geliştirme etkinliğinin son derece büyük yatırımları, yatırım sonrası harcamaları gerektirmesidir. Çok farklı pazar özelliklerine sahip bulunan havacılık sanayiinde askeri ve sivil havacılık sanayii şeklinde tam bir ayırım yapılamadığı için, devletin yeri ve işlevi büyük bir önem kazanmaktadır. Havacılıkta söz sahibi ülkelerde, bu alanda bir stratejik plan dahilinde, eşgüdüm içinde çalışan kuruluşlar ve kararlı bir devlet desteği bulunmaktadır. Bu unsurların ayrı bir parçası olarak da temel işlevi, bilim ve tekniğin gelişmesine yönelik olarak AR-GE yapmak, yaptırmak ve havacılık alanındaki AR-GE etkinliklerini bir düzen içine almak olan ulusal özerk üst kuruluşlar bulunmaktadır. Türkiye’deki mevcut duruma, ülkemizdeki duruma bakarsak; ülkemizde havacılık alanında faaliyet gösteren, üretim, tedarik, eğitim, AR-GE, kullanıcı, bakım kurum ve kuruluşları birbirinden bağımsız ve koordinasyonsuz olarak çalışmaktadır. Siparişi alan üretici, uzun vadeli kabiliyet kazanımlarından ve stratejik değerlendirmelerden yoksun olarak

müşteri ve kullanıcının ihtiyacını karşılamaya yönelik olarak çalışmaktadır. Bu durum ise milli havacılık sanayiinin gelişimini engellemekte ve kaynak israfına yol açmaktadır. Milli havacılık sanayiinin geliştirilmesi için, devletin bir stratejik planlaması ve politikasının olması gerekmektedir. Böyle bir stratejik planlama ve politika, siyasi değişikliklerden etkilenmemeli, uzun vadeli bir devlet politikası olmalıdır. Devletin havacılık politikasının oluşturulması ve mevcut kurumlar vasıtasıyla koordinasyon içerisinde ve mükerrer yatırımları önleyerek yürütülmesi için gerekli yetkilendirmelerin yapılmasına veya yeniden yapılanmaya bu alanda ihtiyaç bulunmaktadır. Bu yeniden yapılanma içerisinde, havacılık sanayiinin ağırlıklı olarak ileri teknolojiye ve AR-GE faaliyetlerine dayanması sebebiyle, AR-GE faaliyetlerini koordine edecek, üniversite, sanayi ve ilgili askeri ve sivil kuruluşlara AR-GE görevleri verecek, kendisi de AR-GE, test ve değerlendirmeleri yapacak özerk bir havacılık ve uzay teşkilatına gerek duyulmakta; ancak ülkemizde halihazırda böyle bir idare bulunmamaktadır. Önerilen bu teşkilatın idaresi ve kadrolarının siyasi dalgalanmalarının dışında tutulması, kendine özgü kanun ve özerk bir yapıda olması ve konulan hedeflere ulaşabilecek yetkilere sahip olması gerekmektedir. Bu nedenle Başbakanlığa doğrudan bağlı bir kuruluş olarak oluşturulmasında fayda görülmüştür.”

Panelde DPT’den katılan Sayın **Tokgöz**, panelin ilk bölümünde sözlerini şöyle noktaladı: “Şu sorulabilir: ‘Peki bu konuda neler yapılıyor, herhangi bir çalışma var mı?’ 2001 yılı başında Bakanlar Kurulu kararıyla böyle bir teşkilat kurulması yönünde Hava Kuvvetleri Komutanlığına bir kanun tasarısı hazırlama görevi verilmiş bulunmaktadır. Yapılan çalışmalar, konuyla ilgili kuruluşların koordinasyonu içerisinde bir yasa tasarısı hazırlanması çalışmaları devam etmektedir, henüz sonuçlanmamıştır. Gerçi bu kanun tasarısında havacılıktan ziyade uzay kısmına ağırlık verilmiş olmakla birlikte; biz Teşkilat olarak havacılık kısmının da bu bahsettiğim raporda yer alan şekliyle bir stratejik plana kavuşturulması gerektiğine inanmaktayız ve o yönde çalışmalarımızı sürdürmekteyiz.”

Sedat Güldoğan: “Devlet vizyon oluşturamadığı için, havacılık sektörü de vizyonunu oluşturamadı”

Panelde SSM’den davet edilen **Sedat Güldoğan**, havacılık endüstrisinin sanayii içindeki yerinin bir tanımını yaparak konuşmasına başladı: “Havacılık endüstrisini savunma sanayiinin en önemli bir alt kolu olarak kabul edebiliriz; çünkü savunma sanayiinin en büyüklerinden biri havacılık sanayiidir.”

Sayın **Güldoğan**, Türkiye’de şimdiye dek havacılık endüstrisi politikası dört temel belgeden söz edebileceğini söyledi. Bunları, 1973 tarihli 1784 sayılı TUSAŞ’ın kuruluş kanunu, 1985 tarihli 3238 sayılı SSM kuruluş kanunu, 1998 yılında savunma sanayii politikası ve strateji esasları olarak Bakanlar Kurulu kararı ve son olarak 2000 yılında hazırlanan "Hava Taşıtları İmalat Sanayii ve Rekabet Edebilirlik" başlıklı DPT Raporu olarak sıraladı.

Sedat Güldoğan, SSM hakkında geniş bilgi vererek sürdürdüğü konuşmasında, SSM’nin gelirlerinin Savunma Sanayii Destekleme Fonu’ndan geldiğini ve “benzin, çeşitli şans oyunları ve alkol” gibi çeşitli ürünlerden kesintilerden gelen yıllık ortalama 1 milyar dolar civarında bir fon gelirinin mevcut olduğunu vurguladı. Sayın **Güldoğan** ayrıca, SSM’nin esas olarak “bir tedarik kurumu olarak görev yaptığını” ve başarı ve başarısızlığının “tedarik edilen ürünlerin kalitesi, zaman süreci ve fiyatlarıyla kriter olarak alınarak değerlendirildiğini” belirterek sözlerine şöyle devam etti:

“Yerli havacılık sanayii kuruluşlarına baktığımızda, bunların bazılarının kuruluşunda, birçoğunun da gelişmesinde Müsteşarlığın ortaya koyduğu projelerin çok büyük bir etkisi olmuştur; bunlar TUSAŞ, TAI, TEI, HAVELSAN, ASELSAN, askeri tesisler, ikmal tesisleridir. Sektörün bugün içinde bulunduğu ve geldiği noktada, sektörün içinden ve dışından çok tatmin edici bir noktada olduğunu söylemek biraz zor. Aşağı yukarı dediğim gibi ikinci atılımdan sonra, 1973’ten sonraki atılımda, 1980’lerin sonunda TAI Mürted Fabrikası, o zaman F-16 Fabrikası olarak kurgulandı; fakat şu anda bildiğiniz gibi Casa, Cougar gibi çeşitli spektrumda ürünler veriyor. TEI, Eskişehir’deki uçak motor fabrikası, bunun dışında ASELSAN’da telsiz spektrumunun dışında, artık havacılığa yönelik aviyonik cihazlarında büyük bir yoğunlaşma oldu, “FLIR” (Kızılötesi İleri Gözetlemeli Algılayıcı) gibi çok hassas havacılık ürünlerine yöneldi. Bunların tabii etkeni, Savunma Sanayii Müsteşarlığı’nın uyguladığı tedarik projelerinden kaynaklanıyor.”

Sayın **Güldoğan** bunların ardından sektörün durumuyla ilgili tespitlerini sıraladı: “Sektörün bugün geldiği nokta itibarıyla çok tatmin edici olduğunu söylemek, gelenen seviyeden mutlu olmak biraz zor. Bundaki en önemli sebeplerden biri de sektördeki kuruluşlarının devlet bağlantısı. Elbette ki dünyada, Amerika’da ve Avrupa’da havacılık sektörünün özel sektör tarafından geliştirildiğini söylemek zor, her zaman devlet tarafından geliştirilmiş ve belli bir seviyeye geldikten sonra da rekabete açılmıştır. Ancak bizdeki olay biraz farklı; bizde de Vakıf ve Savunma Sanayii Müsteşarlığının dolaylı hissedarı olduğu havacılık şirketlerindeki yönetim, devlet tarafından atandığı için, devlet üzerinde bir baskı unsuru olma şansları biraz ellerinden alınıyor. Sonuçta devlet tarafından atanan şirket temsilcileri ya da şirket yöneticileri, sistemden kaynaklanan nedenden ötürü maalesef bu şanslarını çok fazla kullanamıyorlar.

Bunun dışında **Hülya Tokgöz**’ün de ortaya koyduğu gibi, devlet tarafından maalesef çok geniş spektrumlu bir vizyon sanayinin önüne konulmuş değil. Bundan sonrası için bir master planı oluşturulmasından bahsediyor, elbette bu çok elzem; fakat bugüne kadar maalesef proje bazlı sanayinin gelişimi beklediği için, bir master plan dahilinde çalışılmadı. Gerçi hangi projelerin geleceği belli; fakat bunu bir mükellefiyet olarak sektörün önüne devlet koymadığı için, sektör de kendi vizyonunu kendi yaratmadı. Yani dünyada da bu böyle, her zaman devlet sektörün önüne vizyon koyar, bu vizyona binaen sektör kendi gelişimini sağlar. Tabii havacılık sektöründe çok farklı unsurlar var, çok farklı yapılanma var, diğer sektörlerle birebir karşılaştırmak da her zaman doğru değildir; çünkü sonuç itibarıyla bu sektörün oyuncuları, diğer sektörden biraz farklı, bundan dolayı istenilen sonuçlara gelemedik.

Diğer bir husus da maalesef sektör olarak henüz ortaya bir ürün koyamamış olmamızdan kaynaklanıyor. Bunun sebebi, yukarıda izah ettiğim sebeplerin bir çıktısı olarak önümüze geliyor. Konuşmamın başında, 1926-60 arasındaki gelişmelerden bahsetmiştim: 1926’da TOMTAŞ Kayseri ve Eskişehir’de uçak fabrikaları kurulmuştu, birçoğunuz tarafından malumdur. Nuri Demirağ tarafından 36-44’te ilk özel sektör teşebbüsü yapılmıştır ve bu fabrikaların bir özelliği de kendi dizayn ofisleriyle birlikte -Polonya ve Almanya’dan gelen mühendisler tarafından- kurulması. Bu tesislerde ilk uçaklarımız üretilmiştir ve Danimarka’ya da biz o tarihlerde uçak satmışızdır; 25 tane daha sipariş alınmasına rağmen, maalesef bürokrasi ve yurtdışı devletlerinin, Amerika ve İngiltere’nin bize hibe olarak uçak vermesi ve diğer etkenlerden dolayı bu gelişimi tamamlayamamışız ve 1960’larda bu kesilmiştir.”

Muharrem Dörttaşlı: “Sanayinin önündeki sorun ‘Acil İhtiyaç, Hazır Alım’dır”

Son panelist olan TUSAŞ’tan **Muharrem Dörttaşlı**, DPT raporunda sanayii temsilen Üretim Alt Komisyonu, Pazarlama Finansmanı Alt Komisyonu ve Tedarik Alt Komisyonunda görev yapan Başkan Yardımcısı sıfatıyla konuşacağını belirterek sözlerine başladı.

Sayın **Dörttaşlı**, daha sonra “küreselleşme süreci”nin de etkileriyle dünyada kamu ve savunma tedarikinin nasıl yapıldığını anlattı: “1994 yılında Uruguay Nihai Senedi olarak imzalanan, Türkiye’nin de imza koyduğu GATT Anlaşması, milli ayrımcılığın yapılmamasını, şeffaf olunmasını öngörüyor, “Savunma alımlarındaki uygulamalar, GATT Anlaşmasıyla bağlanamaz” diyor. Özet olarak dünyadaki kamu tedariki konusuna baktığımızda, ortak unsurlar şöyle: Açıklık ve şeffaflık, ayrımcılık yapılmaması, mal ve hizmetlerin serbest transferi, koşulları önceden belirlenmek kaydıyla uygun bedel kavramı; -bu uygun bedel kavramı çok kritik, koşulların belirlenmesi önemli- gizli, ülke güvenliği ve savunma tedariki kapsam dışıdır.”

Muharrem Dörttaşlı, Türkiye’deki kamu ve savunma tedarikini DPT raporundan alıntılarla özetleyerek Devlet İhale Kanunu’nda yerli firmaların yüzde 15 fazla fiyat verebilme olanağının sağlandığını vurguladı.

Muharrem Dörttaşlı konuşması sırasında teknoloji odaklı dökümanlara değindi: “Biraz evvel Sayın **Üçer** bahsetti, öngörüler vardı; ben o öngörülerden şunu anlıyorum: Türkiye’nin bir yol haritası olması lazımdır, teknolojileri, hangi projede neleri kazanacak? Her şeyi de kendiniz yapamazsınız, her teknolojiyi de kazanamazsınız, bir projede kazandığınızı ikinci projede tekrar etmenin de bir anlamı yoktur; çünkü bunların hepsi para demektir, o zaman bir yol haritasına ihtiyaç vardır.”

Sayın **Dörttaşlı**, konuşmasının sorunları ele aldığı bölümünde şu noktalara temas etti: “Politika ve strateji açısından sorunlarımız nelerdir? Bu konuya biraz uzun girmek lazım; ama “acil ihtiyaç hazır alım” diye bir unsur, sorundur

sanayimiz açısından; AR-GE'ler ile üniversite ilişkilendirilememiştir, gerçekten de böyledir, bu komisyon çalışmaları esnasında ben bunu tespit ettim. Burada Sayın **Üçer** de var, kendisi katıldı mı bilmiyorum; ama bu ne üniversite, ne sanayilerin problemidir ya da kullanıcıların, alıcıların problemidir; sistem buna uygun kurulmamıştır, önerilerim arasında bu da var. KOBİ'lerimiz, yani yan sanayimiz savunma sektörüne tam anlamıyla katılmamış, katılan da katma değeri çok düşük, frezeleme gibi işler de olmuştur. Halbuki KOBİ'lerin yüksek katma değere ve alt yüklenici olabileceği konuma getirilmesi esastır. Bir de biraz evvel Hocamın bahsettiği ve bu raporun da tespit ettiği bir yol haritamız yoktur. Bu söylediğim başlıkların her biri bir panel konusudur.”

Sayın **Dörtkaşlı**, savunma tedarikçisinin yurtdışından hazır alım yoluyla karşılanmasının, sanayinin iş payını azalttığından bahsederek, tedarik konusunda işbölümünün şu şekilde olmasını önerdi: “Devletimiz politika ve yasal düzenleme yapan, fon yönetimini gerçekleştiren bir konumda olmalı. Araştırma kurumları ve üniversiteler, temel araştırmalar yapmalı ve insan kaynaklarını yetiştirmeli. Sanayi de yeni ürün ve üretim teknolojileri geliştiren konumda olmalıdır. Burada karmaşıklık vardır; bazı projelerde bakarsınız üniversite ürün çıkarır, bazı projede bakarsınız, sanayimiz temel araştırma yapar, burada bir sıkıntı var, uygulama ve mevzuat açısından.”

Sayın **Dörtkaşlı** ayrıca, proje ve teknoloji yönetimindeki, finansman maliyeti konusundaki sorunlardan ve savunma sektöründe kaynak kaybına yol açan diğer etmenlerden söz ederek ilk turdaki konuşmasını tamamladı.

Sorular, yanıtlar, son sözler...

Birinci tur konuşmaların ardından salondan dinleyici soruları alındı. Havacılık şirketlerinin yaşadığı finansman sorunları, DPT'nin planlama işlevini yerine getiremesi, sivil havacılığa gereken önemin verilmemesi gibi konulara değinen dinleyicilerin ardından panelistler tekrar söz alarak soruları yanıtlamaya çalıştılar.

Hülya Tokgöz, şunları belirtti: “DPT'nin asıl görevi, kamu kesimi için emredici, özel sektör için yol gösterici planlar yapmak, programlar yapmaktır. Yani biz, özel sektöre hiçbir zaman “Sen şurada şu kadar yatırım yapacaksın, şu üretim hedefine ulaşacaksın” filan gibi herhangi bir hedef veremiyoruz, yani yasal olarak böyle bir yetkimiz yoktur. Ancak kamu kesimi için yaptığımız programlar emredici nitelikte; çünkü kaynak tahsisini biz yapıyoruz. Türk havacılık sektörüne, havacılık imalat sanayiine gelecek olursak; buradaki yapı, bizim emredici olmamız veya kaynak tahsisi yapmamız bakımından çok farklı bir yapıyla karşı karşıyayız, önemli bir sektörle karşı karşıyayız. Bunun çok önemli bir kısmı da savunma ayağının olmasından geliyor, buradaki talep büyük ölçüde askeri kesim tarafından yaratılıyor. Sayın Varlık Özerçiyas “Sivil havacılık nerede?” şeklinde bir soru sordu, ama maalesef şu anda mevcut sektördeki asıl talep savunma amaçlı ve askeri kesim tarafından yapılıyor. Dolayısıyla onların tedarik programları, üretim planlamalarında, TAP'nin olsun, TEP'nin olsun veya diğer bu konuda üretim yapan sektördeki kuruluşların üretim planlamalarında çok önemli bir rol oynuyor. SSM'den Adnan Süser, “Havacılık ve Uzay Teşkilatı kurulması konusunda, TUSAŞ'ta var, niçin böyle bir teşkilat, yani bu bir çelişki değil mi?” diye sordu. Yani burada yapılmak istenen daha farklı; sektörde çalışan tüm kuruluşlara bir vizyon verecek, sektörde çalışan tüm kuruluşların daha üstünde özerk ve otonom bir yapıya sahip, onlara yol gösterici, belli bir vizyon dahilinde sektörde özel sermayeli olarak bahsettiğim bu kurumlara bir vizyon verecek, stratejik bir plan yapacak, -yani bu plan bizim DPT'nin yaptığı planlardan çok farklı bir plan, onu da bahsedeyim, bir pilot arkadaşımız da o yönde bir soru sormuştu- stratejik bir plan üretecek; devletin bu konudaki vizyonunu, hedefini, amacını ortaya koyacak, buna uygun master planlarını yapacak; icra planlarını, uygulama planlarını yapacak ve bu yönde devam edilmesi için kaynak tahsisi yapacak bir kurumdan bahsediyoruz.”

Sedat Güldoğan sorulara şöyle yanıt verdi: “Önce bir tespit yapmak istiyorum: Biraz önce yorumlar, eleştiriler DPT'ye yöneldi, ben bunu biraz garipsediğimi söylemek zorundayım. Havacılık sanayii, savunma sanayiinin de alt kolu olarak kamu kesimindeki adres Savunma Sanayii Müsteşarlığı; bununla ilgili bir planlama yapılacaksa ya da niye yapılmadığı sorulacaksa, SSM'nden sorulması gerekir, bu görevin Müsteşarlığın uhdesinde olduğunu düşünüyorum.”

“Sivil havacılığın her zaman askeri havacılığın bir alt kolu, bir çıktısı olduğu” görüşünü dile getiren Sayın **Güldoğan**, havacılık politikalarının oluşturulması ve uygulanması konusunda bir diğer önemli soruna değindi: “Havacılık sanayiinde -belki bu sektörün içinde olmayan insanlara enteresan gelebilir, ama- en önemli unsurlardan biri temsilci firmalardır; havacılık sanayiindeki belirlenen politikaların uygulanmasında ya da uygulanmamasında çok büyük etkileri vardır. Bazen olmayan ihtiyaçların yaratılmasında, oluşan ihtiyaçların abartılmasında büyük etkileri vardır. İlgili devlet

kesiminde karar verici konumunda olan kişilere ulaşma esnekliklerinden dolayı, onları etkileyebilmelerinden dolayı, sektör içinde çok önemli bir etkileri vardır, bunun da bir şekilde belirtilmesi gerektiğine inanıyorum.”

Sayın **Güldoğan**, dinleyiciler arasında bulunan TAI İş Geliştirme ve Yönetim Direktörü Sayın Aydın Öniç’in sorusuna yanıt olarak şunları söyledi: “Türkiye’de havacılık sanayii konusunda bir finansman zorluğunu görmüyorum; çünkü rakamlara baktığımız zaman, dünyadaki savunma sanayii bütçeleri ortalaması, Gayri Safi Milli Hâsıla’ya oranı yüzde 2’dir, ülkemizde yüzde 4’dür. Yani 200 milyar dolarlık bir GSMH’den bahsettiğimizde, 8-9 milyar dolarlık bir savunma bütçemiz var bizim ve bunun 3-4 milyar doları tedarik için her sene harcanıyor. Sağlanan bu finansman etkin kullanılıyor mu; etkin kullanılmıyor, bunun geri döngüleri sağlıyor mu; sağlanmıyor, cevap budur. Bunun dışında devlet desteği olarak ihracat kredisi, TAI, TEI gibi havacılık kuruluşlarına sağlanabilir, devlet tarafından alım garantisi verilerek çeşitli projeler başlatılabilir, çeşitli regülasyonlar koyulabilir. Bugün TAI’nin başlattığı, fakat nihayetlenemeyen bir zirai uçak projesi vardı, ben de başında dahil olmuştum. Ülkemizde o kadar kötü zirai uçaklar kullanılıyor ki, hepsi bir uçan tabut; fakat regülasyon eksikliğinden dolayı yeni bir uçak almak için kimseyi zorlayamıyorsunuz. Bu regülasyonlar koyulduğu zaman ve TAI’ye de bir alım garantisi verildiği zaman, bu proje çok rahat bir şekilde realize edilebilirdi. Bunu kim yapacak; bunu elbette ki devletin yapması gerekir.”

Ayrıca Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün öneminden bahseden Sayın Güldoğan, havacılık sanayisi olan her ülkenin “ayakları yere basan bir sertifikasyon otoritesi olması gerektiğini” vurgulayarak şu sözlerle konuşmasını noktaladı: “Türkiye’deki havacılık sanayiini düşünürken, Türkiye’nin de içinde bulunduğu konjonktürü düşünmek lazım. Yani Türkiye’deki bütün sektörler, bütün kurumlar çok iyi işliyor da, havacılık sanayii biraz geride mi kalmış? Hayır.”

Son sözü alan **Muharrem Dörtkaşlı** DPT raporlarının önemini vurgulayarak şöyle konuştu: “Açıkçası biz de bunu sormuştuk, yani bu çalışmayı yapıyoruz, ne işe yarayacak?” Dediler ki, “550 tane milletvekiline dağıtılacak, onlar zaman zaman kürsüye çıkıp konuşma yaparken, buradan alıntılar yapabilirler.” Böyle faydası olabilir, hakikaten böyle söylediler. Yani o iyidir, TRT 3 de naklen yayınlıyor, orada birtakım fikirlerimiz TRT 3’te naklen yayınlanır, kamuoyuna mal olur; çünkü çok konuşması da rahat konular değil, biz de bunun zeminini pek uygun bulamıyoruz. Konuşursak, bu savunma işlerini, Türkiye’de 300-500 kişi konuşur, yani bu panelde, seminerde, kokteylde, fuarda beraber olurlar. Onun için onu bir fırsat olarak değerlendirdik, biz de bayağı bir mesai harcadık o zaman.

Sektörde devletin öneminden bahseden Sayın **Dörtkaşlı** şunları söyledi: ”Aslında Türkiye’deki en liberal sektör savunma sektörüdür. Halbuki dünyada hiç kimse, böyle rekabet içerisinde savunma sektörünü geliştirmemiştir, tamamen korumacıdır; bu Amerika’da da böyle olmuştur, Batıda, Doğuda da, yani Çin’den, Kuzey Kore’den başlayın, Amerika’ya kadar gidin, bu böyledir. Bizde tersidir, yani rekabet içerisinde geliştirilmesine çalışılıyor.

Sayın **Dörtkaşlı**, savunma ve havacılık sektörlerinde projelerin uzun dönemlere yayıldığından bahsederek şunları söyledi: “Savunma sanayii, insanların kendi kendini motive etmesi gereken bir iş alanıdır. 10-11 yıl eğer dayanamıyorsanız çalıştığınız projenin meyvesini görmeye, bu sektörde çalışmamakta fayda vardır. Yani bir mimari tasarımı müteahhit, bir binayı iki yıl içinde görürsünüz, ama savunma sektörü öyle değil, diktiğiniz ağacın meyvelerini kimin yiyeceği belli değil, uzun soluklu düşünmek gereken bir şey.”

Yukarıda yer darlığından dolayı konuşma özetlerini verdiğimiz panel, bu tür tartışma ortamlarının artması kararıyla sona erdi.