



T.C.

BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
MALİYE ANABİLİM DALI
MALİ İKTİSAT BİLİM DALI

KAMU HİZMETLERİNİN FİNANSMANINDA
KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ MODELİ:
TÜRKİYE İÇİN BİR DEĞERLENDİRME

(YÜKSEK LİSANS TEZİ)

Mustafa CANBAZ

BURSA-2019



T.C.

**BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
MALİYE ANABİLİM DALI
MALİ İKTİSAT BİLİM DALI**

**KAMU HİZMETLERİNİN FİNANSMANINDA
KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ MODELİ:
TÜRKİYE İÇİN BİR DEĞERLENDİRME**

(YÜKSEK LİSANS TEZİ)

Mustafa CANBAZ

Danışman:

Prof. Dr. Mircan TOKATLIOĞLU

BURSA-2019

T.C.

ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Maliye Ana Bilim Dalı, Mali İktisat Bilim Dalı'nda 701612010 numaralı Mustafa CANBAZ'ın hazırladığı "Kamu Hizmetlerinin Finansmanında Kamu Özel İşbirliği Modeli: Türkiye İçin Bir Değerlendirme" konulu Yüksek Lisans Tezi ile ilgili tez savunma sınavı, 02.10.2019 günü 13³⁰ - 15⁰⁰ saatleri arasında yapılmış, sorulan sorulara alınan cevap neticesinde adayın tezinin ~~başarılı~~..... (başarılı/başarısız) olduğuna... Oy birliği..... (oy birliği/oy çokluğu) ile karar verilmiştir.



Prof. Dr. Mircan Tokatlıoğlu
Bursa Uludağ Üniversitesi

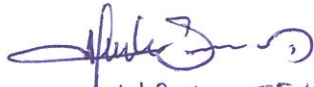
Üye (Tez Danışmanı ve Sınav Komisyon Başkanı)

Akademik Unvanı, Adı Soyadı, Üniversitesi



Dr. Öğr. Üyesi Harun KILIÇASLAN
Sakarya Üniversitesi
Üye

Akademik Unvanı, Adı Soyadı, Üniversitesi



Dr. Dr. Hfuk SELEN
B.Ü.Ü. İİBF Maliye
Üye

Akademik Unvanı, Adı Soyadı, Üniversitesi



SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
YÜKSEK LİSANS/DOKTORA İNTİHAL YAZILIM RAPORU

BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
MALİYE ANABİLİM DALI BAŞKANLIĞI'NA

Tarih: 28/08/2019

Tez Başlığı / Konusu: Kamu Hizmetlerinin Finansmanında Kamu Özel İşbirliği Modeli: Türkiye İçin Bir Değerlendirme

Yukarıda başlığı gösterilen tez çalışmamın a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 163 sayfalık kısmına ilişkin, 26/08/2019. tarihinde şahsım tarafından Turnitin. adlı intihal tespit programından (Turnitin)* aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan özgünlük raporuna göre, tezimin benzerlik oranı % 16 'dır.

Uygulanan filtrelemeler:

- 1- Kaynakça hariç
- 2- Alıntılar hariç/dâhil
- 3- 5 kelimedenden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

Bursa Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Özgünlük Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esaslarını inceledim ve bu Uygulama Esasları'nda belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

Tarih ve İmza

Adı Soyadı: Mustafa Canbaz

Öğrenci No: 701612010

Anabilim Dalı: Maliye

Programı: Mali İktisat

Statüsü: Y.Lisans Doktora

Prof. Dr. Mircan Tokathoğlu, 28.08.2019
Danışman
(Adı, Soyad, Tarih)

* Turnitin programına Bursa Uludağ Üniversitesi Kütüphane web sayfasından ulaşılabilir.

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Kamu Hizmetlerinin Finansmanında Kamu Özel İşbirliği Modeli: Türkiye İçin Bir Değerlendirme” başlıklı çalışmamın bilimsel araştırma, yazma ve etik kurallarına uygun olarak yazıldığına ve tezde yapılan tüm alıntıların, kaynaklarının usulüne uygun olarak gösterildiğine, tezimde intihal ürünü cümle ve paragraflar bulunmadığına şerefim üzerine yemin ederim

Tarih ve İmza

28.08.2019

Adı ve Soyadı : Mustafa CANBAZ
Öğrenci No : 701612010
Anabilim Dalı : Maliye
Programı : Mali İktisat
Statüsü : Yüksek Lisans



ÖZET

Yazar Adı ve Soyadı: : Mustafa CANBAZ
Üniversite : Bursa Uludağ Üniversitesi
Enstitü : Sosyal Bilimler Enstitüsü
Ana Bilim Dalı : Maliye
Bilim Dalı : Mali İktisat
Tezin Niteliği : Yüksek Lisans Tezi
Sayfa Sayısı : xiii+ 187
Mezuniyet Tarihi : 02/09/ 2019
Tez Danışmanı : Prof. Dr. Mircan Tokatlıoğlu

KAMU HİZMETLERİNİN FİNANSMANINDA

KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ MODELİ: TÜRKİYE İÇİN BİR DEĞERLENDİRME

Bu çalışmanın amacı kamu hizmetlerinin finansmanında kamu özel işbirliği modelinin yerini belirlemek ve modelin dünyadaki uygulamaları ile Türkiye’de nasıl ele alındığını ve uygulamalarını değerlendirmektir. Çalışmanın yöntemi ise konu ile ilgili Türkçe ve İngilizce literatüre dayalı betimleyici bir yaklaşım olarak belirlenmiştir. Çalışma bu amaca yönelik üç bölümden oluşmuştur. İlk bölümde kamu özel işbirliği modelinin teorik altyapısı ve kamu hizmetlerinin finansman yöntemlerinde neoliberal ekonomi politikalarının benimsenmesiyle birlikte yaşanan dönüşüm ele alınmıştır. İkinci bölümde küresel dinamik olarak uluslararası kurum ve kuruluşların KÖİ modeline yaklaşımı ve ülke örnekleri verilmiştir. Son bölümde ise modelin Türkiye’deki uygulamaları ve etkileri ele alınmıştır. Kamu özel işbirliği modeli, Türkiye’de kamu altyapı yatırımlarının finansmanında yeni bir finansman modeli olmayıp imtiyaz modeli çerçevesinde gelişme gösteren bir model niteliğindedir. Gelişmiş, gelişmekte olan dünyanın birçok ülkesinde altyapı yatırımlarının finansmanında kullanılan KÖİ modeli Türkiye’de de dünyadaki gelişmelere benzer bir şekilde gelişmiştir. Başta enerji, ulaşım ve sağlık gibi birçok kamu hizmet alanında KÖİ yatırım projeleri gerçekleştirilmiştir. Ancak bütçe üzerindeki yükü azaltmak üzere başvuru bu finansman yöntemi kamu garantileri üzerinden bütçeye ilave yükler getirmiştir. Kamu özel işbirliği modelinin avantajlarını arttırmak için Türkiye’nin ekonomik, mali ve hukuki çeşitli önlemler alması gerekmektedir.

Anahtar Sözcükler:

Kamu Özel İşbirliği, Türkiye’de Kamu Özel İşbirliği, Dünya’da Kamu Özel İşbirliği, Kamu Hizmetlerinin Finansmanı

ABSTRACT

Name and Surname : Mustafa CANBAZ
University : Bursa Uludag University
Institution : Social Science Institution
Field : Public Finance
Brench : Fiscal Economics
Degree Awarded : Master
Page Number : xiii+ 187
Degree Date : 02/09/ 2019
Supervisor : Prof. Dr. Mircan TOKATLIOĞLU

PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP MODEL IN FINANCING OF THE PUBLIC SERVICES: AN ASSESSMENT FOR TURKEY

The aim of this study public private partnership model is to determine the location of the in the financing of public services and to evaluate the applications of the model in the world and how it is handled in Turkey and its applications. Turkish and English literature based on the method of the study was determined as a descriptive approach. The study was composed of three parts for this purpose. In the first part, the theoretical infrastructure of the public private partnership model and the transformation of public services financing methods with the adoption of neoliberal economic policies have been discussed. In the second part, the approach of international institutions and organizations to the PPP model as a global dynamic and country examples have been given. In the final section, the applications and effects of the model in Turkey have been discussed. The public private partnership model is not a new financing model for the financing of public infrastructure investments in Turkey, but it is a model that has developed within the framework of the concession model. The PPP model, which is used to finance infrastructure investments in many countries of the developed and developing world, have developed in Turkey in a similar way to the developments in the world. PPP investment projects has been realized out in many public service areas, mainly energy, transportation and health. But, this financing method applied to reduce the burden on the budget has have been brought supplement burdens to the budget through public guarantees. In order to increase the advantages of the public private partnership model, Turkey to economic, financial and legal various measures needs to take.

Key Words:

**Public Private Partnership, Public Private Partnership In Turkey, Public Private
Partnership In The World, Public Services Financing**

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	i
ABSTRACT.....	ii
İÇİNDEKİLER.....	iii
TABLOLAR.....	viii
GRAFİKLER.....	xi
KISALTMALAR.....	xii
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

KAMU HİZMETLERİNİN FİNANSMANI VE KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ

I. DEVLETİN EKONOMİYE MÜDAHALESİ VE KAMU HİZMETLERİ.....	3
A. DEVLETİN EKONOMİYE MÜDAHALE NEDENLERİ.....	4
B. DEVLETİN EKONOMİYE MÜDAHALESİ İLE İLGİLİ İKTİSADİ GÖRÜŞLER.....	5
1. Klasik İktisadi Görüş	5
2. Keynesyen İktisadi Görüş	6
3. Yapısalcı İktisadi Görüş.....	7
4. Neoliberal İktisadi Görüş.....	8
II. KAMU HİZMETLERİNİN FİNANSMANI: KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ.....	10
A. KAMU HİZMETLERİNİN FİNANSMAN YÖNTEMLERİ	10
1. Devletin Üretim Sunduğu Hizmetlerin Bütçeden Finansmanı	10
2.Devletin Üretim Sunduğu Hizmetlerin Fiyatlandırma İle Finansmanı	11
3. Özel Sektörün Üretim Kamunun Sunduğu Hizmetlerin Bütçeden veya Sosyal Güvenlik Fonlarından Finansmanı: İhale Yöntemi	11
4. Özel Sektörün Üretim Sunduğu Kamu Hizmetlerinin Fiyatlandırma İle Finansmanı	12

<i>a. Müşterek Emanet Yöntemi</i>	13
<i>b. Ruhsat Usulü</i>	13
<i>c. İltizam Yöntemi</i>	14
<i>d. İmtiyaz Yöntemi</i>	14
<i>e. Yap-İşlet-Devret Yöntemi</i>	15
<i>f. Kiralama ve Yönetim Sözleşmeleri</i>	15
B. KAMU HİZMETLERİNİN FİNANSMANINDA KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ	
MODELİ	16
1. Kamu Hizmetlerinin Finansmanında Neoliberal Dönüşüm	16
2. Kamu Özel İşbirliği Kavramı ve Özellikleri	18
3. Kamu Özel İşbirliğinin Benzer Kavramlarla Karşılaştırılması	21
<i>a. Özelleştirme ve Kamu Özel İşbirliği</i>	21
<i>b. İmtiyaz Yöntemi ve Kamu Özel İşbirliği</i>	22
<i>c. Joint Venture ve Kamu Özel İşbirliği</i>	22
<i>d. Geleneksel Tedarik Sözleşmeleri ve Kamu Özel İşbirliği</i>	23
4. Kamu Özel İşbirliği Türleri ve Süreci	23
<i>a. Kamu Özel İşbirliği Türleri</i>	23
<i>1) Yap İşlet Devret Modeli</i>	23
<i>2) Yap İşlet Modeli</i>	24
<i>3) Yap Kirala Devret Modeli</i>	24
<i>4) İşletme Hakkı Devri</i>	25
<i>5) Diğer Kamu Özel İşbirliği Türleri</i>	25
<i>b. Kamu Özel İşbirliği Süreci</i>	26
5. Kamu Hizmetlerinin Finansmanında Kamu Özel İşbirliği Modeline	
Sağlanan Kamu Garantileri	27
6. Kamu Özel İşbirliği Modelinin Kamu Finansmanı Açısından Avantajları ve	
Dezavantajları	29
<i>a. Avantajları</i>	29
<i>b. Dezavantajları</i>	30

İKİNCİ BÖLÜM
KÜRESEL DİNAMİKLERİN KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ
YAKLAŞIMI VE ÜLKE UYGULAMALARI

I. KÜRESEL DİNAMİKLERİN KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ YAKLAŞIMI.....	33
A. EKONOMİK İŞBİRLİĞİ VE KALKINMA TEŞKİLATI (OECD)	33
B. DÜNYA BANKASI	36
C. ULUSLARARASI PARA FONU (IMF).....	40
D. ULUSLARARASI KREDİ DERECELENDİRME KURULUŞLARI	42
E. AVRUPA BİRLİĞİ	43
II. ÜLKE UYGULAMALARI.....	50
A. AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİ	50
1. İngiltere.....	50
2. Fransa	54
3. Almanya.....	57
4. İspanya.....	61
5. Avusturya	62
6. İtalya	64
7. Hollanda.....	65
B. DİĞER ÜLKELER	66
1. Gelişmiş Ülkeler	66
a. Amerika Birleşik Devletleri.....	66
b. Japonya.....	68
c. Çin Halk Cumhuriyeti.....	70
d. Rusya Federasyonu	72
2. Gelişmekte Olan Ülkeler	74
a. Hindistan	77
b. Endonezya	81
c. Malezya	84
d. Pakistan	86
e. Tayland	87
f. Filipinler.....	89

<i>g. Avustralya</i>	91
<i>h. Meksika</i>	92
<i>i. Arjantin</i>	95
<i>i. Brezilya</i>	97
<i>j. Güney Afrika</i>	100

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ MODELİ VE FİNANSMANI

I. TÜRKİYE’DE KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ MODELİNİN HUKUKİ ALTYAPISI VE GELİŞİMİ	103
A. KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ MODELİNİN TÜRKİYE’DEKİ HUKUKİ ALTYAPISI	103
B. KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ MODELİNİN TÜRKİYE’DEKİ GELİŞİMİ	110
II. TÜRKİYE’DE KAMU HİZMETLERİ İTİBARIYLA KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ MODELİ	112
A. ULAŞTIRMA HİZMETLERİ	112
1. Karayolu Ulaşımı	113
2. Havayolu Ulaşımı.....	117
3. Demiryolu Ulaşımı	121
4. Denizyolu Ulaşımı	122
B. SAĞLIK HİZMETLERİ.....	124
C. ENERJİ HİZMETLERİ	132
1. Elektrik Enerjisi.....	132
2. Doğal Gaz.....	135
3. Endüstriyel Tesis ve Maden Tesisleri.....	137
D. KENTSEL ALTYAPI VE DİĞER YEREL YÖNETİM HİZMETLERİ	137
E. GÜMRÜK SINIR KAPILARI.....	140
F. BİLGİ VE İLETİŞİM TEKNOLOJİLERİ	142
G. EĞİTİM VE KÜLTÜR HİZMETLERİ.....	143

III. TÜRKİYE’DE KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ MODELİNİN FİNANSMANI VE KAMU GARANTİLERİ.....	144
A. TÜRKİYE’DE KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ MODELİNİN FİNANSMANI	144
B. TÜRKİYE’DE KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ PROJELERİNE SAĞLANAN KAMU GARANTİLERİ	151
1. Talep Garantileri	152
2. Kira Ödemeleri	155
3. Borç Üstlenim Taahhütleri	156
SONUÇ.....	158
KAYNAKÇA.....	162
E- KAYNAKÇA.....	186

TABLÖLAR

Tablo 1: Kamu Özel İşbirliği Modeli: Güçlendirici ve Olanak Verici Faktörler.....	19
Tablo 2: Kamu Özel İşbirliği Modelinin Kilit Noktaları	20
Tablo 3:1990-2018 Yılları Arasında Dünya Bankası Bölgelerine Göre Kamu Özel İşbirliği Modeli İle Gerçekleştirilen Altyapı Yatırım Projelerin Yatırım Değeri Dağılımı (Milyon Abd Doları).....	38
Tablo 4:1990-2018 Yılları Arasında Dünya Bankası Bölgelerine Göre Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Finansal Kapanışı Yapılan Proje Sayısı Dağılımı	39
Tablo 5:1990-2000 Yılları Arasında Avrupa Yatırım Bankası Verilerine Göre Kamu Özel İşbirliği Modelinin Sektörler Bazında Toplam Yatırım Değeri ve Proje Sayısı Dağılımı	48
Tablo 6: 2001-2005 Yılları Arasında Avrupa Yatırım Bankası Verilerine Göre Kamu Özel İşbirliği Modelinin Sektörler Bazında Toplam Yatırım Değeri ve Proje Sayısı Dağılımı	48
Tablo 7: 2006-2011 Yılları Arasında Avrupa Yatırım Bankası Verilerine Göre Kamu Özel İşbirliği Modelinin Sektörler Bazında Toplam Yatırım Değeri ve Proje Sayısı Dağılımı	49
Tablo 8: 2012-2018 Yılları Arasında Avrupa Yatırım Bankası Verilerine Göre Kamu Özel İşbirliği Modelinin Sektörler Bazında Toplam Yatırım Değeri ve Proje Sayısı Dağılımı	49
Tablo 9: İngiltere'de Finansal Kapanışı Gerçekleştirilen Mega Ölçekli Kamu Özel İşbirliği Projeleri	53
Tablo 10:1990-2018 Yılları Arasında İngiltere'de Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Altyapı Projelerinin Sektörler Bazında Dağılımı	54
Tablo 11:2011-2017 Yılları Arasında Fransa'da Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Bazı Altyapı Yatırım Projeleri	56
Tablo 12:1990-2018 Yılları Arasında Fransa'da Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Projelerin Sektörler Bazında Dağılımı	56
Tablo 13: 1995-2017 Yılları Arasında Almanya'da Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Bazı Altyapı Yatırım Projeleri	60
Tablo 14:1990-2018 Yılları Arasında Almanya'da Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Projelerin Sektörler Bazında Dağılımı	60
Tablo 15:1990-2018 Yılları Arasında İspanya'da Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Projelerin Sektörler Bazında Dağılımı	62
Tablo 16:1990-2018 Yılları Arasında Çin Halk Cumhuriyeti'nde Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Altyapı Yatırım Projelerinin Sektörler Bazında Dağılımı	72
Tablo 17:1990-2018 Yılları Arasında Rusya Federasyonu'nda Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Altyapı Yatırım Projelerinin Sektörler Bazında Dağılımı	74

Tablo 18: Hindistan'da 1990-2018 Yılları Arasında Finansal Kapanışı Yapılan Mega Ölçekli Kamu Özel İşbirliği Altyapı Projeleri	80
Tablo 19: 1990-2018 Yılları Arasında Hindistan'da Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Altyapı Yatırım Projelerinin Sektörler Bazında Dağılımı.....	80
Tablo 20: Endonezya'da Finansal Kapanışı Gerçekleştirilen Mega Ölçekli Kamu Özel İşbirliği Projeleri	83
Tablo 21:1990-2018 Yılları Arasında Endonezya'da Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Altyapı Yatırım Projeleri.....	83
Tablo 22: Malezya'da 1990-2018 Yılları Arasında Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Altyapı Yatırım Projelerinin Sektörler Bazında Dağılımı.....	85
Tablo 23: Pakistan'da 1990-2018 Yılları Arasında Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Altyapı Yatırım Projelerinin Sektörler Bazında Dağılımı.....	87
Tablo 24: Tayland'ta 1990-2018 Yılları Arasında Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Proje Miktarı ve Yatırım Değerinin Sektörler Bazında Dağılımı .	89
Tablo 25: Filipinler'de 1990-2018 Yılları Arasında Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Altyapı Yatırım Projeleri.....	91
Tablo 26: Meksika'da 1990-2017 Yılları Arasında Finansal Kapanışı Yapılan Mega Ölçekli Kamu Özel İşbirliği Projeleri	94
Tablo 27: Meksika'da 1990-2018 Yılları Arasında Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Altyapı Yatırım Projeleri.....	95
Tablo 28: Arjantin'de 1990-2018 Yılları Arasında Finansal Kapanışı Yapılan Mega Ölçekli Kamu Özel İşbirliği Altyapı Projeleri	96
Tablo 29: Arjantin'de 1990-2018 Yılları Arasında Gerçekleştirilen Kamu Özel İşbirliği Projeleri.....	97
Tablo 30: 2006-2015 Yılları Arasında Brezilya'da Gerçekleştirilen Çeşitli Kamu Özel İşbirliği Projeleri	99
Tablo 31: Brezilya'da 1990-2018 Yılları Arasında Finansal Kapanışı Yapılan Mega Ölçekli Kamu Özel İşbirliği Projeleri	99
Tablo 32: Brezilya'da 1990-2018 Yılları Arasında Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Altyapı Yatırım Projelerinin Sektörler Bazında Dağılımı.....	100
Tablo 33: Güney Afrika'da 1990-2018 Yılları Arasında Finansal Kapanışı Yapılan Mega Ölçekli Kamu Özel İşbirliği Projeleri.....	102
Tablo 34: Güney Afrika'da 1990-2018 Yılları Arasında Gerçekleştirilen Kamu Özel İşbirliği Projeleri	102
Tablo 35: 1990-2018 Yılları Arasında Türkiye'de Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Liman Projeleri.....	123
Tablo 36: Türkiye'de Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Şehir Hastaneleri Ve Sağlık Kampüsleri	132
Tablo 37: Türkiye'de 1990-2018 Yılları Arasında Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Elektrik Hizmetlerinin Yıllar İtibariyle Yatırım Değeri Dağılımı	133

Tablo 38: Türkiye'de Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Rüzgar Enerji Santralleri.....	134
Tablo 39: Türkiye'de Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Hidro Elektrik Santralleri.....	134
Tablo 40: Türkiye'de 2001-2017 Yılları İçinde Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Doğal Gaz Yatırım Projeleri	136
Tablo 41: 1990-2018 Yılları Arasında Dünya Bankası Grubu Verilerine Göre Türkiye'de Sektörler Bazında Gerçekleştirilen Kamu Özel İşbirliği Altyapı Yatırım Projeleri.....	145
Tablo 42: Türkiye'de Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Hizmetlerin Sektörler Bazında Dağılımı	146
Tablo 43: Türkiye'de Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Altyapı Yatırım Projelerinin Finansman Modelleri	146
Tablo 44: 1986-2000 Yılları Arasında Türkiye'de Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Altyapı Yatırım Projelerinin Yıllar İtibariyle Yatırım Değeri Dağılımı (Milyon Abd Doları).....	147
Tablo 45: Türkiye'de 2001-2011 Yılları Arasında Gerçekleştirilen Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Yatırımların Yıllar İtibariyle Yatırım Değerleri (Milyon Abd Doları).....	148
Tablo 46: 2012-2019 Yılları Arasında Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Projelerin Yıllar İtibariyle Yatırım Değeri Dağılımı (Milyon Abd Doları).....	148
Tablo 47: Türkiye'de Ulaşım Sektöründe Kamu Özel İşbirliği Altyapı Yatırım Projelerine Verilen Talep Garantileri	152
Tablo 48: Türkiye'de Enerji Hizmetlerine Yönelik Hazine Yatırım Garantisi Sağlanan Kamu Özel İşbirliği Projeleri.....	154
Tablo 49: Türkiye'de Kamu Özel İşbirliği Altyapı Yatırım Projelerine Sağlanan Borç Üstlenim Taahhütleri	156

GRAFİKLER

Grafik 1: 1990-2003 Yılları Arasında Gelişmekte Olan Ülkelerde Kamu Özel İşbirliği Modelinin Yatırım Değeri (Milyar Abd Doları).....	75
Grafik 2:2004-2018 Yılları Arasında Gelişmekte Olan Ülkelerde Kamu Özel İşbirliği Modelinin Yatırım Değeri (Milyar Abd Doları).....	75
Grafik 3:1990-2018 Yılları Arasında Gelişmekte Olan Ülkelerde Kamu Özel İşbirliği Modelinin Proje Yatırım Değerlerinin Tutarlarının Sektörler Bazında Dağılımı (Milyon Abd Doları).....	76
Grafik 4:1990-2018 Yılları Arasında Gelişmekte Olan Ülkelerde Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Proje Sayısının Sektörler Bazında Dağılımı	77
Grafik 5: Türkiye'de 2000-2009 Yılları Arasında Kamu Özel İşbirliği Yatırımlarının Kamu Yatırımlarına Oranı	149
Grafik 6:Türkiye'de 2010-2017 Yılları Arasında Kamu Özel İşbirliği Yatırımlarının Kamu Yatırımlarına Oranı	149

KISALTMALAR

Bibliyografik Bilgiler	Uluslararası	Türkçe
Adı Geçen Eser	Op. Cit.	a.g.e.
Adı Geçen Makale		a.g.m.
Adı Geçen Tez		a.g.t.
Amerika Birleşik Devletleri	USA	ABD
Anonim Şirket		A.Ş
Asya Pasifiv Ekonomik Kuruluşu	APEC	
Avrupa Birliği	E.U	A.B
Avrupa Topluluğu		A.T
Avrupa Yatırım Bankası	EIB	AYB
Bakınız	V.	Bkz.:
Build Operate Transfer	BOT	
Bursa Kentsel İçme Suyu		BUSKİ
Çeviren	Trans by.	Çev.
Design, Bid, Build	DBB	
Design, Build, Finance, Operate, Maintain	DBFOM	
Devlet Hava Meydanları İşletmeleri		DHMİ
Devlet Planlama Teşkilatı		DPT
Editör / Yayına Hazırlayan	ed./ By	Ed. / haz.
Erişim Tarihi		E.T
European PPP Expertise Centre	EPEC	
Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon		FTR
Fransız Uzmanlık Merkezi	CEF	
Gayri Safi Milli Hasıla		GSMH
Gayri Safi Yurt İçi Hasıla		GSYİH
Gelişmekte Olan Ülkeler		G.O.Ü
Gelişmiş Ülkeler		G.Ü
Gümrük Turizm İşletmeleri		GTİ
İstanbul Kentsel İçme Suyu		ISKİ
İşletme Hakkı Devri		İHD
Japan External Trade Organization	JETRO	
Kamu İktisadi Teşebbüsleri		KİT
Kamu Özel İşbirliği		KÖİ
Kanun Hükmünde Kararname		KHK
Karayolları Genel Müdürlüğü		KGM
Katma Değer Vergisi		KDV
Milli Eğitim Bakanlığı		MEB
Mission d'appui aux PPP	MAPP	
Mutual Invest Model	MIM	
National Healt Service	NHS	
Non Profit Distribution	NPD	

Number	No	
Office Of The National Economic and Social Development Council	NESDB	
Organisation for Economic Cooperation and Development	OECD	
Özel Finansman Girişimi		ÖFG
Partnership United Kingdom	PUK	
Private Finance İnitiativ	PFI	
Private Participation in State Undertakings	PPSU	
Provide Project Service	PPPS	
Psikiyatri Hastanesi		PH
PT Endonezya Altyapı Finansmanı	PTIIF	
Public Private İnfrastructure	PPI	
Public Private Partnership	PPP	
Research Development Inovation	RDI	
Sağlıkta Dönüşüm Programı		SDP
Sayfa/ Sayfa Sayısı	p./pp.	s. /ss.
Sivil Toplum Kuruluşu		STK
Toplu Konut İdaresi		TOKİ
Türkiye Cumhuriyeti		T.C.
Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları		TCDD
Türkiye Elektrik Kurumu		TEK
Türkiye İstatistik Kurumu		TÜİK
Uluslararası Para Fonu	IMF	
United Kingdom	U.K.	
Ve Benzeri		Vb.
Ve Diğerleri		Vd.
Volume	Vol	
Yap İşlet		Yİ
Yap İşlet Devret		YİD
Yap Kirala Devret		YKD
Yüksek Güvenlikli Adli Psikiyatri		YGAP
Yüksek Planlama Teşkilatı		YPK

GİRİŞ

Kamu özel işbirliği (KÖİ) modeli günümüzde, özel sektörün kamu altyapı yatırımlarına katılımını sağlamak için kullanılan bir finansman yöntemidir. Bu model devletin ekonomiye müdahalesinin daraltılması bağlamında uygulamaya giren özelleştirme politikalarına yönelik eleştirilerin artması üzerine kamu altyapı yatırımlarının ve diğer kamu hizmetlerinin bütçe üzerindeki yükünü azaltmak için gelişmiş gelişmekte olan -Türkiye dâhil- birçok ülkede uygulanmaya başlanmıştır. Kamu hizmetlerinin finansmanında özel sektörün olanaklarından yararlanmak üzere başvurulmuş kamu özel işbirliği modelinin finansmanında da sorunlarla karşı karşıya kalınabilmektedir. Gelişmiş ülkelerin bu modelin finansman sorunlarını daha kolay çözebildikleri, gelişmekte olan ülkelerin ise yatırımlara verilen kamu garantileriyle söz konusu soruna çözüm bulmaya çalıştıkları söylenebilir. Nitekim bu durumu 1990'lerden küresel krize kadar olan dönemde ülkelerin KÖİ modelini benimsemesinde teşvik edici bir rol oynayan Dünya Bankası, Uluslararası Para Fonu ve Avrupa Birliği gibi kuruluşların 2008 küresel krizinden sonra KÖİ modelinin finansal risklerine vurgu yapan ve ülkelere dikkatli olmaları konusunda uyarılarda bulunan raporlarında da görmek mümkündür.

Bu çalışmanın amacı kamu hizmetlerinin finansmanında kamu özel işbirliği modelinin yerini belirlemek ve modelin dünyadaki uygulamaları ile Türkiye'de nasıl ele alındığını ve uygulamalarını değerlendirmektir. Çalışmanın yöntemi ise konu ile ilgili Türkçe ve İngilizce literatüre dayalı betimleyici bir yaklaşım olarak belirlenmiştir. Ülke örneklerinde EPEC, Dünya Bankası ve Strateji Bütçe Başkanlığı'nın resmi internet sitelerindeki veriler ve raporlardan yararlanılmıştır. Çalışmanın temel yaklaşımı KÖİ modelinin aslında kamu altyapı yatırımlarının gerçekleştirilmesinde yeni bir finansman modeli olmadığı, imtiyaz modeli çerçevesinde gelişme gösterdiği, Türkiye'de kamu hizmetlerinin finansmanında kullanılan KÖİ modelinin ilgili kamu idaresi ve dolaylı olarak merkezi yönetim bütçesinin sürdürülebilirliğini olumsuz etkilediği yönündedir.

Çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde kamu hizmetlerinin finansmanında devletin ekonomiye müdahale nedenleri ve iktisadi görüşler verildikten sonra kamu özel işbirliği modelinin gelişimi, tanımı, özellikleri, benzer kavramlarla karşılaştırılması, türleri, süreci, kamu garantileri, modelin avantajları ve dezavantajları

incelenerek KÖİ modelinin teorik altyapısı verilmiştir. İkinci bölümde KÖİ modelinin dünya ekonomisine yön veren küresel kuruluşların (Dünya Bankası, Avrupa Birliği, OECD, IMF, Uluslararası Kredi Derecelendirme Kuruluşları) kamu özel işbirliğine olan yaklaşımı ve ülke uygulamaları incelenmiştir. Üçüncü bölümde ise Türkiye’de kamu özel işbirliği modelinin tanımı, gelişimi, uygulamaları ve bütçe üzerine etkileri incelenmiştir. Sonuç kısmında ise Türkiye’de kamu özel işbirliği uygulamaları genel olarak değerlendirilmiş, finansman açısından alınabilecek önlemler üzerinde durulmuştur.



BİRİNCİ BÖLÜM

KAMU HİZMETLERİNİN FİNANSMANI VE KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ

Çalışmanın temel konusu kamu hizmetlerinin finansmanında kamu özel işbirliği modelinin incelenmesidir. Kamu özel işbirliği, devletin ekonomiye müdahalesinin sınırlandırılması bağlamında 1980'lerden sonra ekonomilerin liberalleşmeye başlamasıyla gündeme gelmiştir. Dolayısıyla birinci bölümde, kamu hizmetlerinin finansmanı ve kamu özel işbirliği modeli teorik ve kavramsal bir çerçevede ele alınmıştır. Önce devletin ekonomiye müdahalesi ve kamu hizmetleri ilişkisi açıklanmış, ardından kamu hizmetlerinin finansman yöntemleri teorik olarak ortaya konmuş, daha sonra devletin ekonomiye müdahalesinde yaşanan değişim ile birlikte kamu hizmetlerinin finansman yöntemi olarak öne çıkan kamu özel işbirliği modeli kavramsal olarak açıklanmıştır.

I. DEVLETİN EKONOMİYE MÜDAHALESİ VE KAMU HİZMETLERİ

Devlet, kavram olarak, belirli bir toprak parçası üzerinde, insanların bir arada yaşamaları ihtiyacından kaynaklanan ve bu birlikteliğin ortaya çıkardığı yönetim, savunma gibi bazı hizmetlerin yerine getirilebilmesi için oluşturulan bir kurumdur¹. Bir başka tanımlamaya göre devlet, insanların toplum halinde yaşamalarından kaynaklanan ihtiyaçları gidermek üzere oluşturulmuş en üst örgütlenme biçimidir².

Toplum meydana getiren bireylerin ihtiyaçları özel ve kamusal ihtiyaçlar olarak düşünüldüğünde, bireyler bu ihtiyaçlarını ya doğrudan piyasa ekonomisinden karşılarlar ya da devletin ürettiği mal ve hizmetleri tüketerek giderirler. Devletin toplumsal ihtiyaçları gidermek üzere üretilen hizmetlere “kamu hizmeti” denmektedir. Bireyler kamu hizmetlerine yönelik taleplerini siyasal süreçte iletmektedirler. Devlet

¹ Selçuk Cingi, Umur Tosun ve Cahit Güran, *Yolsuzluk ve Etkin Devlet*, Ankara: Ankara Ticaret Odası Yayını, 2002, s.112.

² Mircan Yıldız Tokathoğlu, *Küreselleşme ve Kamu Hizmetleri*, İstanbul: Alfa Aktüel Yayınları, 2005, s.4.

kamu hizmetlerinin arzını siyasal organların hazırladığı bir plan olan bütçe ile belirlemektedir.

Devletin toplumda ve ekonomide üstlendiği görevleri yerine getirebilmek ve bu doğrultuda kamu hizmeti sunabilmek için vergiler ve diğer zorlayıcı ödemeler yoluyla ekonomideki kaynakların bir kısmını kamu ekonomisine aktarmaktadır³. Dolayısıyla devletin kamu hizmetlerini finanse ederken başvurduğu en önemli kaynak vergilerdir⁴. Vergilerle finanse edilen kamu hizmetleri zaman içinde devletin ekonomideki rolünün değişmesiyle birlikte piyasa tarafından yani özel sektör tarafından görülmeye başlanmıştır. Burada ifade edilen piyasa kavramı, belirli mal ve hizmet üretimi için birçok firmanın birlikte, karşılıklı mal ve hizmet üretilip, üretilen mal ve hizmetlerin tüketiciler tarafından tüketimini sağlayabileceği bir mekanizma olarak ele alınmaktadır⁵.

Piyasa ekonomisi dediğimizde ise özel ihtiyaçların karşılanmasına yönelik mal ve hizmet üretiminin, alım satımının gerçekleştiği ekonomik ortam anlaşılmaktadır. Kamu hizmetlerinin topluma hangi kapsamda üretilip sunulacağını devletin ekonomiye müdahalesi ile ilgili düşünceler belirlemektedir. Bu başlıkta önce devletin ekonomiye müdahale nedenleri, daha sonra devletin ekonomiye müdahalesi ile ilgili iktisadi görüşler açıklanacaktır.

A. DEVLETİN EKONOMİYE MÜDAHALE NEDENLERİ

Devletin ekonomiye müdahalesi, kaynak dağılımında etkinliği sağlamak, ekonomide istikrarı sağlamak, dengeli bir büyüme ve kalkınmayı gerçekleştirmek ve gelir dağılımında adaleti sağlamak gibi temel amaçlara dayanmaktadır.

Devletin ekonomiye kaynak dağılımında etkinliği sağlamak amacıyla müdahalesi, piyasa ekonomisinin her zaman tam rekabet koşullarında işlemediği, çeşitli nedenlerle (olumlu ve olumsuz dışsallıkların varlığı, tekelleşme eğilimi, doğal tekellerin varlığı, asimetrik bilgi vb.) piyasaların aksadığı görüşünden hareketle elindeki vergi,

³ Nihat Edizdoğan, Özhan Çetinkaya ve Erhan Gümüş; *Kamu Maliyesi*, 9.Baskı, Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım, 2018, s.3.

⁴ Doğan Şenyüz, Metin Erdem, İsmail Tatlıoğlu, *Kamu Maliyesi*, 7.Baskı, Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım, 2009, s.18.

⁵ Özhan Çetinkaya, *Türkiye'de Kamu İşletmeciliği ve Özelleştirme*, 3.Baskı, Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım, 2012, s.5.

harcama, hukuki ve kurumsal düzenlemeler gibi diğer politika araçlarını kullanmasını içermektedir. Bu amaçla devlet olumlu dışsallıkların görüldüğü faaliyet alanlarını desteklemektedir. Olumsuz dışsallıkların görüldüğü iktisadi faaliyetleri kısıtlama ya da yasaklama yoluna gitmektedir. Günümüzde devletin hukuki ve kurumsal düzenlemelerle ekonomiyi düzenleyici rolü öne çıkmıştır⁶.

B. DEVLETİN EKONOMİYE MÜDAHALESİ İLE İLGİLİ İKTİSADİ GÖRÜŞLER

Bu başlıkta devletin ekonomiye müdahalesi ile ilgili iktisadi görüşler; Klasik görüş, Keynesyen Görüş, Yapısalcı görüş ve Neoliberal görüş olarak ele alınacaktır.

1. Klasik İktisadi Görüş

Adam Smith, David Ricardo, Malthus, Say gibi klasik iktisatçılar devletin ekonomiye müdahalesinin sınırlı tutulması gerektiğini savunmuşlardır. Ekonomide tam rekabet şartlarının geçerli olduğu, her arzın kendi talebini yarattığı, ücret ve fiyatların esnekliği ve miktar teorisinin geçerli olduğu varsayımları altında, ekonominin kendiliğinden tam istihdama ulaşacağını, devletin müdahalesinin ekonomiye fayda sağlamayacağını öne sürmektedir. Devletin müdahale etmesi durumunda ekonomideki dinamiklerin yapısı bozulacaktır. Devletin ekonomideki rolü sadece tüketici konumundadır⁷.

Devletin para ve maliye politikaları ile ekonomiye müdahale etmemesi gerektiğini, devletin bütçesinin küçük ve denk olmasını savunmuşlardır. Klasik iktisatçılar borçlanmayı reddetmektedirler. Bunun nedeni ise borçlanmanın ekonomide işleyen dinamiklerin bozulacağı ve gelecekteki nesillerin kaynak dağılımındaki etkinliğini bozacağını öngörmektedirler. Borçlanma, piyasadaki toplam arzı kısmasından dolayı tasarruf yatırım dengesini olumsuz etkileyecek ve ekonomik dengenin bozulmasını sağlayacaktır. Borçlanmanın reddedildiği bir diğer neden ise borçlanma süresinin uzun dönemi kapsaması ve dolayısıyla borç ödeme zamanının

⁶ Orhan Şener, *Kamu Ekonomisi*, 8.Baskı, İstanbul: Beta Basım Yayın, 2006, s.15.

⁷ Tokathoğlu, 2005, a.g.e., s.22.

gelecek nesilleri ilgilendirmesinin kaynak dağılımında bir etkisizliğe yol açacağı düşüncesidir⁸.

Klasik iktisatçılar devletin üretmek zorunda olduğu adalet, güvenlik gibi temel kamu hizmetleri dışında, devletin ekonomiye müdahale etmemesi gerektiğini ve jandarma devlet anlayışını savunmuşlardır.

2. Keynesyen İktisadi Görüş

1929 Dünya Ekonomik Bunalımı'nın oluşturduğu ekonomik kırılganlık üreticilerin üretmiş oldukları mal ve hizmetlerin stoklar halinde ellerinde kalması, üretilen mal ve hizmetlere yeterli talep bulunamaması üretimin durmasına, piyasaların kilitlenmesine yol açmıştır. Üretimin durması istihdam edilen kişilerin işten çıkarılmasına ve satın alma güçleri kalmayan bireylerin giderek yoksullaşmasını beraberinde getirmiştir. "Laissez Faire Laissez Passez" (bırakınız yapınlar, bırakınız geçsinler) düşüncesi özel sektöre serbest bir piyasanın oluşması, devlet müdahaleciliğinin olmaması görüşü yıkılmıştır⁹.

Keynes'in çıkarmış olduğu "İstihdam Para ve Faizin Genel Teorisi" 1929 Dünya Ekonomik Bunalımı'na dayalı olarak çıkarılan bu eserinde Keynes'in en önemli gördüğü problem ise işsizlik olarak ele alınmıştır. İşsizliğin ise devlet müdahalesi ile ortadan kalkacağı savunulmuştur¹⁰.

Keynes'in klasik iktisatçıları eleştirdiği bir diğer nokta ise mikroekonomi ölçeğinde makro ölçeğine ulaşamayacağı görüşüdür. Devletin sağlayacağı katkılarla yatırımların artırılarak verimli yatırım haline dönüştürülmesi bunun sonucunda milli gelirin yükseltilmesi, bireylerin elde ettiği gelirden tüketim harcamaları yapıldıktan sonra tüketime konu olmayan kısımdan yüksek tasarruf sağlanacağı savunulmuştur¹¹.

⁸ Özlen Hiç Birol, Ayşen Hiç Gencer, "Neo Klasik İktisat ve Neo Klasik Sentez", *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Haziran 2014, Cilt:16, Sayı:1, ss.266-269.

⁹ İsmail Türk, *Maliye Politikası: Amaçlar, Araçlar ve Çağdaş Bütçe Teorileri*, 23.Baskı, Ankara: Turhan Kitabevi, 2010, s.8.

¹⁰ Bengü Doğangün Yasa, "İktisat Düşüncesinde Devlet Müdahaleciliği Kuramının Evrimi", *Muş Alparslan Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2017, Cilt:5, Sayı:2, s.289.

¹¹ Metin Altıok, "Keynes ve Keynesçi Kuramda Kriz ve İktisat Politikaları Tartışmaları", *Toplum ve Demokrasi Dergisi*, Sayı:3, 2010, ss.79-83.

Piyasa faiz oranının esnek olduğu durumlarda piyasa faiz oranının düşme eğiliminin belirli bir yere kadar düştüğü durumlarda faiz oranlarının belirlenen oranların altında sifıra kadar yaklaşabildiği, Likidite Tuzağı durumlarında ise devlet yatırımları kendi eliyle gerçekleştirmektedir¹².

Keynes'in yatırımların sadece faiz oranlarına bağlı olmadığı bunun yanında yatırımların marjinal verimliliğinin önemli olduğu vurgulanmıştır. Keynesyen ekonomik modelin para politikalarının tıkanıdığı noktada maliye politikası araçları kullanılarak yatırımların teşvik edilmesinde devletin müdahalesine ihtiyaç duyulmaktadır¹³.

Keynesyen ekonomi modeli aslında 1929 krizinden sonra devlet müdahaleciliğini savunduğundan dolayı "refah ekonomisi" adı altında anılmıştır. Devletin yapacağı sosyal harcamalar yoluyla gelir dağılımında kaynak dağılımını adil hale getirmektedir¹⁴.

3. Yapısalci İktisadi Görüş

II. Dünya Savaşı'ndan sonra ülke ekonomilerinde gelişmişlik farklarını açıklamaya yönelik geliştirilen politika önerileri yapısalci iktisadi görüşü ortaya çıkarmıştır. Yapısalci iktisadi görüş, az gelişmiş ve gelişmekte olan ülke ekonomilerinde 1950'lerden, 1970'lerin ortalarına kadar uygulanmıştır. Bu modele ayrıca kalkınma ekonomisi, planlı ekonomi dönemi denilmektedir. Gelişmişlik farklarının ortaya çıkmasıyla birlikte dünya ekonomisine uyum sağlamaya çalışan ülkeleri ekonomik büyüklüklerine göre az gelişmiş, gelişmekte olan ve gelişmiş ülkeler olarak sınıflandırmışlardır.

Az gelişmiş ülkeler ve gelişmekte olan ülkeler, ülkelerine yapılacak yatırımlarının tamamını piyasa ekonomisine bırakıldığı zaman başarısız olduğundan dolayı ülkelerin devletin ekonomik araçlarıyla birlikte kalkınmanın gerçekleştirileceği görüşü savunulmuştur. Ancak gelişmekte olan ülkeler kategorisinde olan bağımsızlığını

¹² Zeynel Dinler, *İktisada Giriş*, 18.Baskı, Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım, 2012, s.444.

¹³ Mircan Tokatlıoğlu, Ufuk Selen, *Maliye Politikası*, Ekin Basım Yayın Dağıtım, 2017, ss.59-64.

¹⁴ Tokatlıoğlu, 2005, a.g.e., s.34.

yeni kazanmış ülkelerde devlet müdahalesi ön plandadır. Devlet müdahale ederken doğrudan kamu müdahalesi ve fiyat kontrolleri ile değil vergi ve sübvansiyonlarla, piyasayı teşvik etmesi benimsenmiştir.

Planlı, ithal ikameci ve devlet müdahalesine dayanan politikalar ön planda olmuştur. İthal ikameci politikaları uygulayan ülkeler uluslararası arenada artan döviz ihtiyacı, döviz fiyatlarının yükselmesini tetikleyerek gelişmekte ve az gelişmiş ülkelerde kalkınmanın önündeki en büyük engellerden birisi olan ödemeler dengesinde problemleri ortaya çıkaracağı belirtilmiştir. Bu durum yapısalcı iktisadi görüşe göre GOÜ'lerin ekonomik yapısının görüldüğü kadar esnek olmadığı, değişimin piyasa ekonomisi temelinde değil de idari faaliyetler esas alınarak düzeltilebileceği savunulmuştur¹⁵.

4. Neoliberal İktisadi Görüş

Neoliberal ekonomi modeli devlet müdahaleciliğini reddetmektedir. Bunun nedeni ise refah ekonomisi kapsamında gerçekleşen müdahalenin halkın refahını belirli bir noktaya kadar yükseltirken özel sektörü bir kısım müdahalelerle piyasadan dışlayabilmektedir. 1929 Dünya Ekonomik Bunalımı'ndan sonra dünyadaki gelişmiş ülkeler, uluslararası ticarete daha fazla söz sahibi olabilmek ve ekonomik kırılganlığı önleyebilmek amacıyla devlet müdahaleciliğini ön planda tutarak ekonomilerini güçlendirmeye çalışmışlardır. Ancak devlet müdahaleciliği 1950 yılına kadar başarılı bir şekilde uygulanmıştır.

1944 yılında ABD'nin öncülüğünde Bretton Woods (altın standardına dayalı) sabit kur rejimine dayalı ekonomik sistem oluşturulmuştur. II Dünya Savaşı'nın ortaya çıkması ve petrol krizinin yaşanmasıyla birlikte dünya ekonomik sisteminde enflasyon ve deflasyonun bir arada yaşanarak stagflasyonu ortaya çıkarmıştır. 1970 yılında Petrol Şoklarının yaşanmasıyla birlikte sabit kur rejimi dünyadaki siyasal ve ekonomik dalgalanmalardan dolayı terk edilmiştir¹⁶.

¹⁵ Abuzer Pınar, *Maliye Politikası: Teori ve Uygulama*, 5.Baskı, Ankara: Turhan Kitabevi, 2012, ss.21-22.

¹⁶ Tokathıoğlu, 2005, a.g.e., s.47.

1970 yılından sonra ekonominin devlet temelli olmasından ziyade piyasa temeli üzerine kurulmasıyla birlikte piyasanın rahat işleyebilmesinin önündeki engeller kaldırılmıştır. 1980 yılında serbest ekonomi politikaların giderek önem kazanması ve uluslararası ticaretin önündeki engellerin kaldırılmasıyla ülkelerin birbirleriyle olan ekonomik ve ticari ilişkileri bağımlı hale getirmiştir. Uluslararası ticaretin hız kazanmasıyla birlikte uluslararası alanda ülkeler birbirleriyle rekabet edebilmek amacıyla siyasi ve ekonomik kararlarını uluslararası politikalara göre belirlemeye başlamıştır¹⁷.

Uluslararası politikaların dünyadaki ülkelerde önem kazanması, ülkelerin teknolojik altyapısı ve ekonomik sistemlerinin birbiriyle uyumlaştırılmasını hızlandırmıştır. Bu durum ülkelerin birbirleriyle olan bağımlılıklarını arttırmış ve sonuç olarak küreselleşmeyi ortaya çıkarmıştır. Küreselleşmenin giderek hız kazanmasıyla birlikte ekonomide neoliberal politikalar benimsenmiştir. Avrupa Birliği ve uluslararası finans kurumları çıkarmış oldukları direktif, yönetmelikler ile kendilerine üye olan ülkelerde rekabet kurallarını belirlemişlerdir¹⁸.

Liberal ekonomi modeline göre piyasanın her alanda daha etkin bir şekilde çalışması, piyasa ile devlet arasında piyasa yapıcı kuruluşların aktif bir şekilde görev alması, bürokrasinin çıkarmış ve çıkaracağı engellerin kaldırılması benimsenmiştir. Liberal anlayışa göre devletin halk için var olduğu yönetim sistemi yerine halkın devlet için var olduğu yönetim kavramına geçilmiştir¹⁹.

¹⁷ Ufuk Selen, *Maliye Politikası Aracı Olarak Teşvik Uygulamaları*, Bursa: Ekin Basın Yayın Dağıtım, 2011, s.33.

¹⁸ Meliha Ener, Esra Demircan, “Küreselleşme Sürecinde Değişen Devlet Anlayışından Kamu Hizmetlerinin Dönüşümü: Sağlık Hizmetlerinde Piyasa Mekanizmaları”, *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Cilt:13, Sayı:1, 2008, s.59.

¹⁹ Yasa, a.g.m., s.283.

II. KAMU HİZMETLERİNİN FİNANSMANI: KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ

Kamu hizmetlerinin finansman yöntemlerini, hizmeti üreten ve sunan kurumun kamu ve özel sektör kuruluşları olup olmadığına bağlı olarak açıklamak gerekir²⁰.

A. KAMU HİZMETLERİNİN FİNANSMAN YÖNTEMLERİ

1. Devletin Ürettiği Hizmetlerin Bütçeden Finansmanı

Kamu hizmetlerinin geleneksel üretim ve sunumu, bu hizmetlerin kamu üretici birimlerine (bürokrasi) emanet yöntemi ile gördürülmesidir²¹. Kamu hizmeti idareye gördürülürken, kamu hizmetinin kârı ile zararı idareye ait olup, kamu hizmetinin üretimini sağlayacak finansman ihtiyacının bütçe tarafından karşılanması ve kamu hizmetini üretecek personelin de kamuya ait olduğu, kamu hukuku çerçevesinde oluşturulan hizmet sunum modelidir.

Kamu hizmetinin üretimi için kullanacağı kaynağı ilgili kamu biriminin bütçesi tarafından karşılanmakta ve bu hizmet faaliyete geçene kadar bütçe ödeneklerinde emanet olarak saklanmaktadır²².

Kamu tüzel kişilerinin üreteceği kamusal mal ve hizmetlerden ziyade özel mal ve hizmet üretiminde emanet usulünün gördürülmesi rekabet bozucu bir etkiye sahip olacağından dolayı 4734 sayılı Kamu İhale Kanun'un kapsamı gereğince kaldırılmıştır²³.

²⁰ Faruk Ataay, *Neo Liberalizm ve Devletin Yeniden Yapılandırılması*, Türkiye'de Kamu Reformu Üzerine İncelemeler; Ankara: De Ki Basım Yayım, 2007, s.21.; Harun Kılıçaslan, *Devletin Değişen Rolü ve Kamu Özel İşbirlikleri*, Ankara: Savaş Yayınevi, 2017, s.12.

²¹ Kenan Bulutoğlu, *Kamu Ekonomisi*, 7. Baskı, İstanbul: Maliye ve Hukuk Yayınları, s.147.; Mehmet Kadir Çakır, *6428 Sayılı Kanuna Göre Kamu Özel İşbirliği Kavramı ve Yeni Bir Model: Yapı Kirala Devret*, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2016, s.29.

²² Ebru Erdem, *Sağlık Hizmetlerinde Kamu Özel Ortaklığı Modelinin Kamu Maliyesine Etkileri*, (Yüksek Lisans Tezi), İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2015, s.5.

²³ Kamu İhale Kanunu 4734 sayılı 1 Ocak 2003 tarihinde yürürlüğe girdikten sonra rekabet ilkesini temel olarak kaldırılmıştır.

Emanet yöntemi olarak kamu hizmetlerinin gördürülmesinde devlet müdahaleciliğinin maksimum olması ve neoliberal politikalara ters düştüğü için günümüzde ülkemizde rafa kaldırılmıştır²⁴.

2. Devletin Üretip Sunduğu Hizmetlerin Fiyatlandırma İle Finansmanı

Kamu ekonomisinde, kamu hizmetlerinin kamusal niteliği gereği, hizmetin faydası ve maliyetleri ile tam karşılık gelmeyen bir bedel alındığında buna “kamusal fiyatlandırma” denilmektedir. Söz konusu bedele fiyat yerine harç veya kullanım bedeli demek daha doğru bir adlandırma olacaktır. Genel bütçe ile finanse edilen kamu hizmetleri için fiyatlandırma söz konusu değildir. Fiyatlandırma daha çok piyasa malları sunan kamu işletmeleri ve elektrik, ulaştırma, haberleşme gibi doğal tekel niteliği taşıyan kamusal hizmet alanlarında uygulanmaktadır. Ayrıca kamusal eğitim ve sağlık hizmetleri, büyük ölçüde genel bütçeden finanse edilmekle birlikte, fiyatlandırma yapılabilen kamu hizmetleridir. Burada fiyatlandırmanın amacı, kar elde etmek değil, kamu hizmetinin maliyetini veya en azından bir bölümünü karşılamaktır²⁵.

Ülkemizde fiyatlandırma yöntemi özellikle 24 Ocak 1980 kararlarının yürürlüğe girmesi sonrasında uygulamaya başlamıştır. Yükseköğretim hizmetlerinden harç alınması, paralı yol uygulaması, sağlık hizmetlerinde reçete bedellerine katılma payı vb. uygulamalar bu yöntemin değişik örnekleridir²⁶.

3. Özel Sektörün Üretip Kamunun Sunduğu Hizmetlerin Bütçeden veya Sosyal Güvenlik Fonlarından Finansmanı: İhale Yöntemi

İhale yöntemi, özel sektörün özel sektörden, özel sektörün kamu sektöründen ya da kamu idaresinin özel sektörden mal ve hizmet temini için, belirli yarışmacılar arasında gerçekleştirilen, mal ve hizmet temininin en uygun teklifi veren kişiye verildiği yöntemdir.

²⁴ T.C. Resmi Gazete, 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu, 22.01.2002.

²⁵ Hülya Kirmanoğlu, *Kamu Ekonomisi Analizi*, İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım, 2007, s.174.

²⁶ Coşkun Can Aktan, *Kamu İktisadi Teşebbüsleri ve Özelleştirme*, İzmir: Bilkom Matbaası, 1987, s.118.

Kamu hizmetlerinin özel sektör tarafından üretilmesi ve sunumunun gerçekleştirilmesi için, ilgili kamu idaresinin özel sektörden mal ve hizmet temini ihale yöntemiyle gerçekleştirilmektedir. Burada kamu idaresinin amacı, söz konusu hizmetin özel sektör tarafından en uygun ve en verimli şekilde üretilip sunulmasını sağlamaktır.

Türkiye’de ihale yöntemi, Cumhuriyetin ilk yıllarından 1980’li yıllara kadar olan dönemde, değişen koşullara uygun olarak modernize edilmiştir. Kamu idaresindeki birçok alanda, ihale yöntemiyle özel sektöre gayrimenkul satışı ve özel sektörden hizmet alımı yapılmıştır. 1980’li yıllardan itibaren liberal ekonomi politikalarının benimsenmesi ve kamunun ekonomideki payının düşürülmesiyle birlikte ihale yöntemi geniş bir uygulama alanı bulmuştur²⁷.

2003 yılında mevcut ihale kanunu revize edilerek 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu yürürlüğe girmiştir. İhale yönteminde; açık ihale, belirli istekliler arasında pazarlık usulü ve doğrudan temin usulü gibi farklı uygulama biçimleri kullanılmaktadır. Kullanılan ihale biçimleri kamu hizmet alımı ve sunumunun niteliğine göre değişmektedir.

Küreselleşmenin etkisiyle ekonomilerin bütünleşmesi, teknolojinin gelişmesi, devletin etki alanının daralması, özel sektörün ekonomideki payının artması gibi faktörler; kamunun sunacağı mal ve hizmetlerin zamanla özel sektörden temin edilmesini gerektirmektedir. Temin edilen hizmetlerin finansmanı ise genel bütçe ödeneklerinden veya sosyal güvenlik fonlarından karşılanmaktadır. İhale yöntemiyle mal ve hizmet alımının niteliğine göre finansman modeli değişmektedir²⁸.

4. Özel Sektörün Üretip Sunduğu Kamu Hizmetlerinin Fiyatlandırma İle Finansmanı

Özel sektörün üretip sunduğu kamu hizmetlerinin fiyatlandırılması, finansman modellerine göre değişiklik göstermektedir. Buna göre finansman yöntemleri; müşterek emanet, ruhsat, iltizam, imtiyaz, yap-işlet-devret, kiralama ve yönetim sözleşmeleri olarak karşımıza çıkmaktadır.

²⁷ Nihat Edizdoğan, Özhan Çetinkaya, *Kamu Bütçesi*, 3.Baskı, Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım, 2012, ss.289-292.

²⁸ Edizdoğan, 2012, a.g.e., ss.293-298.

a. Müşterek Emanet Yöntemi

Kamu hizmetlerinin özel hukuk kişileri tarafından sözleşmeyle belirlenerek işletilmesi anlamına gelmektedir. Özel hukuk işletmesi idare tarafından kurulan kamu hizmetini idare adına işletmektedir. Özel hukuk kişisi ilgili kamu hizmetinden yararlananlardan bedeli tahsil etmektedir. Özel hukuk kişisi kar elde etmişse bunu idareyle paylaşmak zorundadır²⁹. Çünkü ilgili kamu hizmetinin kurulması aşamasındaki sermaye idare tarafından karşılanmıştır. İdarenin ilgili kamu hizmetiyle alakalı risklerde idareye ait olmaktadır³⁰.

b. Ruhsat Usulü

Kamu hizmetinin üretim aşamasında ilgili kamu birimi tarafından izin alınması ve bu izin karşılığında yararlandıran bir ücret tahsil edilmesi, alınan bu ücretten özel kişi belirli bir kâr elde etmesi gerekir. Ancak kamu hizmetinin sunumundaki maliyeti üzerine fahiş bir kâr konulmaması, ilgili kamu idaresi kanuna dayanarak denetim yapmaktadır. Ancak ilgili idare ilgili kamu hizmetini gördürmekte ilgili özel kuruluşun üreteceği mal ve hizmet bedelinin fiyatını belirlemede, kamu hizmetinden yararlandıranların mağdur edilmemesi gerekmektedir³¹.

Ruhsat usulündeki uyuşmazlıklar daha çok yerel otoriteyle kamu hizmetini işletmeyi üstlenen özel hukuk kişisiyle ortaya çıkmaktadır. Uyuşmazlıkların ortaya çıkmaması için ilgili yerel idarenin denetimini sık sık gerçekleştirmesi gerekmekte, izni alan özel hukuk kişisinin kamu hizmetini sunarken koşulları sağlamadığı zaman ruhsatın direkt iptal edilmesi ve bu şekilde hizmetten yararlandıran vatandaşların mağdur edilmemesi gerekmektedir³².

²⁹ Çakır, a.g.e., s.29.

³⁰ Bayram Keskin, *Kamu Hizmetinin Görülmesine İlişkin Sözleşmeler ve Bu Sözleşmelerden Doğan Uyuşmazlıkların Tahkim Yoluyla Çözümü*, (Doktora Tezi), Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2005, s.44.

³¹ Erdem, a.g.t., ss.6-7.

³² Keskin, a.g.t., s.49.

c. İltizam Yöntemi

Kamu hizmetlerinin en eski sunum yöntemlerinden biridir. Bu usul bize Osmanlı devletinden miras kalmıştır³³. Vergilerin nakdi olarak değil de aynı olarak toplandığı yöntemdir. Vergilerin tahsil yetkisi belirli ve götürü bedel karşılığında devlet tarafından yapılan anlaşmayla üçüncü kişilere verilmektedir. İltizama verilecek vergiler, bölgelere göre ihaleye çıkarılır ve bölgelerde en yüksek vergiyi toplamayı teklif eden üçüncü kişilere bırakılmaktadır³⁴. Günümüzde iltizam usulü kullanılmamaktadır³⁵.

d. İmtiyaz Yöntemi

Kamu hizmetinin giderleri, karı ve zararı özel sektör yatırımcısına ait olan ve sözleşmeye dayalı olarak özel sektör yatırımcısı tarafından gerçekleştirilen hizmet sunum yöntemidir³⁶. İmtiyaz yöntemi ve müşterek emanet yönteminden ayrılmaktadır. Bunun nedeni idarenin sözleşmeyi tek taraflı değil çok taraflı düzenlemesidir³⁷. Sözleşmeye göre imtiyazı sağlayan kamu idaresi, imtiyazı alan ise özel hukuk kişisi olmaktadır³⁸.

Kamu idaresinin imtiyazı verilen kamu hizmeti üzerindeki hak ve yetkileri; denetim ve yaptırım uygulama, sözleşmede tek taraflı değişiklik yapma, imtiyazı verilen kamu hizmetinin imtiyazını geri alabilmektedir. İmtiyazı alan özel hukuk kişinin sahip olduğu hak ve yetkiler ise; imtiyaz hizmetinden yararlananlardan ücret alma, sözleşmeyle imtiyazı alınan kamu hizmetinin sunumunun gerçekleştirilmesi için mali dengesinin korunmasını talep etme, kamu idaresi tarafından verilen kamusal olanaklara sahip olma olarak sınıflandırılmaktadır³⁹.

³³ Çakır, a.g.e., s.29.

³⁴ Coşkun Can Aktan, "Osmanlı İltizam Sistemi", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, Sayı:71, 1991, s.73.

³⁵ Keskin, a.g.t., s.47.

³⁶ Gülhanım Erol, *Kamu Hizmetlerinin Görülmesinde İmtiyaz Yöntemi ve Türkiye Uygulaması*, (Uzmanlık Tezi), Devlet Planlama Teşkilatı, 1999, Sayı:2487, s.35.

³⁷ Çakır, a.g.e., s.29.

³⁸ Keskin, a.g.t., s.46.

³⁹ Erdem, a.g.t., s.8.

e. Yap-İşlet-Devret Yöntemi

Yap işlet devret finansman yöntemi, ülkemizde 1980'den sonra liberal ekonomi politikalarına geçilmesiyle birlikte kamu hizmetlerinin özel sektörce üretimi ve sunumunun gerçekleştirilmesi amacıyla modern finansman yöntemi olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bu yöntem özel sektöre kamu hizmeti yatırımının gerçekleştirilmesi ve özel sektörün işletiminin sağlanması amacıyla ilgili kamu idaresinden özel sektör temsilcisine imtiyaz hakkı vermektedir. Yatırımın gerçekleştirilmesi, belirli yıl işletildikten sonra ilgili kamu idaresine devredilmesi ön plandadır⁴⁰. Yap işlet devret finansman yöntemi KÖİ'nin ilk biçimi olarak değerlendirilebilir. Dolayısıyla kavram daha ayrıntılı olarak bir sonraki başlıkta ele alınacaktır.

f. Kiralama ve Yönetim Sözleşmeleri

Kiralama ve yönetim sözleşmeleri modern finansman yöntemiyle gerçekleştirilecek yatırımlarda kullanılmaktadır. Kiralama sözleşmesi, yatırımların özel sektör tarafından gerçekleştirilmesi, ilgili kamu idaresinin yatırımlardaki mülklerinin kiralanarak kamu hizmetine tahsis edilmesiyle ilgili sözleşmelerdir.

Kamu idaresiyle özel sektör temsilcisinin imzalamış olduğu yönetim sözleşmeleri ise yatırımın sürdürülebilirliğini sağlamak amacıyla yatırımların özel sektör tarafından işletme şartlarını belirleyen sözleşmelerdir. Bu sözleşmeler ayrı ayrı gözükse de birbirinin tamamlayıcısı niteliğindedir. Yatırım ve işletme aşamaları birbiriyle bütünleşmesiyle oluşmaktadır. İlgili kamu idaresi işbirliği yaptığı özel sektör temsilcisi ile yatırımın sürdürülebilirliğini sağlamak amacıyla yatırımlardaki denetimlerini ve sorumluluklarını belirlemektedir⁴¹.

⁴⁰ Çakır, a.g.e., s.48.

⁴¹ Gizem Çopur Vardar, *İmtiyazlı Hizmet Sözleşmeleri ve Yap-İşlet-Devret Modeli Muhasebe Sorunları*, (Doktora Tezi), Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2013, s.49.; Taner Ayanoğlu, "İşletme Hakkı Devir Sözleşmeleri", *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, 2007, Cilt:65, Sayı:1, s.6.

B. KAMU HİZMETLERİNİN FİNANSMANINDA KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ MODELİ

1. Kamu Hizmetlerinin Finansmanında Neoliberal Dönüşüm

1970’li yılların sonundan itibaren liberal ekonomi politikalarının benimsenmesiyle birlikte kamusal mal ve hizmetlerin, üretim ve sunum aşamasında finansmanına özel sektörün katılımını esas olan yaklaşımlar geliştirilmiştir. O döneme kadar olan refah devleti uygulamalarının devletin ekonomideki payının artması, kamu yatırım alanlarının genişlemesine yol açarak devletin bütçesini ciddi manada zarara sokarak bütçe açıklarına sebep olmuştur⁴².

Kamu bürokrasi alanının genişlemesi ve hantal bir örgüt yapısını meydana getirdiği gerekçesiyle refah devleti uygulamalarının kamu yönetiminde krize yol açtığı ifade edilmiştir. Refah devletinin oluşturduğu kriz neoliberal politikalarla aşılmaya çalışılmıştır. Bunun sonucunda ise kamu yönetiminde piyasa ekonomisine özgü etkinlik, verimlilik ve sonuç odaklı yaklaşımlar benimsenmiştir. Bu yaklaşımlar kamu yatırımlarında da sonuç odaklılık ve kamu yararı kavramlarını ön plana çıkarmıştır⁴³.

Devlet bütçesine yük getiren kamu iktisadi teşebbüslerinin kapatılması veya özelleştirilmesi gerektiği, bütçede meydana gelen açıkları kapatmanın formülü olarak temel kamu hizmetleri dışındaki kamusal mal ve hizmetlerde özel sektörden yararlanılabileceği görüşleri de benimsenmeye başlanmıştır. Bu yaklaşımın ülkemizde de benzer gerekçelerle benimsendiğini söylemek mümkündür⁴⁴.

Kamu hizmetinin sunumunda liberal ekonomi modeli çerçevesinde politikalar uygulanmaya başlamıştır. Yönetim kavramından yönetişim kavramına geçilmesi, bürokrasinin yoğunluğu ve hantallığının azaltılması, bireylere sunulan kamusal mal ve hizmetlerin bireylere en yakın kamu idaresinin hizmeti sunması, sunulan hizmetin kalitesinin ve verimliliğinin artırılması hedeflenmiştir. Girdi odaklı kamusal mal ve

⁴² Arzu Kurşun ve Cemil Rakıcı, “Sosyal Refah Devletinin Tarihi Süreci ve Günümüz Bazı Refah Devletlerinin Değerlendirilmesi”, *Uluslararası Ekonomi ve Yenilik Dergisi*, Cilt:2, Sayı:2, 2016, ss.139-142.

⁴³ Mehmet Akif Çukur Çayır, Hülya Eşki, “Kamu Hizmeti Sunumunda Yeni Yöntemler”, *Selçuk Üniversitesi İİBF Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 2001, ss.89-97.
<http://dergipark.gov.tr/download/article-file/289690> (E.T: 10.01.2019)

⁴⁴ Rafet Çevikbaş, “Yeni Kamu Yönetişimi Anlayışı ve Türkiye Uygulamaları”, *Ekonomi ve Yönetim Araştırmaları Dergisi*, Cilt:1, Sayı:2, 2012, s.12.

hizmet üretiminden sonuç odaklı kamusal mal ve hizmet üretimine geçilmesinin bireylerin refahlarını daha fazla artıracakı öngörülmüştür. Refah seviyesi artan bireylerin mevcut ekonomik ve siyasi yapının değişimini talep etmeyeceği öne sürülmüştür. Buna göre halkın talep ve ihtiyaçlarını karşılayabilmek amacıyla devlet ile birey arasında arabulucu bir mekanizmanın oluşmasına zemin hazırlanır, hem ulusal hem de uluslararası alanda faaliyet gösteren sivil toplum kuruluşları yönetime doğrudan bireylerin ihtiyaç ve taleplerini iletilmesiyle sunum alanında yaşanan dönüşüm gerçekleşecektir⁴⁵.

Diğer yandan neoliberal ekonomi politikaları, devletin iktisadi alandan çekilmesiyle birlikte devletin üretmiş olduğu mal ve hizmetlerin piyasa tarafından üretiminin sağlanması, piyasa tarafından sunulan mal ve hizmetlerin yararlanma bedellerinin ise devlet tarafından düzenleme ve kontroller yardımıyla belirlenmiştir. Böylelikle kaynak dağılımındaki etkinliğin sağlanacağı görüşüne dayalı bir yaklaşımı da içermiştir. Bu yaklaşımda yönetim kavramıyla üretilen mal ve hizmetlerin kalitesi ve veriminin artacağı, kamu sektörünün yöneticilerinin hesap verme sorumluluğu çerçevesinde stratejik bir yönetim anlayışına sahip olacağı öngörülmüştür. Neoliberal politikaların benimsendiği ülkelerde kamu sektörünün üreteceği mal ve hizmetlerin sunum yöntemlerinde dönüşüm gerçekleştiği gibi finansman yönüyle de bir dönüşüm gerçekleşmiştir⁴⁶.

Finansal anlamda yaşanan dönüşümün nedeni kamu hizmetlerinde mevcut altyapı yetersizliklerinin giderilmesi amacıyla gerçekleştirilecek kamu yatırımların kamu idarelerinin bütçelerine aşırı yük getirmesiyle birlikte kaynak ihtiyacını ortaya çıkarmasındandır. Kamu hizmetlerinin üretim ve sunumunun özel sektör eliyle gerçekleştiği ve kamu idaresinin hizmet satın aldığı bir imtiyaz yönteminden, kamu idaresi ile özel sektörün işbirliğine dayalı bir kamu özel işbirliği modeli ortaya çıkmıştır. Aşağıdaki başlıkta kamu özel işbirliği kavramı ve özellikleri incelenecektir.

⁴⁵ Kadir Caner Doğan, “Küreselleşme ve Neo Liberal Kuşaklar Çerçevesinde Devleti Konumlandırma Sorunsalı: Minimal Devletten Düzenleyici Devlete”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Cilt:9, Sayı:43, ss.1795-1803.

⁴⁶ Selime Güzelsarı, “Neo Liberal Politikalar ve Yönetişim Modeli”, *Amme İdaresi Dergisi*, Cilt:36, Sayı:2, 2003, s.31.

2. Kamu Özel İşbirliği Kavramı ve Özellikleri

Kamu özel işbirliği, kamu hizmetlerinin görülmesine kamu ve özel sektörün birlikte katılımını öngören mal ve hizmet sağlama modellerinin genel adı olarak ele alınmaktadır⁴⁷.

Kamu özel işbirliği kavramı her ülkede farklı adlarla ifade edilmektedir. İngiltere’de kamu özel işbirliği, “Özel Finansman Girişimi (PFI)” olarak adlandırılırken, ABD’de “Public Private Partnership (PPP)” olarak adlandırılmaktadır. Türkiye’de ise “Kamu Özel Sektör Ortaklığı”, “Kamu Özel Sektör İşbirliği”, “Kamu Özel İşbirliği” gibi adlandırmalar kullanılmaktadır. Çalışmada “Kamu Özel İşbirliği” ifadesi tercih edilmiştir. Çünkü Türkiye’de kamu özel işbirliği mevzuatında bu kavram kullanılmaktadır⁴⁸. Farklı tanımlamalar olsa da kamu özel işbirliğini kamu kesimi ile özel kesim ortaklık sözleşmeleri ve imtiyaz sözleşmelerinin modern ekonomiye entegre edilmiş şekli olduğunu söyleyebiliriz. Bunun nedeni kamu hizmetlerinin alt yapı hizmetlerinin yapımı, modernize edilmesi, tasarımı, işletilmesi gibi üretim ve sunumun ilgili kamu idaresi ve özel sektör temsilcisi ile gerçekleşmesinden dolayı ortaklık sözleşmesi belirli bir kamu hizmetinin üretiminden sunumuna kadar özel sektör temsilcisine sorumluluk ve garanti verdiği zaman imtiyaz sözleşmesine benzemektedir.

Literatürdeki bilgilerden yararlanarak kamu özel işbirliğinin tanımını yapacak olursak; ülkedeki hem merkezi hem de yerel yönetimlerin mevcut kamusal mal ve hizmet altyapı ihtiyacının hem özel sektör temsilcisi hem de ilgili kamu idaresiyle birlikte sözleşmeye dayalı olarak işbirliği kurdukları kamusal mal ve hizmet ihtiyacının üretim, sunum ve finansmanının gerçekleştirilmesidir⁴⁹.

Aşağıdaki Tablo 1’de kamu özel işbirliği modelinin uygulanmasındaki amaçlar ve bu amaçları uygulayan özel sektör yatırımcısı ve ilgili kamu idareleri belirtilmiştir. Söz konusu Tablo 1, aslında modelin kısa bir özeti niteliğindedir.

⁴⁷ Selime Güzelsarı, “Kamu Özel Ortaklıkları Üzerine Eleştirel Bir Değerlendirme”, *Kriz ve Türkiye, Aşınan Teoriler*, (Editörler: Hale Balseven, Fuat Ercan), Phoenix Yayınları, Ankara, 2013 içinde, s.313.

⁴⁸ Bakınız: T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Mevzuatı*, Yatırım Programlama İzleme ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü, Mayıs 2015.

⁴⁹ Ahmet Köstekçi, “Kamu ve Özel Sektör Ortaklıkları: Dünya’da ve Türkiye’de Yaşanan Gelişmeler”, *Güncel Gelişmeler Perspektifinden Kamu Maliyesinde Seçme Konular*, (Editörler: Fazlı Yıldız, Güner Tuncer), Savaş Yayınevi, Ankara-2017, s.312.

Tablo 1: Kamu Özel İşbirliği Modeli: Güçlendirici ve Olanak Verici Faktörler

Güçlendiriciler	Olanak Vericiler
-Kamu hizmetlerinin sunumu için finansal ihtiyaç -Geçmişten günümüze devletlerin alt yapı yetersizlikleri	-Politik çerçeve: istikrar, tutarlı bir siyasi irade ve yükümlülük, yaratıcı ve istekli yerel yönetim, atanmış bir birim aracılığıyla projeleri destekleme
-Kamusal hizmetlere yönelik büyüyen talepler ve beklentiler	-Hukuki çerçeve: engellerin olmaması ve çok karmaşık olmayan dokümanlar
-Kalkınma ve büyümede büyük etkinlik sağlanması ve yeni projelerde ekonomi dinamiklerinde yaratıcılığın gerçekleştirilmesi	-Kamusal kabul: özel sektörün katılımı ve özel etkilerini (çevresel etkiler) kabul etme
-Rekabet oluşturma isteği, yurtiçi tecrübe ve yeteneklerin eksikliği	-Nitelikli uygulayıcılar: ehliyetli ve deneyimli proje sponsorları ve proje kiralayanlar
-Ulusal müteahhitlerin eğitilmesi ve rekabet edilebilirliği sürdürülebilme isteği	-Kolayca finansman sağlama
-Etkin ve verimli, vatandaşların ihtiyaçlarının karşılayabilen talep ortamının oluşturulması	-Yatırım Bankası fonları, olgunlaşmış ve yanıtıcı bankacılık sektörü ve sermaye piyasaları kültürü

Kaynak: Mehmet Şahin, Özge Uysal, Kamu Ekonomisi Perspektifinden Kamu-Özel Sektör Ortaklıkları, Bursa: Ekin Yayınevi, 2008, s.45.

Modelin uygulanması için ortaya çıkan güçlendirici faktörler ve modelin uygulanmasını sağlayan olanak vericiler hakkında Tablo 1’de bilgi verildikten sonra modelin başarıya ulaşmasındaki temel kilit noktaları ise Tablo 2’de açıklanmıştır.

Tablo 2: Kamu Özel İşbirliği Modelinin Kilit Noktaları

Hükümetin Görevleri	<ul style="list-style-type: none">• Yeterli hukuki alt yapı ve düzenleyici çerçeve• Merkezi koordinasyon sağlayan hükümet kurumları• Destekleyici hükümet kurumları ve Sorumlulukların net bölüşümü
Paranın En İyi Karşılığı	<ul style="list-style-type: none">• Tasarım, finansman ve işletmeler arasında entegrasyon ve sinerjinin sağlanması• Yenilikçi tasarım, yeniden yapılandırma, teknik şartnameden kaçınma ve yeni materyallerin kullanımı• Etkin risk dağılımının sağlanması ve varlıkların yoğun sömürsü
Danışmanlık hizmetlerinin yönetimi	<ul style="list-style-type: none">• İhtiyaç duyulan yeteneklerin tanımlanması ve sınıflandırılması• Mevcut kurum içi yetenekleri ve deneyimleri kontrol etme• Danışmanların rekabetçi yapıda seçimi ve ödeme seçimi• Temel satın almalara ilişkin yetenek transferi
Uygun Kamu Özel İşbirliği Modelleri	<ul style="list-style-type: none">• Yapı işlet devret ve Tasarla yapı finanse et ve işlet• Geliştir işlet ve devret ve Rehabilit et sahip ol ve işlet• Belirsiz bir zaman süreci, faaliyet kapsamı ile tahmin edilebilme olasılığı daha az çıktılara sahip projeler
İlişkilere Dair Sözleşmeler	<ul style="list-style-type: none">• Güvenli iş ilişkileri ve bilginin, karar almanın tam paylaşımı• İçsel düzenlemeler ile çatışmaların çözümü• Katılımcılar arasında dengelenmiş güç ve sorumluluklar
Tedarik Çerçevesi	<ul style="list-style-type: none">• Tedarik sürecini geliştirme ve ihale dokümanlarının standartlaştırılması• İki basamaklı imtiyaz sahibi seçimi, En iyi teklif için rekabetçi ortam sürdürme, Etkin ve zararsız pazarlık prosedürleri• Finansörlerin ön ilgisi
Ödeme Yapısı	<ul style="list-style-type: none">• Hizmetlerin kullanımı talebi ve elverişliliği• Performans tabanlı• Ödeme ayarlama mekanizması• Hizmet sunumlarına ilişkin teşvikler
Sözleşme Yönetimi	<ul style="list-style-type: none">• Üçüncü tarafın sözleşmeyi izlemesi• Bağımsız tasarım denetçisi ve işletme denetçisi• Hizmet performansını izleme ve Ceza puanı sistemi• Devam eden performans gelişimi için hareketli plan• Her bir tarafın kusurlarına ilişkin değişen iyileştirme yöntemleri
Transfer Yöntemi	<ul style="list-style-type: none">• Projelerin mülkiyeti, ilgili tesisler ve arazi• Alıcının personelinin iyileştirilmesi• Satışa sunulan proje tesislerinin imtiyaz sahibine sağladıkları daha geniş imtiyazlar• Devretmeye yönelik proje tesislerinin sahip oldukları işletmeler• Ortak inceleme mekanizması• Ödemelerde yapılan kesinti ve Devir sonrası proje yönetimi

Kaynak: Mehmet Şahin ve Özge Uysal, 2008, a.g.e., s.49.

Buna göre Tablo 2, ilgili tarafların görevlerini ve sorumluluklarının dağılımını vermektedir. Aşağıdaki başlıkta kamu özel işbirliği kavramının başka benzer kavramlarla karşılaştırılarak açıklaması yapılacaktır.

3. Kamu Özel İşbirliğinin Benzer Kavramlarla Karşılaştırılması

a. Özelleştirme ve Kamu Özel İşbirliği

Özelleştirme kavramı 1980 sonrası ekonomide serbestleştirme politikalarının yaygınlaşmasıyla birlikte önem kazanmıştır. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ülke ekonomilerinde refah devleti uygulamalarına ağırlık verilmiştir. Refah devleti ekonomi politikaları 1970'li yıllarda yaşanan stagflasyon krizi nedeniyle sorgulanmaya başlanmıştır. Ayrıca 1970'lerin başında Bretton Woods (altın standardına) sistemin çökmesi ve bu dönemden sonra neoliberal politikaların ekonomik yapılarda ağırlık kazanması da özelleştirmeleri gündeme getirmiştir⁵⁰.

Özelleştirme dar anlamıyla bir kamu girişimi mülkiyetinin özel gerçek ve tüzel kişilere satılmasıdır. Geniş anlamıyla özelleştirme ise, kamu girişiminin, mülkiyeti kamuda kalmak kaydıyla yönetimlerinin, daha açık ifadeyle işletme haklarının belli bir süre için özel kişilere verilmesi ya da kamu girişimlerinin kârlarından özel kişilerin pay alması olarak tanımlanabilir⁵¹.

Özelleştirmeyi savunan kamu tercihi iktisatçıları, bu görüşlerini devletin ekonomideki başarısızlıklarına dayandırılarak ortaya koymuşlardır. Nitekim 1980'li yıllarda, KİT'lerin görev zararları özelleştirmelerin önemli bir gerekçesi olmuştur⁵².

Türkiye'de 1980'li yıllardan günümüze özelleştirme uygulamalarında kamu girişimlerinin önemli bir kısmı blok satış yolu ve tesis ve varlık satışı ile gerçekleşmiş diğer yöntemler olarak halka arz, İMKB'de satış ve bedelli devir olarak gerçekleştirilmiştir⁵³.

Özelleştirme uygulamalarında kamu iktisadi teşebbüsünün mülkiyeti ihale yoluyla özel sektöre devredilmektedir. Özele devredilen şirketin iflas edene kadar işletme hakkı özel sektör firmasında kalmaktadır. Kamu özel işbirliği modelinde ise kamu hizmetinin üretim ve sunumu aşamasında kamu idaresi ile özel sektör arasında işbirliği sağlanmakta, ilgili kamu hizmeti yatırımının gerçekleştirilmesi, belirli bir süre ile işletilmesi için özel sektör kuruluşuna işletme hakkı verilmesi ve süre sonunda finansman yöntemine göre devlete geri devredilmesi söz konusu olmaktadır. Buna göre

⁵⁰ Tokathoğlu, 2005, a.g.e., ss.97-98.

⁵¹ Yakup Kepenek, *100 Soruda Gelişimi, Sorunları ve Özelleştirmeleriyle Türkiye'de Kamu İktisadi Teşebbüsleri (KİT)*, İstanbul: Gerçek Yayınevi, 1990, s.146.

⁵² Osman Demir, "Özelleştirmenin Gerekçeleri ve Engelleri", *Özelleştirme Teori, Dünya ve Türkiye Deneyimi*, (Editör: Yusuf Bayraktutan), Ankara: Liberte Yayınları, ss.19-36.

⁵³ Çetinkaya, a.g.e., s.168.

KÖİ modeliyle özelleştirme arasındaki en büyük fark, kamu hizmetinin üretim aşamasından başlayarak işletme aşaması ile ilgili sunum aşaması dâhil tüm süreçlerin özel sektörle birlikte gerçekleştirilmesi, özelleştirme yönteminde ise üretilen ve sunulan kamu hizmetinin özel sektör tarafından tek başına üretiminin gerçekleştirilmesidir⁵⁴.

b. İmtiyaz Yöntemi ve Kamu Özel İşbirliği

İmtiyaz yöntemi daha önce de ifade edildiği gibi kamu hizmetinin finansman yöntemlerinden birisidir. Bu yöntem daha çok Osmanlı İmparatorluğunda telefon, telgraf, demiryolu işletmelerinin yabancı işletmelere işletim hakkı verilmesi şeklinde kullanılmıştır.

Cumhuriyetin ilanından sonra kamu hizmetlerinin yabancı müteşebbisler tarafından işletilmesinin engellenmesi amacıyla imtiyaz hakkı 1980 yılına kadar sınırlı sayıda verilmiştir.

İmtiyaz yöntemi ile kamu hizmetlerinin sunulması ve işletimi söz konusu olduğunda, kamu imtiyazı verilen hizmetler kamulaştırılarak devlete devredilebilirken; kamu özel işbirliği modelinde kamu hizmetleri, üretim ve sunum için belirlenen süre sonunda kamulaştırmaya gerek kalmadan sözleşmeyle belirlenen koşullar çerçevesinde kamuya doğrudan intikal edebilmektedir. Avrupa Birliği mevzuatı, kamu imtiyaz sözleşmelerinin bir tanımını yaparken; kamu özel işbirliği modeli ile ilgili hukuki bir tanım yapmamıştır⁵⁵.

c. Joint Venture ve Kamu Özel İşbirliği

Joint Venture ortak girişim adıyla anılmaktadır. Küreselleşmenin etkisiyle artan alt yapı ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla yüksek maliyetleri gerektirmesinden dolayı iktisadi ortaklık kurdukları sözleşmelerdir. Kurulan iktisadi ortaklığın amacı üstlenilen ortaklığın kâr elde etmek ve süreklilik arz eden bir faaliyetin veya hizmetin geliştirilmesi amacıyla ortaklarıyla birlikte sorumlu tutulan ortaklıklardır. “Ortak Girişim” adıyla özel sektörden özel sektöre geçerli olmaktadır. Kamu hizmetlerinin üretim ve sunum aşamasındaki finansman yönteminde sözleşmenin taraflarından birisi

⁵⁴ Melis Ersöz, *Avrupa Birliği ve Türk Hukuku Işığında Public Private Partnership Uygulamaları*, (Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisadi Araştırmalar Vakfı: Ünal Aysal Tez Değerlendirme Yarışma Dizisi, 2010, s.21.

⁵⁵ Çakır, a.g.e., s.29.

ise kamu idaresidir. Kamu idaresi kamu yararını maksimize etmeye çalışırken ortak girişim oluşturan özel sektör katılımcıları kârını maksimize etmeye çalışmaktadır⁵⁶.

d. Geleneksel Tedarik Sözleşmeleri ve Kamu Özel İşbirliği

Geleneksel tedarik sözleşmeleri, 1980'lere kadar dünyada yaygın olarak kullanılmıştır. Neoliberal ekonomi politikalarının uygulanmasıyla birlikte, geleneksel tedarik sözleşmeleriyle sonuç, verimlilik ve kalite anlayışından uzaklaşıldığı gerekçesiyle gelişmiş ülkelerin modern tedarik sözleşmelerini içeren kamu özel işbirliğini tercih ettiği görülmüştür. Kamu özel işbirliği, özel sektör yatırımcısı ile kamunun, kamu hizmetinin üretimi ve sunumu dâhil, modern finansman yöntemi olarak belirli bir sözleşme döneminde işbirliğini ifade etmesi, geleneksel tedarik sözleşmelerinden farkını ortaya koymaktadır⁵⁷.

Kamu özel işbirliği modeliyle benzer kavram olarak literatürde yer alan özelleştirme, imtiyaz yöntemi, Joint Venture (ortaklık sözleşmeleri) ve geleneksel tedarik sözleşmeleriyle karşılaştırılması yapıldıktan sonra KÖİ modelinin türleri ve süreci üzerinde durulacaktır.

4. Kamu Özel İşbirliği Türleri ve Süreci

Kamu altyapı yatırımlarında yaygın bir şekilde kullanılan ve diğer KÖİ türleri verildikten sonra süreci üzerinde durulacaktır.

a. Kamu Özel İşbirliği Türleri

1) Yap İşlet Devret Modeli

Kamu özel işbirliği modelinin en yaygın kullanılan yöntemlerinden birisidir. Yap işlet devret modeli, özel sektör yatırımcısı tarafından üretimi gerçekleştirilen kamu hizmetinin, sözleşmeye dayalı olarak sunumu yapıldıktan sonra sözleşme süresi sonunda kamu idaresine devredilmesidir. Genellikle büyük kamu altyapı yatırımlarının

⁵⁶ Çakır, a.g.e., s.49.

⁵⁷ Çakır, a.g.e., s.47.

finansmanında kullanılan, uzun dönemli imtiyaz sözleşmesi kapsamında değerlendirilmektedir⁵⁸.

Kamu altyapı yatırımlarının finansmanı yatırım aşamasında özel sektör yatırımcısından, hizmete açılması durumunda ise ilgili kamu idaresi bütçesinden veya hizmetten yararlanan kullanıcılar tarafından karşılanacaktır⁵⁹.

Özellikle gelişmekte olan ülkelerde tasarrufların yetersizliği ve yatırımların devlet bütçesinde oluşturduğu yükün hafifletilmesi amacıyla kamu altyapı yatırımları YİD modeliyle gerçekleştirilmektedir⁶⁰.

2) Yap İşlet Modeli

Bu model genel olarak elektrik enerjisi üretecek olan özel sektör işletmelerini ilgilendirmektedir⁶¹. İlgili kamu hizmetinin üretilmesi için gerekli yatırımın yapılması ve üretime geçilmesi sonucunda yararlananlardan idarenin belirlediği bedel üzerinden ücretin tahsis edilmesi ve sözleşmenin fesih tarihinden sonra yapılan yatırımın ilgili özel şirket nezdinde kalmaktadır. YİD modelinden bu konuda ayrılmaktadır⁶².

3) Yap Kirala Devret Modeli

Kamu altyapı yatırımlarının özel sektör yatırımcısı tarafından belirli sözleşmeye dayalı olarak, sözleşme süresi sonuna kadar sözleşmede belirlenen bedel üzerinden kamu idaresine kiralanmasıdır⁶³.

Yap kirala devret modelinde kamu altyapı yatırım hizmeti kamu idaresi tarafından özel sektör yatırımcısından kiralanırken, Yap işlet devret modelinde ilgili kamu hizmetinin üretimi ve işletimi özel sektör yatırımcısı tarafından

⁵⁸ Kılıçaslan, a.g.e., ss.38-39.

⁵⁹ Gökhan Kürşat Yerlikaya, "Türkiye'de Yap İşlet Devret Modeli ve Kamu Borçlanması", 18. Maliye Sempozyumu, Girne: Marmara Üniversitesi, 2003, s.419.

http://www.maliyesempozyumu.org/wp-content/uploads/2017/10/Maliye-Sempozyumu_18_419_447.pdf

⁶⁰ Köstekçi, a.g.e., s.321.

⁶¹ Kılıçaslan, a.g.e., s.40.

⁶² Ersöz, a.g.t., s.186.

⁶³ Ayhan Sarısu, "Bütçe Katılığının Etkisi Açısından Türk Sağlık Sektöründe Yap Kirala Devret Projeleri", *Tarih Okulu Dergisi*, Sayı:26, 2016, ss.505-506.

gerçekleştirilmektedir. Kamu altyapı yatırım hizmeti her iki model de sözleşme süresi sonunda kamu idaresine devredilmektedir. Türkiye’de sağlık hizmetlerinin gerçekleştirilmesinde yaygın bir şekilde kullanılmaktadır⁶⁴.

4) İşletme Hakkı Devri

İşletme hakkı devri sözleşmeleri neoliberal ekonomi politikalarının uygulanmasıyla birlikte kamu hizmetlerinin üretim ve sunumunun gerçekleştirilmesi için başvurulan modern finansman yöntemlerinden birisidir. Bu yöntemde kamu idaresinin ilgili iktisadi teşebbüsü işletmek amacıyla özel sektör yatırımcısına devretmektedir. Buna göre işletme hakkı devri kamunun sahip olduğu kamu hizmeti ve özel mal türündeki mal ve hizmetlerin işletme haklarının belirli bir süre ile özel sektöre devredilmesidir⁶⁵.

Doğal kaynakların ve kamu hizmeti konusu oluşturmayan mal ve hizmet üretim birimlerinin de devredilmesi söz konusudur⁶⁶. Günümüzde daha çok kamu hizmeti niteliğindeki hizmetlerin özel sektör yatırımcısına işletme hakkı devri verilerek işletimi yapılmaktadır⁶⁷.

5) Diğer Kamu Özel İşbirliği Türleri

Kamu altyapı yatırımının niteliğine ve kamu idaresinin ihtiyacına göre KÖİ modeli her ülkede farklı olarak ortaya çıkmıştır. Kamu özel işbirliği türlerine ilişkin farklı adlandırmalar olsa da gerçekleştirilecek kamu altyapı yatırımların doğasına uygun işbirliği yöntemleridir. Diğer kamu özel işbirliği türleri ise Yap sahip ol işlet devret, Yap işlet sahip ol devret, Geliştir sahip ol işlet devret, Tasarla yap işlet devret, Kirala yap işlet modelleri olarak literatürde yer almaktadır⁶⁸.

⁶⁴ Kılıçaslan, a.g.e., s.39.

⁶⁵ Ayanoglu, a.g.m., ss.4-6.

⁶⁶ Kılıçaslan, a.g.e., s.39.

⁶⁷ Çetinkaya, a.g.e., s.111.

⁶⁸ Sarısu, a.g.m., s.505.

b. Kamu Özel İşbirliği Süreci

Kamu özel işbirliği modeliyle gerçekleştirilen altyapı yatırımı belirli bir süreçten geçmektedir. Bu sürece KÖİ süreci denilmektedir. Kamu özel işbirliği süreci çeşitli aşamalardan oluşmaktadır. Bu aşamalar aşağıda ifade edilmiştir.

- Altyapı yatırım ihtiyacı olan kamu hizmet sektörü belirlendikten sonra sosyal ve ekonomik ihtiyaçlara en uygun yatırım projesi seçilmektedir.
- KÖİ modeliyle gerçekleştirme oranı yüksek olan yatırım projeleri, diğer projelerden ayrıştırılır.
- Seçimi yapılan yatırım projesinin KÖİ modeline uygun hale getirilerek hazırlanması ve değerlendirilmesi aşamasında risk ve sorumlulukların tanımlanması, projenin fizibilitesinin değerlendirilmesi, ticari uygulanabilirliği, harcama getirisi ve mali sorumluları belirlenir.
- KÖİ modeliyle gerçekleştirilecek yatırımın sözleşmesinin oluşturulması kapsamında faaliyet gerekliliklerinin ve ödeme mekanizmalarının tanımlanması, uyuşmazlık çözüm mekanizmalarının oluşturulması, sona erme durumları tanımlanır.
- KÖİ modeliyle gerçekleştirilen yatırımın faaliyet yönetimi kapsamında ihale stratejilerinin belirlenmesi, KÖİ modelinin tanıtımı, yatırımcıların değerlendirilmesi, ihale sürecinin yönetimi ve finansal kapanışa ulaşılması sağlanmaktadır.
- KÖİ sözleşme yönetimi kapsamında sözleşme yönetimi yapısının oluşturulması, yatırımın teslim sürecini, riskin izlenmesi ve yönetimi, sözleşmede yapılan değişiklikler ele alınmaktadır. Sözleşme yönetimi belirlendikten sonra ilgili yatırımın tamamlanıp hizmete açılması beklenir. Hizmette açılan yatırımların sözleşme süreci boyunca kira ve kullanıcı ödemeleri sözleşme süresi sonuna kadar devam etmektedir. Sözleşme süresi tamamlanan yatırımın kamu idaresine devri gerçekleştirilir⁶⁹.

Kamu özel işbirliği modeliyle yapılacak olan altyapı yatırım sürecinin başarıyla gerçekleştirilmesinden sonra bireylerin refahını arttırmakla kalmayıp ülke ekonomisinin büyüme ve kalkınmasına yardımcı olmaktadır. Ancak yapılan yatırımın tüm

⁶⁹ T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji Bütçe Başkanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2018*, Ankara: Sektörler ve Kamu Yatırımları Genel Müdürlüğü, 2019, s.21.

aşamalarında denetim ve düzenlemelerin yapılması, alınacak karar ve politikalarla yatırımdan faydalanacak kullanıcıların talebini azaltmaması, yatırımı başarısızlığa uğratacak siyasi politikalardan uzak durulması gerekmektedir. Altyapı yatırım sürecinde yanlış politikaların izlenmesi altyapı yatırımlarının atıl kalmasına ve yüklenecek ilave maliyetler ile ülke ekonomisine ağır bir yük getireceği tahmin edilmektedir⁷⁰.

5. Kamu Hizmetlerinin Finansmanında Kamu Özel İşbirliği Modeline Sağlanan Kamu Garantileri

Kamu özel işbirliği modeliyle gerçekleştirilen kamu altyapı yatırımlarına sağlanan kamu garantileri, özel sektör yatırımcısının öngöremeyeceği ve öngörse bile kontrol edemeyeceği finansal risklerden korunması amacıyla kamu idaresinin kamu yatırımlarının ihale aşamasından işletme aşamasına kadar olan uygun bir kamu müdahalesi olarak ortaya çıkmaktadır. Kamu yatırımlarında meydana gelebilecek riskleri en iyi yönetebilecek tarafa devredilmesine dayanarak verilen garantiler kamu idaresinin risk üstlenim biçimi olarak ifade edilmektedir⁷¹.

Avrupa KÖİ Uzmanlık Merkezi'nin 2011 yılında yayınlamış olduğu rapora göre yatırımlara verilen kamu garantilerinin amaçları ise aşağıdaki gibidir.

- Altyapı yatırım projelerinin başarısızlığa uğramasına karşı yatırımın güvenilirliğini arttırmak
- Özel sektör yatırımcısının yatırımı gerçekleştirilebilmesi için yatırım güven ortamını tesis etmek
- Yatırımların hızlı bir şekilde hizmete açılmasını sağlamak
- Altyapı yatırım projelerine finansman kolaylığı sağlanarak finansman maliyetini düşürmek
- Finansal piyasaları daha etkin kullanarak özel sektörün temin edeceği yatırım kredilerini bankaların yanında sermaye piyasasından borçlanmasını kolaylaştırmak,

⁷⁰ Alparslan Uğur, Mustafa Miynat “Kamu Özel Sektör Ortaklıklarının Ekonomi Politikası”, *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, Cilt:2, Sayı:2, 2014, s.27.

⁷¹ Kılıçaslan, a.g.e., s.51.

- Kamu hizmeti altyapı ihtiyacının gerekli olduğu diğer hizmet alanlarında kullanımını teşvik ederek yatırımların kamu bütçesi üzerindeki etkisinin azaltılmasını sağlamaktadır⁷².

Dünya Bankası tarafından kamu garantileriyle ilgili 2016 yılında rehberlik notu yayınlanmıştır. Rehberlik notuna göre yatırımlardaki risklerin azaltılmasını sağlamak için sağlanan kamu garantileri özel sektör yatırımcılarına ödeme ve borç (kredi) garantileri şeklinde verildiği ifade edilmiştir⁷³.

Kamu özel işbirliği modeliyle gerçekleştirilecek kamu yatırımlarına ihale aşamasından işletme aşamasına kadar farklı kategorilerde kamu garantileri (dolaylı devlet destekleri) sağlanmaktadır. Sağlanan kamu garantileri aşağıda ifade edilmiştir.

- Politik ve hukuki garantiler kapsamında imtiyaz hakkı, hukuki risk, bürokratik izin ve gerçekleştirilecek kamu hizmeti kapsamı dâhilinde tesislerin işletilmesi garantisi
- Finansal garantiler olarak özel sektör yatırımcısının işletme gelirlerinin asgari bir seviyenin altına düştüğü zaman borçlarını ödeyebilmesi için destek kredisi, özel ortağın iflası durumunda temin edilen yatırım kredilerine kamu idaresi tarafından borç üstlenim garantisi ve finansal kaynaklara hızlı bir şekilde ulaşabilmesi amacıyla sermaye piyasalarında yatırımcılara, hisse senedi çıkarılması garantisi
- Yapım ve tesis işletimine yönelik sağlanan garantiler ise rekabet yaratmama, hammadde tedarik, lojistik destek, mücbir sebep, işletme geliri, vergi indirimleri ve muafiyetleri garantisi
- Makroekonomik ortama ilişkin garantiler ise enflasyon oranının sözleşmeyle belirlenen bir seviyeyi aştığı zaman kamu idaresi, kullanıcı bedellerinde güncellemelerin yapılması ve sözleşme süresinin uzatılmasıyla ilgili enflasyon

⁷² Fettah Gökbulut, *Türkiye’de Kamu Özel İşbirliği’nin Sağlık Alanında Uygulanması: Şehir Hastanesi*, (Yüksek Lisans Tezi), Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019, s.46.

⁷³ The World Bank, *World Bank Group Guarantee Products: Guidance Note*, 2016, ss. 4-7. <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/world-bank-group-guarantee-products-guidance-note> (E.T: 14.08.2019).

garantisi ve faiz oranlarında meydana gelen artış sözleşmeyle belirlenen faiz oranı artışından fazla ise faiz artış garantisi verilmektedir⁷⁴.

6. Kamu Özel İşbirliği Modelinin Kamu Finansmanı Açısından Avantajları ve Dezavantajları

Kamu özel işbirliği modeli, kamu hizmetlerinde hem üretim hem de finansman modeli olarak geliştirilmiştir. Modelin önemli avantajları olduğu gibi dezavantajları da vardır.

a. Avantajları

Kamu özel işbirliği modelinin uygulanmasıyla birlikte gelişmekte olan ülkeler kamu yatırımlarını bütçelerine yük olmadan gerçekleştirmektedir. Kamu yatırımlarının kamu idaresi eliyle yapılması hem maliyeti arttırırken hem de yatırım süresini uzatmaktadır. Kamu idaresi ile özel sektör yatırımcısının birlikte gerçekleştireceği yatırımların uzun vadeye dayanmasından dolayı hukuki alt yapıları düzenlenerek siyasi risklerden arındırılması yatırımların hızlı bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlayacaktır⁷⁵.

Altyapı yatırımları gerçekleştirilirken kullanılan KÖİ finansman modeliyle devlet deyim yerindeyse bir taşla onlarca kuş vurmak istemektedir. Ancak devletin bu finansman modelini uygulamaya başlamadan önce finansman modelinin işlerliğini tam manasıyla sağlayabilmesi amacıyla hukuki ve politik altyapısının sağlanmasına yönelik düzenlemelerin yapılması gerekmektedir⁷⁶.

Modelin altyapı yatırımlarına uygulanmadan önce finansman açısından risklerin kimin üstleneceğinin belirlenip, riskli mekanizmaların meydana geldiği zaman devletin sağlayacağı garantilerle yatırımın gerçekleştirilmesi sağlanacaktır⁷⁷.

⁷⁴ Yelin Xu, John F.Y. Yeung ve Shaohua Jiang, “Determining Appropriate Government Guarantees For Concession Contract: Lessons Learned From 10 PPP Projects In China”, *International Journal Of Strategic Property Management*, Volume:18, Issue:4, 2014, s.357.’ den aktaran: Gökbulut, a.g.t., ss.46-49.

⁷⁵ Çakır, a.g.e., s.76.

⁷⁶ Gökhan Tunç, Emrah Özseraç, “Türkiye’deki Kamu Özel İşbirliği Modelinin İyileştirilmesine Ait Öneriler”, *3.Türkiye Deprem Mühendisliği ve Sistemoloji Konferansı*, 14-16 Ekim 2015, İzmir, s.4.

⁷⁷ Köstekçi, a.g.e., ss.313-319.

Kamu altyapı yatırımının plan aşamasından finansman aşamasına kadar fizibilite raporları ile maliyet-etkinlik analizleri yapılarak ülke ekonomisine katkı sağlaması yatırımın en temel amaçlarından birisidir⁷⁸.

Finansman aşamasında KÖİ yatırımını gerçekleştirecek özel sektör yatırımcısının bu yatırım için öz kaynak tutarını yatırım tutarının asgari %20 oranını sağlaması gerekmektedir. Bu ön koşulun sağlanmasıyla birlikte, işbirliği kurulacak KÖİ yatırım projesinin başarıya ulaşmasına katkı sağlayacaktır⁷⁹.

Özel sektör ve kamu idaresinin yatırımın gerçekleştirilmesi amacıyla kurdukları kamu tüzel kişiliğine haiz şirketin kurulması, hazinenin garantisi taşıyacağı anlamına geldiği için daha az maliyetle yurt dışı finansman kaynakları temin edilecektir. Ancak yatırım beklenen kapasiteyi gerçekleştirmediği anda yatırımın finansal dengesi bozularak yurt dışından temin edilen hazine garantisini taşıyan yatırım kredilerini özel sektör yatırımcısı ödeyememesi durumunda temin edilen yatırım kredileri kamu borcu haline dönüşerek merkezi yönetim bütçesine yük oluşturacaktır. Aslında devletler kamu özel işbirliği ile yapılan yatırımları hazineden tek kuruluş para harcanmadan yapılan yatırımlar olarak görse de yatırım hizmete açıldığında bütçe ödemelerine ilave finansal sorumluluk getirmektedir. Kamu idaresi sağlamış olduğu kamu garantileriyle yatırımın başarılı bir şekilde gerçekleştirilmesi için verilmektedir⁸⁰.

b. Dezavantajları

Kamu özel işbirliği modelinin dezavantajları ele alınırken modelin uygulama ve işletme aşaması üzerindeki finansman ve diğer risklerin değerlendirilmesi gerekir. Bunun nedeni ise risklerin yatırım sürecini olumsuz etkileyerek yatırımın atıl kalmasına neden olacaktır⁸¹.

Kamu idaresinin özel sektör yatırımcısı tarafından KÖİ modeliyle gerçekleştirilecek yatırımların tüm aşamasında yeterli denetim mekanizmalarının kurulması gerekmektedir. Bunun nedeni ise yatırım üretim aşamasında zamanında

⁷⁸ Ersöz, a.g.t., s.33.

⁷⁹ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Özel İhtisas Komisyon Raporu*, Onuncu Kalkınma Planı: 2014-2018, Ankara, 2014, s.7.

⁸⁰ Yiğit Karahanoğulları, "Kamu Özel Ortaklığı Modelinin Mali Değerlendirilmesi", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, Cilt:67, Sayı:2, 2012, ss.109-112.

⁸¹ Yiğit Karahanoğulları, a.g.m., s.106.

yetiştirilememesi veya sunum aşamasında fiyat kontrollerinin sağlanamaması sonucunda yatırıma oluşacak talep minimum seviyeye çekilecektir.

Kamu idaresinin yöneticileri, yatırımın gerçekleştirilmesi amacıyla kurulan kamu tüzel kişiliğine haiz şirketin yönetimini özel sektör yatırımcısı tarafından belirlenecek yöneticinin basiretli bir iş adamı gibi, girişimcilik ruhunu ön planda tutarak yatırım karlılığını ve verimini engelleyecek risklerden uzak durması gerekmektedir⁸².

Kamu altyapı yatırımının gerçekleştirilme süresi olabildiğince kısa tutulması gerekmektedir. Bunun nedeni KÖİ modeliyle altyapı yatırımını gerçekleştiren ülkenin ekonomik sisteminde yaşanabilecek ekonomik dalgalanmalar (kriz ortamı), projenin maliyetini arttırarak özel sektör yatırımcısına ilave maliyetler yükleyecektir⁸³.

Ekonomide meydana gelen istikrarsızlıklardan etkilenmemek için ilgili kamu idaresi yatırımın gerçekleşmesi için özel sektör firmasına talep garantisi verebilmektedir. Talep garantisi, hizmetten yararlananların yeterince yararlanmalarını durumunda hükümetin eksik kalan kısmını hazineden karşılayarak talep riskini ortadan kaldırırken, ilgili kamu idaresinin bütçesine ilave maliyetler yükleyecektir⁸⁴.

Hizmetin üretimi ve sunumu kamu idaresince kamu yararı içerdiği için hizmetten yararlanma bedeli, ilgili kamu idaresinin maliyet çalışmaları sonucunda belirlenecektir. Ancak projenin finansmanının sağlanması ve özel şirketin zarara uğramaması için kullanıcıların ödeme gücünü dikkate alan temel kullanıcı ücretlerinin belirlenmesi gerekir.

Model ile gerçekleştirilen kamu altyapı yatırımının performansı ve kalitesini hizmetten yararlananlar belirleyecektir. Hizmeti gerçekleştiren özel sektör yatırımcısı, hizmetin sunum kalitesini belirlenen kriterlerde sağlayamadığı zaman ilgili kamu idaresine ağır bir tazminat ödemek zorunda kalacaktır⁸⁵.

Kamu altyapı yatırımlarındaki riskin özel sektöre devredilerek sürecin daha iyi yönetilmesini ve bürokratik yoğunluğun azaltılması hedeflenmektedir. Özel sektör

⁸² Ersöz, a.g.t., s.37.

⁸³ Mehmet Alagöz, Turgut Yokuş, “Kamu Özel İşbirliği (KÖİ) Yatırımları ve Ekonomik İllüzyon Etkisi”, *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, Cilt:19, Sayı:32, 2017, s.115.
http://dergi.kmu.edu.tr/userfiles/files/14_%20M_%20Alag%C3%B6z,%20T_%20Yoku%C5%9F.pdf
(E.T: 04.03.2018).

⁸⁴ Arkan Yusufoglu, “Kamu Özel Ortaklıklarında Koşullu Yükümlülükler ve Mali Riskler: Avrasya Tüneli, Osmangazi ve Yavuz Sultan Selim Köprüleri Üzerine Bir Değerlendirme”, *Gazi Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, Gazi Akademi Genç Sosyal Bilimciler Sempozyumu 2017 Özel Sayısı, s.160.

⁸⁵ Çakır, a.g.e., s.76.

yatırımcısının KÖİ modeliyle gerçekleştireceği kamu altyapı yatırımlarında teknolojik bilgi birikiminin kullanılması yatırımın maliyetini ve süresini azaltacaktır⁸⁶.

Yatırımın tüm aşamalarında etkili bir stratejik planlamanın yapılmaması, hukuki mevzuatta boşlukların olması yatırımın başarılı bir şekilde gerçekleştirilmesine engel olacaktır⁸⁷.

Yatırımlar gerçekleştirilirken meydana gelen olumsuz dışsal gelişmelerden etkilenilmemesi, bölgede toprak rantına yol açmayacak düzenlemelerin yapılması ve çevresel etki değerlendirilme analizinin yapılması gerekmektedir⁸⁸.

Model ile gerçekleştirilecek yatırımın, hizmete açılmasıyla birlikte istihdam edilen personelin özel hukuk hükümlerine tabi olması ve hak edişlerin devlet tarafından düzenlemelerle kontrol altına alınması gerekmektedir⁸⁹.

Yatırımın yıpranma durumları her yıl yapılacak denetimlerle belirlenerek bakım ve onarımın gerçekleştirilmesi, gümrük vergisi muafiyetinin sağlanması ve risklere karşı önlem alınmasıyla birlikte yatırımların önündeki engeller kaldırılarak yatırım sürecinin başarıyla gerçekleştirilmesini sağlayacaktır⁹⁰.

⁸⁶ Ersöz, a.g.t., s.32.

⁸⁷ Çakır, a.g.e., s.79.

⁸⁸ Barış Özer, Mustafa Miynat, “Türkiye’de Uygulanan Kamu Tedarik Usullerinin Yolsuzluk Riski Açısından Değerlendirilmesi”, *Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt:14, Sayı:3, 2016, s.29.

⁸⁹ Yiğit Karahanoğulları, a.g.e., s.122.

⁹⁰ Alparslan Uğur, Mustafa Miynat, a.g.m., s.27.

İKİNCİ BÖLÜM

KÜRESEL DİNAMİKLERİN KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ YAKLAŞIMI VE ÜLKE UYGULAMALARI

Dünya’da KÖİ modelinin kamu altyapı yatırımlarında kullanımının yaygınlaştırılmasında küresel dinamik olarak nitelendirdiğimiz uluslararası kuruluşların önemli bir etkisi olmuştur. Dolayısıyla bu ikinci bölümde önce Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD), Dünya Bankası, Uluslararası Para Fonu (IMF) ve Kredi Derecelendirme Kuruluşları ve Avrupa Birliği gibi küresel nitelikteki uluslararası kuruluşların ve Avrupa Birliği’nin kamu özel işbirliğine yaklaşımı incelenecektir. Ardından kamu özel işbirliği ile ilgili seçilmiş ülkelerdeki KÖİ deneyimleri verilecektir.

I. KÜRESEL DİNAMİKLERİN KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ YAKLAŞIMI

A. EKONOMİK İŞBİRLİĞİ VE KALKINMA TEŞKİLATI (OECD)

Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD), üye ülkeler arasında ekonomik uyumlaştırmayı amaçlayan uluslararası bir kuruluştur. OECD’nin KÖİ modeli ile ilgili ilk somut adımı, 1982 yılında hazırladığı Yerel İstihdam Teşebbüsleri İçin Yeni İşbirliği ve Eylem Programı’dır. Söz konusu işbirliği ve eylem programı, liberal ekonomi politikalarının yaygınlaşmaya başladığı o dönemde, üye ülkelerin özelleştirme programlarına ağırlık vermesini ve böylece kamu hizmetlerinin bütçe üzerindeki yükünün azaltılmasını sağlamak için, alt yapı ihtiyaçlarının özel sektör tarafından üstlenilmesini önermiştir.

1994 yılında KÖİ modelinin yaygınlaştırılması amacıyla Rio Dünya Zirvesinde ülkeler tarafından altyapı yatırımlarında uygulanması tavsiye edilirken Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı ve Sürdürülebilir Kalkınmaya Yönelik İş Konseyinde modelin uygulanmasını teşvik edici politikalar izlenmiştir⁹¹.

⁹¹ Peter Carrol, Peter Steane, “Public Private Partnership: Sectoral Perspectives”, *Public Private Partnership–Theory and Practice In International Perspective*, (Edited: by Stephen P. Osborne), Routledge, London and New York, 2000, ss.44-45.’den aktaran; Şahin ve Uysal, a.g.e., s.65.

2007 yılında KÖİ modelini kullanarak yatırım yapacak ulusal ve uluslararası yatırımcılar için rehberlik niteliğinde olan “Özel Sektörün Altyapıya Katılımına İlişkin OECD İlkeleri” başlığı altında, 22 ilkeden oluşan tavsiye kararlarını yayınlamıştır. Yayınlanan 22 ilkede, özel sektöre ihale edilecek yatırımın fayda maliyet analizine dayanması, olağanüstü durumlar meydana geldiği zaman projenin sektöre uğramaması için alınabilecek önlemlerin belirlenmesi, mali disiplin ve saydamlığın sağlanması gibi hususlar yer almaktadır. Ayrıca kurumsal çerçevenin sağlanmasında konusunda bürokratik ve yerel piyasaya girişteki engellerin makroekonomik göstergeler göz önüne alınarak kaldırılması gerektiği öne çıkmıştır. Yatırım projelerinin kapasitesi, oluşturacağı etkileri, özel sektör yatırımcısının finansal sürdürülebilirliği, yatırımların tüm aşamasındaki amaçlara yönelik stratejilerin belirlenmesi gerektiği OECD ilkelerinde belirtilmiştir⁹².

OECD üyesi ülkelerin, kamu sektörü altyapı yatırım projelerinin KÖİ modeliyle gerçekleştirilme oranı birbirinden farklılık göstermektedir. 2010 yılındaki verilere göre kamu sektörü alt yapı yatırım projelerinin KÖİ modeli ile gerçekleştirilme oranı %0 - %5 arasında olan ülkeler; Avusturya, Almanya, Kanada, Danimarka, Fransa, Hollanda, Macaristan, Norveç ve İspanya’dır. %5-%10 arasında olduğu ülkeler; Birleşik Krallık, Çek Cumhuriyeti, Slovak Cumhuriyeti, Yunanistan, İtalya, Güney Afrika ve İrlanda’dır. % 10 - %15 arasında olduğu ülkeler Kore, Yeni Güney Galler (Avustralya)’dır. Oranın % 15-%20 arasında olduğu iki ülke ise Meksika ve Şili’dir⁹³.

OECD’nin 2010 yılında yayınlamış olduğu rapora göre üye olan ülkelerde KÖİ modelinin yatırımlara entegre edilmesi ve modelin tüm aşamalarında etkin, verimli çalışma ortamının sağlanması amacıyla modelin kullanımı için ilgili ülkelerde merkezi düzeyde KÖİ birimi olan 17 ülke ise Avustralya, Belçika, Kanada, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Fransa, Almanya, Yunanistan, Macaristan, İrlanda, İtalya, Japonya, Kore, Hollanda, Polonya, Portekiz, İngiltere’dir.

Merkezi düzeyde KÖİ birimi olmayan 12 ülke ise Avusturya, Finlandiya, İzlanda, Lüksemburg, Meksika, Yeni Zelanda, Norveç, Slovakya, İspanya, İsveç,

⁹² Şahin ve Uysal, a.g.e., ss.65-69.

⁹³ OECD, *Recommendation Of The Council On Principles For Public Governance Of Public-Private Partnerships*, Mayıs-2012, ss. 25-26. <http://www.oecd.org/governance/budgeting/PPP-Recommendation.pdf>. (E.T: 20.10.2018).

İsviçre, ABD, Türkiye'dir. Bu ülkelerde KÖİ modelinin kullanımı açısından merkezi yönetim tarafından kontrol edilmesi projelerin sürdürülebilirliği ve yatırımların tüm aşamalarında meydana gelen risklerin kontrol edilmesini sağlayarak yatırımların atıl kalmasının önüne geçecektir⁹⁴.

OECD'nin son dönemdeki raporlarına göre KÖİ modeli ile gerçekleştirilen uzun sözleşme dönemine sahip yatırımlarda, yatırımın gerçekleştirilmesiyle birlikte meydana gelen risklerin kamu idaresi ve özel sektör yatırımcısı tarafından paylaşılması gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca ortaya çıkan risklerin paylaşımı konusunda yatırımı gerçekleştiren ülkelere uyarılarda bulunarak mevcut bütçe üzerinde yük oluşturmaması, alınabilecek önlemlerin projenin ihale aşamasından önce belirlenmesi, yatırımların kapsamının toplumsal ihtiyaçlara karşılık verecek şekilde belirlenmesi gerektiği vurgulanmıştır.

Gelişmiş, gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkelerde bu modelin uygulanmasıyla ortaya çıkan sorunların çözümü için alınabilecek önlemler üzerinde durulmuştur. Çözüm önerileri kapsamında risklerin paylaşımı, projelere sağlanan garantilerin gerçekliğe uygun bir şekilde verilmesi, projeler kapsamında alınan yatırım kredilerinin ödenmesinde taahhüt içermesi, mevcut devlet bütçesi üzerinde yük oluşturacağının göz önüne alınması gibi hususlara yer verilmiştir. Yatırımlar gerçekleştirilirken bütçe üzerine getirilen esnekliğin uluslararası standartları aşmaması, bu kapsamda verilen bilgilerin yatırımlar lehine açıklayıcı, şeffaf ve net olması gerektiği belirtilmiştir⁹⁵.

Mc Kinsey'e göre dünya genelinde, 2016-2030 yılları arasında, yol, köprü, liman, enerji tesisleri, atık su ve diğer sektörlerde yılda ortalama 3,3 trilyon dolar yatırım ihtiyacı olduğu ilgili raporda ifade edilmiştir. OECD'ye göre dünyada yılda ortalama 6,3 trilyon dolar değerinde altyapı yatırım ihtiyacı olduğu belirtilmiştir. Önümüzdeki dönemde telekomünikasyon, enerji, ulaştırma, kentsel alt yapı ve su tesisleri alanlarında artan altyapı ihtiyacı nedeniyle toplamda 95 trilyon dolar yatırım ihtiyacı olacağı vurgulanmıştır⁹⁶.

⁹⁴ OECD, *Dedicated Public Private Partnership: A Survey Institutional and Governance Structures*, 2010, s.11. https://read.oecd-ilibrary.org/governance/dedicated-public-private-partnership-units_9789264064843-en#page13 (E.T: 28.05.2019).’den aktaran; T.C. Kalkınma Bakanlığı, *11 Kalkınma Planı (2019-2023): Kamu Özel İşbirliği Özel İhtisas Komisyonu Ön Raporu*, ss.41-42.

⁹⁵ OECD, “Subnational Public Private Partnership Meeting Infrastructure Challenges” , *OECD Multi Level Governance Studies*, 2018. https://read.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/responding-to-the-infrastructure-challenge_9789264304864-en#page4 (E.T: 20.02.2018).

⁹⁶ OECD, "Subnational Public Private Partnerships: Meetings Infrastructure Challenges", s.134.

B. DÜNYA BANKASI

Dünya Bankası, az gelişmiş ülkeler ile savaş sırasında tahrip edilmiş veya doğal afete uğramış ülkeler başta olmak üzere, üyesi bulunan ülkelere uzun vadeli krediler sağlamak üzere 1944 yılında Bretton Woods Antlaşması ile kurulmuştur. Günümüzde ise kredi veren değil, politika belirleme konusunda gelişmekte olan ülkeler üzerindeki etkisi oldukça güçlü olan bir kuruluş görünümündedir. Dünya Bankası, kamu özel işbirliği konusunda en etkili yaklaşımı sergileyen uluslararası kurumlardan birisidir⁹⁷.

Dünya Bankası KÖİ modelini “özel sektörün risk ve yönetim sorumluluğunu üstlendiği, kamusal hizmetlerin üretimi ve sunumunun sağlanması amacıyla hem kamu idaresinin hem de özel sektör yatırımcısının uzun döneme yayılan sorumluluklarının üstlenildiği sözleşmeler” olarak tanımlamıştır⁹⁸.

Dünya Bankası'nın KÖİ modeliyle ilgili çalışmaları 1990'lı yıllarda başlamıştır. 1999 yılında, İngiltere ve Japonya'nın ortak girişim olarak kurdukları Kamu Özel Altyapı Danışmanlık Merkezi (PPIAF), Dünya Bankası ile yakın ilişki içindedir. Gelişmekte olan ülkelere özel sektör yatırımcısının alt yapı yatırımlarını kolaylaştırmak amacıyla ülkelerin, mevcut verileri yayınlanması için “Alt Yapı Projelerine Özel Katılım Veri Tabanı” oluşturulmuştur⁹⁹.

Dünya Bankası Grubu'na bağlı danışma kurumunun KÖİ modelini uygulayacak ülkelere yönelik yayınladığı KÖİ Referans Rehberi'nde KÖİ modeli üç bölümde ele alınmıştır. Birinci bölümde KÖİ'nin temelleri, neden ve niçin oluşturulduğu; ikinci bölümde KÖİ çerçevesinin oluşturulması için uygulanacak politikalar ve yatırım süreci hakkında bilgi verilmiştir. Üçüncü bölümde, KÖİ modelinin altyapı yatırımlarında uygulanması için ülkelere rehberlik niteliğinde genel kapsamlı bilgiler ele alınmıştır¹⁰⁰. Ayrıca rehberde KÖİ modeli kullanılarak gerçekleştirilecek altyapı yatırımlarının uzun vadeli sözleşmelere dayandığı belirtilmiştir. Özel ortağın kâr hedefleri doğrultusunda kamu yararının ön planda olması ve kamu idaresinin de maliyet etkinliği hedefleyerek sosyal refahı sağlayan projeler hazırlaması gerektiği vurgulanmıştır. Altyapı

⁹⁷ Sacit Önen, *Uluslararası Mali Kuruluşlar*, Ankara: Gazi Üniversitesi Yayını, 1989, s.40.

⁹⁸ World Bank, <https://ppiaf.org/about-us> (E.T: 13.11.2018).

⁹⁹ Şahin ve Uysal, a.g.e., s.70.

¹⁰⁰ PPP Knowledge Lab, <https://pppknowledgelab.org/guide/sections/83-what-is-the-ppp-reference-guide> (E.T: 19.02.2019).

yatırımlarının gerçekleştirilmesi için ihtiyaç duyulan finansmanın, özel sektör yatırımcısının hissedarlarına ve borçlularına yapacağı ödemeler, kullanıcı garantileri ve devlet ödemelerinden oluşacağından dolayı özel sektör yatırımcısının getirisi sağlam olan yatırım projelerine kaynak aktarımının gerçekleştirilmesi gerektiği ve KÖİ modeliyle devletin yatırımlarını borçlanma sınırlamaları dışında gerçekleştirilebileceği belirtilmiştir¹⁰¹.

Dünya Bankası, borçlanma politikaları sınırlamaları ile karşılaşan gelişmekte olan ülkelerin, KÖİ yatırım projelerinin dış finansmanı nedeniyle yeni bir borçlanma politikası ile karşı karşıya olduğunu belirtmiştir. Dünya Bankası'nın gelişmekte olan ülkeler için bir başka tespiti de, söz konusu KÖİ finansmanının uluslararası standartlarda belirlenen muhasebe sistemine göre bütçelerde gösterilmesi ve "Kamu Mali Yönetimi" çerçevesinin belirlenmesi gerektiği yönündedir¹⁰².

Dünya Bankası tarafından yayınlanan rehberlik niteliğindeki bir diğer rapor "İslami Finans ve Kamu Özel İşbirliği Raporu" dur. Bu rapor İslam ülkelerindeki KÖİ uygulamalarına yer vermekte ve bu projelerin finansman özelliklerine değinmektedir.

Dünya Bankası'nın KÖİ modeli ile ilgili olarak, ülke örneklerine dayanarak yaptığı sektörler ve hizmetler bazındaki değerlendirmelerinde; kimi ülkelerin modeli sadece kalkınmada öncelikli sektörlerde belirlediği, kimi ülkelerin ise temel kamu hizmetlerinde KÖİ'lerin kullanılmayacağı ve modelin kullanım alanının çekirdek hizmetler olarak belirlendiği görüşleri yer almıştır. Sektörler bazında özellikle ulaştırma, yeşil enerji, su, sağlık, eğitim, koruma hizmetleri, bitki koruma, kentsel altyapı alanlarında uygulanan KÖİ modelleri üzerinde durulduğu ifade edilmiştir¹⁰³.

Dünya Bankası'na üye gelişmekte olan ülkelerin 1990-2018 yılları arasında KÖİ modeliyle gerçekleştirilen altyapı yatırım projelerinin bölgesel dağılımı aşağıdaki Tablo 3'te verilmiştir.

¹⁰¹ PPP Knowledge Lab, <https://pppknowledgelab.org/guide/sections/10-insufficient-funds#box-9>. (E.T: 19.02.2019).

¹⁰² PPP Knowledge Lab, <https://pppknowledgelab.org/guide/sections/33-public-financial-management-frameworks-for-ppps>, (E.T: 19.02.2019).

¹⁰³ PPP Knowledge Lab, <https://pppknowledgelab.org/guide/sections/8-how-ppps-are-used-sectors-and-services> (E.T: 19.02.2019).

Tablo 3:1990-2018 Yılları Arasında Dünya Bankası Grubu Bölgelerine Göre Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Altyapı Yatırım Projelerinin Yatırım Değeri (Milyon ABD Doları)

Hizmet Sektörü	Doğu Asya ve Pasifik	Avrupa ve Orta Asya	Latin Amerika ve Karayipler	Orta Doğu ve Kuzey Afrika	Güney Asya	Sahra Altı Afrika
Hava Alanı	8.229	50.106	36.054	2.007	8.277	1.919
Toplama ve Taşıma	-	3.563	6.107	-	18	-
Elektrik	220.116	127.629	279.065	33.107	181.170	43.329
Bilgi ve İletişim Teknolojileri	27.501	20.505	46.874	9.489	5.178	8.984
Entegre Atık Yönetimi	7	179	4,864	22	1.273	7
Enerji	-	6	-	-	-	-
Liman	24.041	6.767	24.090	5.601	12.622	12.825
Doğal Gaz	9.730	24.355	27.507	4.816	1.076	2.249
Demiryolu	46.410	5.356	49.899	343	8.037	5.590
Karayolu	83.180	33.894	113.272	-	86.444	3.368
Arıtma ve Bertaraf	15.833	1.757	285	269	567	1.585
Su ve Kanalizasyon	37.187	5.340	27.276	4.349	1.585	779

Kaynak: <http://ppi.worldbank.org/ppinew/snapshots>. (E.T: 06.03.2019).

Dünya Bankası verilerine göre (Tablo 3), KÖİ modeliyle gerçekleştirilen altyapı yatırımlarının bölgeler itibariyle toplam yatırım değeri; Doğu Asya ve Pasifik Bölgesi'nde 472,234 milyon dolar, Avrupa ve Orta Asya Bölgesi'nde 279,457 milyon dolar, Latin Amerika ve Karayipler Bölgesi'nde 615,293 milyon dolar, Orta Doğu ve Kuzey Afrika Bölgesi'nde 60,003 milyon dolar, Güney Asya Bölgesi'nde 306,247 milyon dolar, Sahra Altı Afrika Bölgesi'nde 79,335 milyon dolar değerinde altyapı yatırımı gerçekleştirilmiştir.

Tablo 4:1990-2018 Yılları Arasında Dünya Bankası Grubu Bölgelerine Göre Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Finansal Kapanışı Yapılan Proje Sayısı Dağılımı

Hizmet Sektörü	Doğu Asya ve Pasifik	Avrupa ve Orta Asya	Latin Amerika ve Karayipler	Orta Doğu ve Kuzey Afrika	Güney Asya	Sahra Altı Afrika
Hava Alanı	36	35	58	12	12	16
Toplama ve Taşıma	-	49	18	-	6	-
Elektrik	936	491	947	102	685	262
Bilgi ve İletişim Teknolojileri	52	220	85	33	44	89
Entegre Atık Yönetimi	1	2	7	2	29	1
Enerji	-	1	-	-	-	-
Liman	127	38	137	23	56	58
Doğal Gaz	209	52	80	6	8	7
Demiryolu	37	8	42	2	11	22
Karayolu	288	21	262	-	470	17
Arıtma ve Bertaraf	189	16	12	4	16	10
Su ve Kentsel Altyapı	586	49	287	28	22	32

Kaynak: <http://ppi.worldbank.org/ppinew/snapshots>. (E.T: 06.03.2019).

Dünya Bankası Grubu verilerine göre (Tablo 4), 1990-2018 yılları arasında, tüm bölgelerde, finansal kapanışa ulaşan yatırım projesi sayısı, en fazla elektrik altyapı yatırımlarında gerçekleştirilmiştir. Finansal kapanışı yapılan proje sayısı, bölgeler ve sektörler açısından büyük farklılık göstermektedir.

Dünya Bankası'nın KÖİ modeli ile gerçekleştirilen altyapı yatırım projelerinde dikkate almaya başladığı diğer bir konuda, yeşil enerji ve sürdürülebilir çevre politikalarıdır. Banka'nın karbon salınım oranının azaltılması hakkında yayınlamış olduğu bir raporda, 2002'den 2017 yılına kadar enerji, endüstri ve ulaşım sektörlerindeki karbon salınımının azaltılmasını içeren projelere özel sektörün KÖİ modeliyle katıldığı belirtilmiştir¹⁰⁴.

Dünya Bankası'nın KÖİ modeline ilişkin günümüzdeki yaklaşımı ve gelişmekte olan ülkelere yönelik önerileri, 2018 yılında yayınlamış olduğu rapora göre beş noktada ifade etmek mümkündür. Birincisi, önerilen KÖİ modelinin kapsamının belirlenmiş

¹⁰⁴ World Bank, *Low-Carbon Infrastructure Private Participation In Infrastructure (PPI) 2002 To H1 2017*, 2017. http://ppi.worldbank.org/~media/GIAWB/PPI/Documents/Global-Notes/2017_Low_Carbon_Infrastructure_PPI.pdf.

olmalıdır. İkincisi, KÖİ süreci iyi yönetilmelidir. Üçüncüsü, KÖİ yatırım projelerinin gerçekleştirilmesinin ilgili kamu hizmeti ihtiyacını karşılmasına yönelik olması gerekmektedir. Dördüncüsü, KÖİ modelinin gerçekleştirilmesinde imzalanan sözleşmelerin yönetiminin başarılı bir şekilde gerçekleştirilmesidir. Beşincisi ise ilgili kamu idaresi ve özel sektör tüzel veya gerçek kişilerin koordinasyon içinde çalışması gerektiği yönündedir. KÖİ modeli uygulamalarında beklenmedik problemlerle karşılaşılırsa alternatif çözüm yollarının üretilmesi gerektiğine de vurgu yapılmıştır¹⁰⁵.

C. ULUSLARARASI PARA FONU (IMF)

Uluslararası Para Fonu (IMF), Dünya Bankası gibi 1944 yılında Bretton Woods Antlaşması ile oluşturulan uluslararası finans kuruluşudur. Kuruluş amaçları; uluslararası parasal işbirliğini geliştirmek, uluslararası ticaretin dengeli bir şekilde gelişmesini ve döviz kuru istikrarını sağlamak, çok taraflı ödemeler sisteminin kurulmasına ve ticaretin önündeki engellerin kaldırılmasına hizmet etmek, üye ülkelere ödemeler bilançosundaki dengesizlikleri gidermek amacıyla kredi desteği sağlamak, uluslararası finansal dengesizliklerini azaltmak olarak belirlenmiştir¹⁰⁶.

Uluslararası Para Fonu'nun KÖİ modeliyle ilgili 2006 yılında yayınlamış olduğu raporda, yatırımların finansman yönü üzerinde durulmuştur. Altyapı yatırımları gerçekleştirilirken sözleşme süresi boyunca fayda-maliyet analizinin yapılması gerektiği belirtilmiştir. Yatırımların her aşamasında, yatırımın gerçekleştirilmesini etkileyecek kur ve politik risklerin giderilmesi için yatırımcı ülke tarafından borç üstlenim taahhüdü verilmiştir. Bu durum özel sektör yatırımcısının uluslararası finansal piyasalardan hızlı ve daha az maliyetle yatırım kredisi temin edilebilmesini sağlamıştır. Ancak özel sektör yatırımcısının uluslararası piyasalardan temin etmiş olduğu borç üstlenim taahhütlü yatırım kredilerini geri ödeyememesi durumunda ilgili yatırım kredileri kamu borcu haline dönüşeceği belirtilmiştir¹⁰⁷. Kamu garanti ve sürdürülebilir borç yönetimi

¹⁰⁵ World Bank, *Procuring Infrastructure Public-Private Partnerships Report*, 2018, ss.14-72. <http://documents.worldbank.org/curated/en/891171523343989736/Procuring-infrastructure-public-private-partnerships-report-2018> (E.T: 25.06.2019).

¹⁰⁶ Önen, a.g.e., ss.24-25.

¹⁰⁷ Richard Hemming, "Public-Private Partnerships: Government Guarantees and Fiscal Risk", *Washington DC: International Monetary Fund*, 2006, ss.4-13. <https://www.imf.org/External/Pubs/NFT/2006/ppp/eng/ppp.pdf>.

kapsamında, ülkeler tarafından alınabilecek önlemlere değinilmiş ve projelerin gerçek ekonomik koşullara göre belirlenmesi, ekonomik risk yönetiminin sağlanması gerektiği üzerinde durulmuştur¹⁰⁸.

IMF'nin 2007 yılında Kamu Yatırımları ve Kamu Özel İşbirliği raporunda, KÖİ modelini uygulayan ülkelerde yaşanan finansal riskler üzerinde durulmuş ve kamu yatırımlarında mali sınırlamaların nasıl yapılacağına ilişkin kriterler belirlenerek modeli uygulayan ülkelere tavsiyelerde bulunmuştur. KÖİ modelini uygulayan pilot ülkelere yaşanan sorunlara vurgu yaparak, yatırımların sürdürülebilirliğini sağlamak için yatırımların ekonomik ve finansal performansına önem verilmesi, şeffaflık ve hesap verilebilirlik ilkeleri göz önüne alınarak yatırımların yönetilmesi, uluslararası standartlar ölçüsünde denetiminin gerçekleştirilmesi, sunumu gerçekleştirilecek kamu hizmetinin kullanıcı bedelinin kamu idaresi ve özel sektör yatırımcısı tarafından belirlenmesi gibi temel noktalar üzerinde durulmuştur¹⁰⁹.

IMF'nin 2018 yılında yayınlamış olduğu raporda da önceki yıllarda yayınlanan raporlarda belirtmiş olduğu finansal ve yönetsel riskler üzerinde durulmuş ve önlemlerin alınması konusunda yatırımları gerçekleştiren ülkelere; yatırımların fayda-maliyet, maliyet-etkinlik analizinin yapılması, ekonomik ve sosyal dinamiklerin ihtiyaçları doğrultusunda yatırımın gerçekleştirilmesi, yatırım alanının genişletilmemesi, verilen garantilerle yatırım maliyetinin yükseltilmemesi, özel sektör yatırımcısı ile kamu idaresinin koordinasyonunun her aşamasında sağlanarak süreç yönetiminin sağlanması gibi yatırımlarla ilgili temel konularda durularak yatırımı gerçekleştiren ülkelere tavsiyelerde bulunmuştur¹¹⁰.

¹⁰⁸ Hemming, a.g.e., ss. 51-54.

¹⁰⁹ Bernardin Akitoby, Richard Hemming , Gerd Schwartz, Public Investment and Public Private Partnership”, *International Monetary Fund Economic Issues* 40, 2007, ss.1-20.
<https://www.ebrd.com/documents/comms-and-bis/publicinvestmentandpublicprivatepartnerships-203kb-pdf.pdf> 'den aktaran; Şahin ve Uysal, a.g.e., s.121.

¹¹⁰ Tim Irwin, Samah Mazraani and Sandeep Saxena, “How To Control The Fiscal Costs OF Public-Private Partnerships”, *International Monetary Fund: Fiscal Affairs Department*, 2018, ss.4-13.
<https://www.imf.org/~media/Files/Publications/HowToNotes/howtonote1804.ashx>

D. ULUSLARARASI KREDİ DERECELENDİRME KURULUŞLARI

Kredi Derecelendirme Kuruluşları, en basit tanımıyla yatırımcıya finansal bilgi üreten kuruluşlardır. Kamu altyapı yatırımlarındaki finansal riskleri belirterek yatırımcının riskini minimum seviyeye indirilmesi amaçlanmıştır. Dünya genelinde yaygın olarak yatırım yapılabilir seviyeyi belirleyen Kredi Derecelendirme Kuruluşları Standard Poor ve Moody's ön plandadır. Bunun nedeni, neoliberal ekonomi politikalarının yaygınlaşması ve sermayenin mobilitesinin artmasıyla birlikte, yatırımcıların risklerini en aza indirmek amacıyla finansal değerlendirme talepleri artmaya başlamıştır. Kredi derecelendirme kuruluşlarının en yüksek yatırım yapılabilir seviyesi AAA ve en düşük yatırım yapılamaz seviyesi olan D seviyesidir. Yatırımcıların yatırım yapılabilir seviyesi en düşük Moody's için Baa seviyesi olurken Standard and Poors için ise Bbb olmuştur¹¹¹.

Standard and Poors'a göre KÖİ sözleşmelerinin risklerle ilişkisi, yatırımların BBB üstü kredi notuna sahip olmasıyla ülkeye yatırım yapılırken, BB kredi notuna sahip olması yatırım yapılmasını engellemektedir. Gelişmekte olan ülkelerde politik, coğrafik, ekonomik risklerin var olmasından dolayı KÖİ modeliyle gerçekleştirilen yatırımların uzun bir sözleşme dönemi içerisinde gerçekleştirildiği belirtilmiştir. Bu durum yatırımlardaki finansal riskleri arttırdığını ve önlem alınması gerektiği vurgulanmıştır¹¹².

Ficth'in değerlendirmesinde, KÖİ modelini uygulayan ülkelerde devlet bütçesindeki yatırım payının azaltıldığı, özel sektörün finansal yapısından faydalandığı, özel sektörün teknolojik imkânlarının kullanıldığı, bürokratik sürenin kısaltıldığı ifade edilmiştir. KÖİ modelinin olumlu yanlarının yanı sıra olumsuz yanlarına da vurgu yapılmıştır. Gelişmekte olan ülkelerin yatırımların gerçekleştirilmesi amacıyla borç garantisi verilmesi ve garantiler neticesinde ülkenin borç stokunun artmasına neden olduğu belirtilmiştir. Bu durum ise ülkenin yatırımlar için kredi notunun düşük gelmesini sağlayabileceği ve ülkenin yatırım yapılabilir ülke

¹¹¹ Fikret Birdişi, "Küresel Ekonomik Sistemin İşleyişi İçinde Kredi Derecelendirme Kuruluşlarının İşlevi", *Turgut Özal Uluslararası Ekonomi ve Siyaset Kongresi II*, Malatya: İnönü Üniversitesi, 2012, s.2.

¹¹² Lidia Palakovic, Public Private Partnership (PPP) and Credit Risk, *Standart & Poors*, 28 February 2008. https://www.unece.org/fileadmin/DAM/ceci/ppt_presentations/2008/ppp/polakovic.pdf.

seviyesinden çıkarılabilmesine neden olacağı vurgulanarak kamu altyapı yatırımlarını KÖİ modeliyle gerçekleştirecek ülkelere uyarılarda bulunulmuştur¹¹³.

E. AVRUPA BİRLİĞİ

Avrupa Birliği'nin KÖİ modeliyle ilgili yaklaşımı, 1987 sonrasında Avrupa'da Tek Pazar hedefinin gerçekleştirilmesiyle birlikte üye ülkeler arasında artan mal, hizmet, sermaye ve emeğin serbest dolaşımının yanı sıra, bilginin mobilitesinde yaşanan artış ve yeni teknolojilerin gelişmesinin bir sonucu olarak öne çıkmıştır. Çünkü üye ülkelerin uluslararası rekabete uyum sağlayabilmek amacıyla artan alt yapı ihtiyaçlarını giderebilmek ve devlet bütçesinin kamu hizmetlerine ayrılan payının azaltılması, kamu iktisadi teşebbüslerinin özelleştirme yoluyla özel sektör girişimcilerine devredilmesi gibi konular önem kazanmaya başlamıştır¹¹⁴.

Avrupa Birliği'nin kurucu antlaşması olan Roma Antlaşması'nın 5.maddesi, üye ülkelerin idari ve hukuki düzenleme yapılması amacıyla Avrupa Birliği'ne yetki devri yapabileceği hükme bağlanmıştır. Ayrıca üye ülkelerin KÖİ projelerinin uygulanmasında belirli bir çerçeveye uyulmasını zorunlu kılan bir düzenleme söz konusu değildir. Kamu altyapı yatırımlarının gerçekleştirilmesinde AB'nin çıkarmış olduğu hüküm ve düzenlemelere aykırılık olamaz denilerek Birlik içindeki uyumu ve rekabeti engelleyici idari düzenlemelere sınırlama getirilmiştir. Kurucu antlaşmaya göre, kamu hizmetinin üretim ve sunumunun özel sektör veya kamu idaresince gerçekleştirilmesi üye devletlerin yetkisine bırakılan bir konu olmuştur. Kamu hizmetinin gördürülmesinin kamu alımları ve imtiyazlar çerçevesinde yürütülmesi gerektiği yönünde bir düzenleme vardır.

Kamu alımları ve imtiyazlara ilişkin düzenlemelerin amacı, Topluluk hukukunun kurucu antlaşmasınının 43. ve 49. maddesine atıf yapılarak eşit muamele, saydamlık, karşılıklı tanıma, orantısız politikaların korunduğu, mal ve hizmetlerin serbestçe dolaştığı, iş yeri kurma hakkının bulunduğu, kamu kaynaklarının karşılığında

¹¹³ Fitch Rating, *Public-Sector Counterparty Obligations In PPP Transactions: Cross Sector Criteria*, Global Public Finance, 2016.

¹¹⁴ Sandra Van Thiel, Christopher Pollitt, "New Public Manager in Europe: Changes and Trends", *New Public Management in Europe: Adaptation and Alternatives*, (Edited: Christopher Pollit, Sandra Van Thiel and Vincent Homburg), Palgrave Macmillan, 2007, s.91.

kamu hizmetleri için en iyi katma değer oluşturulmasına imkân veren Tek Pazar oluşturmaktır¹¹⁵. Mal, hizmet, yapım işleri alımlarını düzenleyen 2004 yılında çıkarılan 18 numaralı direktif ile hizmet ve yapım işleri imtiyazlarında, imtiyaz alanları da içeren düzenlemeler yer almıştır¹¹⁶.

Avrupa Komisyonu karmaşık KÖİ yatırım sözleşmelerinin varlığı durumunda direktife ilave olarak Rekabetçi Diyalog ihale yönteminin uygulanabileceği belirtilmiştir. Rekabetçi diyalog yöntemi ise ilgili kamu idaresinin kendi ihtiyaç ve hedeflerini en iyi karşılayacak teknik bir takım araçları tanımlayamaması, söz konusu projenin hukuki veya mali yapısını objektif bir şekilde tanımlayamadığı durumlarda başvurabileceğini direktifte belirtilmiştir. Rekabetçi diyalog kapsamında gerçekleştirilecek yatırım projelerinde şeffaflık ve eşit muamele ilkesine uygun bir şekilde gerçekleştirilmesi vurgulanmıştır¹¹⁷.

Avrupa Birliği'nde Public Private Partnership olarak bilinen KÖİ modelinin yatırımlardaki ilk uygulamaları Birleşik Krallık'ta Özel Finansman Girişimi olarak gelişme göstermiş ve sırasıyla birliğe üye diğer Avrupa ülkelerinde uygulama alanı bulmuştur¹¹⁸. Avrupa Birliği düzeyinde KÖİ modelinin kullanım altyapısının oluşturulması için hukuki altyapısı olarak düzenlenen rehberlik niteliğindeki ilk belgesi 2004 yılında Avrupa Birliği Komisyonu tarafından yayınlanan Kamu Özel İşbirlikleri ve Topluluk Hukukunda Kamu İhaleleri İle İmtiyazlara İlişkin Yeşil Kitap'tır. Yeşil Kitap, 2003-2006 yılında Avrupa Büyüme Girişimi Stratejisi kapsamında KÖİ modeliyle gerçekleştirilecek yatırımların AB'nin gündemine girmesini sağlamıştır¹¹⁹.

Yeşil Kitap'a göre kurumsal olarak KÖİ projelerinin gerçekleştirilmesi amacıyla kamu idaresi ve özel sektör yatırımcısının birlikte tüzel kişiliğe sahip şirket kurulabileceği belirtilmiştir¹²⁰. Kamu özel işbirliği projelerine ilişkin kamu hizmeti alım

¹¹⁵ Ersöz, a.g.t., s.67.

¹¹⁶ Uğur Emek, "Karşılaştırmalı Perspektiften Kamu Özel İşbirlikleri: Avrupa Topluluğu ve Kamu Özel İşbirliği", *Rekabet Dergisi*, 2009, Cilt:10, Sayı:1, s.18.

¹¹⁷ Commission Of The European Communities, *Green Paper on Public Private Partnership and Community Law on Public Contracts and Concessions*, COM-2004 327 Final, 30.04.2004, s.10.

¹¹⁸ Darrin Grimsey, Mervyn K. Lewis, "Evaluating the Risks of Public Private Partnerships for Infrastructure Projects", *International Journal of Project Management*, 2002, s.2.

¹¹⁹ T.C. Maliye Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirlikleri ve Topluluk Hukukunda Kamu İhaleleri ve İmtiyazlarına İlişkin Yeşil Kitap (Gayri Resmî Çeviri)*, Ankara: Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Dairesi Başkanlığı, 2010, s.8.

¹²⁰ Ersöz, a.g.t., s.76.

iş ve ihalelere yönelik hukuksal düzenlemeler, kamu hizmetlerinin alım prosedürlerinin ilan ihaleye katılım sürecinde birlik düzeyinde yayınlanan topluluk direktiflerini temel olarak düzenlemelerin yapılması gerektiği belirtilmiştir. Yeşil Kitap, Avrupa Birliği'ne üye olan ülkelerde uygulanan KÖİ projelerinin farklılığını, sözleşmenin niteliğine göre ya da tüzel kişiliğe sahip olup olmadığını temel olarak açıklamaya çalışmıştır¹²¹.

- Tamamen sözleşmeden kaynaklanan KÖİ projeleri, projenin tasarımı, finansmanı, yapımı ve işletilmesinde sözleşmedeki ilişkiye dayalı işbirliğini ifade etmektedir. KÖİ modeli uygulanırken en yaygın kullanılan imtiyazlı sözleşme modeli kapsamında kamu idaresi tarafından özel sektör yatırımcısına bir hizmetin üretim ve sunumu için kamu idaresinin kontrolü altında mal ve hizmet sunumunun gerçekleştirilmesidir. İmtiyaza dayanan sözleşme modelinde yatırım bedelinin ödenmesi ise kullanıcılardan yararlanma bedeli ve devletin sağlayacağı sübvansiyonlarla özel sektör yatırımcısına ödeme şeklinde olacağı belirtilmiştir.
- Tüzel kişiliğe sahip olan özel sektör yatırımcısının kamu hizmetinin alt yapısının inşası ve işletilmesi amacıyla davet edilmiştir. Bu yöntem “Özel Finans Girişimi” (Private Finance Initiative) olarak daha çok okul, hastane, ulaşım, cezaevi inşası projelerinde görülmüştür. Özel sektöre ödenecek bedel kullanıcılar üzerinden değil, kamu idaresinin projeye yıllık belirli bir bedel ödemesi şeklinde uygulanmıştır.

Yeşil Kitap'ta KÖİ projelerine ilişkin düzenlemeler sözleşme şartlarının belirlenmesinden ihale aşamasına kadar birincil mevzuatta ele alınmıştır. İhale aşamasının tamamlanmasından sonra projenin uygulanması aşamasında ikincil mevzuatta ayrıntılı bir şekilde düzenleme yapılmamıştır. Topluluk direktiflerine ilave bir şekilde mevzuatta yapılan düzenlemeler ile yasal belirsizlik ortadan kaldırılmaya çalışılmıştır¹²².

Yatırım projesi kapsamında işbirliği sürecinin önceden tespit edilmesi ve yatırımın finansal kaynak ihtiyacını özel sektör yatırımcısı tarafından karşılanabilmesi,

¹²¹ T.C. Maliye Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirlikleri ve Topluluk Hukukunda Kamu İhaleleri ve İmtiyazlarına İlişkin Yeşil Kitap (Gayri Resmî Çeviri)*, ss.7-11.

¹²² European Commission, *Green Paper on Public Private Partnership and Community Law on Public Contracts and Concessions*, s.14.

önemli bir gösterge olarak karşımıza çıkarken model kapsamında imzalanan sözleşme süresinin en az 10 yıl en fazla 25 yıl olması gerekir. Sözleşme periyodunun belirlenen zaman aralığı dışında gerçekleşmesi yatırımın finansal sürdürülebilirliğini olumsuz etkileyebileceği belirtilerek yatırımcılara uyarılarda bulunulmuştur.

Yatırımın gerçekleştiği ülkede yatırımın her zaman dinamik kalması amacıyla teknolojik gelişmelerin ve ülkedeki makroekonomik koşulların sözleşmenin ana çerçevesine etki etmeyecek bir şekilde düzenlemelerin yapılması, topluluk müktebatına uyum göstermesi gerektiği ve ihale tutarı 5 milyon Euro'yu aşmayan hizmet satın alma işlerini ihalesiz yapılabileceği belirtilmiştir.

Mahalli idareler tarafından gerçekleştirilen KÖİ uygulanmasındaki husus ise genel kamu yararına ilişkin mal ve hizmetlerin sunumu ve ifasında üçüncü bir tarafa ihale edilmesi durumunda idarenin kamu ihalelerine ve imtiyazlarına ilişkin kanun hükümlerine bağlı olduğu ifade edilmiştir¹²³.

2007 yılında Avrupa Komisyonu tarafından yayınlanan raporda kamu teşebbüslerine sadece sermaye katılımı yapımları durumunda kurumsal KÖİ'ni oluşturmadığı, topluluğun kamu alımları düzenlemeleri kapsamında kabul edilmediği belirtilmiştir¹²⁴.

Avrupa Birliği düzeyinde uygulamaları ve ihtilafları kolaylaştırmak için 2008 yılında Avrupa PPP Danışma Merkezi kurulmuştur. Danışma merkezi olarak kurulan EPEC, Avrupa Yatırım Bankası'ndan fon sağlayacak ülkelere proje, planlama, ihale ve işletme, yatırım sürecine kadar tüm aşamalarda ilgili ülkelere ve yatırımı gerçekleştirilecek özel sektör yatırımcılarına destek verilmiştir¹²⁵.

2011 yılında Avrupa Birliği tarafından KÖİ modeliyle gerçekleştirilecek kamu altyapı yatırımlarına verilen devlet garantileri hakkında rapor yayınlanmıştır. Yayınlanan rapor kapsamında yatırım gerçekleştirilirken ortaya çıkan risklerin önlenmesi amacıyla ülkelerin vermiş olduğu garantiler üzerinde durulmuştur. Bu garantiler borç garantisi, kullanıcı garantisi ve uluslararası finans kuruluşlarından

¹²³ T.C. Maliye Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirlikleri ve Topluluk Hukukunda Kamu İhaleleri ve İmtiyazlarına İlişkin Yeşil Kitap (Gayri Resmî Çeviri)*, s.14 ve s.27.

¹²⁴ Emek, 2009, a.g.e., s.27.

¹²⁵ European Investment Bank, <https://data.eib.org/epec>. (E.T: 22.11.2018).

sağlanan kredi garantisi gibi finansal durumu dengelemeyi amaçlayan garantiler olduğu belirtilmiştir¹²⁶.

2014 yılında çıkarılan direktiflerle, imtiyaz sözleşmelerinin mevcut eksikliklerinin giderilmesi amacıyla kamu hizmetleri kapsamında bayındırlık hizmetlerinin yürütülmesine ilişkin ve deniz sahası alanında faaliyet gösteren işletmelerin kamu hizmetleri ve iş yükümlülüğü sözleşmelerinde düzenlemeler yapılmıştır¹²⁷.

Avrupa Birliği düzeyinde KÖİ modeli kullanılarak gerçekleştirilecek yatırım projeleri için 2014-2020 yılları arasında çalışma programı kapsamında her yıl KÖİ araştırmalarının geleceği hakkında forum düzenlenmesi kararlaştırılmıştır. Avrupa'da birlik düzeyinde 19,5 milyar Euro değerinde yatırımın 7,3 milyar Euro değerindeki kısmını özel sektörden, 12,2 milyar Euro değerindeki kısmının ise üye devletlerden olmak üzere yatırım gerçekleştirilmesi planlanmıştır¹²⁸.

2016 yılında KÖİ yatırımları hakkında rapor yayınlanmıştır. Bu araştırmalar kapsamında geleceğin üretim tesisleri, sürdürülebilir endüstri süreci, enerji tasarrufu sağlayan yapıların inşa ve modernize edilmesi, Avrupa Birliği düzeyinde çevre dostu otomotiv üretiminin KÖİ modeline entegre edilmesiyle ilgili öneriler raporda sunulmuştur¹²⁹.

2018 yılında Avrupa Birliği düzeyinde yayınlanan raporda 2020 Hedeflerine ulaşmak amacıyla gerçekleştirilen projelerin önündeki risklerin belirlenmesi ve önlemlerin alınması gerektiği vurgulanmıştır. 2020 Hedefleri doğrultusunda verilen

¹²⁶ European Investment Bank, *State Guarantees In PPPs A Guide to Better Evaluation , Design, Implementation and Management*, European PPP Expertise Centre, 2011, s.40.

¹²⁷ Giulia Pandimiglio, *Course of European Administrative Law Public-Private Partnership: An Analysis Of European Principles And Italian Legal A mamma e papà , è il loro successo, Libera Università Internazionale Degli Studi Sociali*, 2016.

¹²⁸ European Commission, *Public Private Partnerships Under Horizon 2020: Launch of Activities And First Calls*, Brussels, 2014. http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-14-468_en.htm (E.T: 17.02.2019).

¹²⁹ European Commission, *Horizon 2020 Information Day On The Research Public Private Partnerships*, Brussels, 2016. <http://ec.europa.eu/research/index.cfm?pg=events&eventcode=E8549B02-9403-39F9-E71BF7B28BF5B857>. (E.T: 17.02.2019).

garantilerin 26 milyar Euro'ya ulaştığı ve 500 milyar Euro değerinde birlik düzeyinde yatırım yapılacağı belirtilmiştir¹³⁰.

Avrupa Birliğine üye ülkelerin gerçekleştirdiği altyapı yatırım projelerinin önemli bir kısmı Avrupa Yatırım Bankası'ndan karşılanmaktadır. Tablolar kapsamında Avrupa Birliği düzeyinde 1990-2018 yılları arasında KÖİ modeliyle gerçekleştirilen altyapı yatırımlarının kamu hizmet sektörleri bazında yatırım değeri ve proje sayısı verilerek dönemler halinde aşağıdaki tablolarda 4 dönem olarak ifade edilmiştir.

Tablo 5:1990-2000 Yılları Arasında Avrupa Yatırım Bankası Verilerine Göre Kamu Özel İşbirliği Modelinin Sektörler Bazında Toplam Yatırım Değeri ve Proje Sayısı Dağılımı

Sektörler	Yatırım Değeri (Milyon Euro)	Proje Sayısı
Ulaşım Hizmetleri	43.507	74
Çevre Hizmetleri	3.293	28
Eğitim Hizmetleri	2.153	36
Kamu Düzeni ve Güvenliği Hizmetleri	2.750	36
Rekreasyon ve Kültür Hizmetleri	881	6
Genel Kamu Hizmetleri	2.535	28
Güvenlik Hizmetleri	2.523	21
Sağlık Hizmetleri	5.061	57
Konut ve Toplumsal Hizmetler	953	5
Araştırma, Geliştirme ve İnovasyon Hizmetleri	16	2

Kaynak: <https://data.eib.org/epec> (E.T: 22.11.2018).

Tablo 5'e göre Avrupa Yatırım Bankası verilerine göre Avrupa Birliğine üye olan ülkelerde KÖİ modeliyle gerçekleştirilen 293 proje 63,672 milyon Euro değerinde yatırım gerçekleştirilmiştir.

Tablo 6: 2001-2005 Yılları Arasında Avrupa Yatırım Bankası Verilerine Göre Kamu Özel İşbirliği Modelinin Sektörler Bazında Toplam Yatırım Değeri ve Proje Sayısı Dağılımı

Sektörler	Yatırım Değeri (Milyon Euro)	Proje Sayısı
Ulaşım Hizmetleri	46.756	61
Çevre Hizmetleri	5.742	26
Eğitim Hizmetleri	8.661	95
Kamu Düzeni ve Güvenliği Hizmetleri	2.606	28
Rekreasyon ve Kültür Hizmetleri	2.060	11
Genel Kamu Hizmetleri	1.414	16
Güvenlik Hizmetleri	4.851	17
Sağlık Hizmetleri	12.125	91
Konut ve Toplumsal Hizmetler	832	14
Telekominasyon Hizmetleri	58	2

Kaynak: <https://data.eib.org/epec> (E.T: 22.11.2018).

¹³⁰ European Court of Auditors, *Public Private Partnerships In The EU: Widespread Shortcomings And Limited Benefits*, Special Report, 2018, s.5.

https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_09/SR_PPP_EN.pdf (E.T: 28.02.2019).

Tablo 6'ya göre 2001 yılından 2005 yılları arasında birlik düzeyinde KÖİ modeli kullanılarak gerçekleştirilen yatırımlarda hızlı bir artış yaşanmıştır. Bunun nedeni KÖİ modelinin ilk 10 yıllık dönem itibariyle Avrupa Birliği'ne üye olan ülkeler gereksinim duyduğu altyapı yatırım projelerinde uygulanmaya başlamıştır. 2004 yılında birlik düzeyinde KÖİ modelinin altyapı yatırımlarında uygulanmasını teşvik ve rehberlik etmesi amacıyla olan Yeşil Kitap'ın yayınlanmasıyla birlikte bu dönem arasında gerçekleştirilen 361 altyapı yatırım projesi 85,105 milyon Euro'dur.

Tablo 7: 2006-2011 Yılları Arasında Avrupa Yatırım Bankası Verilerine Göre Kamu Özel İşbirliği Modelinin Sektörler Bazında Toplam Yatırım Değeri ve Proje Sayısı Dağılımı

Sektörler	Yatırım Değeri (Milyon Euro)	Proje Sayısı
Ulaşım Hizmetleri	63.255	142
Çevre Hizmetleri	6.441	42
Eğitim Hizmetleri	16.871	177
Kamu Düzeni ve Güvenliği Hizmetleri	3.883	51
Rekreasyon ve Kültür Hizmetleri	2.721	38
Genel Kamu Hizmetleri	2.056	14
Güvenlik Hizmetleri	9.397	13
Sağlık Hizmetleri	18.534	136
Konut ve Toplumsal Hizmetler	4.327	44
Telekomünikasyon Hizmetleri	453	5

Kaynak: <https://data.eib.org/epec/> (E.T: 17.01.2019).

Tablo 7'ye göre Avrupa Birliği'nde 2006-2011 yılları arasında gerçekleştirilen KÖİ modeliyle 662 yatırım projesi 127,485 milyon Euro'dur. Yatırım değerinin 2001-2005 dönemine göre yaklaşık olarak %50 artış göstermiştir.

Tablo 8: 2012-2018 Yılları Arasında Avrupa Yatırım Bankası Verilerine Göre Kamu Özel İşbirliği Modelinin Sektörler Bazında Toplam Yatırım Değeri ve Proje Sayısı Dağılımı

Sektörler	Yatırım Değeri (Milyon Euro)	Proje Sayısı
Ulaşım Hizmetleri	58.474	95
Çevre Hizmetleri	8.832	41
Eğitim Hizmetleri	8.312	112
Kamu Düzeni ve Güvenliği Hizmetleri	3.715	28
Rekreasyon ve Kültür Hizmetleri	1.145	20
Genel Kamu Hizmetleri	1.285	16
Güvenlik Hizmetleri	1.500	2
Sağlık Hizmetleri	14.997	73
Konut ve Toplumsal Hizmetler	1.344	16
Telekomünikasyon Hizmetleri	6.780	20

Kaynak: <https://data.eib.org/epec/> (E.T: 17.01.2019).

Tablo 8'de 2012-2018 yılları arasında Avrupa Yatırım Bankası verilerine göre toplamda 106,384 milyon Euro yatırım gerçekleştirilmiştir. Tablo 7'ye göre toplam yatırım değerlerinde %20 oranında azalma meydana gelmiştir. Bu azalmanın nedeni ise

Avrupa Birliği'ne üye olan ülkelerde borç krizinin meydana gelmesiyle birlikte ülkelerin ihtiyaç duyduğu altyapı yatırımlarına fon temin edememesi, ihtiyaç duyulan finansal kaynaklara erişimi zorlaştırmıştır. Avrupa Borç Krizi'nin yaşandığı ülkelerde, krizin atlatılması için krizden etkilenen ülkelerde finansal istikrar mekanizmalarının devreye girmesi KÖİ modeliyle gerçekleştirilecek yatırımları ikinci plana atılmasını sağlamıştır.

Avrupa Birliği kapsamında gerçekleştirilen kamu yatırımlarının Avrupa Yatırım Bankası verileri dikkate alarak yıllar itibariyle değerlendirilmesi yapılmıştır. Dünya'da KÖİ modelini uygulayan ülkelere, Avrupa Birliği ve diğer gelişmiş, gelişmekte olan seçilmiş ülkelerdeki deneyimleri bir sonraki alt başlıkta ele alınmıştır.

II. ÜLKE UYGULAMALARI

Kamu özel işbirliği modeline yönelik ülke uygulamaları ele alınırken ilk olarak Avrupa Birliği'ne üye olan seçilmiş ülkeler ele alınmıştır. Avrupa Birliği'ne üye olan seçilmiş ülkelere ilk olarak İngiltere'deki KÖİ deneyimi ele alındıktan sonra sırasıyla Fransa, Almanya, İspanya, Avusturya, İtalya ve Hollanda da modelin gelişimi incelenmiştir. Gelişmiş ülkeler kapsamında ABD, Çin, Japonya ve Rusya Federasyonu'nda KÖİ deneyimi incelenmiştir. Son olarak seçilmiş gelişmekte olan ülkelerdeki KÖİ deneyimi verilmiştir.

A. AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİ

1. İngiltere

İngiltere'de kamu altyapı yatırımlarında özel sektör finansmanından 1981 yılından itibaren geniş olarak yararlanılmıştır. Özel sektör finansmanından yararlanılmasına ilişkin kuralları hazine uzmanı ortaya çıkardığından dolayı bu kurallara Ryrie ilkeleri denilmiştir. Ryrie ilkeleri 8 sene boyunca uygulanmış ve 1989 yılında

kaldırılmıştır. Ancak Birleşik Krallık'taki Özel Finansman Girişimi uygulamalarının temeli Joint Venture (Ortaklık Sözleşmelerine) dayanmıştır¹³¹.

İngiltere Hazine Bakanlığı ülkenin giderek artan sosyal ve ekonomik alt yapı ihtiyacını karşılayabilmek amacıyla 1992 yılındaki ortaklık sözleşmelerini geliştirerek Özel finansman girişim sözleşmelerini kamu altyapı yatırımlarında uygulamıştır. İlgili bakanlıkların modelin kullanımını özendirmek amacıyla ÖFG birimi oluşturulmuştur. Birimin oluşturulmasıyla birlikte, modelin gelişimini sağlamak amacıyla ilgili bakanlık ve özel girişim temsilciliklerinden oluşan Özel Finansman ve Başkanlık Kurulu 1994 yılında kurulmuştur. Eğitim, sağlık, ulaşım gibi çeşitli sektör uzmanları ve önemli yönetim departmanlarıyla birlikte projelerin gelişimi için koordinasyon sağlanmıştır¹³².

1994 yılında 2, 1995'te 5 ve 1996'da 39 adet ÖFG sözleşmesi imzalanmıştır. 1997'de İngiltere Hazine Bakanlığı bünyesinde Özel Finansman Girişimi uygulamaları için Hazine Çalışma Grubu kurulmuştur. Hazine Çalışma Grubu tarafından ÖFG sözleşmelerinin mevzuat ve ekonomik eksikliklerini tespit etmek için çalışmalar yapılmıştır. 1997'den sonra PFI modeli ile yapılan yatırımların sayısında hem nicelik hem de nitelik olarak artış yaşanmıştır.

1999 yılında İngiltere ve Japonya hükümetlerinin girişimiyle Public-Private Infrastructure Advisory Facility (Kamu Özel Altyapı Danışmanlık Merkezi) kurulmuştur. Gelişmekte olan ülkelerde, KÖİ modeli hakkında ihtiyaç duyulan bilgilere kolay bir şekilde ulaşımının sağlanması ve altyapı yatırımlarında yaygınlaştırılması, danışmanlık faaliyeti vermek amacıyla veri tabanı Dünya Bankası'nın desteğiyle oluşturulmuştur. İngiltere hükümetinin KÖİ modelinin altyapı yatırımlarında uygulanması için oluşturulan Politika Çalışma Grubu ise Ticaret Bakanlığı'na devredilmiştir¹³³.

2000 yılından itibaren modelin altyapı yatırımlarında kullanımının diğer Avrupa ülkelerinde uygulanmasıyla birlikte Avrupa Komisyonu tarafından modelin

¹³¹ E. R. Yescombe, *Public Private Partnerships: Principles of Policy and Finance*, United Kingdom: Yescombe Consulting Ltd, 2011, s.35.

¹³² Harun Güngör, *Sağlık Sektöründe Kamu Özel İşbirliği Uygulamaları ve Türkiye İçin Bir Değerlendirme*, (Uzmanlık Tezi), T.C. Kalkınma Bakanlığı: Sosyal Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, 2012, ss.61-62.

¹³³ Cheng Chen, *The Institutional Challenges For PPP In China and The Role of PPIAF*, Paper Prepared for the World Bank Doctoral Workshop, China: Sun Yet Sen University, China, 2010, s.1.

uygulanmasındaki genel şartları içeren Yeşil Kitap'ı yayınlamakla ortak bir format oluşturulmaya çalışılmıştır¹³⁴. Ülkede KÖİ modeliyle en yüksek yatırım, güvenlik ve korunma hizmetlerine yönelik savunma sanayisi tarafından gerçekleştirilmiştir. Sadece KÖİ modeliyle gerçekleştirilecek yatırım projelerinde kullanılmamakta özel sektörün devlete ait işletmelerinin işletilmesinde yani özelleştirme uygulamalarında kullanılmıştır¹³⁵.

İngiltere'de 1992'den 2004'e kadar birinci aşamada gerçekleştirilen ÖFG sözleşmeleri kapsamındaki altyapı yatırım projeleri yeşil enerji, elektrik enerjisi üretimi, ulaştırma hizmetlerinde uygulanmıştır. 2004'te AB'nin çıkarmış olduğu PPP uygulamaları ve Yeşil Kitap'ın yayınlanmasıyla birlikte KÖİ modelinin kamu altyapı yatırımlarında uygulanmasını geliştirmiştir. 2008'de krizin yaşanması ve modelin eksik yanlarının giderilmesi amacıyla KÖİ modelinde yeni bir döneme geçilmesi planlanmıştır¹³⁶.

2011 yılında ÖFG sözleşmelerinde dönüşüm yaşanarak PF2 sözleşmelerine geçilmiştir. Özel sektör tarafından gerçekleştirilecek yatırımların finansmanı için özel sektöre fon akışının sağlanması ve çıkarılan tahvillere kamu idaresinin borç garantisi taahhüt edilmesi, bürokratik sürecinin en aza indirilmesi, yatırımların finansal kapanışını hızlı bir şekilde gerçekleştirilmesi sağlanmıştır. Bu yöntemle mevcut modelin eksik yanları gözetilerek, borçlanmayı ikincil piyasadan yapmak amacıyla çıkarılan hisse senedi, tahvillerin minimum %10 payına kamunun sahip olması gerektiği belirtilmiştir.

2012 yılında modele finansman desteği doğrudan kamudan değil, kamunun sağlamış olduğu imkânlardan yararlanarak ikincil sermaye piyasalarından kaynak aktarımının yapılması ön plana çıkmıştır. Avrupa borç krizinden sonra ülkede eğitim, sağlık ve savunma gibi öncelikli kamu hizmeti yatırım alanı olarak belirlenmiştir¹³⁷.

¹³⁴ European Commissions, *Green Paper on Public Private Partnership and Community Law on Public Contracts and Concessions*, s.3.

¹³⁵ Güngör, a.g.t., s.67.

¹³⁶ HM Treasury, *Private Finance Initiative And Private Finance Projects: 2017 Summary Data*, Infrastructure and Project Authority, March 2018, ss.1-26.

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/696091/PFI_and_PF2_projects_2017_summary_data_March_2018_web.pdf

¹³⁷ Dexter Whitfield, "The Financial Commodification Of Public Infrastructure The Growth Of Offshore PFI/PPP Secondary Market Infrastructure Funds", *European Services Strategy Unit: Research Report*, Issue:8, 2017.

2015 yılında ülkede Midlands Metropolitan Hospital yatırım projesinin finansal kapanışı gerçekleştirilmiş ve bu tarihten sonra finansal kapanışı yapılan proje bilgisi bakanlığın internet sitesinde erişimi sağlanamamıştır.

2016 yılındaki İngiltere Hazine Bakanlığı'nın son düzenlemesine göre projelerin eğitim, sağlık, savunma, ulaştırma ve mevcut bakım ve onarım ihtiyacı olan kamu hizmeti alanlarına ağırlık verileceği yeni bir yatırım hattının oluşturulacağı belirtilmiştir. Ülkede KÖİ modeliyle gerçekleştirilen yatırımlarda özel sektör yatırımcısının finansman maliyetini karşılayamadığı gerekçesiyle iflas etmesi modelin altyapı yatırımlarında kullanımını ikinci plana atılmasına neden olmuştur¹³⁸.

Tablo 9: İngiltere'de Finansal Kapanışı Gerçekleştirilen Mega Ölçekli Kamu Özel İşbirliği Projeleri

Proje	Yatırım Tutarı (Milyar ABD Doları)	Sektör
Future Strategic Tanker Aircraft (FSTA)	3,3	Diğer Hizmetler
Allenby/Connaught	2,0	Askeri Tesis
Airwave	1,8	Acil Servis
Skynet5	1,7	İnternet Teknolojisi Altyapısı
Akut Sahasının Modernizasyonu	1,4	Hastane/ Sağlık Hizmetleri
PRIME	1,2	Ofis
M25 Çevre Yolu	1,2	Karayolu
Manchester Atık Projesi	0,8	Atık
Selly Oak ve Queen Elizabeth Hastaneler	0,8	Hastane/ Sağlık Hizmetleri
Mersey Ağ Geçidi Projesi	0,7	Yol/ Otoyol Bakımı
Colchester Askeri Tesisi	0,7	Askeri Tesis
Nottingham Transit Express II. Kısım	0,7	Hafif Raylı Demiryolu Ulaşım Hizmetleri
3 Adet Kadın Sağlığı Hastanesinin Yeniden Modernizasyonu	0,6	Hastane/ Sağlık Hizmetleri

Kaynak: T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji Bütçe Başkanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2018*, s.14.

Yukarıdaki Tablo 9'da, İngiltere'de ÖFG sözleşmeleriyle gerçekleştirilen ve finansal kapanışı yapılan büyük ölçekli KÖİ projeleri verilmiştir. Aşağıdaki Tablo 10'da, 1990-2018 yılları arasında İngiltere'de KÖİ modeliyle gerçekleştirilen altyapı projelerinin sektörler bazında dağılımı verilmiştir.

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/225362/01_pfi_hedging120506.pdf, (E.T: 31.12.2018).

¹³⁸ Bryan Cave Leighton, Patsner Mark Richards, Katherine Calder, Alexander Hadrill, "United Kingdom", *The Public Private Partnership Law Review: Edition 4*, (Editors: Bruno Werneck and Mário Saadi), The Law Review, April 2018. <https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-4/1168086/united-kingdom%E2%80%9D> (E.T: 31.12.2018).

Tablo 10:1990-2018 Yılları Arasında İngiltere'de Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Altyapı Projelerinin Sektörler Bazında Dağılımı

Sektör	Sektörler Bazında Yatırım Değeri (Milyon Euro)	Sektörler Bazında Proje Sayısı
Ulaşım	53.921	67
Çevre	13.248	73
Eğitim	27.535	327
Asayiş ve Güvenlik	5.992	80
Rekreasyon ve Kültür	2.662	28
Genel Kamu Hizmetleri	3.978	45
Savunma	15.635	46
Sağlık	30.267	296
Konut ve Toplum Hizmetleri	6.983	74
Araştırma, Geliştirme ve İnovasyon (RDI)	160	2
Telekominasyon	58	2

Kaynak: <http://data.eib.org/epec> (E.T: 07.03.2019).

Tablo 10'da, İngiltere'de 1990-2018 yılları arasında toplamda ÖFG sözleşmeleriyle gerçekleştirilen 1040 altyapı yatırım projesinin yatırım değeri 160 milyar Euro'dur.

2. Fransa

Fransa'da kamusal alt yapıyı modernize ve güçlendirme çalışmalarının ilk örnekleri 18. yüzyılda içme suyu projesinin üretim ve sunumunun özel sektör yatırımcısı tarafından imtiyaz modeli çerçevesinde ortaya çıkmıştır¹³⁹. Kamu hizmetleri alt yapısının imtiyaz modeli sayesinde ticarileşmesi daha çok su temini ve kanalizasyon hizmetleri alanında olmuştur¹⁴⁰. Fransa'da KÖİ modeli yatırımlarda uygulanırken kamusal hizmetin niteliğine, yatırım değerine göre imtiyaz modeli veya ortaklık sözleşmeleri kullanılmıştır¹⁴¹.

¹³⁹ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *11. Kalkınma Planı Kamu Özel İşbirliği Özel İhtisas Komisyonu Ön Raporu*, s.3.

¹⁴⁰ Darrin Grimsey and Mervyn K.Lewis, *Public Private Partnersip: The Worldwide Revolution In Infrastructure Provision and Project Finance*, Edward Elgar Publishing Inc Montpellier Parade Cheltenham UK, 2007, s.47.

¹⁴¹ Francois-Guilhem Vaissier, Olivier Le Barlar, Diane Houriez, "France" *The Public Private Partnership-Edition 5*, (Editors: Bruno Werneck and Mário Saadi), 2019. <https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-5/1189696/france> (E.T: 25.04.2019).

Fransa’da özel sektör işbirliğiyle gerçekleştirilecek projelerin zemini 1982-1984 yılları arasında Francois Mitterrand’ın yapmış olduğu kurumsal reformlara dayanmaktadır. Kurumsal reformların devamı niteliğindeki reformlar 2002 yılında gerçekleştirilmiştir. Reformların asıl amacı belediye (yerel yönetimler) ve merkezi yönetimler arasında koordinasyonun güçlendirilmesi ve bürokrasinin hızlı ilerlemesine yönelik düzenlemelerin yapılmasıdır. Bürokratik sürecin hızlandırılmasıyla birlikte yatırımlarda nicelik ve nitelik yönünden artışın sağlanması, bölgesel gelişmişlik farklarını en aza indirilmesi hedeflenmiştir¹⁴².

2004 yılında Fransa Hazine Bakanlığı’nın çıkarmış olduğu yönetmeliklerle modelin ana hatları belirlenmiştir. Avrupa Birliği’nin kurucu antlaşması olan Roma Antlaşması’nın temel hüküm ve maddelerine uyum sağlanacağı, kendi şirketlerine yönelik imtiyazı bozucu teşvik ve uygulamalardan uzaklaşılacağı garanti altına alınmıştır¹⁴³. Yatırımların KÖİ modeliyle gerçekleştirilmesi için hem uluslararası hem de ulusal yatırımcıların ihalelere katılımı sağlanmıştır. Kamu özel işbirliği modeliyle gerçekleştirilen altyapı yatırımlarının sözleşme süresi en az 19, en fazla 29 yıl arasında değişmektedir¹⁴⁴.

Fransa’da yatırımların başarıyla gerçekleştirilmesi amacıyla kullanılacak KÖİ modelinin zemini Hazine Bakanlığı’nın 2004 yılında çıkarmış olduğu MAPPP belgesinde KÖİ modeli hakkında detaylar verilmiştir. 2005’te yürürlüğe giren MAPP belgesinde, modelin uygulama detaylarını, düzenlemelerini, hükümetin vereceği destekler ve yardımlar belirlenmiştir¹⁴⁵. Fransa’daki KÖİ modeliyle gerçekleştirilen yatırımlar 2005 yılından sonra hız kazanmıştır¹⁴⁶.

Fransa’daki kamu özel işbirlikleriyle yapılan yatırımların 2005’den 2011 yılına kadar 206 adet KÖİ sözleşmesinin 30,9 milyar Euro toplam yatırım değeri vardır.

¹⁴² Thomas Krumm, *The Politics Of Public Private Partnership In Western Europe: Comparative Perspectives*, United Kingdom: Edward Elgard Publishing Limited, 2016, s.144.

¹⁴³ Stéphane Saussier, Phuong Tra Tran, “The Efficiency of Public-Private Partnerships in France: An Initial Quantitative Evaluation”, *Sorbonne Business School Article*, 2012, s.4. http://chaire-eppp.org/files_chaire/rei_140_0081.pdf.

¹⁴⁴ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *11. Kalkınma Planı Kamu Özel İşbirliği Özel İhtisas Komisyonu Ön Raporu*, s.29.

¹⁴⁵ Economie, *The Missions d’Appui Aux PPP (Ekonomide PPP’ye Destek Misyonu)* https://www.economie.gouv.fr/files/directions_services/ppp/mapp_profile_ang.pdf (E.T: 15.09.2018).

¹⁴⁶ EPEC, *France PPP Units and Related Institutional Framework*, 2012, s.14. https://www.eib.org/attachments/epec/epec_france_ppp_unit_and_related_institutional_framework_en.pdf.

2011’de 48 KÖİ sözleşmesi 16,6 milyar Euro değerinde yatırım gerçekleştirilmiştir. Fransa’da KÖİ modeliyle gerçekleştirilen altyapı yatırımlarının sektörler itibariyle dağılımı; %42 kentsel alt yapı hizmetleri, %21 oranında inşaat yatırımları, spor ve kültürel faaliyetlerde %15, ulaşım %4, enerji ve atık Yönetimi %8, bilgi ve iletişim alanında %9 yatırım gerçekleştirilmiştir¹⁴⁷.

Tablo 11:2011-2017 Yılları Arasında Fransa'da Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Bazı Altyapı Yatırım Projeleri

Proje Adı	Sektör	Proje Değeri	Proje Başlangıç Tarihi
Nord Pas de Calais Broadband	Telekomünikasyon	185 Milyon Euro	2017
Alsace Broadband	Telekomünikasyon	62,5 Milyon Euro	2016
Calais Port	Telekomünikasyon	50 Milyon Euro	2015
Rocade L2 Marseille	Ulaşım	155 Milyon Euro	2013
Contournement Nimes - Montpellier	Ulaşım	306 Milyon Euro	2012
LGV Bretagne - Pays de la Loire	Ulaşım	638 Milyon Euro	2011
LGV Sud Europe Atlantique	Ulaşım	1.186 Milyon Euro	2011
Autoroute A63	Ulaşım	185 Milyon Euro	2011

Kaynak: EPEC, *PPP's Financed By The European Investment Bank From 1990 to 2017*, 2018. http://www.eib.org/attachments/epec/epec_ppps_financed_by_eib_since_1990_en.pdf (E.T: 16.09.2018).

Tablo 11’e göre, 2011-2017 yılları arasında Fransa’da KÖİ modeliyle gerçekleştirilen bazı altyapı yatırım projeleri verilmiştir. Fransa’da 2016 yılı itibariyle Avrupa KÖİ Uzmanlık Merkezi verilerine göre finansal kapanışı yapılan projelerin yatırım değeri 2,4 milyar Euro’dur¹⁴⁸. Aşağıdaki Tablo 12’ye göre, 1990-2018 yılları arasında KÖİ modeliyle toplamda 38,5 milyar Euro yatırım gerçekleştirilmiştir.

Tablo 12:1990-2018 Yılları Arasında Fransa'da Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Projelerin Sektörler Bazında Dağılımı

Sektör	Yatırım Değeri (Milyon Euro)	Proje Sayısı
Ulaşım	21.906	45
Çevre	1.158	11
Eğitim	3.040	43
Asayiş ve Güvenlik	2.361	15
Rekreasyon ve Kültür	2.823	29
Genel Kamu Hizmetleri	1.009	5
Savunma	1.850	5
Sağlık	1.631	19
Konut ve Toplum Hizmetleri	446	7
Telekomünikasyon	6.457	19

Kaynak: <https://data.eib.org/epec> (E.T: 23.05.2019).

¹⁴⁷ Stéphane Saussier, Phuong Tra Tran, a.g.e., s.7.

¹⁴⁸ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *11. Kalkınma Planı Kamu Özel İşbirliği Özel İhtisas Komisyonu Ön Raporu*, s.16.

Avrupa Birliği düzeyinde KÖİ modelinin gelişiminin sağlanması amacıyla 2014 yılında imtiyaz sözleşmeleri ve kamu alımlarına yönelik yeni direktifin yayınlanmasıyla birlikte altyapı yatırımlarında uygulanan KÖİ modelinin hukuki altyapısına yönelik güncellenmenin yapılacağı tahmin edilmiştir.

Fransız Sayıştay raporuna göre, ülkede altyapı yatırımlarında uygulanan KÖİ modelinin çok karmaşık bir sisteme sahip olması ve modeli yöneten kamu idaresinin kaynaklarının sınırlı yapıda olması model kapsamında gerçekleştirilen yatırımların yönetimini zorlaştırdığı, kamu hizmet sözleşmelerinin güncellenmesinin maliyet artışına neden olacağından dolayı kapsamlı bir çalışma yapılması gerektiği belirtilmiştir¹⁴⁹.

3. Almanya

Almanya’da serbest ekonomi modelinin benimsemesiyle birlikte ekonomilerinde 1990 yılından itibaren özelleştirme programlarına ağırlık verilmiştir. 1998 yılında KÖİ modelinin uygulama boyutunda değişikliğe gidilerek İngiltere Yeni İş Hükümeti’nin uyguladığı program ve pratik deneyime benzer bir şekilde KÖİ programı hazırlanarak yatırımlarda uygulanmıştır¹⁵⁰.

Almanya’da kamu idarelerinin ekonomik kapasitesinin yeterli kamu hizmeti sunumuna engel olması, hizmetlerin federe devletlerin ihtiyaçlarını yönetimlerinin belirlemesi, hizmetlerin karşılanıncaya kadar gecikmelerin olması, hem merkezi devlet yapısında hem de federe devlet yapısında KÖİ modeliyle yatırımların gerçekleştirilmesini hızlandırmıştır¹⁵¹.

Hükümet ve özel sektör yatırımcısının beraber imzaladığı KÖİ sözleşmeleri imzalayan yönetime göre değişmiştir. F seviyesi federal devleti, S seviyesi merkezi devlet seviyesini, M seviyesi belediyeler tarafından imzalanan sözleşmeleri, FS seviyesi federal eyalet tarafından imzalanan sözleşmeleri ifade etmiştir¹⁵². Uygulanan KÖİ

¹⁴⁹ EURODAD, *French Court of Auditors Annual Report Reiterates Failure of Public Private Partnerships*, 2019. <https://eurodad.org/Entries/view/1547049/2019/03/14/French-Court-of-Auditors-annual-report-reiterates-failure-of-public-private-partnerships> (E.T: 25.04.2019).

¹⁵⁰ Krumm, a.g.e., s.117.

¹⁵¹ Krumm, a.g.e., s.114.

¹⁵² Krumm, a.g.e., s.127.

sözleşmelerinin süresi en az 25, en fazla 29, ortalama ise 27 yıl arasında değişmektedir¹⁵³.

Almanya Hazine ve Ekonomi Bakanlığı bünyesinde çıkarılan direktiflerle modelin uygulamasına yönelik atılan adımlar;¹⁵⁴.

- 2001 yılında KÖİ uygulamalarının sorumluluğu için Çalışma Grubu kurulmuştur. Kuzey Ren Westphalia yatırım projesi kapsamında ise Elektrik Hareketlilik Yeterlilik Merkezi'nin kurulması, elektrik üretimi ve tüketiminin modernize edilerek teknolojiye dâhil edilmesi için Master Planı hazırlanmıştır. Master planı kapsamında otomobil ve pil teknolojisi geliştirilen yatırım projesini değeri 6,5 milyon Euro'dur. Ekim ayında Almanya Başbakanı Schröder, KÖİ uygulamalarını teşvik etmek amacıyla kamu hizmeti altyapı yatırımlarında uygulanmaya başlamıştır¹⁵⁵.
- 2002 yılında Almanya'da KÖİ gelişim raporunun sunulması, 2003 yılında Eylül ayında kamu binalarının inşasında KÖİ modelinin uygulanmasına ilişkin görevleri ve nihai kararların verilmesi, uygulama ağının kurulmasının planlanması kararlaştırılmıştır.
- 2004 yılında KÖİ uygulama ağının kurulması amacıyla çalışmalar yapılmıştır.
- 2005 yılında KÖİ uygulama ağı oluşturulmuş ve KÖİ yasası kabul edilmiştir¹⁵⁶.
- 2006 yılında KÖİ modelinin kamu altyapı yatırımlarında kolay bir şekilde uygulanabilmesi amacıyla kanunun çıkarılması için Koalisyon Çalışma Grubu oluşturulmuş ve Almanya Finans Bakanlığı Komitesi tarafından KÖİ modellerinin uygulamasında kârlılığı inceleyen standart politikalar belirlenmiştir.

¹⁵³ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *11. Kalkınma Planı (2019-2023): Kamu Özel İşbirliği Özel İhtisas Komisyonu Ön Raporu*, s.29.

¹⁵⁴ Frank Friesecke, "The Increased Significance of Public-Private Partnerships (PPP) for Urban Development in Germany", *Shaping The Change XXIII FIG Congress*, 2006, s.5.
https://www.fig.net/resources/proceedings/fig_proceedings/fig2006/papers/ts36/ts36_02_friesecke_0281.pdf

¹⁵⁵ European Commission, "Public-Private Partnership: Large- Scale Demonstrators and Small- Scale Testing Units", *Enterprise and Industry, Business Innovation Observatory Case Study 6*, 2013, ss.1-16.

¹⁵⁶ Bundesministerium Der Finanzen, *The Market For Public-Private Partnerships In Germany, Partnerschaften Deuthschland*, 2008, s.9.
https://www.unece.org/fileadmin/DAM/ceci/ppt_presentations/2008/ppp/Moscow/muller.pdf (E.T: 16.09.2018).

- 2007 yılında Federasyon/Federal Eyaletler Çalışma Komitesi, Federal Maliye Bakanlığı yayınlarında, Federal Bütçe Sisteminde KÖİ uygulamaları hakkında önerilerde bulunulmuştur.
- 2008 yılında 10 federal eyalet, 82 belediye ve yetkili olan diğer 33 makam tarafından KÖİ modeli uygulamaları için Çerçeve Antlaşması imzalanmış ve KÖİ Danışmanlık firması tarafından özel konular için ihale rehberi yayınlanmıştır.
- 2014 yılında Avrupa Birliği düzeyinde kamu alımları için uyumlaştırma paketini kamu sözleşmelerinde onaylamıştır.
- 2016 yılında Almanya’da uyumlaştırma kapsamında rekabet sınırlamalarına ilişkin kanunla birlikte ulaştırma, su, enerji temini hizmetlerinde tedarik, ihale ve imtiyaz yönetmeliği, ulusal savunma ve güvenlik ihalelerinde revizyona gidilmiştir.
- 2017 yılında uyumlaştırma sonrasında KÖİ yatırım modelinde mevcut kamu altyapı yatırım ihtiyaçlarına cevap verilebilecek nitelikte olması için düzenlemeler yapılmıştır. Federal düzeyde borçlanma sınırının aşılmasını, risk paylaşımı, kamu garantileri ve özel sektör yatırımcısının ulaşabileceği finansal kaynaklar hakkında düzenlemeler yapılmış ve Avrupa Birliği kuralları çerçevesinde gerçekleştirileceği belirtilmiştir¹⁵⁷.

¹⁵⁷ Jan Bonhage, Marc Roberts, “Germany”, *The Public Private Partnership Law Review: Edition 5*, (Editors: Bruno Werneck and Mario Saadi), Law Business Research Ltd., 2019. <https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition/4/1168044/germany> (E.T: 14.01.2019).

Tablo 13: 1995-2017 Yılları Arasında Almanya'da Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Bazı Altyapı Yatırım Projeleri

Proje Adı	Sektör	Yıl	Proje Yatırım değeri
The Fourth Tube Elbe Tunnel 1&2	Ulaşım	1995	100 Milyon Euro
Weser Tunnel	Ulaşım	1999	98 Milyon Euro
Engelbergbasistunnel	Ulaşım	1999	173 Milyon Euro
Travequerung (Herrentunnel)	Ulaşım	2001	80 Milyon Euro
Rostock Road Tunnel	Ulaşım	2002	105 Milyon Euro
A4 Motorway: Eisenach bypass	Ulaşım	2007	89 Milyon Euro
A5 Motorway Widening	Ulaşım	2009	225 Milyon Euro
A8 Motorway Augsburg –Ulm	Ulaşım	2011	209 Milyon Euro
Hochtaunus Kliniken	Sağlık Hizmetleri	2013	49 Milyon Euro
A7 Bordesholm-Hamburg Motorway	Ulaşım	2014	157 Milyon Euro
University Hospital of Schleswig-Holstein	Sağlık Hizmetleri	2014	400 Milyon Euro
A6 Wiesloch-Rauenberg to Weinsberg Motorway	Ulaşım	2016	299 Milyon Euro
A94 Motorway	Ulaşım	2016	158 Milyon Euro
A7 Salzgitter-Goettingen	Ulaşım	2017	213 Milyon Euro

Kaynak: EPEC, *PPPs Financed By The European Investment Bank From 1990 To 2017*, 2018.
http://www.eib.org/attachments/epec/epec_ppps_financed_by_eib_since_1990_en.pdf (E.T: 15.09.2018).

Tablo 13'te, 1995-2017 yılları arasında Almanya'da KÖİ modeliyle gerçekleştirilen altyapı yatırım projeleri verilmiştir. Aşağıdaki Tablo 14'te 1990-2018 yılları arasında Almanya'da KÖİ modeliyle gerçekleştirilen projelerin sektörler bazında dağılımı verilmiştir.

Tablo 14:1990-2018 Yılları Arasında Almanya'da Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Projelerin Sektörler Bazında Dağılımı

Sektör	Yatırım Değeri (Milyon Euro)	Proje Sayısı
Ulaşım	8.830	25
Çevre	1.164	4
Eğitim	2.134	47
Asayiş ve Güvenlik	434	10
Rekreasyon ve Kültür	168	8
Genel Kamu Hizmetleri	912	14
Savunma	401	3
Sağlık	1.413	9
Konut ve Toplum Hizmetleri	27	2
Telekomünikasyon	-	-

Kaynak: <https://data.eib.org/epec> (E.T: 23.05.2019).

Almanya'da 1990-2018 yılları arasında Tablo 14'e göre toplamda 125 KÖİ altyapı yatırım projesinin değeri 16,1 milyar Euro'dur¹⁵⁸. Almanya imzalanan PPP

¹⁵⁸ Yusuf Uysal, "Avrupa Birliği'nin Seçilmiş Bazı Ülkelerinde Ve Türkiye'de Kamu Özel İşbirliği (KÖİ) Yatırımlarının Karşılaştırmalı Analizi", *Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi*, Cilt:1, Sayı:2, 2018, s.162.

sözleşmelerinin 1990 yılından 2016 yılına kadar kapanışı yapılan sözleşme sayısı 6, yatırım değeri ise 1,200 milyon Euro civarındadır¹⁵⁹.

4. İspanya

İspanya’da KÖİ modelinin tarihçesi 1960’lı yıllara kadar dayanmaktadır. 1960’lı yıllarda kamu hizmetlerinin özel sektör tarafından finanse edilmesi imtiyaz modeli kullanılarak altyapı yatırımları gerçekleştirilmiştir. 1970’li yıllardan itibaren özelleştirme ve kamusal düzenlemeler yoluyla serbest ekonomi politikalarına ağırlık verilmesiyle birlikte kamuda özel sektörün ön planda olduğu ekonomi modeli kullanılmaya başlanmıştır¹⁶⁰.

1990 yılında altyapı yatırımlarının gerçekleştirilmesi için finans sektöründen yardım alınarak gerçekleştirilen kamu yatırımlarında yeni finansman modeli olarak KÖİ modeli oluşturulmuş ve yatırımlarda uygulanması bakımından İngiltere örnek alınmıştır¹⁶¹.

1996’da İspanya hükümeti özelleştirmelere ve regülasyonlara dayalı ekonomi modeli uygulanmıştır. Ülkede KÖİ modeli 2004 yılında Yeşil Kitap’ın yayınlanmasıyla birlikte KÖİ modeli yoğun bir şekilde altyapı yatırımlarında uygulanmıştır. Kamu özel işbirliği modeliyle gerçekleştirilen yatırımların sözleşme süresi genelde 30 yıl’dır¹⁶².

İspanya’da gerçekleştirilen KÖİ projeleri İspanya Ulusal İnşaat Şirketleri Birliği’ne göre 50 milyar Euro değerinde 500’ün üzerinde yatırım projesi gerçekleştirildiği belirtilmiştir.

2016’da İspanyol hükümetinde yaşanan yönetim değişikliğinden sonra ekonomide iyileşme sinyallerinin alınması, İspanya Altyapı Bakanlığı tarafından 2017 ve 2018 yılı içerisinde gerçekleştirilecek birçok yatırım programını açıklamıştır.

¹⁵⁹ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Özel İhtisas Komisyonu Ön Raporu: Mevcut Durum Analizi*, s.28.

¹⁶⁰ Krumm, a.g.e., s.180 ve s.181.

¹⁶¹ Amanda Trabant, Gayle Allard, “Public Private Partnerships In Spain: Lessons and Opportunities”, *IE Business School Working Paper*, WP10- 07 10-07-2007, s.4. <https://cee.ie.edu/sites/default/files/public-private.pdf> (E.T:01.10.2018) .

¹⁶² Trabant, Allard “Public Private Partnerships In Spain: Lessons and Opportunities”, s.6.

2017 yılında çıkarılan 2018’de yürürlüğe giren Avrupa Parlamentosu’nun 24 numaralı Direktifine paralel olarak kamu imtiyazlar ve sözleşmelerine uyumlu olacak şekilde kanun revize edilmesiyle birlikte eski kanunu yürürlükten kaldırmıştır¹⁶³.

Tablo 15:1990-2018 Yılları Arasında İspanya’da Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Projelerin Sektörler Bazında Dağılımı

Sektör	Yatırım Değeri (Milyon Euro)	Proje Sayısı
Ulaşım	27.305	93
Çevre	2.800	23
Eğitim	122	5
Kamu Düzeni ve Güvenliği	1.333	17
Rekreasyon ve Kültür	71	2
Sağlık	3.052	19

Kaynak: <https://data.eib.org/epec> (E.T:23.05.2019).

Tablo 15’te Avrupa Yatırım Bankası verilerine göre İspanya’da 1990-2018 yılları arasında toplamda 161 KÖİ projesinin değeri 35,2 milyar Euro’dur¹⁶⁴. Ülkede ulaşım hizmetlerine 27,305 milyon Euro değerinde en fazla yatırım yapılmıştır. Ancak diğer sektörlerde toplamda 7,376 milyon Euro değerinde yatırım yapılmıştır.

5. Avusturya

Avusturya’da kamu hizmeti altyapı yatırımlarının gerçekleştirilmesi amacıyla özel sektör yatırımcısı ile kamu idaresi tarafından ortaklık ve imtiyaz sözleşmeleri yaygın olarak kullanılmıştır. Ülkede, KÖİ sözleşme süresi en az 10, en fazla 37 yıl’dır. Yatırımlar gerçekleştirilirken İngiltere’deki modeli esas alan Avusturya hükümeti, 1998 yılında KÖİ modelinin geliştirilmesine yönelik düzenlemeler yapmıştır¹⁶⁵. 1999-2003 yılları arasında Kplus ve Kind/ Knet hükümetlerinin Avusturya’da uygulamış olduğu KÖİ programlarının yatırım değeri sırasıyla 139,610 bin Euro ve 79,570 bin Euro değerinde yatırım yapılmıştır. Aynı dönemde Christion Doppler Laboratory projesi için

¹⁶³ Manul Velez Fraga, Ana Maria Sabiote Ortiz, “Spain”, *The Public Private Partnership Law Review: Edition 5*, (Editors: Bruno Werneck and Mário Saadi), Law Business Research Ltd., 2019., <https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnerships-law-review-edition-4/1168081/spain> (E.T: 09.03.2019).

¹⁶⁴ EPEC, Total Value Of European PPP Projects By Sector–Spain, Data Portal.

¹⁶⁵ Vamed , *Health, Care, Vitality*, Annual Report , 2010, s.4.

https://www.vamed.com/media/3179/vamed_gb10_english_200411_web_final.pdf

32,270 bin Euro değerinde yatırım yapılmıştır¹⁶⁶. Werndorf near Graz (Kargo Trafik Merkezi) yatırım projesinin değeri 130 milyon Euro'dur¹⁶⁷.

Kamu özel işbirliği modeliyle gerçekleştirilen sağlık turizm yatırımları için 2002'de 33 milyon Euro, 2004'de tamamlanan Hospital Vöcklabruck projesine 299 milyon Euro, 2005'te Otel inşaatı için 36,4 milyon Euro ve tamamlanan Accident And Emergency Hospital Linz hizmet imtiyazı projesine 378 milyon Euro, 2006'da tamamlanan sağlık yatırımı kapsamında Psychosomatic Center Eggenburg projesi 14,6 milyon Euro, Provincial Hospital Schladming projesi 44,6 milyon Euro, Hospital Steyr projesi için 155 milyon Euro değerinde yatırım gerçekleştirilmiştir¹⁶⁸.

Avusturya'daki en büyük yatırımlar birisi olan ASFİNAG yatırım projesinin yatırım değeri 7,5 milyar Euro olduğu, finansman maliyetlerinin artacağından dolayı yatırım değerinin değişebileceği belirtilmiştir¹⁶⁹. Ancak projenin 2004 sonundan 2012 yılı içerisinde 9,4 milyar Euro borç alınarak yatırım gerçekleştirilmiştir¹⁷⁰.

Avrupa Yatırım Bankası verilerine göre KÖİ modeliyle 8 proje yatırımı için 1,7 milyar Euro yatırım gerçekleştirilmiştir. Yatırımların sektörler açısından dağılımına göre ulaşım hizmetlerine 1,453 milyar Euro, çevre hizmetlerine 144 milyar Euro, eğitim hizmetlerine 44 milyar Euro, telekomünikasyon hizmetlerine 112 milyar Euro ve sağlık hizmetleri için 8 milyar Euro yatırım yapılmıştır¹⁷¹.

¹⁶⁶ Krumm, a.g.e., ss.139-141.

¹⁶⁷ Peter Erlach, "Public Private Partnerships In Austria: Approache On PPP In City and Regional Logistics In Austria", *Workshop*, 2002, ss.1-12.

http://www.bestufs.net/download/Workshops/BESTUFS_I/Malaga_Sep02/BESTUFS_Malaga_Sep02_Dorner_Econsult_2.pdf (E.T: 26.09.2018).

¹⁶⁸ Vamed Annual Report, *Public Private Partnership A New Approach In Healthcare*, Annual Report, 2016, ss.14-20. <https://www.vamed.com/media/4192/vamed-group-report-2016.pdf>

¹⁶⁹ Christian von Hirschhausen Andreas Brenck, Thorsten Beckers, Maria Heinrich, "Public-Private Partnerships in New EU Member Countries of Central and Eastern Europe: An Economic Analysis with Case Studies From The Highway Sector", *European Investment Bank Paper*, (Editor: Armin Riess, Timo Valila) 2005.

¹⁷⁰ Djoen San Santoso vd., "Public-Private Partnerships For Tollway Construction And Operation: Risk Assessment And Allocation From The Perspective Of Investors", *Journal of Construction In Developing Countries*, Volume:17, Issue:2, 2012, ss.45-66.

¹⁷¹ Total Value of European PPP Projects By Sector-Austria, <https://data.eib.org/epec> (E.T: 30.04.2019).

6. İtalya

Kamu özel işbirliği modelinin ilk adımlarını Berlusconi tarafından uygulanan neoliberal politikaların uygulanmasıyla birlikte ortaya çıkmıştır. Altyapı yatırımlarında KÖİ modeli ilk defa 1996’da uygulanmaya başlamış ve 1999’da Hazine Bakanlığı’nın KÖİ modeliyle altyapı yatırımlarının gerçekleştirilmesi için özel sektör yatırımcısından finansman sağlanmasına ilişkin düzenleme yürürlüğe girmiştir¹⁷².

İtalya’da KÖİ modeliyle ilgili yapılan düzenlemelerde Fransa ve Almanya’nın gerisinde kalmıştır¹⁷³. Ulaşım, kentsel altyapı, sağlık hizmetleri, spor tesisleri, konut inşası ve kamusal park hizmetleri gibi kamu hizmeti alanlarında KÖİ modeli yaygın bir şekilde kullanılmıştır.

2001-2004 yılları arasında yeni kentsel altyapı yatırımları için 9 milyar Euro değerinde fon ihtiyacı olduğu belirtilmiştir¹⁷⁴. KÖİ modelinin altyapı yatırımlarında kullanılması amacıyla 2002 ve 2005 yıllarında yapılan yasal düzenlemelere göre kamu idaresi tarafından yatırıma destek sınırı kaldırılmış, özel sektöre kullanım bedeli ödemesi yapılmıştır. İtalya’da KÖİ modeliyle altyapı yatırımları gerçekleştirilirken özel sektör yatırımcısı fizibilite raporları, iş planı, taslak sözleşme metinleri ve planları hazırlanmıştır¹⁷⁵.

Veronica Vecchi’ye göre İtalya’da KÖİ modeliyle tüm hizmet alanlarında toplamda 66,236 milyon Euro değerinde yatırım yapıldığını belirtilmiştir. Genellikle sözleşmelerin süresi en az 13, orta vade de 16, en fazla 19 yıl’dır¹⁷⁶. 2002-2007 yılları arasında 723, 2008-2011 yılları arasında 2.231, 2012-2016 yılları arasında 3000’den fazla KÖİ altyapı yatırım sözleşmesi imzalanmıştır. 2002 yılından 2016 yılına kadar gerçekleştirilen KÖİ yatırımları 89 milyar Euro’dur¹⁷⁷.

¹⁷² Krumm, a.g.e., s.160. ve s.161.

¹⁷³ Krumm, a.g.e., ss.162-164.

¹⁷⁴ Güngör, a.g.t., s.80.

¹⁷⁵ Güngör, a.g.t., ss.81-82.

¹⁷⁶ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *11. Kalkınma Planı Kamu İşbirliği Özel İhtisas Komisyonu Ön Raporu*, s.29.

¹⁷⁷ Matteo Rossil, Giuseppe Festa, Ardi Gunardi “The Evolution Of Public-Private Partnerships In A Comparison Between Europe And Italy: Some Perspectives For The Energy Sector”, *International Journal of Energy Economics and Policy*, Volume:9, Number:3, 2019, s.407.

Avrupa Yatırım Bankası'na göre 1990-2018 yılları arasında toplamda 39 KÖİ yatırım projesinin 14,900 milyon Euro'dur. Ulaşım hizmetlerine 11,054 milyon Euro, 1,426 milyon Euro çevre hizmetlerine ve 2,734 milyon Euro sağlık hizmetlerine yatırım gerçekleştirilmiştir¹⁷⁸.

7. Hollanda

Hollanda'da KÖİ uygulamaları 1998 yılında sosyal liberal koalisyon hükümetleri döneminde Hazine Bakanlığı tarafından uygulanmıştır. Ülkede ulaşım hizmetlerinde altyapı eksikliklerinin tamamlanması için alternatif finansman yöntemi olarak kamu idaresi ve özel sektör işbirliğine gidilerek yatırım gerçekleştirilmiştir. Ülkede KÖİ modeli kullanılarak eğitim, savunma, koruma ve güvenlik (cezaevi), ulaşım hizmetlerinde köprü, yol, yüksek hızlı demir yolu ağı yatırımları yapılmıştır.

Ulaşım alt yapısının modernize edilmesi ve alt yapı eksikliklerinin tamamlanmasına yönelik yapılan çalışmalar neticesinde Krumm'a göre 2010-2020 yılları arasında tahmini olarak 80,5 milyar Euro değerinde yatırım yapılması planlandığı ancak bu yatırımın gerçekleştirilebilmesi için 30,5 milyar Euro özel sektör finansmanına ihtiyaç duyulacağı belirtilmiştir¹⁷⁹.

Hollanda'da KÖİ modeli, Hollanda Pırlanta Yaklaşımı olarak adlandırılmıştır. 2012 yılında su ve gıda güvenliğine yönelik gerçekleştirilecek kamu hizmetleri yatırımlarında KÖİ fonları kullanılmıştır. 2013 yılında ise bu iki fondan çok yıllı yatırım desteği alınarak 135 milyon Euro değerinde yeni KÖİ yatırımı gerçekleştirilmiştir¹⁸⁰. İmzalanan KÖİ modellerinin sözleşme süresi minimum 18 yıl, orta vadede 25 yıl, uzun vadede 30 yıl'dır¹⁸¹.

Hollanda'da Avrupa Yatırım Bankası verilerine göre 1990-2018 yılları arasında gerçekleştirilen 43 KÖİ yatırım projesi 11,3 milyar Euro değerindedir. Ulaşım

¹⁷⁸ EPEC, Total Value Of European PPP Projects By Sector–Italy Data Portal. <http://data.eib.org/epec>. (E.T: 14.01.2019).

¹⁷⁹ Krumm, a.g.e., s.108.

¹⁸⁰ Government of the Netherlands. <https://www.government.nl/topics/development-cooperation/development-cooperation-partners-and-partnerships/public-private-partnerships> (E.T: 29.04.2019).

¹⁸¹ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *11. Kalkınma Planı: Kamu Özel İşbirliği Özel İhtisas Komisyonu Ön Raporu*, s.29.

hizmetlerine 7,806 milyon Euro, çevre hizmetlerine 1,173 milyon Euro, eğitim hizmetlerine 29 milyon Euro, kamu düzeni ve güvenliğine 1,167 milyon Euro, yeşil alan düzenlemeleri ve kültürel faaliyetler kapsamında 280 milyon Euro, genel kamu hizmetleri için 980 milyon Euro, güvenlik ve savunma hizmetlerine 385 milyon Euro yatırım yapılmıştır¹⁸².

B. DİĞER ÜLKELER

Bu başlıkta KÖİ modelini uygulayan Avrupa Birliği dışındaki gelişmiş ülkeler ve gelişmekte olan ülkelerin deneyimleri incelenecektir.

1. Gelişmiş Ülkeler

a. Amerika Birleşik Devletleri

ABD’de KÖİ modelinin gelişimi, Avrupa ülkelerinden önce 1950’li yıllarda gerçekleşmiştir. 1980’li yıllarda ise bu model daha çok özelleştirme modeline doğru bir eğilim göstermiştir. Bunun nedeni kamu idaresinin yükümlülüklerini azaltarak düşük yatırım maliyeti ile yüksek kalitede hizmet sunumunun gerçekleştirilmesidir¹⁸³.

Ülkede KÖİ modelinin tanımı yapılırken geleneksel kamu hizmeti yapım (tedarik) sözleşmesinden farklı olarak tanımlanmıştır. Bunun nedeni geleneksel kamu hizmeti yapım sözleşmesine göre ihaleye çıkan hizmetin tesliminden sonra geri kalan risk ve kazanımlar kamu idaresinde kalırken, KÖİ sözleşmeleriyle gerçekleştirilen altyapı yatırımlarının tüm aşamalarında tüm riskler ve kazanımlar özel sektör yatırımcısı ile kamu idaresi tarafından birlikte üstlenilmektedir.

1980’de, KÖİ modeli hakkında rekabetçi araştırma ve geliştirme düzenlemeleri, 1986’da ise federal teknoloji transfer düzenlemeleri yapılmıştır. 1997’de ABD’de katı atık ve enerji sektörlerinde alt yapı eksikliklerin tamamlanması ve modernize edilmesi

¹⁸² EPEC, Total Value Of European PPP Projects By Sector–Netherland, Data Portal.

¹⁸³ Perihan Şenel Tekin, “Küresel Kamu Özel Ortaklığı Uygulamaları ve Türkiye Sağlık Sektörü Açısından Bir Değerlendirme”, *Ankara Sağlık Hizmetleri Dergisi*, Cilt:16, Sayı:2, 2017, ss.8-12.

için gerçekleştirilen yatırımların hükümet tarafından finansmanını karşılaması için 20 yıllık vergi gelirli tahvilleri, özel sektör yatırımcısına sözleşmeyle verilmiştir¹⁸⁴.

Ülkede kamu altyapı yatırımlarının %15'i belediyeler tarafından KÖİ modeliyle su, kanalizasyon ve atık dönüşümü hizmet alanlarında gerçekleştirilmiştir. Yatırım projelerinin KÖİ modeliyle gerçekleştirilmesi için en az yatırım değeri 50 milyon dolar, en yüksek yatırım değeri için yetkili idare tarafından izin alınması gerekmektedir. Ayrıca 15 milyar dolara kadar olan KÖİ yatırımları vergiden muaf olan özel proje tahvillerinin çıkarılması için izin verilmiştir¹⁸⁵.

2008 yılından sonra Obama hükümeti, Yönetim ve Bütçe Ofisi tarafından gereksiz bürokrasi düzenlemelerini azaltma, daha düşük maliyet ile iyi sonuçlar elde etmek amacıyla kaynakları gerekli hizmetlere yönlendirmek, ödeme hatalarını azaltmak, hesap verebilirliği güçlendirmek amacıyla süper genelge çıkarılmıştır.

Amerikan İnşaat Mühendisleri Derneği'nin araştırmalarına göre Amerika'nın altyapı yatırım yapma notu D+'dır. 2020'ye kadar 3,6 trilyon dolar değerinde yatırım yapılması beklenmektedir. KÖİ altyapı yatırım projelerinin sözleşme süreleri en az 20, en fazla 35 yıl'dır¹⁸⁶.

2014 yılında Federal Ajanslar ve KÖİ birimleriyle birlikte altyapı gelişimi ve finansmanını sağlamak amacıyla Amerika Ulaşım Altyapı Yatırım Merkezi kurulmuştur. Kamu idareleri ve özel sektör yatırımcılarını birbirine bağlayan, büyük ölçekli taşımacılık projelerinin geliştirilmesi, tasarlanması, finanse edilmesi, inşası ve izin verilmesi sürecinde ülkedeki özel sektör yatırımcılarına yardımcı olmuştur¹⁸⁷.

2016 yılında çıkarılan Ulaştırma Altyapısı Finans ve İnovasyon Yasası, Yüzey Taşımacılığı Yasası ve Su Altyapısı Finans ve İnovasyon Yasası'nın uygulanmasıyla birlikte KÖİ modelinde ilerleme kaydedildiği belirtilmiştir. ABD'nin mevcut yönetimi

¹⁸⁴ Syracuse University, *Public-Private Partnerships: Benefits and Opportunities For Improvement Within The United States*, 2017, ss.4-6. <http://eng-cs.syr.edu/wp-content/uploads/2017/04/P3Report.pdf>

¹⁸⁵ Yescombe, a.g.e., s.39.

¹⁸⁶ Dan McNichol, "The United States: The World's Largest Emerging P3 Market", Foreword by William Marino, *Star America Infrastructure Fund Paper*, 2013, s.5. <https://riskandinsurance.com/wp-content/uploads/2016/10/the-us-the-worlds-largest-emerging-p3-market.pdf>

¹⁸⁷ CMTS, *Compendium of Federal Public Private Partnership Authorities for Infrastructure Investments*, Ten Years of Partnering for the Marine Transportation System 2015, 2015, s.6. [https://www.cmts.gov/downloads/Compendium_of_Public-Private_Partnership\(P3\)_Authorities_for_Infrastructure_Investment.pdf](https://www.cmts.gov/downloads/Compendium_of_Public-Private_Partnership(P3)_Authorities_for_Infrastructure_Investment.pdf)

KÖİ modeli kullanılarak gerçekleştirilen yatırımlara esneklik sağlanması, gerekli fon kaynaklarından ve özel sektör yatırımcılarının çıkaracağı şirket tahvili, sermaye bonolarının vergisel teşviklerden yararlandırılması, gereksiz bürokratik yapıya son verilmesi gibi önerilerde bulunarak KÖİ uygulama ve kullanım rehberliği güncellenmiş ve sözleşme süresinin 30 yıl olduğu belirtilmiştir¹⁸⁸.

ABD’de yapılan alt yapı yatırım tutarı Avrupa Birliği’nin yeniden inşası kapsamında harcanan tutarın üzerinde olmuştur. Altyapı yatırımlarında uygulanan KÖİ projeleri yerel yönetimlerden, merkezi yönetime kadar ulaşım, sağlık, eğitim ve bilgi ve iletişim teknolojileri ve atık yönetimi hizmetleri de dâhil olmak üzere birçok kamu hizmeti sektöründe başarılı bir şekilde uygulanmıştır. ABD başkanı Donald Trump’ın izlemiş olduğu ekonomi politikaları çerçevesinde kamu harcamalarını azaltmayı, ekonomik gelişmeyi sağlamak amacıyla vergi indirimlerine gidilmesi, KÖİ modeliyle gerçekleştirilmesi planlanan altyapı yatırımlarını askıya alınmasını sağlamıştır¹⁸⁹.

b. Japonya

Japonya’da KÖİ modelinin altyapı yatırımlarında gerçekleştirilmesinde 1999 yılında İngiltere’de uygulanan ÖFG modeli temel alınmıştır. İngiltere ile birlikte Kamu Özel İşbirliği Danışmanlık Merkezi (Public-Private Infrastructure Advisory Facility) kurulmuştur¹⁹⁰. Altyapı yatırım projelerinin KÖİ modeliyle gerçekleştirilmesi için en az 5 milyar, en fazla ise 30 milyar Yen yatırım değerine sahip olması gerektiği belirtilmiştir. 2001 yılında KÖİ modeliyle ilgili düzenlemeler yapılmış ve gerçekleşen altyapı yatırım projelerinde artış yaşanmıştır¹⁹¹. Ülkede KÖİ modeliyle ilgili olarak

¹⁸⁸ Robert Edwards vd., "United State", *The Public-Private Partnerships Law Review: Edition 4*, (Editors: Bruno Werneck and Mario Saadi), Law Business Research Ltd., 2018, <https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-4/1168087/united-states>.

¹⁸⁹ Blomberg, <https://www.bloomberg.com/quicktake/public-private-partnerships> (E.T: 30.04.2019).

¹⁹⁰ Cheng Cheng, Zhengxu Wang, "Public Private Partnerships In China: Making Progress In A Weak Governance Environment", *The University Of Nottingham China Policy Institute: Briefing Series*, Issue:56, United Kingdom, 2008.

¹⁹¹ Japan External Trade Organization (JETRO), *Public Private Partnerships In Australia and Japan Facilitating Private Sector Participation*, Asia and Oceania Division, Overseas Research Department, 2010, s.22. https://www.jetro.go.jp/ext_images/en/reports/survey/pdf/2010_01_other.pdf

2006'da KÖİ Lisansüstü Okulu, 2008'de KÖİ Araştırma Merkezi, 2011'de Asya KÖİ Araştırma Enstitüsü kurulmuştur¹⁹².

2010 yılında JETRO tarafından yayınlanan raporda Japonya'da KÖİ modeli uygulanırken sosyal altyapı sektörleri, eğitim ve sağlık hizmetleri projeleri öncelikli yatırım alanları olarak belirlenmiştir. Demiryolu, liman ve yol gibi alt yapı alanlarında KÖİ modelinin başarılı bir şekilde kullanılabilmesi, özel sektör tarafından hizmet sunumunun sağlanması için oluşan yasal engellerin kaldırılması, yatırım kredilerine ulusal finansal piyasalardan sağlanması için faizlerin indirilmesi, kurumsal sermaye yatırımını güçlendiren muhasebe ve vergi yapısının oluşturulması, özel sektörün teşvik edilmesi, hukuksal mevzuatta düzenlemelerin yapılması gerektiği belirtilmiştir¹⁹³.

2011 yılında Japon Hükümeti tarafından kamu tesislerinin özel sektör yatırımcısına imtiyaz haklarının verilmesini sağlamak için KÖİ modeline ilişkin kanunu revize etmesiyle birlikte PFI sözleşmelerine finansman ve danışmanlık desteğinin sağlanması için Japonya Özel Finans Girişimi Tanıtım Şirketi kurulmuştur. Kurulan bu şirket adına kamu özel fonu oluşturulmuştur. Japonya'da KÖİ modeliyle gerçekleştirilecek altyapı yatırımları 2013-2022 yılları arasında 21 trilyon Yen'e ulaşacağı tahmin edilmiştir.

2015 yılında kamu tesislerinin işletilmesindeki uzmanlığa sahip olan kamu personelinin, özel sektör imtiyaz sahiplerine devredilmesi için KÖİ modeliyle ilgili kanunda revizyona gidilmiştir.

2017 yılında gerçekleştirilen hukuki düzenlemelerle, projelerin başarısını etkileyecek söz konusu unsurların ortadan kaldırılması amaçlanmıştır. Yatırımın sürdürülebilirliği için sağlanan garantiler ve teşviklerde düzenlemeler yapılmıştır. Yatırımcı şirket, finansman kaynaklarına hızlı bir şekilde ulaşması için sermaye

¹⁹² Yuji Nemoto, "Creating Public Sector Capacity In Japan", *Presentation At The PPP Days*, Geneva, 22 February 2012, ss.1-16. <https://businessdocbox.com/Government/73661929-Creating-public-sector-capacity-in-japan.html> (E.T: 14.01.2018).

¹⁹³ Japan External Trade Organization (JETRO), *Public Private Partnerships in Australia and Japan Facilitating Private Sector Participation*, s.21.

piyasalarında hisse senedi ve tahvil çıkarma süresinin azaltılması hedeflenmiştir. 2017 yılına kadar 5,5 trilyon Yen değerinde 609 proje gerçekleştirilmiştir¹⁹⁴.

2018 yılında su temini ve kanalizasyon sistemlerinin işletimi ve yönetimi kapsamında gerçekleştirilecek kamu hizmeti yatırımlarında özel sektör yatırımcısını teşvik etmek amacıyla KÖİ modeliyle ilgili kanunu tekrardan revize edilmiştir. 2018 yılının ilk üç aylık dönem itibariyle 666 proje gerçekleştirilirken yatırım değeri 5,8 trilyon Yen'dir¹⁹⁵.

c. Çin Halk Cumhuriyeti

Ülkede KÖİ modeliyle gerçekleştirilecek altyapı yatırımlarının, ulusal ve uluslararası yatırımcılar tarafından gerçekleştirilmesi için 1995'te Ticaret Bakanlığı ve Ekonomik İşbirliği Komisyonu genelgesi yayınlamıştır. 1996'da Kalkınma ve Planlama Komisyonu ile Elektrik Enerjisi Bakanlığı tarafından çıkarılan düzenlemeler, yatırımcılar için hukuki temel oluşturmuştur¹⁹⁶.

1990-2004 yılları arasında elektrik santralleri, su temini, atık su projeleri ve ulaştırma hizmetlerine yönelik altyapı yatırımları KÖİ modeli kullanılarak gerçekleştirilmiştir.

2013 yılından itibaren enerji, ulaşım, su ve çevre koruma, tarım, ormancılık, bilim ve teknoloji, uygun fiyat seviyesinde konut temini, halk sağlığı ve tıbbi tedavi, yaşlı sağlığı ve bakım evleri gibi sosyal amaçlı tüm kamusal hizmet alanlarında KÖİ modeli uygulanmaya başlamıştır.

Kamu altyapı yatırımlarını gerçekleştirecek ilgili kamu idareleri ve Maliye Bakanlığı'nın etkili bir şekilde koordinasyonun sağlanması için bildirimler yayımlanmıştır.

¹⁹⁴ Noriko Yao vd., "Japan", *The Public-Private Partnerships Law Review: Edition 4*, (Editors: Bruno Werneck and Mario Saadi), Law Business Research Ltd., 2018.

<https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-4/1168046/japan>.

¹⁹⁵ Kiyomi Kikuchi, Kazuyuki Wakasa "Japan", *The Public-Private Partnerships Law Review: Edition 5*, (Editors: Bruno Werneck and Mario Saadi), Law Business Research Ltd., 2019.

<https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-5/1189698/japan> (E.T: 30.04.2019).

¹⁹⁶ LooSee Beh, "Public-Private Partnerships In China: A Responsive Participation", *Journal of US-China Public Administration*, Volume:7, No:8 (Serial No:58), 2010, USA, s.2.

Yayınlanan bildirimlerde KÖİ modeliyle gerçekleştirilen altyapı yatırımlarında meydana gelen ve gelebilecek problemlerin ortadan kaldırması planlanmıştır. Altyapı yatırımlarında finansal risklerin var olduğu durumlarda, doğrudan kamu garantisi verilmediği, yatırımı gerçekleştiren özel sektör yatırımcısını sosyal cari transferler hesabında yardım ve teşvik mekanizmalarından yararlandırıldığı belirtilmiştir. Kamu özel işbirliği modeliyle gerçekleştirilen yatırımlardaki kullanıcı ücretlerinin, fayda ve maliyet analizinin yapılarak belirlenmesi gerektiği vurgulanmıştır.

2016 yılında Maliye Bakanlığı tarafından KÖİ modeliyle gerçekleştirilen yatırımlara ara dönem mali tedbirler uygulanmıştır. Çin Hazine Bakanlığı KÖİ Merkezi tarafından gerçekleştirilen yatırımların değeri 10,600 milyar Yuan'dır¹⁹⁷. 2017 yılında Danıştay Yasama İşleri Ofisi, Altyapı ve Kamu Hizmetleri Alanındaki Kamu Özel İşbirliği Yönetmeliği'ni yayınlamıştır.

2018 yılında Maliye Bakanlığı KÖİ yatırımların finansmanına ilişkin Yerel Yönetimler ve Devlete Ait İşletmelerin Yatırım, Finansman Davranışlarıyla İlgili Bildirimi yayınlamıştır. Bildirime göre sahte sermaye, reel borç, hissedar kredileri ve borçlanma fonları KÖİ projelerinde sermaye olarak kullanılamayacağı belirtilmiştir. 2018'de Çin KÖİ merkezi kapsamında 8857 altyapı yatırım projesine 12,840 milyar Yuan değerinde yatırım yapılmıştır¹⁹⁸.

¹⁹⁷ Hui Sun, "China", *The Public-Private Partnerships Law Review: Edition 4*, (Editors: Bruno Werneck and Mario Saadi), Law Business Research Ltd., 2018.
<https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-4/1168039/china>
(E.T: 05.01.2018).

¹⁹⁸ Jihong Wang, Jiangyu Han, Juan Miao "China", *The Public-Private Partnerships Law Review: Edition 5*, (Editors: Bruno Werneck and Mario Saadi), Law Business Research Ltd., 2019.
<https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-5/1189695/china>
(E.T: 30.04.2019).

Tablo 16:1990-2018 Yılları Arasında Çin Halk Cumhuriyeti'nde Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Altyapı Yatırım Projelerinin Sektörler Bazında Dağılımı

Sektör	Sektörler Bazında Yatırım Değeri (Milyon ABD Doları)	Sektörler Bazında Finansal Kapanışı Yapılan Proje Sayısı
Hava Alanı	4.224	23
Toplama ve Taşıma Alanları	-	-
Elektrik	55.931	443
Bilgi ve İletişim Teknolojileri	11.378	4
Entegre Atık Yönetimi	7	1
Doğal Gaz	4.579	200
Liman	15.101	76
Demiryolu	25.754	20
Karayolu	60.760	211
Su ve Kanalizasyon	15.309	524
Arıtma ve Bertaraf	14.553	168

Kaynak: <https://ppi.worldbank.org/en/snapshots/country/china>

Tablo 16'ya göre Dünya Bankası'na göre 1990-2018 yılları arasında Çin hükümeti 207,596 milyon dolar KÖİ yatırımı gerçekleştirmiştir. 1670 KÖİ yatırım projesinin finansal kapanışı yapılmıştır. Sektörler itibariyle toplamda 5,063 milyon dolar yatırım değerine sahip 36 proje iptal edilmiştir¹⁹⁹.

d. Rusya Federasyonu

1991 yılında Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla birlikte 15 yeni bağımsız devlet oluşmuştur. Bu bağımsız devletlerin başında Sovyetler Birliğindeki gibi merkez ülke konumunda Rusya Federasyonu bulunmaktadır. 1993'te yeni anayasa oluşturularak siyasal rejimin ana hatları belirlenmiştir²⁰⁰.

2005 yılında KÖİ modelinin altyapı yatırımlarında gerçekleştirilmesi için hükümetin imtiyazlar hakkındaki yasa tasarısı kabul edilmiştir. Bu yasa tasarısı Rusya'da KÖİ modelinin kurumsal zemini oluşturulmuş, yasal olarak altyapı

¹⁹⁹ World Bank, <http://ppi.worldbank.org/ppinew/snapshots/country/china> (E.T: 14.11.2018).

²⁰⁰ Osman Ağır, "Rusya Federasyonu'nun Siyasal Rejiminin Adlandırılması Üzerine", *ASSAM International Refereed Journal*, Sayı:3, 2015, s.3.

yatırımlarında uygulanmasını sağlamıştır. 2010 yılında Vnesheconombank tarafından Ulusal KÖİ merkezi kurulmuştur²⁰¹.

2014 yılında KÖİ modeliyle ilgili yasa parlamentoda kabul edilmesiyle birlikte kamu altyapı yatırımlarında KÖİ modeliyle yaygın bir şekilde kullanılmıştır. 2015'e kadar 70'den fazla Rus kamu idaresi, kendi yasalarıyla KÖİ modeliyle altyapı yatırımlarını gerçekleştirmiştir. Bölgesel KÖİ yasaları federal yönetimler tarafından tam olarak desteklenmeseler bile esneklik sağlanması, mevzuatın tartışmalı maddeleri ve uygulamalarda problemlerle karşılaşılmasından dolayı düzenlemelerin yapılmasını gerektirmiştir.

2016 yılında çıkarılan Kamu Özel İşbirliği Federal Kanunu, belediye özel işbirliği ve federasyon içerisinde KÖİ modeliyle ilgili yasama kanunlarını değiştirme yetkisine sahip olarak yürürlüğe girmiştir. Yasayla birlikte Rusya'da uygulanan KÖİ modelinin genel çerçevesi belirlenerek ülke içerisindeki KÖİ pazarının genişlemesi ve verilen garantilerle yatırımların sürdürülebilirliği sağlanmıştır²⁰².

2018 yılında Rusya'da KÖİ modelinin altyapı yatırımlarında gerçekleştirilmesi için düzenlemeler yapılmıştır. Bu düzenlemeler ise bilgi ve iletişim teknolojileriyle ilgili altyapı sağlanarak iletişim tesislerinin kurulması ve tarımsal sistemin oluşturulması için imtiyaz verilmesine ilişkin KÖİ anlaşmalarına yasal izin verilmesine yöneliktir. Bütçe kuruluşları tarafından karşılanan sağlık hizmeti altyapı projelerinin KÖİ modeliyle gerçekleştirilebileceği ve altyapı yatırımlarında finansal desteğin sağlanması için Devlet Altyapı Fonu'nun kurulması kararlaştırılmıştır. Karayolu ulaşım hizmetlerini gerçekleştiren özel sektör yatırımcılarına KDV indiriminin verilmesi ve bütçe yasası açısından verilen sermaye teşvikleri bütçe desteği kapsamına alınmıştır²⁰³.

²⁰¹ Nikolai Mouraviev, Nada Kakabadse, "Introduction: Transforming The Public Sector Challenges Into Opportunities By The Deployment of Public Private Partnerships", *Public-Private Partnerships In Transitional Nations: Policy, Governance And Praxis*, (Editors: Nikolai Maoraviev, Nada Kakabadse), United Kingdom: Cambridge Scholars Publishing, 2017, s.3.

²⁰² Olga Revzina, Lola Shamirzayeva, "Russia", *The Public Private Partnership Law Review: Edition 4*, (Editors: Bruno Werneck and Mario Saadi), Law Business Research Ltd., 2018., <https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-4/1168079/russia>.

²⁰³ Olga Revzina, Lola Shamirzayeva, Roman Chrakov, "Russia", *The Public Private Partnership Law Review: Edition 5*, (Editors: Bruno Werneck and Mario Saadi), Law Business Research Ltd., 2019. <https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-4/1168079/russia>. (E.T: 30.04.2019).

Tablo 17:1990-2018 Yılları Arasında Rusya Federasyonu'nda Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Altyapı Yatırım Projelerinin Sektörler Bazında Dağılımı

Sektör	Sektörler Bazında Yatırım Değeri (Milyon ABD Doları)	Sektörler Bazında Finansal Kapanışı Yapılan Proje Sayısı
Hava Alanı	2,120	8
Toplama ve Taşıma Alanları	2,318	1
Elektrik	34,597	114
Enerji	6	1
Bilgi ve İletişim Teknolojileri	3,126	173
Entegre Atık Yönetimi	-	-
Doğal Gaz	12,993	3
Liman	2,265	13
Demiryolu	4,519	2
Karayolu	10,373	10
Su ve Kanalizasyon	3,185	24
Arıtma ve Bertaraf	708	6

Kaynak:<https://ppi.worldbank.org/en/snapshots/country/russian-federation>

Tablo 17'ye göre Dünya Bankası'na göre Rusya'da KÖİ modeliyle gerçekleştirilen altyapı yatırımları, 1990-2018 yılları arasında toplamda 76,210 milyon dolar yatırım gerçekleştirilmiştir. 354 KÖİ projesinin kapanışı yapılmış ve 3 yatırım projesi de iptal edilmiştir²⁰⁴.

2. Gelişmekte Olan Ülkeler

Gelişmekte olan ülkelerin en temel ihtiyacı yatırım olmaktadır. Bunun nedeni ise yeterli sermayenin bulunmaması ve sermaye piyasalarının yeterince gelişmemesinden kaynaklanmaktadır²⁰⁵.

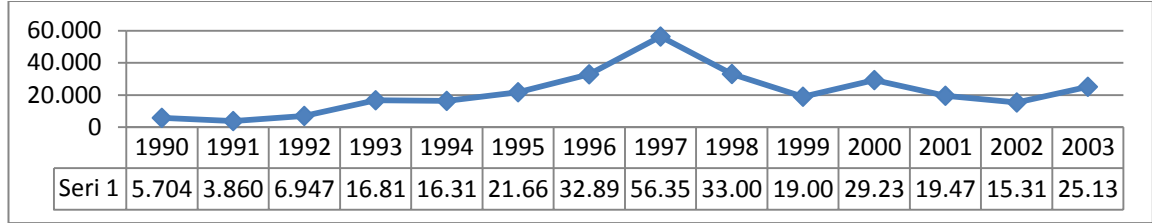
Gelişmiş ülkelerde sermaye piyasalarının gelişmiş olmasından dolayı kaynak yaratma konusunda problemler ortaya çıkmamaktadır. Gelişmekte olan ülkelerdeki sermaye yetersizliği KÖİ modeliyle gerçekleştirilecek yatırımların başarıya ulaşmasını engelleyici bir rol oynamaktadır. Bu nedenle yatırımlara bir takım garantiler verilmiştir.

²⁰⁴ World Bank, <http://ppi.worldbank.org/snapshots/country/russian-federation> (E.T: 14.11.2018).

²⁰⁵ Şahin ve Uysal, a.g.e., s.96.

Bu garantiler, özel sektör yatırımcısının üstleneceği riskleri kamu idaresi üzerinde bırakarak yatırımların hızlı bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlamıştır²⁰⁶.

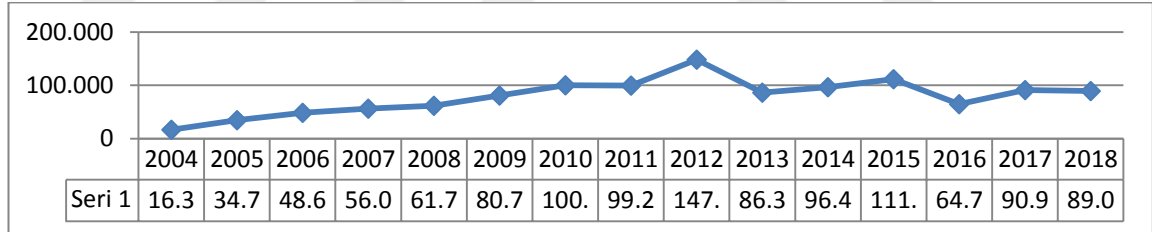
Grafik 1: 1990-2003 Yılları Arasında Gelişmekte Olan Ülkelerde Kamu Özel İşbirliği Modelinin Yatırım Değeri (Milyar ABD Doları)



Kaynak: World Bank, *Data Visualization: PPP-Year*, (E.T: 19.01.2019)
<http://ppi.worldbank.org/visualization/ppi>.

Grafik 1'e göre en fazla yatırım 1997'de 56,357 milyon dolar iken takip eden yılda yaklaşık olarak 33 milyar dolar olmuştur. 1996-2000 yılları arasında 170,493 milyon dolar yatırım yapılmıştır. 2001 ve 2002 yılında KÖİ modeliyle gerçekleştirilen yatırımlar azalmış, 2003 yılında ise bir önceki yıla göre %66 artış yaşanmıştır.

Grafik 2:2004-2018 Yılları Arasında Gelişmekte Olan Ülkelerde Kamu Özel İşbirliği Modelinin Yatırım Değeri (Milyar ABD Doları)



Kaynak: World Bank, *Data Visualization: PPP-Year*, (E.T: 19.01.2019)
<http://ppi.worldbank.org/visualization/ppi>.

Grafik 2'de GOÜ tarafından gerçekleştirilen toplam yatırımlar 2004 yılından 2010 yılına kadar 6 kat artış göstermiştir. 2010'da 100,300 milyon dolar, 2012'de 147,986 milyon dolar yatırım değeriyle zirveyi görmüştür. 2013'de 86,365 milyon dolar yatırım gerçekleştirilirken bir önceki yıla göre yatırım kaybı yaşanmıştır. 2014'te 96,413 milyon dolar yatırım gerçekleştirilmiştir. 2016 yılında yatırım değerlerinde %33 oranında azalma yaşanmıştır. 2017 yılında yatırımlar bir önceki yıla göre 26 milyar dolar artış göstermiş ancak 2018 yılında 89,060 milyon dolar yatırım yapılmıştır.

²⁰⁶ Köstekçi, a.g.e., s.312.

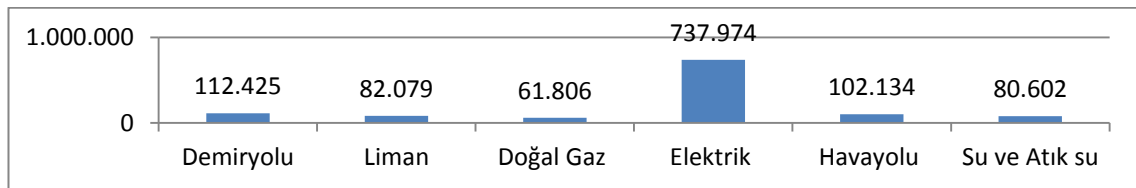
Kamu özel işbirliği modeliyle gerçekleştirilen yatırımların finansal kapanışları dikkate alındığında bu projelerin başarısının tartışılacağı, Dünya Bankası verilerine göre bazı yatırım projelerinin iptal olduğu göz önüne alındığında yatırım değerlerinde bir takım değişiklikler olabilmektedir.

Dünya genelinde gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkelere Dünya Bankası, Asya Bölgesi'nde ise Dünya Bankası öncülüğünde Asya Kalkınma Bankası, Avrupa'da Avrupa Yatırım Bankası tarafından KÖİ projelerine yatırım desteği sağlamıştır. Ancak yatırımlardaki garantiler ve proje süresi ülke bütçe büyüklüklerine gelecekteki dönemler için bir yük meydana getirebileceği uluslararası finans kuruluşları tarafından son yıllardaki raporlarında ifade edilmiştir.

Dünya genelinde az gelişmiş, gelişmekte olan ve gelişmiş ülkeler artan altyapı ihtiyaçlarının karşılanması için ülkeler finansman modeli olarak KÖİ modeli benimsemiştir. Yatırımların gerçekleştirilirken imzalanan sözleşmeler Yap işlet devret, Yap işlet, Yap kirala devret, İşletme hakkı devri gibi yeni finansman yöntemleri kullanılmıştır.

KÖİ modeliyle gerçekleştirilen yatırımlarda 1990-2000 yılları arası elektrik ve ulaşım hizmetlerinin altyapısının gerçekleştirilmesi ve geliştirilmesi, 2000'den sonra GOÜ'de model kullanılarak gerçekleştirilen projeler eğitim, sağlık, bilgi teknolojileri, liman ve çevreci (yeşil enerji) altyapı yatırımları gerçekleştirilmiştir.

Grafik 3:1990-2018 Yılları Arasında Gelişmekte Olan Ülkelerde Kamu Özel İşbirliği Modelinin Proje Yatırım Değerlerinin Tutarlarının Sektörler Bazında Dağılımı (Milyon ABD Doları)

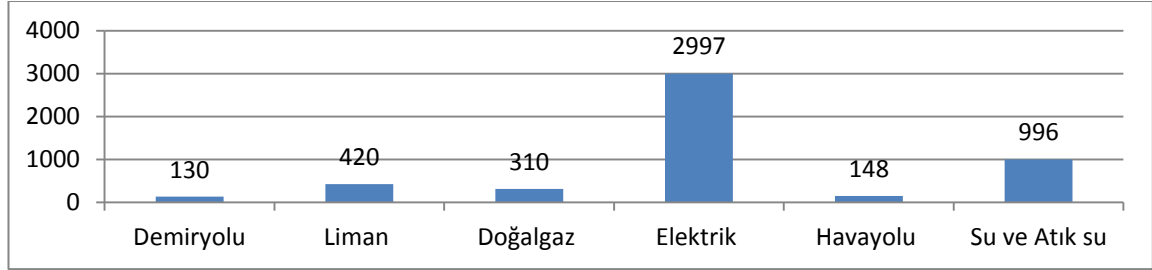


Kaynak: T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji Bütçe Başkanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2018*, Yatırım Programlama İzleme ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü, Mayıs 2019, s.7.

Gelişmekte olan ülkelerde KÖİ modeliyle gerçekleştirilen altyapı yatırımlarının sektörler bazında değerlendirdiğimiz zaman Grafik 3'te en fazla yatırım elektrik hizmetlerinde 737,974 milyon dolar değerinde yatırım gerçekleştirilmiştir. En az yatırım ise doğal gaz hizmetlerinde gerçekleştirilmiştir.

Grafik 4'e göre KÖİ modeli kullanılarak elektrik hizmetlerine yönelik altyapı yatırımları en fazla proje sayısı gerçekleştiren kamu hizmeti alanı olmuştur.

Grafik 4:1990-2018 Yılları Arasında Gelişmekte Olan Ülkelerde Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Proje Sayısının Sektörler Bazında Dağılımı



Kaynak: T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji Bütçe Başkanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2018*, s.7.

Gelişmekte olan ülke örnekleri ele alınırken bölge ekonomisine katkı sağlayacak ve KÖİ pazarının gelişim gösterebilecek ülkelerin incelemesi yapılmıştır. Afrika bölgesinde kalkınmayı sağlamak amacıyla Güney Afrika'da 26,397 milyon dolar yatırım gerçekleştirilmiştir. Finansal kapanışa ulaşan proje sayısı 119'dur. Latin Amerika ülkesi 'Krizlerle başı belada olan' Arjantin'de KÖİ modelinin değerlendirilmesi yapılacaktır. Bir diğer Latin Amerika ülkesi olan Brezilya'da ise KÖİ modeliyle en yüksek yatırım tutarı gerçekleştirilmesi sebebiyle ülkedeki modelin gelişimi ve uygulamaları incelenmiştir. Güney Amerika ülkesi olan Meksika'da KÖİ modeliyle 87,670 milyon dolar yatırım yapılmıştır. Elektrik, ulaştırma, kanalizasyon ve alt yapı geliştirme ve doğal gaz yatırım projelerine ağırlık verilmiştir. Avustralya'da KÖİ modeliyle gerçekleştirilen 32 yatırım projesinin yatırım değeri 30,1 milyar dolar'dır. Asya ve Pasifik ülkeleri kapsamında Çin, Hindistan, Endonezya, Filipinler, Tayland, Malezya'da KÖİ modeliyle altyapı yatırımı gerçekleştirilmiştir.

a. Hindistan

1956 yılında çıkarılan Ulusal Karayolları Yasası'nda yapılan düzenlemelerden sonra 1995 yılında Hindistan Ulusal Karayolları Kurumu kurulmuştur. 1997 yılında yürürlüğe giren kanun ulaşım hizmetlerinde özel sektör yatırımcısının altyapı finansmanına katılımının zeminini oluşturmuştur.

2003 yılında ülkede elektrik üretimi, iletimi ve dağıtımına özel sektörün katılımını sağlamak amacıyla hukuksal düzenlemeler yapılmıştır. 2005'te Özel Ekonomik Bölgesi Yasası çıkarılmış ve KÖİ projelerinin onaylanma prosedürü yayınlanmıştır. Bir diğer önemli gelişme ise altyapı yatırımlarının KÖİ modeliyle gerçekleştirilmesi için kurumsal altyapı ve komitenin kurulması planlanmıştır. Ekonomik İşler Kabine Komitesi'nde altyapıda KÖİ modeline yönelik destek programını onaylayarak, altyapı yatırımlarında yaygın bir şekilde kullanılması ve yatırımların finansal sürdürülebilirliğinin sağlanması amacıyla Mali Destek Programı (Canlılık Açığı Fonu) hayata geçirilmiştir. Yatırımlara toplam proje maliyetinin %20'si oranında Canlılık Açığı Fonu sağlanmıştır. Ülkede, yatırım projelerinin ihale, finansal kapanış ve yatırım aşamalarının tamamlanması için 12-18 ay arasında toplam süre verilmiştir²⁰⁷.

2007 yılında KÖİ modeliyle gerçekleştirilecek yatırımların onay sürecinde değişiklik yapılmıştır. 2008 yılında yetkilendirilmiş kamu idaresi, finansal kurum ve özel sektör yatırımcısı dâhil olmak üzere üçlü anlaşma imzalanarak anlaşmanın tarafları belirlenmiştir²⁰⁸.

Hindistan'da KÖİ yatırımları destek programına dâhil edilen programlar aşağıdaki gibidir.

- 2012 yılında özel ekonomik bölgeler ve ulusal yatırımların gerçekleştirilmesi, üretim bölgelerindeki altyapının kurulması ve modernleştirilmesi, petrol ve gaz depolama tesisleri ile boru hatlarının kurulması, telekomünikasyon ağları ve terminal pazarlarının oluşturulması, tarım ürünlerinin satış yerlerinde ortak altyapı ve zemin test laboratuvarlarının KÖİ modeliyle kurulması planlanmıştır.
- 2013 yılında Hindistan'da sağlık hizmetlerinin gelişimi ve modernleştirilmenin sağlanması için KÖİ programına tıp fakülteleri dâhil edilmiştir. KÖİ modeliyle gerçekleştirilecek ulusal karayolları projelerine ilişkin formülasyon, değerlendirme ve projelere onay veren kurumların yetkilerinde değişiklik

²⁰⁷ Vidya Telang, Vishakha Kutumbale, "Public Private Partnerships In India: An Overview Of Current Scenario", *Research Front*, Volume:2, Number: 4, 2014, s.3.

²⁰⁸ Public Private Partnership in India, <https://www.pppinindia.gov.in/schemes-for-financial-support> (E.T: 01.05.2019).

yapılmış ancak bu değişiklik yeterli gelmeyerek 2015'te tekrar revizyona uğramıştır.

- 2014 yılında Hindistan Denizcilik Bakanlığı tarafından KÖİ modeliyle gerçekleştirilecek liman projelerine ilişkin yetkilerde değişiklik yapılmıştır.
- 2015 yılında KÖİ modeline yönelik mali destek programında revizyona gidilmiştir.
- 2016 yılında KÖİ modeliyle gerçekleştirilecek karayolu ulaşım projeleri için yatırımları onaylayan birim yatırım büyüklüğüne göre değişmektedir. Hindistan Ekonomi Bakanlığı'nın yatırımcılar için KÖİ modeline ilişkin rehberlik niteliğinde raporu yayınlamıştır.
- 2017 yılında yerel yönetimler tarafından KÖİ modeliyle gerçekleştirilecek yatırımların finansmanı için Yerel Yönetimler (Belediyeler) tarafından tahvil ihraç edilmiş ve ihraç edilen tahvillerin kullanımına yönelik rapor yayınlanmıştır²⁰⁹.

Hindistan'ın ekonomik gelişmişlik seviyesinin giderek artması, refah seviyesini arttırmış bu durum kamu altyapı yatırımlarına yatırım yapılmasını gerektirmiştir. Son yıllarda ülkede sağlık hizmetlerine yapılan altyapı yatırımları ülkede sağlık turizmini geliştirmiştir²¹⁰.

Kamu özel işbirliği modelinin gelişimine yönelik yasal düzenlemelerin yapılması, yatırımların önündeki engellerin kaldırılmasına ve mevcut ekonomik sistemle uyumlu hale getirilerek yatırımların hızlı bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlamıştır²¹¹.

²⁰⁹ Public Private Partnership In India, <https://www.pppinindia.gov.in/circulars-orders> (E.T: 01.05.2019).

²¹⁰ Ramakrishnan Ramachandran, Public Private Partnership (PPP) In Indian Health Care, *Agni School of Business Excellence*, NH45 Morepatty, Dindigul 624802 India, 2012, s.3.

²¹¹ WSP, *Public Private Partnership In India*, WSP International Management Consulting WSP House, 70 Chancery Lane, London, WC2A 1AF, 2010, s.20.

Tablo 18: Hindistan'da 1990-2018 Yılları Arasında Finansal Kapanışı Yapılan Mega Ölçekli Kamu Özel İşbirliği Altyapı Projeleri

Proje Adı	Yatırım Tutarı (Milyar ABD Doları)	Sektör
Mumbai Metrosu II. Kısım	2,5	Demiryolu
Lalitpur Elektrik Üretimi Limited	2,7	Elektrik
GMR Kiskangarh Udalpur Ahmedabad Expressway Limited	3,4	Karayolu
KSK Mahanadi Enerji Limited Şirketi	3,5	Elektrik
L&T Hyderabad Özel Metro Limited	3,6	Demiryolu
Krishnapatnam Ultra Mega Elektrik Santrali	3,8	Elektrik
Mundra Termik Santrali	3,9	Elektrik
Jindal Tamnar Elektrik Santrali I. ve II. Kısım	4,0	Elektrik
Mundra Ultra Mega Elektrik Santrali	4,2	Elektrik

Kaynak: T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2017*, s.12.

Tablo 18'e göre, Hindistan'da 1990-2018 yılları arasında finansal kapanışı yapılan büyük ölçekli KÖİ altyapı projeleri verilmiştir. Aşağıdaki Tablo 19'da, 1990-2018 yılları arasında Hindistan'da KÖİ modeliyle gerçekleştirilen altyapı yatırım projelerinin sektörler bazında dağılımı verilmiştir.

Tablo 19: 1990-2018 Yılları Arasında Hindistan'da Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Altyapı Yatırım Projelerinin Sektörler Bazında Dağılımı

Sektör	Sektörler Bazında Yatırım Değeri (Milyon ABD Doları)	Sektörler Bazında Finansal Kapanışı Yapılan Proje Sayısı
Hava Alanı	7.759	9
Toplama ve Taşıma Alanları	18	6
Elektrik Enerji	148.486	439
Bilgi ve İletişim Teknolojileri	3.272	25
Entegre Atık Yönetimi	1.273	29
Doğal Gaz	831	5
Liman	9.068	42
Demiryolu	8.037	11
Karayolu	86.094	467
Su ve Kanalizasyon	330	13
Aritma ve Bertaraf	1,258	20

Kaynak: <http://ppi.worldbank.org/Snapshots/Country/%C4%B0ndia>

Hindistan'da gerçekleştirilen KÖİ altyapı yatırımları Tablo 19'a göre en fazla yatırım elektrik hizmetlerinde gerçekleştirilmiştir. 1990-2018 yılları arasında ülkede

266,426 milyon dolar yatırım yapılmış ve 1065 KÖİ projesinin finansal kapanışı sağlanmıştır²¹².

b. Endonezya

Endonezya'da modelin gelişimini sağlayan ilk yasal düzenleme elektrik üretimi, kullanımı ve dağıtımının sağlanması amacıyla 1989 yılında Devlet Yönetmeliği'dir. 1992 ve 1998 yılında çıkarılan düzenlemelere göre KÖİ modeliyle gerçekleştirilecek altyapı yatırımları için azami kredi miktarı, yatırım değerinin %30'unu aşamayacağı belirtilmiştir²¹³.

Elektrik hizmetleri kapsamında 2003'te jeotermal kaynaklardan elektrik üretimi ve 2007'de ise jeotermal işletme faaliyetleri için yasa tasarısı çıkarılmıştır. 2009 yılında Elektrik Kanunu revize edilmiştir.

Arazi Kanunu kapsamında 2005 ve 2006 yıllarında kamu hizmetlerinin gerçekleştirilebilmesi amacıyla özel şirket temsilcilerine arazi teminini içeren Başkanlık Yönetmeliği yayınlanmıştır. Yönetmeliğe göre arazi edinimi için devletin ilgili birimlerinden izin alınması gerektiği ve devletin belirleyeceği komitenin kamulaştırmayı yapacağı belirtilmiştir²¹⁴.

2005 yılında Devlet Yönetmeliği'nde düzenlemeler yapıldıktan sonra 2006 yılında KÖİ modeli kullanılarak gerçekleştirilecek yatırım projelerinin tüm aşamalarında devlet varlıklarının özel sektör temsilcisi tarafından kullanılabilmesi için yasal izin verilmiştir.

2007 yılında KÖİ modeli ile gerçekleştirilecek yatırımlarda şirketlerin yabancı iştirak oranları elektrik iletimi ve dağıtımı, ücretli yollar ve boru hatlarıyla yapılan su temini projelerinde %95, limanlar için ise %49 olarak belirleyen düzenleme yapılmıştır.

²¹² World Bank, <http://ppi.worldbank.org/snapshots/country/india> (E.T: 25.05.2019).

²¹³ Republic Of Indonesia, *Public Private Partnership (PPP) Investors Guide*, Coordination Ministry Of Economic Affairs, April-2010, ss.7-11.

²¹⁴ Republic Of Indonesia, *Public Private Partnership (PPP) Investors Guide*, s.9. <https://www.bi.go.id/en/iru/presentation/other/Documents/6b3a71af6bbd481ca788477c2cc107a1PPPinv estigorquide.pdf>.

Ülkede KÖİ modeliyle gerçekleştirilen yatırımlar için verilen onay mercii ise Temsilciler Meclisi'dir. Hükümetin almış olduğu karara göre PTIIF (PT Endonezya Altyapı Finansmanı) devâsa ölçekli projeler için Asya Kalkınma Bankası, Uluslararası Finans Kurumu ve Dünya Bankası tarafından yatırımların destekleneceği, yatırımın gerçekleşeceği bölgedeki mekânsal düzenlemeler yerel yönetimler tarafından yapılacağı belirtilmiştir²¹⁵.

2011 ve 2013 yıllarında KÖİ modelinin sağlık hizmetlerinde ve yaygın kullanılan diğer alanlarda gelişimini sağlamak, model kapsamında oluşturulan kalkınma stratejilerinin kalkınma fonlarına entegre edilmesi amacıyla eğitim seminerleri düzenlenmiştir²¹⁶.

Endonezya'da KÖİ modeliyle gerçekleştirilecek yatırımlar için belediye tahvilleri çıkarılarak özel sektör yatırımcısına mali destek sağlanmıştır. Güney Jakarta Hastanesi, Gebang Terminali, Casablanka Atık Su Şebeke Sistemleri, Daan Mogot Evleri inşaatı belediye tahvilleriyle fonlanan yatırım projeleri kapsamında olduğu belirtilmiştir²¹⁷. 2017'de rehberlik niteliğinde KÖİ Kitabı yayınlanmıştır. Endonezya Hükümeti tarafından altyapı yatırımlarını gerçekleştirmek amacıyla 2,877 trilyon Endonezya Rupisi²¹⁸ değerinde yatırıma ihtiyaç olduğu vurgulanmıştır. Altyapıya yönelik yatırımlarda KÖİ programı uygulanarak özel sektör yatırımcısının payının %40'a kadar artırılması hedeflenmiştir²¹⁹.

²¹⁵ Republic Of Indonesia, *Public Private Partnership (PPP) Investors Guide*, ss.11-12.

²¹⁶ PPP Indonesia, *PPP Journal*.

http://www.pppindonesia.co.id/index.php?option=com_content&view=section&layout=blog&id=6&Itemid=27&lang=en (E.T: 01.05.2019).

²¹⁷ PPP Indonesia, *Municipal Bonds*.

http://www.pppindonesia.co.id/index.php?option=com_content&view=article&id=60&Itemid=61&lang=en (E.T: 01.05.2019).

²¹⁸ 1 ABD Doları=14.194,50 IDR (Endonezya Rupisi)

²¹⁹ PPP Indonesia, *Welcome to PPP Indonesia's Website*.

<http://www.pppindonesia.co.id/?fbclid=IwAR1Y9y0kBXLqm7ILdgurmFzgCdOIC48iBhEjt61OgNOWawedywK5pqUwHI> (E.T: 01.05.2019).

Tablo 20: Endonezya'da Finansal Kapanışı Gerçekleştirilen Mega Ölçekli Kamu Özel İşbirliği Projeleri

Proje Adı	Yatırım Tutarı (Milyar ABD Doları)	Sektör
PT Medco Sarulla Jeotermal Santrali	1,5	Elektrik
Sarulla Jeotermal Projesi	1,5	Elektrik
PT Jawa Güç Santrali	1,7	Elektrik
PT Metra Global Telekomünikasyon	2,3	Bilgi ve İletişim Teknolojileri
PT Paiton Enerji Şirketi (Paiton I)	2,5	Elektrik
Tanjung Jati Kömür Santrali 1-4 Üniteler	4,0	Elektrik
Merkez Java Kömür Santrali	4,3	Elektrik

Kaynak: T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2017*, s.14.

Tablo 20’de Endonezya’da finansal kapanışı gerçekleştirilen büyük ölçekli KÖİ projeleri verildikten sonra aşağıdaki Tablo 21’de ise 1990-2018 yılları arasında KÖİ modeliyle gerçekleştirilen altyapı yatırım projelerinin değeri ve finansal kapanışı yapılan proje sayısı üzerinde durulmuştur.

Tablo 21:1990-2018 Yılları Arasında Endonezya'da Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Altyapı Yatırım Projeleri

Sektör	Sektörler Bazında Yatırım Değeri (Milyon ABD Doları)	Sektörler Bazında Finansal Kapanışı Yapılan Proje Sayısı
Hava Alanı	-	-
Toplama ve Taşıma Alanları	-	-
Elektrik	43.027	69
Enerji	-	-
Bilgi ve İletişim Teknolojileri	6.311	14
Entegre Atık Yönetimi	-	-
Doğal Gaz	719	2
Liman	1.519	7
Demiryolu	6.000	1
Karayolu	7.928	28
Su ve Kanalizasyon	1.647	15
Aritma ve Bertaraf	277	2

Kaynak: <https://ppi.worldbank.org/en/snapshots/country/indonesia>

Tablo 21’e göre en fazla kamu altyapı yatırımı gerçekleştirilen hizmetler; elektrik, karayolu ulaşım hizmetleri, bilgi ve iletişim teknolojileri, demiryolu ulaşım hizmetleridir. En az yatırım değerine sahip hizmetler; arıtma ve bertaraf, doğalgaz, su ve kentsel altyapı (atık su) hizmetlerinin sağlanmasına yönelik altyapı yatırımları gerçekleştirilmiştir. Toplama ve taşıma alanları, entegre atık yönetimi, havayolu ulaşım

hizmetlerine yönelik yatırım gerçekleştirilmemiştir. Dünya Bankası'na göre Endonezya'da KÖİ modeliyle 67,428 milyon dolar kamu altyapı yatırımı gerçekleştirilmiştir.

c. Malezya

Malezya'da KÖİ modelinin kamu altyapı yatırımlarında uygulanmasının temeli 1991'de yayınlanan Altıncı Malezya Özelleştirme Master Planıyla başlamıştır. 2006 yılında yayınlanan Dokuzuncu Malezya Planı ile birlikte KÖİ modeli altyapı yatırımlarında uygulanmıştır.

Malezya Hükümeti, KÖİ modelini kamu hizmetlerinin inşası, bakımı, yenilenmesi ve yönetimini özel sektör yatırımcısı ile ilgili kamu idaresiyle birlikte yatırımların gerçekleştirilmesi şeklinde tanımlamıştır. Sermaye yatırımı, kamu hizmetlerini finanse etme ve ilgili yatırımı yönetme sorumluluğu dâhil olmak üzere özel sektör yatırımcısına hizmetlerin güncelliğine, kalitesi ve seviyesine göre hükümet tarafından ödeme yapılacağı belirtilmiştir. Böylece yatırımların modernliği ve sürekliliği devamlı olarak sağlanmış olacak, yatırımların güncelliğini kaybetmesinin önüne geçileceği vurgulanmıştır²²⁰.

2009 yılında KÖİ Rehberi yayınlanmıştır. Rehberlik niteliğindeki belgeye ilave olarak 2018 yılında Mikro Düzeyde Kamu Özel İşbirliği Programı yayınlanarak mevcut ekonomik sisteme uyumlaştırılması sağlanmıştır²²¹

Malezya'da yatırımlardaki yüksek katılım maliyetlerinden ziyade yatırım projelerine daha çok katılımcının sağlanması için kullanıcıların talep ettiği fiyatın oluşturulması, yatırımlarda istihdam edilecek personelin yeterli seviyede olması, gerçekleştirilen yatırım projelerinde sözleşme süresindeki bürokratik sürecin minimum seviyeye çekilmesi projelerin başarıya ulaşmasını sağlayacağı belirtilmiştir.

²²⁰ Suhaiza Ismail, Fatimah Azzahra Harris, "Challenges In Implementing Public Private Partnership (PPP) In Malaysia", *International Conference on Accounting Studies 2014*, ICAS 2014, 18-19 August 2014, s.2.

²²¹ Official Portal Of Public Private Partnership Ministry Of Finance Malaysia
<http://www.ukas.gov.my/en/mypartnerships/ppp/guidelines> (E.T: 01.05.2019).

Kamu özel işbirliği modelinin kamu altyapı yatırımlarına uygulanmasındaki problemler ise;

- Proje sorumluluğu üzerinde özel sektör yatırımcısı ve kamu idaresinin sorumluluğun eşit derece paylaşılmaması
- Özel sektör yatırımcısının ülkede gerçekleştirecek yatırımlara güven duymaması
- Yatırımı gerçekleştirilecek yatırımcının öz kaynaklarının yatırımı gerçekleştirecek seviyede olmaması
- Hukuki altyapı ve rehberlik niteliğindeki belgenin olmaması

Yukarıda saydığımız problemler yatırımların başarıyla gerçekleştirilmesini engellemiştir. Malezya Hükümeti tarafından gerekli önlemlerin alınması için KÖİ modelinde güncellemelerin sözleşme süresi boyunca yapılması gerekmektedir²²².

Malezya’da Dünya Bankası verilerine göre KÖİ modeliyle gerçekleşen yatırım projeleri, 1990-2018 yılları arasında 52,194 milyon dolar değerinde yatırım gerçekleştirilmiştir. Gerçekleştirilen yatırım projelerinin sektörler bazında yatırım değeri ve finansal kapanışı yapılan proje sayısı aşağıdaki Tablo 22’de verilmiştir.

Tablo 22: Malezya'da 1990-2018 Yılları Arasında Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Altyapı Yatırım Projelerinin Sektörler Bazında Dağılımı

Sektör	Sektörler Bazında Yatırım Değeri (Milyon ABD Doları)	Sektörler Bazında Finansal Kapanışı Yapılan Proje Sayısı
Hava Alanı	664	2
Elektrik	19.977	38
Bilgi ve İletişim Teknolojileri	1.656	6
Doğal Gaz	1.350	2
Liman	3.988	10
Demiryolu	5.687	8
Karayolu	8.390	28
Arıtma ve Bertaraf	338	5
Su ve Kanalizasyon	10.144	16

Kaynak: <http://ppi.worldbank.org/snapshots/country/malaysia> (E.T: 21.11.2018).

²²² Suhaiza Ismail, Fatimah Azzahra Harris, “Challenges In Implementing Public Private Partnership (PPP) In Malaysia”, s.3.

Tablo 22’de, Dünya Bankası verilerine göre altyapı yatırımlarının KÖİ modeliyle gerçekleştirilen hizmetlerin sektörler bazında en fazla yatırım enerji, su ve kentsel altyapı hizmetlerinde; en az yatırım ise arıtma ve bertaraf hizmetlerinde gerçekleştirilmiştir.

d. Pakistan

Ülke ekonomisinin büyük çoğunluğu tarıma dayanmaktadır. Pakistan yönetimi merkezi reform süreci kapsamında KÖİ modeline benzeyen düzenlemeler yapmıştır. Ülkede nüfus oranının fazla olması ve toplumsal gelişmeyi sağlamak için öncelikli yatırım alanı olarak eğitim sektörüne yatırım yapılması hedeflenmiştir²²³.

2006 yılında Federal Hükümet, KÖİ modeliyle altyapı yatırım projelerini gerçekleştirmek, geliştirmek ve hizmet sunumunun sağlanması amacıyla ilgili bakanlıklara ve diğer özerk kuruluşlara danışmanlık hizmeti için Maliye Bakanlığı bünyesinde Altyapı Proje Geliştirme Tesisi kurulmuştur.

2017 yılında çıkarılan Kamu Özel İşbirliği Kanunu ile Altyapı Proje Geliştirme Tesisi, Kamu Özel İşbirliği Kurumu’na dönüştürülmüştür. Çıkarılan kanun çerçevesinde kuruma, kamu altyapısının geliştirilmesi amacıyla ulusal, uluslararası şeffaf ve hesap verilebilirliğe uygun bir şekilde düzenleme yapılması ve belirli bir KÖİ çerçevesinin oluşturulması için yetki verilmiştir²²⁴.

2019 yılında KÖİ Çalıştayı düzenlenerek KÖİ modelinin tanımlanması, sürecin kilit noktaları ve modeli uygulayan özel sektör yatırımcıları, kamu idareleri ve finansal kurumlar başta olmak üzere, kamu idaresi ve özel sektör yatırımcısının risk paylaşımı, modelin oluşumunu sağlayan hukuksal altyapı, risk yönetim birimini, yatırımlardaki finansman ihtiyacına yönelik Yaşama Gücü Fonu’nun oluşturulması kararlaştırılmıştır.

²²³ Masaaoda Bano, Public Private Partnerships (PPP’s) As ‘Anchor’ Of Educational Reforms: Lessons From Pakistan, *Background Paper Prepared For The Education For All Global Monitoring Report*, 2009. <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000178017>.

²²⁴ Government Of Pakistan, *Public Private Partnership Authority (PPPA)*. <http://www.pppa.gov.pk/index.php> (E.T: 01.05.2019).

KÖİ projelerinin gelişim süreci ve modelin başarısına sağlayacak ön koşulların belirlenmesi ve fizibilite çalışmalarının yapılması gerektiği vurgulanmıştır²²⁵.

Tablo 23: Pakistan'da 1990-2018 Yılları Arasında Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Altyapı Yatırım Projelerinin Sektörler Bazında Dağılımı

Sektör	Sektörler Bazında Yatırım Değeri (Milyon ABD Doları)	Sektörler Bazında Finansal Kapanışı Yapılan Proje Sayısı
Hava Alanı	40	1
Elektrik	23.497	80
Bilgi ve İletişim Teknolojileri	1.358	3
Doğal Gaz	30	2
Liman	2.515	8
Bertaraf ve Atık Yönetimi	51	1

Kaynak: <http://ppi.worldbank.org/snapshots/country/pakistan> (E.T: 20.11.2019).

Dünya Bankası'na göre düşük orta gelirli ülkeler grubunda yer almaktadır. Tablo 23'e göre Pakistan'da 1990-2018 yılları arasında 27,491 milyon dolar KÖİ yatırımı gerçekleştirilmiştir. Yatırımların 23,497 milyon doları elektrik hizmetleri alanında gerçekleştirilirken diğer hizmet alanlarında toplamda 3,994 milyon dolar yatırım gerçekleştirilmiştir²²⁶.

e. Tayland

Tayland'da KÖİ yatırım projeleri Devlet Teşebbüslerine Özel Katılım olarak (PİSU) literatürde yer almıştır. 1992 yılında devlet teşebbüslerine ve hizmetlerine özel sektörün katılımının sağlanması amacıyla yasa çıkarılmış ve ulusal alt yapı yatırımlarının özel teşebbüslerle gelişimini sağlamak amacıyla model uygulanmıştır²²⁷.

2002 yılında modelin kamu altyapı yatırımlarında uygulanması için Hazine Bakanlığı bünyesinde düzenlemeler yapılmıştır. 2013'te modelin içeriği ve kapsamı tekrardan güncellenerek yatırımlar için uygun bir ortam hazırlanmaya çalışılmıştır. Modelin yatırımlarda gerçekleştirilmesiyle birlikte hukuki altyapı eksiklikleri ortaya

²²⁵ Government Of Pakistan: Public Private Partnership Authority (PPPA), Workshop On Public Private Partnership. <http://www.pppa.gov.pk/index.php?cmd=workshop> (E.T: 01.05.2019).

²²⁶ World Bank, <http://ppi.worldbank.org/snapshots/country/pakistan> (E.T: 01.05.2019).

²²⁷ Weerawong Chittmitrapap, Jirapat Thammavaranucupt, "Thailand", *The Public Private Partnership Law Review: Chapter 21*, (Editors: Bruno Werneck and Mario Saadi), 2018, Law Business Research Ltd., April 2018, s.217.

çıkıldığı belirtilmiştir. Yatırımlarda ortaya çıkan eksiklerin giderilmesi, geliştirilmesi ve güvenilir yatırım ortamının oluşturulması planlanmıştır²²⁸.

KÖİ modeli için Hazine Bakanlığı bünyesinde beşer yıllık stratejik plan hazırlanmıştır²²⁹. 2013 yılında güncellenen KÖİ (PİSU) Kanunu ile birlikte hükümetin Ulusal Ekonomik ve Sosyal Gelişme Planı (NESDP) kapsamında 2015 yılında KÖİ Stratejik Planı oluşturulmuştur. 4 yıllık bir süreyi kapsayan stratejik plana göre 52 milyar dolar yatırım yapılması hedeflenmiştir. 2017 yılında yayınlanan 2. Stratejik KÖİ Master Planı'na göre ise 2021'e kadar 51 milyar dolar yatırım yapılacağı tahmin edilmiştir²³⁰.

Tayland'da ulusal ve uluslararası özel sektör yatırımcılarını yatırım yapmaya teşvik etmek, KÖİ modelinin çeşitli aşamalarındaki işbirliğinin ayrıntılı bir şekilde incelenmesi ve altyapının oluşturulması amacıyla Yeni KÖİ (PİSU) Yasası, 2018'de onaylanmış ve 2019 yılında yürürlüğe girmiştir. Yeni KÖİ Yasası'nın yürürlüğe girmesiyle birlikte Tayland'da KÖİ modeliyle gerçekleştirilen yatırımlarda artış yaşanacağı tahmin edilmiştir²³¹.

²²⁸ Nakkon Kokkaew, Jirapon Sunkpho, "Thailand's New Public Private Partnership Law: A Cure to The Problem ? ", *European Procurement and Public Private Partnership Law Review (EPPPL)*, July 2013. DOI: 10.21552/EPPPL/2013/2/168, 2013, ss.143-150.

²²⁹ Thailand Ministry of Finance, "Public Private Partnership (PPP) in Thailand", State Enterprise Policy Office, s.2. <https://www.unescap.org/sites/default/files/PPP%20Thailand-sent.pdf>

²³⁰ PWC, *Infrastructure Developments and Public Private Partnerships In Thailand: A 2018 Update*, ss.1-9, 2018. <https://www.pwc.com/th/en/deals/public-private-partnerships-in-thailand-2018.html> (E.T: 22.01.2018).

²³¹ Weerawong Chittmitrapap, Jirapat Thammavaranucupt, "Thailand", *The Public Private Partnership Law Review: Edition 5*, (Editors: Bruno Werneck and Mario Saadi), Law Business Research Ltd., 2019. <https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-5/1189720/thailand>. (ET: 01.05.2019).

Tablo 24: Tayland'da 1990-2018 Yılları Arasında Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Proje Miktarı ve Yatırım Değerinin Sektörler Bazında Dağılımı

Sektör	Sektörler Bazında Yatırım Değeri (Milyon ABD Doları)	Sektörler Bazında Finansal Kapanışı Yapılan Proje Sayısı
Hava Alanı	455	2
Elektrik	27.978	127
Bilgi ve İletişim Teknolojileri	4.252	5
Doğal Gaz	1.350	3
Liman	199	11
Demiryolu	5.901	4
Karayolu	782	2
Su ve Kanalizasyon	831	16
Aritma ve Bertaraf	516	6

Kaynak: <https://ppi.worldbank.org/snapshots/country/thailand> (E.T: 25.05.2019).

Tablo 24'te, Dünya Bankası'na göre 42,264 milyon dolar yatırım gerçekleştirilirken kapanışı yapılan proje sayısı 175'dir. En fazla yatırım elektrik hizmetleri, demiryolu ulaşım hizmetleri, bilgi ve iletişim teknolojilerinde gerçekleştirilmiştir.

f. Filipinler

1990 yılında kamu altyapı yatırımlarının özel sektör yatırımcısı tarafından gerçekleştirilmesi için Yap İşlet Devret Kanunu çıkarılmıştır. 1993'te KÖİ Merkezi ile Ulusal Ekonomik ve Kalkınma Kurumu işbirliği yapılarak modelin uygulanması desteklenmiştir. 1994'te YİD Kanununun kapsamı genişletilerek Yap Rehabilitate Et Devret ve Yap Kirala Devret sözleşme türlerine sahip yeni finansman yöntemleri yürürlüğe girmiştir.

2006 yılında YİD modelinin uygulanmasındaki kurallar, ilkeler ve modelin eksik yanlarının tamamlanması amacıyla yargısal ve idari düzenlemelerde güncellenmeler yapılmıştır. 2008 yılında Ortaklık Sözleşmeleri Rehberliği yayınlanmıştır.

2010 yılında KÖİ Uygulama Merkezi mevcut ekonomik koşullara uygun yatırımların gerçekleştirilmesi için güncellenmiş ve kuruluş amaçlarına yönelik

düzenlemeler yapılmıştır. 2013 yılında Ortaklık Sözleşmeleri Rehberliği'nde (Joint Venture Guideline) güncellemeler yapılmıştır²³².

2014 yılında KÖİ modelinin uygulanması amacıyla YİD Kanunu revize edilmiş ve kurumsallaşmanın sağlanması gerektiği belirtilmiştir. Hükümetin KÖİ sürecini yönetirken dolaylı ve doğrudan etkilerini, sözleşme üzerindeki yükümlülüklerini, özel sektör yatırımcısı zarara uğratılmadan yönetilmesi vurgulanmıştır. Öncelikli yatırım alanları belirlenerek bu alanlarda KÖİ yatırımları gerçekleştirilirken ortaya çıkan problemlerin çözülmesi gerektiği belirtilmiştir. Ulusal ve uluslararası alanda önemli yatırım projeleri gerçekleştiren özel sektör yatırımcılarından, alt yapı, ekonomik ve mühendislik desteği alınarak yatırımların hızlı bir şekilde gerçekleştirilmesi istenmiştir. KÖİ yatırımlarının temel ilkelere dayalı ödeme merkezinin oluşturulması ve sözleşmeye bağlı kalınması gerektiği belirtilmiştir²³³.

2015 yılından itibaren Filipinler'de KÖİ Yönetim Kurulu tarafından yapılan düzenlemelerde KÖİ modeliyle gerçekleştirilecek yatırımların başarısızlığa uğraması durumunda alınabilecek önlemler belirlenmiştir. Ülkede KÖİ modeli uygulanarak başarılı bir şekilde gerçekleştirilen projelerin örnek alınarak gelecekte yapılacak projelere entegre edilmesi, öncelikli yatırım alanlarında kullanılması ve yatırımların Çok Fonksiyonlu Analiz yaklaşımı ile gerçekleştirilmesi gerektiği vurgulanmıştır²³⁴.

²³² Ministry Of Economic and Industry, *Research For Facilitation Of Infrastructure That Utilizes PPP (Public-Private Partnership), etc. In The Republic of the Philippines*, Final Report: Fiscal 2014 Overseas Development Planning Research for Establishing Business Bases and Capturing the Overseas Infrastructure Market, March 2015, s.11.

²³³ Ministry Of Economic And Endustry, *Research For Facilitation Of Infrastructure That Utilizes PPP (Public-Private Partnership), Etc. In The Republic Of The Philippines*, s.12.

²³⁴ Republic Of The Philippines Public Private Partnership Center , <https://ppp.gov.ph/guidelines-and-issuances/> (E.T: 01.05.2019).

Tablo 25: Filipinler'de 1990-2018 Yılları Arasında Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Altyapı Yatırım Projeleri

Sektör	Sektörler Bazında Yatırım Değeri (Milyon ABD Doları)	Sektörler Bazında Finansal Kapanışı Yapılan Proje Sayısı
Hava Alanı	1.596	3
Elektrik	37.467	108
Bilgi ve İletişim Teknolojileri	771	3
Doğal Gaz	432	1
Liman	1.384	11
Demiryolu	3.067	3
Karayolu	3.430	14
Su ve Kanalizasyon	8.784	9
Aritma ve Bertaraf	38	4

Kaynak: <http://ppi.worldbank.org/snapshots/country/philippines> (E.T: 20.11.2018).

Filipinlerde KÖİ modeliyle 1990-2018 yılları arasında toplamda 56,969 milyon dolar yatırım gerçekleştirilmiştir. Tablo 25'e göre KÖİ modeliyle en fazla yatırım elektrik, su ve kanalizasyon hizmetlerinde gerçekleştirilmiştir.

g. Avustralya

Avustralya'nın 1980 sonrasında liberal ekonomi modelini benimsemesi, kamu idaresinin alt yapı ihtiyaçlarının özelleştirme yöntemiyle özel sektörden temin etmesinde etkili olmuştur. Özelleştirme uygulamalarıyla bir yandan kamu idaresinin iş yükünü azaltması, diğer yandan özel sektörün kamu hizmeti sunumundan etkin ve verimli bir şekilde yararlanılmasını sağlamıştır²³⁵.

1990 yılında kamu yatırımlarının %70'inin özel sektör yatırımcıları tarafından gerçekleştirildiği belirtilmiştir. Ulaşım, taşımacılık, demiryolu, hava alanları ve sosyal alt yapı projelerinden okul, hastane, hapisane projeleri, enerji ve atık yönetimi, kanalizasyon alanlarında çeşitli sektörlerde KÖİ yatırımları gerçekleştirilmiştir²³⁶.

²³⁵ Joanne Evans, "Public Private Partnerships: A New Direction In Australia", *Twenty-Seventh Annual AMPLA Conference*, 2003, s.73.

²³⁶ Evans, "Public Private Partnerships: A New Direction In Australia", s.74.

Avustralya’da geniş bir kamu hizmeti alanında KOİ modelinin yaygın olarak kullanılmasında Federal yönetim tarafından geliştirilen ulusal KOİ politikaları ve kılavuzunun kolaylaştırıcı rolü olmuştur. 2010 yılında JETRO tarafından yayınlanan rapora göre Avustralya’da yerel, eyalet ve federal hükümetler tarafından gelecek 10 yıl içinde 750 milyar Avustralya doları değerinde yatırım yapılacağı belirtilmiştir.

Ülkede altyapı yatırımlarının %15’i KOİ modeliyle gerçekleştirildiği zaman 112 milyar Avustralya doları yatırım ihtiyacı olacağı tahmin edilmiştir²³⁷. Avustralya’da KOİ modeliyle gerçekleştirilen 32 projenin mevcut yatırım değeri 30,1 milyar ABD doları’dır²³⁸.

Avustralya’da her sektörde uygulama alanı bulunan KOİ projeleri 2018 yılında dönüşüme uğramıştır. KOİ yatırım projelerine ilişkin düzenlemelerde talep ve finansman risklerinin yönetiminde etkinlik, verimlilik esasına dayalı ve hizmet odaklı yatırım projelerinin gerçekleştirildiği belirtilmiştir. Yatırımı gerçekleştirecek özel sektör yatırımcısının finansman sorununun çözülmesi için yatırımcılara tahvil ihraç etme yetkisi verilmiştir. Yeni Güney Galler dışında gerçekleştirilen KOİ projelerine garanti verilmediği belirtilmiştir²³⁹.

h. Meksika

Latin Amerika ülkelerinden birisi olan Meksika’da KOİ modeli, altyapı yatırımlarında uygulanırken İngiltere’de kullanılan ÖFG sözleşmeleri örnek alınmıştır. Alt yapı projelerine özel sektör girişimcilerini teşvik etmek amacıyla 2002 yılında KOİ modeliyle ilgili düzenlemeler yapılmıştır²⁴⁰. İlk defa 2003 yılında Meksika Hizmet Sunum Yasasında ortaya çıkmıştır. 2004 yılında kamu altyapı yatırımlarında

²³⁷ Japan External Trade Organization (JETRO), *Public Private Partnerships In Australia and Japan Facilitating Private Sector Participation*, s.10.

²³⁸ Victoria State Government, *Partnerships Victoria PPP Projects*, 2019.

<https://www.dtf.vic.gov.au/public-private-partnerships/partnerships-victoria-ppp-projects>
(E.T: 26.06.2019).

²³⁹ Andrew Griffiths, Nicholas Carnes, Lan Wei, “Australia”, *The Public-Private Partnerships Law Review: Edition 4* (Editors: Bruno Werneck and Mario Saadi), Law Business Research Ltd., 2018.
<https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-4/1168035/australia> (E.T: 14.01.2018).

²⁴⁰ Griser Tinoco Rivera, Glenda Zurita Reynoso, “Public-Private Partnership In Mexico”, *George Washington University Institute Of Brazilian Issues and Public Management Issues*, Minerva Program, WASHINGTON DC, APRIL 2012, s.13.

uygulanmıştır. 2006 yılında bütçenin sınırları içinde gerçekleştirilecek alt yapı projelerinin hepsi KÖİ programına uygun olabileceği düzenlemeyle belirtilmiştir.

2012 yılındaki düzenlemeyle hükümet tarafından KÖİ yatırımları için geniş bir uygulama çerçevesi yayınlamıştır. Bu düzenlemeyle birlikte yeni gerçekleştirilecek kamu altyapı yatırımlarında KÖİ modeli uygulanmaya başlamıştır. Meksika’da KÖİ modeliyle gerçekleştirilen yatırımların sözleşme süresi en az 15, en fazla 30 yıl’dır²⁴¹.

2012 yılında yayınlanan KÖİ Kanunu, teknik kılavuzun hazırlanamamasından dolayı 2013 yılına kadar altyapı yatırımlarında uygulanamamıştır. Teknik kılavuzda yer alan bilgilerdeki eksikliklerin düzenlenmesini takiben 2014’te ikinci kez, 2016’da üçüncü kez değiştirilmiştir.

2017 yılında yapılan yasal düzenlemeler ve KÖİ kılavuzunun güncellenmesiyle birlikte uygulamalara esneklik getirilmiştir. Projelerin federal ve merkezi düzeyde uygulanmasıyla birlikte ortaya çıkan risklerin ortadan kaldırılması, yatırımların başarısını önemli derecede arttırmıştır. Yatırımlar için ihtiyaç duyulan finansman kaynaklarına ulaşımının sağlanması için Devlet Altyapı Fonu kurulmuş ve özel sektör yatırımcılarının fondan yararlanma şartları belirlenmiştir. KÖİ yatırım ihalelerinin şeffaflığın artırılması amacıyla KÖİ yatırım bilgilerine ulaşılmasını sağlamak için Çopra Net 2016 yılında kurulmuştur. Projelerdeki şeffaflık, yatırım ve işletme bilgilerine erişim, projelerin verimliliği ve sürdürülebilirliğine katkı sağlaması bakımından önemli bir düzenleme olmuştur²⁴².

2018 yılında Meksika’da federal hükümetin başta sağlık, ulaşım, telekomünikasyon hizmetlerinde, farklı kurum ve kuruluşları dâhil olduğu çeşitli sektörlerde KÖİ Yasası kapsamında yapılandırılmış 13 projeyi hayata geçirmiştir. Meksika hükümeti tarafından özel olarak sunulamayan kritik nitelikteki kamu altyapı projelerine özel yatırım yapılmasını teşvik etmiştir. Meksika Cumhurbaşkanı tarafından

²⁴¹ USAID, *Public Private Partnerships For Transportation In The Apec Region: An Analysis and Literatur Review*, January 2017, s.59. <http://www.cpppc.org/u/cms/ppp/201711/30163111q5sa.pdf>

²⁴² Federico Hernández Arroyo, Julio Zugasti González, “Mexico”, *The Public Private Partnership Law Review: Edition 4*, (Editors: Bruno Werneck and Mario Saadi), Law Business Research Ltd., 2018, <https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-4/1168050/mexico>.

ülkenin güney ve güneydoğu bölgelerinde liman, demiryolu, otoyol ve rafine hizmetlerine yönelik yatırımların KÖİ modeliyle gerçekleştirilmesi planlanmıştır²⁴³.

Tablo 26: Meksika'da 1990-2017 Yılları Arasında Finansal Kapanışı Yapılan Mega Ölçekli Kamu Özel İşbirliği Projeleri

Proje Adı	Yatırım Tutarı (Milyar ABD Doları)	Sektör
Guadalajara – Tepic Ücretli Geçiş Yolu	1,0	Karayolu
Los RomanesGaz Boru Hattı II. Kısım	1,1	Doğalgaz
Maravatio- Zapotlanejo Ücretli Geçiş Yolu	1,2	Karayolu
Cordoba-Veracruz la Tinaja- Cosoleacaque Ücretli Geçiş Yolu	1,2	Karayolu
Metro Hattı	1,4	Demiryolu
Avantel	1,4	Bilişim ve İletişim Teknolojileri
Pasifik Havalimanı Grubu	1,6	Havalimanı
Los Ramones Gaz Boru Hattı II. Kısım	1,7	Doğalgaz
Ferroviana Mexicana (TFM)	2,3	Demiryolu
İlk FARAC Otoyol İmtiyaz Paketi	4,2	Karayolu

Kaynak: T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2017*, s.1.

Tablo 26’da Meksika’da 1990-2017 yılları arasında finansal kapanışı yapılan büyük ölçekli KÖİ projeleri verilmiştir. Tabloya göre en fazla yatırım ulaşım hizmetlerinin sağlanması için havayolu, karayolu ve demiryolu ulaşım projelerinde gerçekleştirilmiştir.

²⁴³ Alejandro Rojas, Fernando Castillo, “Mexico”, *The Public Private Partnership Law Review: Editon 4*, (Editors: Bruno Werneck and Mario Saadi), Law Business Research Ltd., 2019. [.https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-5/1189704/mexico](https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-5/1189704/mexico). (E.T: 01.05.2019).

Tablo 27: Meksika'da 1990-2018 Yılları Arasında Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Altyapı Yatırım Projeleri

Sektör	Sektörler Bazında Yatırım Değeri (Milyon ABD Doları)	Sektörler Bazında Finansal Kapanışı Yapılan Proje Sayısı
Hava Alanı	3.324	6
Toplama ve Taşıma	8	3
Elektrik	24.548	82
Bilgi ve İletişim Teknolojileri	4.450	11
Doğal Gaz	12.907	43
Liman	2.819	30
Demiryolu	6.168	8
Karayolu	27.081	84
Arıtma ve Bertaraf	55	6
Su ve Kanalizasyon	6.310	55

Kaynak: <http://ppi.worldbank.org/snapshots/country/mexico> (E.T: 12.12.2018).

Tablo 27'de Meksika'da KÖİ modeliyle gerçekleştirilen alt yapı yatırımlarına özel sektörün katılımı Dünya Bankası verilerine göre 1990-2018 yılları arasında KÖİ modeliyle toplamda 328 projenin finansal kapanışı yapılırken 87,670 milyon dolar değerinde kamu altyapı yatırımı gerçekleştirilmiştir.

1. Arjantin

Arjantin'de KÖİ modelinin altyapı yatırımlarında uygulanması için 2000 yılında kanun yürürlüğe girmiştir. Sağlık, eğitim, adalet, otoyollar, hava alanları ve şehir içi ulaşım projelerinde devlet tarafından KÖİ modeliyle gerçekleştirilmesi için özel sektör yatırımcısı teşvik edilmiştir. 2005 yılında KÖİ Genel Rejimi'ne ilave madde eklenerek KÖİ modeliyle uygulanan yatırım alanları genişletilmiştir²⁴⁴.

2016 yılında Arjantin'de altyapı, konut, üretim, teknoloji, araştırma ve geliştirme, gibi ekonominin kilit noktalarındaki yatırımları düzenleyen ve teşvik eden KÖİ yasası, ana yol haritası olarak belirlenmiştir. Yasanın birinci bölümünde tasarım,

²⁴⁴ Maria Ines Corra, Ximena Daract Laspiur, "Argentina", *The Public Private Partnership Law Review: Edition 4*, (Editors: Bruno Werneck and Mario Saadi), Law Business Research Ltd., 2018, s.11. <https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnerships-law-review-edition-4/1168033/argentina> (E.T: 21.11.2018).

inşaat, genişleme, iyileştirme, bakım, operasyon, projelerin finansmanı ve diğer hizmetlerin gerçekleştirilmesi gibi konular yer almıştır.

2017 yılındaki düzenlemeyle KÖİ modelinin çerçevesi tamamlanmıştır. Bu düzenlemelerdeki en önemli nokta ise proje süresinin en fazla 35 yıl olması gerektiğidir. Ayrıca yatırımların erken sonlandırılması, verilen garantilerin şartları ve finansal koşulların sağlanmasına yönelik kriterler yapılan hukuksal düzenlemelerde belirtilmiştir.

2018 yılında yönetime gelen yeni rejim özel sektör yatırımcılarına güven sağlamak için KÖİ modelinin düzenleyici çerçevesinin geliştirilmesine yönelik yapılan çalışmalar kapsamında yasal zeminin oluşturulması, temel özelliklerinin belirlenmesi ve gerçekleştirilecek kamu hizmeti yatırımlarının hükümet tarafından teşviklerle desteklenmesine yönelik politikalar izleneceği belirtilmiştir. Yeni KÖİ Rejimi çerçevesinde KÖİ Vakfı ve KÖİ Müsteşarlığı kurulması kararlaştırılmıştır. 2018 yılının Aralık ayında hükümetin 2019 dönemi için KÖİ projeleri için Genel Bütçe Kanununda kamu maliyesiyle ilgili düzenlemeler kabul edilmiştir²⁴⁵.

Tablo 28: Arjantin'de 1990-2018 Yılları Arasında Finansal Kapanışı Yapılan Mega Ölçekli Kamu Özel İşbirliği Altyapı Projeleri

Proje Adı	Yatırım Tutarı (Milyar ABD Doları)	Sektör
Aguas Argentinas	4	Atık Su
Edesur SA	3,1	Elektrik
Transportadora de Gas del Sur SA	2,8	Doğal Gaz
Trenes de Buenos Aires	2,5	Demiryolu
Arjantin Havalanı Sistemi	2,3	Havalimanı
Edenor SA	2,1	Elektrik
Transportadora de Gas del Sur SA	1,7	Doğalgaz
Distribuidora de Gas Metropolitana SA	1,3	Doğalgaz
Aguas Provinciales de Santa Fe	1	Su-Atık Su
Distribuidora de Gas Buenos Aires Norte SA	0,9	Doğalgaz

Kaynak: T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji Bütçe Başkanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2018*, s.18.

Tablo 28'e göre Arjantin'de finansal kapanışı yapılan mega ölçekli KÖİ altyapı projeleri verilmiştir. Aşağıdaki Tablo 29'da Dünya Bankası verilerine göre Arjantin'de

²⁴⁵ Maria Ines Corra, Ximena Daract Laspiur, "Argentina", *The Public Private Partnership Law Review: Edition 5*, (Editors: Bruno Werneck and Mario Saadi), Law Business Research Ltd., 2019. <https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-5/1189688/argentina>. (E.T: 01.05.2019).

gerçekleştirilen KÖİ yatırımları 56,246 milyon dolar yatırım yapılmış ve finansal kapanışa ulaşan proje sayısı 226'dır.

Tablo 29: Arjantin'de 1990-2018 Yılları Arasında Gerçekleştirilen Kamu Özel İşbirliği Projeleri

Sektör	Sektörler Bazında Yatırım Değeri (Milyon ABD Doları)	Sektörler Bazında Finansal Kapanışı Yapılan Proje Sayısı
Hava Alanı	2.381	5
Elektrik	23.485	110
Bilgi ve İletişim Teknolojileri	1.255	3
Doğal Gaz	8.974	10
Liman	894	16
Demiryolu	5.574	18
Karayolu	5.507	45
Su ve Kanalizasyon	8.176	19

Kaynak: <http://ppi.worldbank.org/snapshots/country/argentina> (E.T: 21.11.2018).

Arjantin'de KÖİ modeliyle gerçekleştirilen altyapı yatırımlarının sektörler bazında Tablo 29'a göre değerlendirdiğimiz zaman en fazla yatırım elektrik, doğal gaz, su ve kanalizasyon hizmetlerinde gerçekleştirilmiştir. Havayolu, demiryolu ve karayolu ulaşım hizmetlerine toplamda 13,4 milyar dolar yatırım yapılmıştır.

i. Brezilya

Brezilya'da KÖİ modelinin temelini oluşturan ve federal düzeyde yürürlükte olan çerçeve kanuna sahiptir. Merkezi yönetimden ziyade belediyeler ve eyaletlerde KÖİ projelerinin uygulanması amacıyla kendi kanunlarını çıkarabileceği belirtilmiştir²⁴⁶.

1995 yılında çıkarılan kanuna göre, kamu altyapı yatırımları imtiyaz sözleşmeleri çerçevesinde gerçekleştirildiği ve imtiyaz süresinin en az 5, en çok 35 yıldan fazla olmadığı belirtilmiştir. İlgili kanuna göre taraflar arasındaki risk paylaşımı, mücbir sebeplerin meydana geldiği zaman alınacak önlemlerin önceden belirlenmesi, gerçekleştirilen kamu hizmetlerinin kullanıcı ücretlerinin mevcut ekonomik duruma göre güncelleneceği belirtilerek özel sektörün güvence altına alınmıştır. Kamu altyapı

²⁴⁶ Ayşe Sofuoğlu Demirtaş, *Kamu Özel İşbirliği Modelinin Kentsel İçme Suyu ve Atık Su Projelerine Uygulanması*, (Uzmanlık Tezi), T.C. Kalkınma Bakanlığı: Yatırım Programlama İzleme ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü, Haziran-2018, s.68.

yatırım projeleriyle ilgili herhangi bir usulsüzlüğün tespitinde ilgili kamu idaresinin özel sektör yatırımcısına yapacağı ödemelerin durdurulması hüküm altına alınmıştır²⁴⁷.

2007 yılında yapılan düzenlemelere göre KÖİ sözleşme prosedürlerinde değişiklikler yapılmıştır²⁴⁸. Kentsel alt yapı (atık su) ve içme suyu yatırımlarını KÖİ modeliyle gerçekleştiren dünyada önemli ülkelerden birisi olmuştur²⁴⁹.

2012 yılında KÖİ modelinin hükümleri tekrardan düzenlenmiştir. Bunun nedeni mevcut ekonomik koşulların değişmesinden dolayı KÖİ modelinde güncellenme ihtiyacı ortaya çıkmıştır. 2016 yılındaki düzenlemeyle federal düzeyde oluşturulan KÖİ programının kapsamının belirlenmesi, uluslararası yatırımcıların teşvik edilmesi ve tüm kamu hizmeti alanlarında yaygınlaştırılması hedeflenmiştir. Ayrıca KÖİ modeliyle gerçekleştirilecek yatırımlarda proje yönetimi, ihale prosedürü, işletme yönetimi gibi çeşitli alanlarda meydana gelebilecek risklerle ilgili kamu idaresi ve özel sektör yatırımcısının sorumluluk paylaşım sürecini birlikte yönetmesi gerektiği vurgulanmıştır.

2017 yılında Brezilya'da kamu altyapı yatırımlarında kullanılan model federal ve yerel düzeyde yapılan düzenlemelerle KÖİ modelindeki mevcut eksiklikler giderilmeye çalışılmıştır.

2018 yılında Sao Paulo belediyesi tarafından kamusal aydınlatma hizmetlerinin sağlanması amacıyla büyük ölçekli KÖİ yatırım sözleşmesi imzalanmıştır. Ancak imzalanan anlaşma yargısal kararlarla sonlandırılmıştır²⁵⁰.

²⁴⁷ Presidencia Republica Casa Civil, http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2004-2006/2004/lei/L11079compilado.htm (E.T: 20.11.2019).

²⁴⁸ Presidencia Republica Casa Civi , http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2004-2006/2005/Decreto/D5385.htm (E.T: 20.11.2018).

²⁴⁹ Demirtaş, a.g.t., ss.70-72.

²⁵⁰ Bruno Werneck, Mario Saadi, "Brazil", *The Public Private Partnership Law Review: Edition 5* (Editors: Bruno Werneck and Mario Saadi), Law Business Research Ltd., 2019. <https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-4/1168038/brazil>.

Tablo 30: 2006-2015 Yılları Arasında Brezilya'da Gerçekleştirilen Çeşitli Kamu Özel İşbirliği Projeleri

Kentsel Demiryolu Hattı 4 (2006): Sao Paul'daki metro hattı 4'ün işletimi ve bakımı.
Alto Tietê Su Sanitasyon Sistemi (2008): Alto Tietê Su Üretim Sistemi ile ilgili su ve atık su altyapısının işletilmesi, bakımı ve genişletilmesi.
Kentsel Demiryolu Hattı 8 (2010) trenlerinin bakım işi: São Paulo kentinde şehir içi demiryolu Hattı 8'de faaliyet gösteren trenlerin bakımı ve onarımı için gerekli iş ve hizmetler.
São Lourenço Su Sanitasyon Sistemi (2013): São Lourenço Su Üretim Sistemi ile ilgili su ve atık su altyapısının işletilmesi, bakımı ve genişletilmesi.
Américo Brasiliense'deki İlaç Üretim Tesisi (2013): Américo Brasiliense şehrinde ilaç üretimi için bir bitkinin işi, yönetimi ve işletmesi, ayrıca São Paulo'nun halk sağlığı sistemine tıbbi ürünlerin üretimi ve satışı.
Kentsel Demiryolu Hattı 6 (2013): São Paulo kentinde yer altı ulaşım hattı 6'nın yapım, işletme, bakım ve yönetimi.
Kentsel Demiryolu Hattı 18 (2014): São Paulo şehrinde yeraltı ulaşım Hattı 18'in inşaatı, işletimi, bakımı ve yönetimi.
Hastane tesisatları (2014): São Paulo eyaletindeki hastane tesislerinin çalışmaları, bakımı ve yönetimi. Ek olarak, imtiyaz sahibi, hastanelerin işletilmesi için gerekli tüm tıbbi olmayan hizmetleri sağlamalıdır (yani, hasta kabulü, hasta programlarının yönetimi).
Tamoios Karayolu (2014): Caraguatatuba ve São Sebastião kuzey kıyı şeridi şehirlerini eyaletin kırsalına bağlayan Devlet Yolu Tamoios'un çalışması, bakımı ve genişletilmesi.
Düşük gelirli vatandaşlar için barınma (2015): São Paulo şehrinde düşük gelirli vatandaşlara barınma sağlamak için gerekli iş ve hizmetler.
Santo'nun Kıyı Şeridi Entegre Metropolitan Sistemi (2015): São Paulo'nun Bertioga, Cubatão, Guarujá, Itanhaém, Mongaguá, Peruíbe, Praia Grande, São Vicente ve Santos şehirlerini birbirine bağlayan yolcu multimodal taşımacılık hizmetlerinden imtiyaz sistemi (otobüs, hafif demiryolu ve minivanlar)

Kaynak: <https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-4/1168038/brazil> (E.T: 05.01.2019).

Tablo 30'da 2006-2015 yılları arasında Brezilya'da gerçekleştirilen çeşitli KÖİ projeleri verilmiştir. Aşağıdaki Tablo 31'de 1990-2018 yılları arasında finansal kapanışı yapılan KÖİ altyapı yatırım projeleri verilmiştir.

Tablo 31: Brezilya'da 1990-2018 Yılları Arasında Finansal Kapanışı Yapılan Mega Ölçekli Kamu Özel İşbirliği Projeleri

Proje Adı	Yatırım Tutarı (Milyar ABD Doları)	Sektör
Belo Monte Hidrolik Santrali	14,8	Elektrik
Rio de Janeiro Havalimanı	10,5	Havalimanı
Guarulhos Havalimanı	9,4	Havalimanı
Light Servicos de Electricidade SA	7,1	Elektrik
COELBA	6,8	Elektrik
Santo Antonio Elektrik Santrali	6,3	Elektrik
Eletropaulo Metropolitana de Electricidade	5,3	Demiryolu
Telesp Participacoes SA	5,3	Elektrik
MRS Logistica SA	5,2	Doğalgaz
Jirau Elektrik Santrali	5,2	Elektrik

Kaynak: T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji Bütçe Başkanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2018*, s.16.

Tablo 32: Brezilya'da 1990-2018 Yılları Arasında Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Altyapı Yatırım Projelerinin Sektörler Bazında Dağılımı

Sektör	Sektörler Bazında Yatırım Değeri (Milyon ABD Doları)	Sektörler Bazında Finansal Kapanışı Yapılan Proje Sayısı
Hava Alanı	28.756	23
Toplama ve Taşıma	5.901	14
Elektrik	203.090	551
Bilgi ve İletişim Teknolojileri	34.570	35
Entegre Atık Yönetimi	4,864	7
Doğal Gaz	10.531	21
Liman	12.495	64
Demiryolu	35.734	20
Karayolu	50.071	75
Arıtma ve Bertaraf	215	5
Su ve Kanalizasyon	16.306	153

Kaynak: <http://ppi.worldbank.org/snapshots/country/brazil> (E.T: 20.11.2018).

Brezilya'da KÖİ modeliyle gerçekleştirilen altyapı yatırımların sektörler bazında dağılımına baktığımız zaman Tablo 32'ye göre elektrik hizmetlerinde 203,090 milyon dolar yatırım yapılırken, karayolu ulaşım hizmetlerine 50,071 milyon dolar yatırım yapılmıştır. En az yatırım ise 10,531 milyon dolar yatırım değeriyle doğal gaz hizmetlerine yapılmıştır. Dünya Bankası'na KÖİ modeliyle gerçekleştirilen yatırımların değeri 402,533 milyon dolar yatırım yapılmış ve finansal kapanışa ulaşan proje sayısı 962'dir.

j. Güney Afrika

Güney Afrika'da 1996 yılında KÖİ modeliyle ilk olarak Mozambik'te Mahuta Limanı ile Güney Afrika'yı birleştiren N4 Otoyol projesini gerçekleştirilmiştir.²⁵¹ 2001 yılında Hazine Bakanlığı bünyesinde gerçekleştirilen sağlık hizmetleri kapsamındaki Inkosi Albert Luthuli Hospital yatırım projesi dünyada kâğıtsız hizmet veren birkaç

²⁵¹ Yescombe, a.g.e., s.47.

hastaneden birisi olmuştur. Hastanenin bilgi teknolojisi ve tıbbi ekipmanlarının güncellenmesi ve tesis yönetimi özel sektör tarafından yapıldığı belirtilmiştir²⁵².

1999 yılında Kamu Maliyesi Yönetimi Yasası kapsamında yapılan düzenlemeyle KÖİ kanununun taraflarını, bileşenlerini ve yeni gelişmelere nasıl uygulanacağı belirtilmiştir. Kamu altyapı yatırımlarında KÖİ yatırım döngüsünün aşamaları yönetmelikte yeniden belirlenmiştir. Ulusal Hazine Bakanlığı ve Siyah Ekonomik Güçlendirme Kurumu'nun bir araya gelerek 2004 yılında KÖİ'lerin Siyah Ekonomik Güçlendirme Yasası'na bütünleştirilerek Geniş Tabanlı Siyah Ekonomik Güçlendirme Yasası oluşturulmuştur. Yasanın çıkarılmasıyla birlikte KÖİ modelinin uygulanması için ön çalışmanın yapılması ve Ulusal Hazine Bakanlığı tarafından onay verilmesi gerektiği belirtilmiştir²⁵³.

2015 yılında Güney Afrika'da KÖİ modelinin gelişimini sağlamak ve altyapı yatırımlarını gerçekleştirmesi için verilen eğitimlerin üç tanesi merkezi yönetim kapsamında diğer iki eğitim ise yerel yönetimlerde KÖİ uygulamalarının geliştirilmesi amacıyla verilmiştir.

2018'de KÖİ modelinin gelişimini sağlamak amacıyla verilen eğitim kapsamında KÖİ modelinin tanımlanması, projenin hazırlanması, durum tespiti, fizibilite etütleri, müzakere süreci ve becerileri, sözleşme yönetimini içermiştir.

Ülkede KÖİ modelinin gelişimini sağlamaya yönelik 2019 yılının Ekim ayında APPP (Africa Public Private Partnership) Konferansı düzenlenecektir. Afrika'da KÖİ Konferansı düzenlenerek kıtada gerçekleştirilecek altyapı ve enerji projelerinin gelişmesini teşvik etmek, KÖİ pazarının zorluklarını ve fırsatlarını belirleyerek altyapı yetersizliklerinin giderilmesi hedeflenmiştir. KÖİ konferansı kapsamında önemli konulardan birisi ise nüfus artışının hızlı bir şekilde gerçekleşmesinden dolayı atık su yönetimi ve sağlık problemlerini ortadan kaldırmak için atık su yönetimi kapsamındaki altyapı yatırımlarının gerçekleştirilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Yatırımların gerçekleştirilmesi durumunda başta Güney Afrika olmak üzere Afrika bölgesinde KÖİ

²⁵² Perihan Şenel Tekin, *Türkiye'de Sağlık Sektöründe Bir Finansman Yöntemi Olarak Kamu-Özel Ortaklığı Politikasının Politika Haritalama Yöntemi İle Analiz Edilmesi*, (Doktora Tezi), Ankara: Hacettepe Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, 2010, s.82.

²⁵³ National Treasury PPP Unit, *PPP Project Cycle, Reflecting Treasury Regulation 16 To The Public Finance Management Act*, 1999, s.8.

yatırım pazarının genişleyeceği belirtilmiştir²⁵⁴. Aşağıdaki Tablo 33'te Güney Afrika'da 1990-2018 yılları arasında finansal kapanışı yapılan büyük ölçekli KÖİ projeleri verilmiştir.

Tablo 33: Güney Afrika'da 1990-2018 Yılları Arasında Finansal Kapanışı Yapılan Mega Ölçekli Kamu Özel İşbirliği Projeleri

Proje Adı	Yatırım Tutarı (Milyar ABD Doları)	Sektör
Guatrin Hafif Raylı İmtiyazı	3,5	Demiryolu
Mozambik-Güney Afrika Gaz Boru Hattı	1,2	Doğalgaz
Avon OCGT	1	Elektrik
Xina Solar One CSP	0,9	Elektrik
Santrali	0,8	Elektrik
N3 Ücretli Yolu	0,8	Otoyol
Kathu CSP	0,8	Elektrik
Karoshuek Solar One CSP	0,7	Elektrik
Bokpoort CSP Güneş Enerji Santrali	0,5	Elektrik
Bakwena Platinium Ücretli Otoyolu	0,4	Otoyol

Kaynak: T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji Bütçe Başkanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2018*, s.20.

Tablo 34: Güney Afrika'da 1990-2018 Yılları Arasında Gerçekleştirilen Kamu Özel İşbirliği Projeleri

Sektör	Sektörler Bazında Yatırım Değeri (Milyon ABD Doları)	Sektörler Bazında Finansal Kapanışı Yapılan Proje Sayısı
Hava Alanı	203	4
Elektrik	18.714	88
Bilgi ve İletişim Teknolojileri	822	4
Doğal Gaz	1.216	2
Liman	-	-
Demiryolu	3.483	1
Karayolu	1.785	9
Su ve Kanalizasyon	88	8
Aritma ve Bertaraf	86	4

Kaynak: <http://ppi.worldbank.org/snapshots/country/south-africa>. (E.T: 20.11.2018).

Afrika Bölgesinde yer alan Güney Afrika'da KÖİ modeliyle gerçekleştirilen yatırımlar Tablo 34'e göre yatırım projelerinin toplam yatırım değeri 26,397 milyon dolar'dır. Finansal kapanışı yapılan proje sayısı 119'dur.

²⁵⁴ AFRICAPPP, <http://ametrade.org/africapp/overview/> (E.T: 01.05.2019).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ MODELİ VE FİNANSMANI

Bu bölümde Türkiye’de kamu altyapı yatırımlarında uygulanan kamu özel işbirliği modelinin hukuki altyapısı ve gelişimi verilmiştir. Ardından Türkiye’de kamu özel işbirliği modeliyle gerçekleştirilen kamu altyapı yatırımları hizmet alanlarına göre incelenmiştir. Son olarak Türkiye’de kamu özel işbirliği modelinin finansman yönü üzerinde durulmuştur.

I. TÜRKİYE’DE KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ MODELİNİN HUKUKİ ALTYAPISI VE GELİŞİMİ

Türkiye’de KÖİ modelinin hukuki altyapısı ve gelişimine yönelik düzenlemeler iki alt başlık halinde incelenmiştir. İlk olarak KÖİ modelinin Türkiye’deki hukuki altyapısı incelenmiştir. Ardından KÖİ modelinin Türkiye’deki gelişimi ele alınmıştır.

A. KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ MODELİNİN TÜRKİYE’DEKİ HUKUKİ ALTYAPISI

Türkiye’de 1910 yılında Menafii Umumiye Müteallik İmtiyazat Hakkında Kanun, kamu hizmetlerinin finansmanına özel sektör yatırımcısının katılımını ön gören ilk yasal düzenlemedir. Bazı özel sektör kuruluşlarına elektrik üretim, iletim ve dağıtımının gerçekleştirilmesi için ilk kez 1953 yılında imtiyaz sözleşmeleriyle Adana ve Mersin illerinde imtiyaz verilmiştir.

Kamu özel işbirliği modeliyle ilgili çıkarılan ilk kanun, 1984 yılında çıkarılan 3096 sayılı kanun’dur. 1988 yılında 3465 sayılı Ulaştırma Sektöründe Otoyol Yapım,

Bakım ve İşletimine Dair Kanun çıkarılmıştır. 1994 yılında 3465 sayılı kanun, 3996 sayılı kanuna dönüşmüştür²⁵⁵.

1999 yılında Anayasa'nın 47. maddesinde devletin kamu iktisadi kuruluşlarıyla üretim ve sunumu yapılan kamu hizmetlerinin özel sektör yatırımcısı tarafından gerçekleştirilebileceği belirtilmiştir.

Anayasa'nın 125. maddesinde kamu hizmetlerinin üretim ve sunumunun gerçekleştirilmesi amacıyla kamu idaresi ve uluslararası özel sektör yatırımcısı arasında çıkan uyuşmazlıklar hakkında milletler arası tahkime gidileceği belirtilmiştir.

Kamu hizmetlerinin gerçekleştirildiği imtiyaz sözleşmeleriyle ilgili Danıştay'ın görüş bildireceği, kamu idaresi ve özel sektör yatırımcısı arasındaki idari uyuşmazlıkların çözüme kavuşturulacağı belirtilmiştir²⁵⁶.

Kamu özel işbirliği modeliyle ilgili hem merkezi yönetim kuruluşları hem de yerel yönetimlerin kamu hizmetlerinde KÖİ modelinin altyapı yatırımlarında uygulanmasını sağlayan birçok yasal düzenleme yapılmıştır. Aşağıda bu yasal düzenlemelere değinilmiştir.

- 3096 sayılı Türkiye Elektrik Kurumu Dışındaki Kuruluşların Elektrik Üretimi, İletimi, Dağıtım ve Ticareti ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanun

1984 yılında yürürlüğe giren kanun, Türkiye Elektrik Kurumu'nun ürettiği elektrik enerjisi mevcut talebi karşılayamadığı için, TEK dışındaki özel hukuk şirketlerine elektrik üretimi, iletimi ve dağıtımına imkân sağlamıştır. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığının teklifi üzerine Bakanlar Kurulu tarafından izin verilmiştir. Verilen izin 99 yıla kadar uzatılabildiği belirtilmiştir²⁵⁷.

- 3465 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü Dışındaki Kuruluşların Erişime Kontrollü Karayolu (Otoyol) Yapımı, Bakımı ve İşletilmesi İle Görevlendirilmesi Hakkında Kanun

²⁵⁵ Çakır, a.g.e., s.26

²⁵⁶ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliğine İlişkin Mevzuat*, Yatırım Programlama İzleme ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü, 2015, s.1.

²⁵⁷ T.C. Resmi Gazete, *3096 sayılı Türkiye Elektrik Kurumu Dışındaki Kuruluşların Elektrik Üretimi, İletimi, Dağıtım ve Ticareti İle Görevlendirilmesi Hakkında Kanun*, 19/12/1984, Sayı:18610, Tertip:5, Cilt:24, s.121.

1988 yılında çıkarılan ve 1993 yılında revize edilen kanun, mevcut ulaştırma yatırımlarının özel sektör yatırımcısı tarafından gerçekleştirilmesi için çıkarılmıştır. Kanun kapsamında yapılacak otoyolların bakımı ve işletilmesinin gerçekleştirilmesi için ilgili şirketin Türkiye’de yerleşik bir sermaye şirketi olması gerektiği, yabancı sermayenin ise Türkiye’de kurulmuş olması gerektiği vurgulanmıştır.

3996 sayılı YİD modeli kapsamında yürürlükte olan kanuna atıf yapmıştır. Sözleşme niteliği özel sektör yatırımcısı ile kamu idaresi arasında olacağı için, özel hukuk düzenlemelerine tabi olmuştur. Ancak şirketin kamu yararını ihlal ettiği zaman ise idare hukukuna tabi olacağı belirtilmiştir. Ayrıca ihaleye katılmak isteyen özel hukuk kişileri ise yatırım bedelinin %2-%3’ü arasında bir teminat yatırması gerektiği kanunda ifade edilmiştir. İlgili kanunda yapılan yatırımların Ulaştırma Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından özel sektör yatırımcısına en fazla 49 yıllığına devredilebileceği belirtilmiştir²⁵⁸.

- 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yapılması Hakkında Kanun

3996 Sayılı Kanun, 1994 yılındaki ekonomik krizin etkilerini ve bu bağlamda kamu yatırımlarının bütçe üzerindeki yükünü azaltabilmek için çıkarılmıştır. Kamu idaresi 3996 sayılı kanunla Dünya ve Avrupa ülkelerinde benimsenen KÖİ modelini uygulamaya koymak amacıyla işbirliğinin neleri kapsayacağı, modelin istisnaları ve muafiyetlerinin neler olacağı, özel sektör kuruluşların kamuya hizmet üretme noktasında uygulanacak hukuki alt yapıyı oluşturmak istemiştir²⁵⁹. Kanun kapsamında kamu hizmetini üreten özel sektör firmasına ve kamu idaresine belirli bir takım yükümlülükler getirmiş ve sözleşmeyi imzalayan tarafların sözleşme şartlarına ve yükümlülüklerine uymak zorunda olduğu belirtilmiştir. İlgili kanun kapsamında gerçekleştirilen yatırımlar 2886 sayılı kanuna tabi olmadığı belirtilmiştir²⁶⁰.

²⁵⁸ T.C. Resmi Gazete, 3465 Sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü Dışındaki Kuruluşların Erişime Kontrollü Karayolu (Otoyol) Yapımı, Bakımı ve İşletilmesi İle Görevlendirilmesi Hakkında Kanun, Sayı:19830, 1988.

https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc071/kanuntbmmc071/kanuntbmmc07103465.pdf (E.T: 28.11.2018)

²⁵⁹ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Mevzuatı*, Mayıs 2015, s.5.

²⁶⁰ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Mevzuatı*, 2015, ss.7-9.

Kamu idaresi kamu hizmetinin üretimi ve sunumu için çıkarılan ihaleyi işin niteliğine ve hacmine göre serbestçe belirleme hakkına sahiptir. İhaleye katılan özel sektör yatırımcısının anonim şirket niteliğinde olması gerekir. Yabancı şirketler ise Türkiye'deki temsilcilikleri tarafından kurulan anonim şirketler nezdinde ihaleye katılabilmektedir. Kamu hizmetinin üretimini ve sunumunu gerçekleştirecek özel sektör yatırımcısı ihaleyi kazandığı zaman yeni kurulacak anonim şirketin ortaklarından birisi kamu iktisadi kuruluşları olsa dahi, kamu kurum ve kuruluşlarının ortak olması için ilgili kanun hükümlerinin şartlarını taşıması gerekmektedir. Yap işlet devret modeliyle gerçekleştirilecek kamu altyapı yatırımlarının sözleşme süresi en fazla 49 yıl'dır²⁶¹.

Mevcut ekonomik sistemde, yatırım ve hizmetlerin 1994 yılında çıkarılan 3996 sayılı YİD kanunuyla gerçekleştirildiği zaman bir takım hukuki, idari ve ekonomik problemleri ortaya çıkarmaktadır. 2011 yılında 3996 sayılı kanunun uygulama usul ve esaslarına ilişkin düzenlemelerin yapılması için Bakanlar Kurulu Kararı'nın çıkarılması yatırım ve hizmetlerin önündeki problemlerin aşılmasına yardımcı olmuştur²⁶².

- 6288 sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu ile Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap İşlet Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun'unda ve Kamu İhale Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun

1994 yılında çıkarılan 3996 sayılı YİD Kanununun Geçici 29. maddesine göre KÖİ modeliyle gerçekleştirilecek yatırımların sözleşme süresi boyunca proje kapsamında yapılan mal teslimleri ve hizmet ifaları KDV'den 2023 yılının son gününe kadar muaf tutulmuştur. Bu geçici kanun maddesi 3065 sayılı KDV kanununa eklenmiştir²⁶³.

- 4749 sayılı Kamu Finansmanı ve Borç Yönetiminin Düzenlenmesi Hakkında Kanun

Kamu özel işbirliği modeliyle gerçekleştirilecek yatırım projelerinin üstlenilmesi amacıyla yatırımlara hazine garantileri ve garantisiz borçlar için izin alınması gerekir. Garanti altına alınacak yatırım için yatırım bedelinin %1'e kadar garanti ücreti bir defaya mahsus alındığı kanunda belirtilmiştir²⁶⁴.

²⁶¹ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Mevzuatı*, 2015, s.15.

²⁶² T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Mevzuatı*, 2015, ss.11-14.

²⁶³ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliğine İlişkin Mevzuat*, 2012, ss.281-284.

²⁶⁴ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliğine İlişkin Mevzuat*, 2012, s.268.

- 6428 sayılı Sağlık Bakanlığınca Kamu Özel İşbirliği Modeli İle Tesis Yapıtırılması, Yenilenmesi ve Hizmet Alınması Hakkında Kanun

Sağlık Bakanlığı tarafından sağlık yatırımlarının verimli bir şekilde gerçekleştirilmesi için sağlık hizmetlerinin finansmanına özel sektör yatırımcısının KÖİ modeliyle katılımının sağlanması için 2013 yılında 6428 sayılı kanun yürürlüğe girmiştir.²⁶⁵. Türkiye’de sağlık hizmetlerine yönelik yatırımlar Yap kirala devret modeliyle gerçekleştirilmektedir. Yatırımı gerçekleştirilecek kamu hizmetinin yatırım tutarının, yatırım maliyetinin %20’sini öz kaynaklarıyla karşılaması gerekecektir. Aksi takdirde sözleşme hükümlerine uyulmaması ve yatırım süresinin uzamasına sebebiyet vereceğinden dolayı idarenin sözleşmeyi fesih etme hakkı doğacaktır. Sağlık Bakanlığı tarafından KÖİ modeliyle gerçekleştirilecek yatırımlar kamu ihale (4734) ve devlet ihale kanuna (2886) tabi olmadığı belirtilmiştir.

- 652 Sayılı Milli Eğitim Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname

Kamu hizmetlerinin finansmanı için uygulanmakta olan YİD modeli elektrik üretimi, ulaşım hizmetleri dışında hizmet ve yatırımın gerçekleştirilmesinden dolayı 2012 yılında çıkarılan kanun hükmünde kararname çerçevesinde Milli Eğitim Bakanlığı bünyesinde modelin uygulanması için yürürlüğe girmiştir.

Temel kamu hizmeti olan eğitim hizmeti idareye ait olmak üzere, idarenin vereceği eğitim hizmetinin yeri, tahsisi ve diğer hizmetlerinin özel sektör yatırımcısı tarafından üretim ve sunumun gerçekleştirilmesi, kamu idaresinin gerçekleştirilen yatırım ve hizmeti kiralaması planlanmıştır. Kararname çıkarılırken 3996 sayılı kanun temel alınmıştır. Yatırımın yapılması ve yapıldıktan sonra 49 yıl çerçevesinde yapılan yatırım kamu arazisi üzerine yapılmışsa devredilecektir. Ancak özel hukuk kişisi yatırımı kendi arazisi üzerine gerçekleştirdiği zaman devir işlemini yapmayacak ve Yap kirala devret modeli uygulanmış olacaktır²⁶⁶.

²⁶⁵ T.C. Resmi Gazete, 6428 sayılı Sağlık Bakanlığınca Kamu Özel İşbirliği Modeli İle Tesis Yapıtırılması, Yenilenmesi ve Hizmet Alınması Hakkında Kanun, Tertip 5, Cilt:53, Sayı:28582, 9/3/2013,

²⁶⁶ T.C. Resmi Gazete, 652 Sayılı Milli Eğitim Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, Tertip:5, Cilt:50, No:28054, 14.09.2011.

- 6217 Sayılı Hazine Müsteşarlığı Tarafından Gerçekleştirilecek Borç Üstlenimi Hakkında Yönetmelik

Yap işlet devret modeliyle gerçekleştirilecek yatırımların asgari yatırım tutarının 1 milyar TL, Sağlık Bakanlığı ve Milli Eğitim Bakanlığı tarafından gerçekleştirilen yatırımlarda 500 milyon TL olması durumunda, sözleşme süresinden önce fesih edilen yatırım kamu idaresi tarafından devir alınacaktır. Söz konusu yatırımlar için sağlanan ana kredinin ve türev ürünlerinde (ana kredi maliyetinin %10'unu geçmemesi) dâhil olmasıyla birlikte mali yükümlülüklerin Hazine Müsteşarlığı tarafından kısmen veya tamamen üstlenilmesi, ödetilmesi, borç üstleniminden kaynaklanan Hazine alacaklarının takip ve tahsiline ilişkin usul ve esasları belirlemektedir²⁶⁷.

- 641 Sayılı Kalkınma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ve 6015 sayılı Devlet Desteklerinin İzlenmesi ve Denetlenmesi Hakkında Kanun

641 sayılı KHK'da Kalkınma Bakanlığı'nın teşkilat şeması ve görevleri hakkında hukuki altyapıyı belirlemiştir. Bakanlık tarafından hükümetin belirlediği amaçlar doğrultusunda makroekonomik, sosyal ve bölgesel gelişme alanlarında, ulusal ve yerel düzeyde çalışmalar yaparak kalkınma planı, orta vadeli program, yıllık program, strateji ve eylem planları hazırlamakla görevlendirilmiştir. Bakanlık bünyesinde Yatırım Programlama İzleme ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü'nün görevleri belirtilerek yasal zemin oluşturulmuştur²⁶⁸.

Devlet Desteklerinin İncelenmesi ve Denetlenmesi Hakkındaki Kanun ülkemizde uygulanan devlet desteklerinin Avrupa Birliği arasındaki anlaşmalarla uygun olarak düzenlenmesi, yetkili mercilere bildirimini sağlamak üzere desteklerin izlenmesi, denetlenmesine ilişkin esasları tespit etmektedir²⁶⁹.

- 351 Sayılı Yüksek Öğrenim Kredi Yurtlar Kurumu Kanunu

Yurt binası ve tesislerinin yapılmasına Yüksek Planlama Kurumu tarafından verilen karar çerçevesinde kurumun belirlediği proje ve temel standartlar çerçevesinde

²⁶⁷ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Mevzuatı*, 2015, ss.272-280.

²⁶⁸ T. C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Mevzuatı*, 2015, ss.285-286.

²⁶⁹ T. C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu özel işbirliği Mevzuatı*, 2015, s.292.

yatırımlar gerçekleştirilecektir. Yatırımın gerçekleşeceği arsa ve arazinin mülkiyeti özel sektör yatırımcısının, kurumun kendisinin veya Hazineye ait olan kuruma tahsis edilen taşınmazların üzerinde ihale ile belirlenecek gerçek ve özel hukuk tüzel kişilerine 49 yılı geçmemek şartıyla belirli bir süre ve bedel üzerinden kiralama karşılığı yaptırılmaktadır. Kiralayanın amacı dışında kullanamayacağı Maliye Bakanlığı, Başbakanlık ve kurumun bağlı olduğu Bakanlık'tan izin alınmaksızın devredilemeyeceği ek fıkrada belirtilmiştir²⁷⁰.

- 5957 Sayılı Sebze ve Meyveler ile Yeterli Arz ve Talep Derinliği Bulunan Diğer Malların Ticaretinin Düzenlenmesi Hakkında Kanun

Belediyelerin özel sektör yatırımcısına yap işlet veya yap işlet devret modeliyle toptancı halinin kurulması ve işletilmesine dayanmaktadır²⁷¹.

- Yerel Yönetimler İle İlgili Hukuki Düzenlemeler

Yerel yönetimlerde KÖİ modelinin kullanılması 1994 yılında çıkarılan 4046 sayılı Özelleştirme uygulamaları hakkında kanununun 26. maddesinde ele alınmıştır²⁷². Bu kanun maddesine baktığımız zaman merkezi yönetimdeki hükümlerin ilgili belediye, il özel idaresine ait ticari kuruluşların pay oranına bakılmaksızın her türlü iştiraklerinin paylarının özelleştirilmesine ilişkin işlemler, kanun kapsamındaki hükümlere göre yetkili organlarca belirlenir ve sürecin yönetimi sağlanmaktadır. Yerel yönetimlerin kuracağı iktisadi teşebbüslerin sermaye katılımında bulunması Bakanlar Kurulunun iznine tabi olacağı belirtilmiştir²⁷³.

2004 yılında çıkarılan 5215 sayılı kanununun 15.maddesinde yerel yönetimler (belediye ve il özel idaresi) kapsamında gerçekleştirilecek imtiyaz ve özelleştirme hakkında hukuki düzenlemeler yapılmıştır. İlgili kanununun 70. maddesinde belediyelerin ticari işletme kurabileceği belirtilmiştir. Yerel yönetimlerin ilgili hizmet sunumunu

²⁷⁰ T. C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliğine İlişkin Mevzuat*, Yatırım Programlama İzleme ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü, 2012, s.178.

²⁷¹ T. C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliğine İlişkin Mevzuat*, 2012, s.306.

²⁷² Ersöz, a.g.t., s.183.

²⁷³ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Mevzuatı*, 2012, ss.241-242.

kendisi yapabileceği gibi özel sektör yatırımcısı tarafından gerçekleştirilebileceği belirtilmiştir. Bu madde kapsamında yer alan hükümler şunlardır²⁷⁴.

-Toptancı ve perakendeci halleri, otobüs terminali, fuar alanı, yat limanı ve mezbaha kurmak, kurdurmak, işletmek, işlettirmek veya bu yerlerin gerçek ve tüzel kişilerce açılmasına izin vermek

-Müktesep haklar saklı kalmak üzere; içme, kullanma ve endüstri suyu sağlamak; atık su ve yağmur suyunun uzaklaştırılmasını sağlamak; bunlar için gerekli tesisleri kurmak, kurdurmak, işletmek ve işlettirmek; kaynak sularını işletmek veya işlettirmek

-Toplu taşıma yapmak; bu amaçla otobüs, deniz ve su ulaşım araçları, tünel, raylı sistem dâhil her türlü toplu taşıma sistemlerini kurmak, kurdurmak, işletmek ve işlettirmek

-Katı atıkların toplanması, taşınması, ayrıştırılması, geri kazanımı, ortadan kaldırılması ve depolanması ile ilgili bütün hizmetleri yapmak ve yaptırmak

Yerel yönetimlerin bu görevleri özel sektör yatırımcısı tarafından gerçekleştirildiği zaman, yatırım projeleri KÖİ modeline dönüşecektir. İlgili belediye ve özel sektör tüzel kişisi ile işbirliği yapılarak yatırımlar gerçekleştirilecektir²⁷⁵.

B. KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ MODELİNİN TÜRKİYE'DEKİ GELİŞİMİ

Türkiye'de 1980'li yıllarda KÖİ modelinin somut örnekleri, kamu altyapı yatırımlarında uygulanmaya başlamıştır. 1986 yılında YİD modeliyle ilk enerji santrali yatırımı gerçekleştirilmiş ve modelin ulaştırma, diğer hizmet alanlarında uygulanması amacıyla hukuki düzenlemeler yapılmıştır²⁷⁶.

Avrupa Komisyon'un KÖİ modeli hakkında yayınlanan Yeşil Kitap referans alınarak Devlet Planlama Teşkilatı öncülüğünde KÖİ mevzuatının oluşturulması için 2005 yılında çalışmalara başlanmıştır. KÖİ modelinin uygulanabileceği tüm sektör ve

²⁷⁴ T.C. Resmi Gazete, 5215 Sayılı Belediye Kanunu, 2004.

²⁷⁵ Ersöz, a.g.t., s.183.

²⁷⁶ T.C. Kalkınma Bakanlığı, 11. Kalkınma Planı (2019-2023): Kamu Özel İşbirliği Özel İhtisas Komisyonu Ön Raporu, s.5.

modelleri kapsayacak çerçeve kanun taslağı hazırlanmış, ilgili kurum ve kuruluşların görüşlerine açılmıştır²⁷⁷. 2007 yılında Çerçeve Kanun Taslağı tamamlanmış, ancak yasalaşamamıştır. Bunun nedeni, Çerçeve Kanun Taslağı kuruluş görüşleri tekrardan görüşülmüş ve Hazine Müsteşarlığı'ndan risk yönetimi maddeleri üzerine tekrardan bir çalışma yapılmıştır. Çalışma sonucunda Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Kamu Kesimi ile Özel Sektör İşbirliği Modelleri Çerçevesinde Gerçekleştirilmesine İlişkin Kanun Tasarısı Taslağı oluşturulmuştur.

Avrupa Birliği'ne üyelik sürecindeki müzakerelerde 5. fasıl olan Kamu Alımları başlığının müzakereye açılması için KÖİ modeliyle ilgili yeni yapılacak mevzuat çalışmalarında müktesebata uyum gerekli görülmüştür²⁷⁸.

2010 yılından itibaren KÖİ modelinin Türkiye'de tüm sektörlere uygulanmasını sağlayan kanun, kararname ve yönetmelikler çıkarılmıştır. Bu hukuki düzenlemeler yukarıdaki Türkiye'de KÖİ modelinin hukuki altyapısı alt başlığında verilmiştir. 2010 ve 2011 yıllarındaki ekonomi programlarında makroekonomik istikrarın kalıcı hale getirilmesi başlığında ulaştırma sektörü hariç tüm kamu yatırımlarını kapsayacak şekilde düzenlenmiştir²⁷⁹.

Dokuzuncu Kalkınma Planında (2007-2013) YİD modeliyle inşa edilecek deniz yolu ulaşımı ve ticareti canlandırmak için Kuzey Marmara Limanı ve İzmir Limanı projeleri, hava yolu ulaşımında Atatürk ve Antalya Havalimanının işletmesi DHMİ'den özel sektör temsilcisine devredilmiş, KÖİ modeliyle gerçekleştirilen kamu yatırımlarının yaygınlaştırılacağı belirtilmiştir²⁸⁰.

Onuncu Kalkınma Planında (2014-2018) altyapı yatırımlarında KÖİ modelinin kullanılması gerektiği, modelin uygulanması amacıyla hukuki altyapının gelişimine yönelik düzenlemeler yapılmış ancak bütün KÖİ mevzuatını kapsayan çerçeve yasaya ihtiyaç olduğu vurgulanmıştır. KÖİ modelinin uygulanma sürecinde proje, planlama ve uzmanlığa dayalı kurumsal kapasitesinin geliştirilmesi vurgulanmıştır²⁸¹.

²⁷⁷ Güngör, a.g.t., s.86.

²⁷⁸ Güngör, a.g.t., s.103.

²⁷⁹ Güngör, a.g.t., s.104.

²⁸⁰ T.C. Devlet Planlama Teşkilatı, *Dokuzuncu Kalkınma Planı: 2007-2013*, s.36.
<https://www.metu.edu.tr/system/files/kalkinma.pdf> (E.T: 27.05.2019).

²⁸¹ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Onuncu Kalkınma Planı: 2014-2018*, ss.81-83.

2015 yılında KÖİ sözleşmeleri kapsamında uyuşmazlıkların meydana gelmesi durumunda Milletler Arası Tahkim Kanunu çerçevesinde çözümleneceği ve Türkiye dışında tahkim yerinin belirleneceği belirtilmiştir.

2016 yılında YİD modeliyle gerçekleştirilen otoyol, köprü geçiş ücretlerindeki KDV oranı %8 olarak Bakanlar Kurulu Kararıyla belirlenmiştir. Kamu özel işbirliği projelerine finansman sağlanması amacıyla çıkarılan fonlar, 2017 yılında çıkarılan yasal düzenlemeyle damga vergisi ve harçlardan istisna tutulmuştur²⁸².

2019-2021 Orta Vadeli Programa göre KÖİ modelinin yatırım projelerinin etkin, finansal açıdan verimli ve uygulamaların bir bütün halinde ele alınması, ekonomik, siyasal ve kurumsal düzenlemelerin yapılmasıyla ekonomi üzerinde meydana gelebilecek risklerin ortadan kaldırılması hedeflenmiştir²⁸³.

II. TÜRKİYE'DE KAMU HİZMETLERİ İTİBARIYLA KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ MODELİ

Türkiye'de kamu özel işbirliği modeliyle gerçekleştirilen kamu hizmetleri hizmet alanlarına göre incelenmiştir. Bu kamu hizmeti alanları; ulaşım hizmetleri (karayolu, havayolu, demiryolu ve denizyolu), sağlık hizmetleri, enerji hizmetleri (elektrik enerjisi üretimi ve dağıtım), doğalgaz yatırım projeleri, endüstriyel tesis ve maden işletmeleri), kentsel altyapı ve yerel yönetim hizmetleri, gümrük sınır kapılarının modernleştirilmesi, kültürel hizmetler, bilgi ve iletişim teknolojileri hizmetleridir. Bu hizmet alanlarında KÖİ modeliyle gerçekleştirilen yatırımlar hakkında bilgiler verilmiştir.

A. ULAŞTIRMA HİZMETLERİ

Ulaşım hizmeti ekonomik faaliyetlerin gelişmesini sağlayan temel sektörlerden birisidir. Ulaştırma yatırımların gerçekleştirilmesi ve günümüz koşullarına uygun hale

²⁸² T.C. Kalkınma Bakanlığı, *11. Kalkınma Planı (2019-2023): Kamu Özel İşbirliği Özel İhtisas Komisyonu Ön Raporu*, ss.36-38.

²⁸³ T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji Bütçe Başkanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2018*, ss.27-28.

getirilmesi bu açıdan önemlidir. Ülkemizde piyasa ekonomisine öncelik veren neoliberal politikaların uygulanması ve nüfus oranının artması, ulaşım alt yapısının güçlendirilmesi ve modernize edilmesini gerektirmiştir. Bu durum ülkede ulaşım hizmetlerine yatırım yapılması ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Bu kapsamda ulaştırma hizmetlerine yapılan yatırımlar karayolu, havayolu, demiryolu ve denizyolu hizmetleri olarak dört alt başlık halinde incelenmiştir.

1. Karayolu Ulaşımı

Karayolu ulaşım projeleri dediğimizde bu kapsama köprüler ve otoyollar girmektedir. Türkiye’de özel sektörün katılımıyla tamamlanan çok sayıda büyük karayolu projeleri vardır. Türkiye’de karayolu ulaşım hizmetlerine yönelik KÖİ modeliyle gerçekleştirilen yatırımların toplam sözleşme değeri 21,564 milyon dolar’dır.

- İstanbul 1. Boğaz Köprüsü

Ülkemizde ulaştırma hizmetlerinde yapılan ilk ciddi yatırım olan İstanbul Boğaz Köprüsü, Asya ve Avrupa kıtasını bağlayarak ulaşım yükünü azaltmaya çalışmıştır. 1970 yılında yapımına başlanan proje 1973 yılında tamamlanmıştır. Boğaz Köprüsü yatırımı için projeyi üstlenen, bir İngiliz yatırım ortaklığı şirkettir. Yatırım değeri 21,774 bin dolar’dır²⁸⁴. Köprü’nün yapım aşamasında 1972 yılında İstanbul şehrinde 69 bin araç bulunurken, köprü tamamlandıktan sonra araç sayısı 100 bine yaklaşmıştır. Zaman içinde artan nüfus, buna bağlı olarak şehirdeki planlı ve plansız yapılaşma araç sayısındaki artış trafik yoğunluğu artırmış ve bu durum yatırımın modernleştirilmesini ortaya çıkarmıştır²⁸⁵.

²⁸⁴ Halil İbrahim Alpaslan, Jale Laçinyurt, “Üçüncü Boğaz Köprüsünün Analizi”, *İstanbul Sosyal Bilimler Dergisi*, 2015, s.47.

²⁸⁵ Halil İbrahim Alpaslan, Jale Laçinyurt, a.g.m., s.49.

- İstanbul 2. Boğaz Köprüsü

Anadolu Hisarı ile Rumeli Hisarı arasına 1985 yılında yapılan köprü'nün yatırımı Türk, İtalyan ve Japon ortaklığıyla gerçekleştirilmiştir. 144 milyon dolar yatırım değeri vardır²⁸⁶.

- İstanbul 3. Boğaz Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu

Üçüncü Boğaz Köprüsü yatırım projesi Karayolları Genel Müdürlüğü'nün hazırladığı Kuzey Marmara Otoyolu Projesi kapsamında yer almış ve Yüksek Planlama Kurulu tarafından 2010 yılında yatırımın gerçekleştirilmesi için izin verilmiştir²⁸⁷.

Kuzey Marmara Otoyolu ve Üçüncü Boğaz Köprüsü projesi 414 km uzunluğundadır. Projenin 3.kismini oluşturan 95 km uzunluğuna sahip Odayeri-Paşaköy arası 60 km, Mahmutbey-Odayeri Kavşağı 22 km, Reşadiye ve Çamlık (Ümraniye) Kavşağı arası 13 km toplamda ise 95 km ve 3. Boğaz Köprüsü dâhil Odayeri-Paşaköy otoyolunun YİD modeli ile gerçekleştirilmesi amacıyla 2012 yılında ihaleye çıkmış, projenin yapımına 2014 yılında başlanılmıştır. Projenin yatırım süresi 10 yıl 2 aylık bir süreci kapsamaktadır. Projenin yatırım maliyeti 4,446 milyon TL'dir²⁸⁸. İlgili yatırım 26 Ağustos 2016 tarihinde hizmete açılmıştır²⁸⁹.

Kuzey Marmara Otoyolunun Kurtköy-Akyazı kesimi ve Üçüncü Boğaz Köprüsü bağlantı yollarında dâhil olmak üzere 182 km olan projenin 119,5 km kısmı otoyol, 62,5 km ise bağlantı yollarından oluşmaktadır. Projenin yatırım maliyeti 2 milyar dolar'dır. Projenin ihale aşaması Mayıs 2016'da gerçekleştirilmiş, sözleşmesi ise Temmuz 2016'da imzalanmıştır. Yatırım süresi 3 yıl, işletme süresi ise 3 yıl 9 ay 12 gün'dür²⁹⁰.

²⁸⁶ Halil İbrahim Alpaslan, Jale Laçinyurt, a.g.m., s.51.

²⁸⁷ Halil İbrahim Alpaslan, Jale Laçinyurt, a.g.m., s.54.

²⁸⁸ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, *Kuzey Marmara Otoyolu (Odayeri-Paşaköy Arası ve Bağlantı Yolları İle 3. Boğaz Köprüsü*, Ankara: Kara Yolları Genel Müdürlüğü, 2013.

²⁸⁹ T.C. Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı, *Sektörel Büyüklükler Politika ve Düzenlemeler Proje ve Faaliyetler Uluslararası İlişkiler*, 2017. <http://www.uab.gov.tr/images/faaliyet/e4b907f8f006296.pdf>. (E.T: 14.12.2018).

²⁹⁰ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2018*, Yatırım Programlama İzleme ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü, 2018, s.35. http://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/10/KAMU-OZEL_ISBIRLIGI_RAPORU_2017.pdf.

Kuzey Marmara Otoyolunun Kınalı-Odayeri kesimi ve Yavuz Sultan Selim köprüsünün bağlantı yollarından oluşmaktadır²⁹¹. Odayeri-Paşaköy kesiminin Odayeri ucundan başlayarak Kuzey Marmara Otoyolunu mevcut Ankara-İstanbul Otoyoluna (TEM Otoyolu) Kınalı Bölgesinde bağlamaktadır. Projenin ihalesi Mayıs 2016'da gerçekleştirilmiş ve Haziran 2016'da sözleşme imzalanmıştır. Yatırım değeri 1,2 milyar dolar, 3 yıl yatırım süresi ve işletme süresi 4 yıl 9 ay 12 gün'dür²⁹².

- Gebze-Orhangazi- İzmir Otoyolu

Gebze-Orhangazi- İzmir Otoyolu yatırım projesi 384 km uzunluğunda otoyol ve 49 km uzunluğunda bağlantı yollarından oluşmaktadır. Karayolları Genel Müdürlüğü ile Otoyol Yatırım ve İşletme A.Ş arasında 2010 yılında sözleşme imzalanmıştır. Haziran 2015'te projenin tüm finansman ihtiyacı karşılanmıştır²⁹³.

Otoyol yatırım projesinin yatırım süresi 7 yıl, işletme süresi ise 15 yıl 4 ay olmak üzere sözleşmenin imzalandığı yılda toplam yatırım maliyeti 10,052 milyon TL, döviz cinsinden 6,9 milyar dolar'dır²⁹⁴. Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu yatırım projesinin sözleşmeye göre 2020 yılında yatırımın tamamlanıp hizmete açılması gerektiği belirtilmiş ve yatırım projesi 2019 yılında hizmete açılmıştır. Yatırımın tamamlanmasıyla birlikte inşaat ve finansman maliyeti toplamda 11 milyar dolar'dır. Sözleşme bitiş tarihi 15 Temmuz 2035'dir. Gebze- Orhangazi-İzmir Otoyolu yatırım sözleşmesine verilen trafik garantileri²⁹⁵;

- 1. Kesim: Gebze-Orhangazi Otoyolu için Günlük 40.000
- 2. Kesim: Orhangazi-Bursa Ovaakça Kavşağı için 35.000
- 3. Kesim: Bursa-Karacabey Kavşağı-Balıkesir/Edremit ayrımı için 17.000
- 4. Kesim: Balıkesir / Edremit-İzmir ayrımı için 23.000

Altınova-Gemlik arasındaki 40 km'lik kesim Nisan 2016'da, Gebze-Altınova ve Osmangazi Köprüsü dâhil kesimi Temmuz 2016'da, Kemalpaşa yol ayrımı-İzmir

²⁹¹ Kılıçaslan, a.g.e., s.125.

²⁹² T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2017*, s.34.

²⁹³ OTOYOL A.Ş, https://isletme.otoyolas.com.tr/?page_id=4037, (E.T:13.12.2018).

²⁹⁴ Kılıçaslan, a.g.e., s.114.

²⁹⁵ Kılıçaslan, a.g.e., s.101.

kesimi ile Gemlik–Bursa arasındaki otoyol kesiminde yapım çalışmaları tamamlanarak hizmete hazır hale getirilmiş ve 2019 yılında hizmete açılmıştır²⁹⁶.

- Menemen- Çandarlı- Aliğa Otoyol Projesi

Toplam uzunluğu 75,6 km olan Menemen-Çandarlı-Aliğa Otoyol projesi, 51 km otoyol ve 24,6 km bağlantı yolundan oluşmaktadır. İzmir çevre otoyolunun devamı niteliğinde olup, İzmir kent merkeziyle kuzeyde Aliğa ilçesi üzerine yapılması planlanan Çandarlı Limanı'na bağlantı sağlayacaktır²⁹⁷. Proje yatırım maliyeti 468 milyon dolar'dır. Sözleşmeye göre, yatırımın gerçekleşme ve işletme süresi toplamda 9 yıl 10 ay 11 günden oluşmaktadır²⁹⁸.

- Kınalı-Tekirdağ-Savaştepe Otoyolu, Malkara-Çanakkale ve 1915 Çanakkale Köprüsü Dâhil Otoyol Kesimi Projesi

Kınalı-Tekirdağ-Savaştepe Otoyolu, Malkara-Çanakkale ve 1915 Çanakkale Köprüsü Dâhil Otoyol kesimi projesinin YİD modeliyle gerçekleştirilecektir. 88 km otoyol ve 13 km bağlantı yolu olmak üzere toplamda 101 km uzunluğundadır. Proje Malkara yerleşiminin Güneyinden, Şarköy ilçesinin batısından geçtikten sonra güneybatı istikametine doğru Evreşe ilçesinin doğusundan Gelibolu Yarımadasına ulaşmaktadır. Gelibolu Yarımadası'nın kuzeyinden geçerek Sütlüce-Şekerkaya arasında yer alan 1915 Çanakkale Köprüsü'nden geçerek Lapseki ilçesi Şekerkaya mevkiine ulaşacaktır. Projenin toplam yatırım maliyeti yaklaşık 3 milyar dolar'dır. Sözleşme 16 Mart 2017'de imzalanmış, yatırıma ise 18 Mart 2017'de başlanılmış olup, projenin 2022 yılına kadar tamamlanması ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunun 100. yılında hizmete açılması hedeflenmiştir²⁹⁹.

²⁹⁶ T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü, *Önemli ve Global Projeler*, 2018.

<http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/OtoyolProjeleri/GebzeOrhangazi.aspx>, (E.T:14.12.2018)

²⁹⁷ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2017*, s.50.

²⁹⁸ Sözcü, <https://www.sozcu.com.tr/2017/ekonomi/menemen-aliaga-candarli-otoyol-ihalesini-kazanan-belli-oldu-1690425/>, (E.T:14.12.2018).

²⁹⁹ Karayolları Genel Müdürlüğü, *Önemli ve Global Projeler*

<http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/OtoyolProjeleri/KinaliTekirdag.asp> (E.T:14.12.2018).

- Ankara-Niğde Otoyolu Projesi

Ankara-Niğde Otoyolu projesi, YİD modeli kapsamında gerçekleştirilmiştir. Ankara Gölbaşı-Acıkuyu Kavşağı 105,41 km otoyol, 12,2 km bağlantı yolu olmak üzere 1. Etap 117,61 km'den oluşmaktadır. 2. Etap Acıkuyu Kavşağı'ndan başlayıp Alayhan Kavşağı'nda sona eren 112,75 otoyol, 34,46 bağlantı yolu olmak üzere toplamda 147,21 km'den oluşmaktadır. 3. Etap ise Alayhan Kavşağı-Gölcük Kavşağı arasında kalan 56,72 km ana yol, bağlantı yolu ise 2,23 km'den toplamda 58,95 km'den oluşmaktadır. Toplamda proje kapsamında 323,77 km yol inşa edilecektir. 14 Nisan 2017'de ihalesi yapılan projenin yatırım süresi 3 yıl, işletme süresi 8 yıl 10 ay 17 günden oluşmaktadır. Yatırım değeri 1,4 milyar dolar'dır³⁰⁰.

- Avrasya Tüneli

Avrasya Tüneli yatırım projesi kapsamında Boğaz Geçişi, Avrupa Yakası ve Asya kesimi olmak üzere üç ana bölümden oluşan projenin tünel uzunluğu 5,6 km toplam uzunluğu 14,6 km oluşmaktadır. Avrupa Yakası'nda Kazlı Çeşme'den başlayan proje Asya yakasında Göztepe Kavşağı'nda sona ermektedir. Yatırım tutarı 1,3 milyar dolar olan projenin yatırım süresi 55 ay olmak üzere 2016 yılının sonunda tamamlanmış, işletme süresi için 24 yıl 5 ay'dır³⁰¹.

2. Havayolu Ulaşımı

Küreselleşmenin etkisiyle ülke ekonomilerinin birbirleriyle entegre olmasıyla birlikte uluslararası ticaretin hız kazanması havacılık alanındaki gelişmeleri beraberinde getirmiştir. Teknolojik gelişmelerin havayolu ulaşım sektörüyle bütünleşmesi mevcut havaalanı yatırımlarının modernleştirilmesi amacıyla ilave hava alanı yatırımı yapılması ihtiyacını ortaya çıkarmıştır³⁰².

³⁰⁰ ERGO Otoyol, <http://www.ergotoyol.com.tr/proje/> (E.T: 14.12.2018).

³⁰¹ Kılıçaslan, a.g.e., s.110.

³⁰² T.C. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, *2017 Faaliyet Raporu*, Strateji Geliştirme Başkanlığı, Ankara, 2018, s.167.

Türkiye’de 2000 yılından sonra havaalanı ulaştırma yatırımlarına ağırlık verilmiştir. Mevcut hava alanı terminallerinin modernleştirilmesi yatırım programı kapsamına alınmıştır.

Kamu özel işbirliği yatırımlarında kamu hizmetleri itibariyle en büyük payı hava limanı projeleri almaktadır. Hava limanı projelerinin bir kısmı YİD, bir kısmı ise kirala devret (İşletme hakkı devri) sözleşmelerine dayanmaktadır. 2005 yılında çıkarılan 5335 sayılı kanuna göre DHMİ’de bulunan hava limanlarının işletme döneminin sonundan itibaren YİD modeli çerçevesinde özel sektör yatırımcısı tarafından işletiminin gerçekleştirilmesi için hava alanı terminallerinin, DHMİ tarafından özel sektör yatırımcılarına 49 yılı geçmemek üzere işletme hakkı verilmiştir.

2017 yılı verilerine göre özel sektör yatırımcılarına işletme hakkı verilen hava limanı proje sayısı 17’dir. 9 proje YİD modeliyle, 8’i ise İHD yöntemiyle verilmiştir. 2017 yılı itibariyle hava yolu ulaşımı projelerinin toplam yatırım büyüklüğü, yapımı devam eden İstanbul Yeni Hava Limanı projesi ve işletme hakkı devri kapsamında gerçekleştirilen Dalaman Yeni Terminal Binası yapımı dâhil, toplam yatırım büyüklüğü 8,7 milyar dolar’dır. Yatırımlar tamamlandığında söz konusu tutarın, 16 milyar dolar olacağı tahmin edilmiştir.

2018 yılı DHMİ faaliyet raporuna göre toplam yatırım tutarı fiili olarak 10,8 milyar dolar olmakla birlikte Çeşme Alaçatı Ekrem Pakdemirli ve İstanbul Yeni Hava Limanı’nın bütün etaplarının tamamlanmasıyla birlikte yatırım tutarı 16,3 milyar dolar olacağı belirtilmiştir. DHMİ tarafından gerçekleştirilen 8 adet İşletme hakkı devri hizmetlerinden 8 milyar dolar gelir elde edilecek olup ve İstanbul Yeni Hava Limanı projesinin kira bedeli ile birlikte bu tutar 37 milyar dolara ulaşacağı tahmin edilmiştir³⁰³.

Strateji Bütçe Başkanlığı’nın verilerine göre KÖİ modeliyle gerçekleştirilen havayolu ulaşım projelerinin toplam sözleşme değeri 72,540 milyon dolar’dır. Gerçekleştirilen yatırım tutarı 18,966 milyon dolar, işletme hakkı devri kapsamında 53,573 milyon dolar özel sektör yatırımcısından kamu idaresine ödeme yapılacaktır.

³⁰³ T.C. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, *2018 Faaliyet Raporu*, Strateji Geliştirme Başkanlığı, Ankara, 2019, s.152.

Yapılan projelerin büyüklüğü ve süresi ise aşağıda belirtilmiştir³⁰⁴:

- İstanbul Atatürk Hava Limanı Yolcu Terminalleri işletme süresi 15,5 yıl olmak üzere 2,543 milyon dolar kira geliri elde edilecektir. Sözleşmedeki finansal kapanış tarihi 03.01.2021'dir.
- Atatürk Hava Limanı Dış Hatlar Terminali yatırım projesi 397,793 bin dolar'dır. İşletme süresi 4 yıl 10 ay 15 gün olmak üzere işletmenin finansal kapanış tarihi ise 02.07.2015'dir.
- Esenboğa Hava Limanı İç ve Dış Hatlar Terminali yatırım projesi 188,702 bin Euro'dur. 15 yıl 8 ay işletme süresi olmak üzere işletmenin finansal kapanış tarihi ise 24.05.2023'dür.
- Antalya Hava Limanı Yolcu Terminalleri işletme süresi birinci etap 17 yıl 3 ay 17 gün ve ikinci etap ise 15 yıl 3 ay 8 gün, elde edilecek kira tutarı 2,010 milyon dolar'dır. İşletme süresi 31.12.2024 tarihinde sona ermektedir
- Antalya I. Dış Hatlar Terminali yatırım projesi kapsamında 75,902 bin dolar'dır. İşletme süresi 9 yıl 45 gün olmak üzere işletmenin finansal kapanış tarihi ise 13.09.2007'dir.
- Antalya II. Dış Hatlar Terminali yatırım projesinin 85,386 bin dolar'dır. İşletme süresi 3 yıl 5 ay 26 gün olmak üzere işletmenin finansal kapanış tarihi ise 22.09.2009'dur.
- Gazi Paşa Alanya Hava Limanı işletme süresi 25 yıl olmak üzere kira bedeli net kârının %65'i kira bedeli ve 50 bin dolar tesis kullanım bedeli ödeyecektir. İşletmenin finansal kiralamasının 31.12.2032 tarihinde sona ermektedir.
- Dalaman Hava Limanı Dış Hatlar Terminali yatırım projesinin yatırım değeri 91,998 bin dolar'dır. İşletme süresi 8 yıl 2 ay 17 gün, finansal kapanış tarihi ise 28.04.2015'dir.
- Dalaman Hava Limanı Yolcu Terminalleri işletme kira bedeli 705 milyon Euro + KDV olmak üzere İç hatlarda 26 yıl 4 ay 30 gün, dış hatlarda ise 25 yıl 8 ay 3

³⁰⁴ DHMİ, 2017 Faaliyet raporu, s.169 ve s.175.

gün işletme süresi vardır. Finansal kiralama 31.12.2040 tarihinde sona ermektedir.

- İzmir Adnan Menderes Hava Limanı Yolcu Terminalleri kapsamında 610 milyon Euro+KDV kira bedeli vardır. İç hatlarda 20 yıl 11 ay 29 gün, dış hatlarda ise 17 yıl 11 ay 21 gün olmak üzere işletme süresi vardır. Finansal kiralama 31.12.2032 tarihinde sona ermektedir.
- İzmir Adnan Menderes Hava Limanı Dış Hatlar Terminali yatırım projesi kapsamında 138,887 bin Euro'dur. İşletme süresi 7 yıl 4 ay 26 gün, finansal kapanış tarihi ise 10.01.2015'dir.
- Milas Bodrum Hava Alanı Yolcu Terminali'nin ilgili kira bedeli 717 milyon Euro+ KDV olmak üzere iç hatlar da 21 yıl 5 ay 16 gün, dış hatlarda ise 20 yıl 2 ay 3 gün, finansal kiralama 31.12.2035 tarihinde sona ermektedir.
- Milas Bodrum Hava Limanı dış hatlar terminali yatırım projesi 88,643 bin Euro'dur. İşletme süresi 3 yıl 9 ay 66 gün, finansal kapanış tarihi ise 22.10.2015'dir.
- Aydın Çıldır Hava Limanı ilgili kira bedeli dönem net karının %7'si +20 bin Euro tesis kullanım bedeli vardır. İşletme süresi 20 yıl, finansal kiralama 20.07.2032 tarihinde sona ermektedir.
- Zafer Hava Limanı yatırım projesinin 50 milyon yatırım değeri vardır. İşletme süresi 29 yıl 11 ay, finansal kapanış tarihi ise 21.03.2044'dür.
- Zonguldak Çaycuma Hava Limanı Yolcu Terminali yatırım projesinin işletme süresi 25 yıl, elde edilecek kira tutarı cirosunun % 01,06 tutarını kira bedeli ve 32 bin 291 dolar tesis kullanım bedeli vardır. İşletme finansal kiralamanın bitiş süresi 13.07.2032'dir.
- Çeşme Alaçatı Hava Limanı, KÖİ projeleri kapsamında YİD modeli ile ihale edilmesiyle ilgili DHMİ Genel Müdürlüğü yetkili kılınmıştır. 20.04.2018 tarihinde ihale gerçekleştirilmiştir. İhalede kira bedeli yıllık net satış gelirlerinin %20,2'dir.

İstanbul Üçüncü Hava Limanı yatırım projesi 2011 yılında çıkarılan 1807 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 2013 yılında 10,247 milyon Euro yatırım değeri ve 25 yıllık işletme süresi karşılığında, 22,152 milyon Euro+KDV kira bedeliyle ihalesi gerçekleştirilmiş yatırım projesidir³⁰⁵. Proje kapsamında yıllık 90 milyon yolcu kapasiteli terminal binası, 3 adet kuzey ve güney pisti, apron, paralel taksi yolları, katlı ve açık otoparklar, teknik blok ve hava trafik kontrol kalesi, VIP terminali, kargo tesisleri, devlet konuk evi, kurtarma ve yangın istasyonu, genel havacılık terminali, giriş nizamiye binaları ve güvenlik merkezleri, apron bariyer binaları, garaj binaları, ısı merkezi, ibadethane, hastane ve sosyal tesislerin yapılması söz konusudur.

3. Demiryolu Ulaşımı

Demiryolu ulaşım hizmetleri, yolcu ve yük taşımacılığında karayolu ulaşım sürelerine nazaran daha az sürede ulaşım imkânı getirmiştir. 1923-1950 yılları arasında toplamda 3764 km. demiryolu yatırım projesi gerçekleştirilirken 1950 yılından sonra karayolu ulaşım projelerine ağırlık verilmesi nedeniyle demiryolu ulaşımında toplamda 945 km yatırım projesi gerçekleştirilmiştir.

2004-2016 yılları arasında yılda ortalama 138 km toplamda 1805 km demiryolu yatırımı gerçekleştirilmiştir³⁰⁶. Ulaştırma sektöründe demiryolu ulaştırma yatırımlarından sorumlu kurum, Devlet Demiryolu Genel Müdürlüğü'dür. Demiryolu ulaşım projeleri hem merkezi yönetim hem de yerel yönetimler tarafından gerçekleştirilmektedir. Özellikle büyükşehir belediyelerinin gerçekleştirdiği demiryolu ulaşım projeleri şehir içi ulaşımına yöneliktir. Bu projeler 4734 sayılı Kamu İhale Kanuna tabi olarak belediye ile özel sektör arasında hizmet satın alımı sözleşmesine dayanılarak gerçekleştirilmektedir.

Merkezi yönetim kapsamında gerçekleştirilen demiryolu ulaşım projeleri ise daha çok mevcut demiryolu yatırımlarının modernleştirilmesi, yeni yatırımların gerçekleştirilmesine yöneliktir. Demiryolu ulaşımında yük ve yolcu taşımacılığının modernize edilmesi amacıyla Ankara-İstanbul-Sivas-Konya arasına yüksek hızlı

³⁰⁵ DHMİ, *2017 Faaliyet Raporu*, s.169.

³⁰⁶ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2017*, Ankara, 2017, s.8.

demiryolu ulaştırma projesi ve Ankara Hızlı Tren Bakım Merkezi yatırımı gerçekleştirilmiştir.

Kamu zel işbirliği modeliyle yapılan Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı projesi 2012 yılında ihale edilmiş, yatırıma 2013 yılında başlanılmış ve Ekim 2016’da işletmeye açılmıştır. Projenin işletme süresi 20 yıl 6 ay’dır³⁰⁷. Yatırım kapsamında kapalı ve açık otopark, alışveriş merkezi, restoranlar ve otel bulunmaktadır. Yatırım projesi kapsamında yüksek hızlı tren garının yanında, yolcuların dinlenmesi ve konaklaması için yapılacak tesislerin, ilgili yatırım şirketi tarafından kiraya verilmesi söz konusudur. 2018 yılında yayınlanan Kamu zel işbirliği Raporu’na göre söz konusu projenin yatırım değeri 276,611 bin dolar’dır³⁰⁸.

4. Denizyolu Ulaşımı

Kıyı işletmeciliğinin özelleştirilmesi amacıyla 1990 yılında ıkarılan 3621 Sayılı Kıyı Kanunu, denizyolu ulaşımında özel sektörün katılımını sağlayan bir düzenleme niteliğini taşımaktadır. Kıyı Kanun’un 6. maddesine göre liman, kruvizayer, yat limanı, marina, yolcu limanı, iskele, rıhtım, barınak, yanaşma yeri, akaryakıt dolum yeri, sıvılaştırılmış petrol boru hattı, şamandıra sistemleri, benzeri kıyı tesisleri, deniz ulaşımına yönelik diğer alt ve st yapı tesislerinin işletimi için Denizcilik Müsteşarlığı tarafından izin verilmektedir. Bu izin, Ulaştırma Bakanlığı’nın 2007 yılında yayınladığı “Kıyı Tesislerine işletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik” kapsamındadır³⁰⁹.

Liman yatırımlarında KÖİ modeli uygulamalarına başvurulması durumunda, projenin bürokratik sürecin azalacağı ve yatırımların hızlı bir şekilde gerçekleşeceği öngörülmüştür. Kıyı liman yatırımları ülkeler arasındaki ticaretin gelişmesinde önemli bir role sahip olduğundan dolayı yatırım gerçekleştirilmeden önce fizibilite, vresel etki değerlendirme ve n etütlerin tamamlanması gerekir. Tasarım, imar planı, arazi

³⁰⁷ Kılıçaslan, a.g.e., s.112.

³⁰⁸ T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji Bütçe Başkanlığı, *Kamu zel işbirliği Raporu 2018*, s.34.

³⁰⁹ T.C. Resmi Gazete, *Ulaştırma Bakanlığından Kıyı Tesislerine işletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik*, 13 şubat 2007.

tahsisi gibi ön işlemlerin tamamlanması için ilgili kamu kurumunun Yüksek Planlama Kurulu tarafından yetkilendirilmesi ve denetimlerin yapılması gerekir³¹⁰.

Deniz ticaretini geliştirmek amacıyla KÖİ modeliyle gerçekleştirilen 23 liman projesinin yatırım değeri 2,842 milyon dolar'dır. Liman yatırımlarında 133 milyon dolar yatırım gerçekleştirilmiş, özel sektör yatırımcısı tarafından işletme hakkı devri kapsamında kamu idaresine yapılacak ödeme 2 milyar 709 milyon dolar'dır.

Yat limanı ve turizm tesislerine yönelik gerçekleştirilen yatırımların sözleşme değeri 1,823 milyon dolar, gerçekleştirilen yatırım tutarı 935 milyon dolar ve özel sektör yatırımcısı tarafından işletme hakkı devri kapsamında 888 milyon dolar ödeme yapılacaktır³¹¹.

Tablo 35: 1990-2018 Yılları Arasında Türkiye'de Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Liman Projeleri

Yatırıma Karar Verme Yılı	Proje Adı	Proje Güncellenme Tarihi	Sözleşme Süresi	Yatırım Yılı	Yatırım Değeri (Milyon ABD Dolar)
1994	Limar Kumport Terminali	06/01/1996		1994	20
1994	Limar Kumport Terminali	06/01/1996		2003	85
1994	Limar Kumport Terminali	06/01/1996		2009	
2004	Kusadasi Limanı		30	2004	53,6
2006	Antalya Liman İşletmesi		22	2006	71
2007	Mersin Liman İşletmesi		36	2007	876
2010	Bandırma Limanı	06/01/2010	36	2010	175,5
2010	Samsun Limanı		36	2010	157,2
2011	İskenderun Liman İşletmeleri	12/01/2011	36	2011	425
2013	Asya Konteyner Liman Terminali	12/01/2013		2013	415
2014	İstanbul Salıpazarı Yolcu Limanı	02/01/2014	30	2014	1052
2018	Tekirdağ Liman İşletmeleri	01/05/2018	36	2018	66

Kaynak: "https://ppi.worldbank.org/snapshots/country/turkey" (E.T: 07.12.2018).

³¹⁰ F. Ülker Yetgin, "Kıyı Yatırımları ve Kamu Özel Sektör İşbirliği Modeli", 7. *Kıyı Mühendisliği Sempozyumu*, ss.495-505.

³¹¹ T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji Bütçe Başkanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2018*, s.33.

Tablo 35'e göre Türkiye'de 1990-2018 yılları arasında KÖİ modeliyle gerçekleştirilen liman projeleri verilmiştir. En az 22, en fazla 36 yıl sözleşme süresi vardır.

B. SAĞLIK HİZMETLERİ

Sağlık hizmetleri devletin sunduğu kamu hizmetlerinden birisidir. 1961 yılında çıkarılan 224 Sayılı Sağlık Hizmetlerinin Sosyalleştirilmesi Hakkında Kanuna göre sağlık hizmetleri sürekli ve toplumun ihtiyaçları doğrultusunda sunulmak durumundadır. 1982 Anayasası'na göre tüm vatandaşların sosyal güvenlik hakkı vardır. Devlet tüm vatandaşlarına sosyal güvenlik hizmeti sunmak için gerekli faaliyetleri yerine getirmekle yükümlüdür³¹².

Sağlık hizmetleri 1980 yılından önce devletin sunduğu kamu hizmetleri kategorisinde yer alırken 1980 yılından sonraki sağlık hizmetleri devlet ve özel sektör tarafından ayrı ayrı sunulmaya başlayan hizmetler kategorisinde yer almıştır. Avrupa Birliği (AB) ve Dünya Sağlık Örgütü'nün politikaları ile sağlık politikalarını uyumlaştırmak için 2000'li yıllarda Sağlıkta Dönüşüm Programı (SDP) başlatılmıştır. Bu program kapsamında sağlık hizmetlerinin etkili, verimli, gerçeğe uygun olarak gerçekleştirilmesi, finansmanın sağlanması ve sunulması hedeflenmiştir. Sağlıkta Dönüşüm Programı'nın temel ilkeleri ise insan merkezilik, sürdürülebilirlik, sürekli olarak kaliteli hizmet anlayışının gelişimi, katılımcılık, uzlaşmacılık, hizmette rekabet ve hizmetin ilgili kamu idaresi tarafından görülmesi olarak belirlenmiştir³¹³.

Sağlıkta Dönüşüm Programı kapsamında kullanım ömrünü tamamlamış hastanelerin tamamen yıkılıp yerine yenisinin yapılması ve tamamlanmamış hastanelerin ise modernize edilmesi söz konusudur. Sağlık Bakanlığı ve TOKİ işbirliği yapılarak gerçekleştirilen hastane yatırımları arsa takası veya hazineden sağlanan gelirlerle finanse edilmektedir³¹⁴.

³¹² Hasan Hüseyin Yıldırım, *Türkiye Sağlık Sistemi: Sağlıkta Dönüşüm Programı Değerlendirme Raporu*, Ankara: Sağlık Sen Yayınları-21, 1.Baskı, Kasım-2013, s.9.

³¹³ Yıldırım, *Türkiye Sağlık Sistemi: Sağlıkta Dönüşüm Programı*, ss.12-13.

³¹⁴ Güngör, a.g.t., s.94.

Sağlık Bakanlığı, 2010 yılında çıkardığı 50 sayılı Genelge ile sağlıkta çalışan insan gücü, sağlık tesisi, ilerici tıbbi teknoloji ve finansman gibi sağlığa ayrılan kaynakların etkin ve verimli bir şekilde gerçekleştirilmesi amacıyla sağlık hizmeti sunumunda bölge merkezli sağlık uygulaması anlayışı benimsenmiştir. O tarihte Türkiye genelinde Mili Savunma Bakanlığı'na bağlı hastaneler hariç, mevcut yatak sayısının 187.146 olup bu sayının yaklaşık 218 bine yükseltilmesi ve 14 milyar TL değerinde yatırım ihtiyacının karşılanabilmesi ise 10 yılda gerçekleştirileceği tahmin edilmiştir³¹⁵.

2005 yılında çıkarılan 5396 sayılı kanun ile 3359 sayılı Sağlık Hizmetleri Temel Kanununa bir madde eklenerek sağlık yatırımlarında KÖİ modelinin uygulanması mümkün hale getirilmiştir. Yasal düzenlemelere göre, Yüksek Planlama Kurulunca yapılmasına karar verilen yatırımların, Sağlık Bakanlığı'na verilecek ön proje ve temel standartlar çerçevesinde, SPK'na ve hazineye ait taşınmazların 49 yılı geçmemek üzere gerçek ve tüzel kişilere belirli bir bedel üzerinden kiralama karşılığı yaptırılacağı belirtilmiştir³¹⁶. Bu işlemin 4734 sayılı kanuna tabi olmadığı belirtilmiştir. 2006 yılında çıkarılan Sağlık Tesislerinin, Kiralama Karşılığı Yaptırılması ile Tesislerdeki Tıbbi Hizmet Alanları Dışındaki Hizmet Alanlarının İşletilmesi Karşılığında Yenilenmesine Dair Yönetmelik çıkarılmış ve yürürlüğe konulmuştur³¹⁷. 2007 yılında ise ilgili hizmet birimine ilişkin bir daire başkanlığı kurulmasına karar verilmiş, bu ilgili idare ise Kamu Özel Ortaklığı Daire Başkanlığı'nın görev ve sorumlulukları belirtilmiştir³¹⁸.

6428 sayılı Kanun ile Sağlık Bakanlığı bünyesinde gerçekleştirilecek yatırımların hukuki çerçevesi belirlenmiştir. Sağlık yatırımları, Sağlık Bakanlığı bünyesinde YKD modeli kullanılarak şehir hastaneleri ve sağlık kampüsleri gerçekleştirilecek, sağlık hizmetleri dışında hasta yakınlarının yararlanabileceği sosyal donatılar bu yatırımlar kapsamında yer alacaktır. Sağlık kampüslerinde farklı sağlık branşları bir araya toplanarak ve farklı sosyal donatılarda ilave edilerek sağlık hizmetlerinden yararlanan bireylerin tedavi için harcadığı sürenin kısaltılması ve tedavi hizmetlerinin modernizasyonu hedeflenmiştir.

³¹⁵ Güngör, a.g.t., s.95.

³¹⁶ Güngör, a.g.t., s.96.

³¹⁷ Çakır, a.g.e., s.89.

³¹⁸ Çakır, a.g.e., s.93.

Türkiye’de gerçekleştirilen şehir hastaneleri ve sağlık kampüsleri ile ilgili yatırımlar aşağıda kısaca özellikleri itibariyle açıklanmıştır:

- Adana Şehir Hastanesi

Adana Şehir Hastanesi’nin sözleşme süresi 25 yıl olup, 2018 yılı fiyatları ile 669 milyon dolar’dır³¹⁹. 1300 yatak kapasiteli ana hastane, 150 yatak kapasiteli Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Hastanesi ve 100 yatak kapasiteli Yüksek Güvenlikli Adli Psikiyatri Hasta hanesinden oluşmaktadır. 1300 yataklı ana hastanede 184 yataklı Onkoloji, 187 yataklı Kardiyoloji ve Kardiyovasküler, 347 yataklı Kadın Doğum ve Çocuk Hastanesi, 582 yatak kapasiteli Genel Hastane olmak üzere toplamda 1550 yatak kapasitesine sahiptir³²⁰.

- Mersin Şehir Hastanesi

Mersin Şehir Hastanesi, KÖİ modeliyle gerçekleştirilen sağlık hizmeti yatırımlarında finansman antlaşması imzalanan ilk projedir. 2017 yılında yatırımı tamamlanmıştır³²¹. Yatırım değeri 374,427 bin dolar’dır³²². Yatırım süresi 25 yıl olmak üzere açılışı gerçekleşen ilk şehir hastanesidir. Şehir hastanesi 374.125 m²’lik alana kurulmuş olup toplam yatak kapasitesi 1300’dür. Hastane bünyesinde bulunan Onkoloji ve Psikiyatri Hastanesi 456 yatak kapasitesine, 46 yataklı anlık servisi bulunmaktadır. Genel ve kalp damar hastanesinde ise 377 yatak kapasitesi, Kadın Doğum ve Çocuk Hastalıkları Hastanesi 436 yatak kapasitesine sahiptir³²³. Hastane Şehir ve Eğitim Araştırma Hastanesi olarak geçmektedir.

- Isparta Şehir Hastanesi

Isparta Şehir Hastanesi 755 yatak kapasite sahip olup genel hastane kapsamında 450 yatak kapasitesi ve Kadın Doğum ve Çocuk Hastalıkları bünyesinde 305 yatak kapasitesine sahiptir. Yatırım değeri 309 milyon 784 bin dolar’dır. Yatırım süresi 25 yıldır. 24 Mart 2017 tarihinde hizmete açılmıştır. Sağlık kampüsü ve şehir hastanesi kapsamında Anne Oteli, AMATEM, Suda Doğum Ünitesi, Sancı, Doğum Lohusa

³¹⁹ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2017*, s.33.

³²⁰ <https://ronesans.com/proje/adana-sehir-hastanesi/>.

³²¹ <http://www.ccnholding.com/saglik.asp?LanguageID=1&cid=112&id=142&id2=143>

³²² T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2017*, s.33.

³²³ <https://mersinsehir.saglik.gov.tr/TR,73189/ana-hastane-binasi.html>.

Odaları, Diyabet Eğitim Polikliniği, Gebe Okulu, Kalp Merkezi, Kemoterapi Ünitesi, Bezikte Merkezi, Nükleer Tıp Kliniği, Radyasyon Ünitesi, Spor Hekimliği ve Stres, Uyku Bozukluğu Klinikleri, Uyku merkezleri olmak üzere belirtilen birimlerde tedavi hizmetleri verilmektedir³²⁴.

- Yozgat Şehir Hastanesi

Yozgat Şehir Hastanesi 475 yatak kapasitesine sahip, 2 yıl yatırım süresi ve 25 yıl işletme süresi vardır. Yatırım değeri 178,959 bin dolar'dır. 2017 yılında hizmete açılmıştır³²⁵.

- Kayseri Şehir Hastanesi

Kayseri Şehir Hastanesi 1607 yatak kapasitesine sahiptir. İşletme süresi 25 yıl ve 485,085 bin dolar yatırım değerine sahip olan proje, 2018 yılında hizmete açılmıştır³²⁶.

- Manisa Şehir Hastanesi

Manisa Şehir Hastanesi 558 yatak kapasitesine sahiptir. Hastane bünyesinde acil hasta nakilleri için helikopter pisti, 145 poliklinik, 122 yoğun bakım yatağı, 19 ameliyathane, 16 fizik tedavi ve rehabilitasyon yatağı, 224 tek kişilik, 96 çift kişilik hasta odası, 1460 araçlık otoparkı bulunmaktadır. 30 Ekim 2018 tarihinde hizmete açılan proje 235 milyon Euro yatırım değerine sahiptir³²⁷.

- Elazığ Şehir Hastanesi

Elazığ Şehir Hastanesi 1038 yatak kapasitesine sahiptir. Yatırımın sözleşmesi 2014 yılında imzalanmıştır. Proje 3 yıl yatırım süresi ve 28 yıl işletme süresinden oluşmaktadır. 380,540 bin dolar'dır. Şehir Hastanesi kapsamında 888 yatak kapasiteli Ana Hastane, 150 yatak kapasiteli Yüksek Güvenlikli Adli Psikiyatri (YGAP) Hastanesi ve 60 üniteli Ağız ve Diş Kliniği'dir. Ana hastanede 493 yatak kapasiteli Genel

³²⁴ <https://ispartasehir.saglik.gov.tr/TR,82246/ozellikli-hizmetler.html>.

³²⁵ <http://www.pppyozgathastanesi.com/tr/21578/Proje-Hakkinda>, (E.T:19.12.2018).

³²⁶ <https://www.yda.com.tr/ydagroup/kayseri-entegre-saglik-kampusu-1-607-yatak/>, (E.T:19.12.2018).

³²⁷ <https://www.yda.com.tr/ydagroup/manisa-egitim-ve-arastirma-hastanesi-558-yatak/>, (E.T:19.12.2018).

Hastane, 299 yatak kapasiteli Kadın Doğum ve Çocuk Hastanesi, 96 yatak kapasiteli Psikiyatri Hastanesi yer almaktadır³²⁸.

- Ankara Bilkent Şehir Hastanesi

Ankara Bilkent Şehir Hastanesi 3.704 yatak kapasitesine sahiptir. Türkiye’de finansman anlaşması imzalanan en büyük projelerden birisi olma özelliğini taşımaktadır. Yerli ve yabancı 8 bankadan toplamda 890 milyon Euro proje finansman kredisi sağlanmıştır. 2015 yılında yatırıma başlanılmış ve 2019 yılında hizmete açılmıştır. 1,255 milyon dolar yatırım değeri ve 25 yıl işletme süresi vardır³²⁹. Şehir Hastanesi kapsamında Ana Hastane Binasında 66 yatak, Genel Hastanede 562 yatak, Kalp ve Damar Hastanesi 441 yatak, Nöroloji ve Ortopedi Hastanesi 506 yatak, Çocuk Hastanesi 599 yatak, Kadın Doğum Hastanesi 542 yatak, Onkoloji Hastanesi 588, Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Hastanesi 300 yatak Yüksek Güvenlikli Adli Psikiyatri Hastanesi 100 yatak kapasitesi sahip olmak üzere 9 hizmet binasından oluşmaktadır³³⁰.

- Eskişehir Şehir Hastanesi

Eskişehir Şehir Hastanesi 1081 yatak kapasitesine sahiptir. Şehir Hastanesi kapsamında 715 yataklı Genel Hastane, 139 yataklı Kardiyoloji ve KVC Hastanesi, 127 yataklı Onkoloji Hastanesi, 100 yataklı Yüksek Güvenlikli Adli Psikiyatri Hastanesi ve 70 çocuk kapasiteli kreş kurulmuştur. 2015 yılında sözleşmesi imzalanmış olup 2018 yılında hizmete açılmıştır³³¹. Yatırım değeri 390,822 bin dolar’dır. Yatırım süresi 3 yıl ve işletme süresi 25 yıl’dır³³².

- Ankara Etlik Şehir Hastanesi

Ankara Etlik Şehir Hastanesi 3,566 yatak kapasitesine sahiptir.³³³ 718 yataklı Genel Hastane, 500 yataklı Kadın Doğum Hastanesi, 508 Yataklı Çocuk Hastanesi 362 yataklı Kardiyoloji ve KVC Hastanesi, 494 yataklı Onkoloji Hastanesi, 478 yataklı Ortopedik ve Nörolojik Bilimler Hastanesi, 106 yataklı Psikiyatri, 100 yataklı Yüksek

³²⁸ <http://www.pppelazighastanesi.com/tr/21571/Proje-Hakkinda>, (E.T:19.12.2018).

³²⁹ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2017*, s.43.

³³⁰ <http://www.ccnholding.com/saglik.asp?LanguageID=1&cid=112&id=142&id2=144>, (E.T:19.12.2018).

³³¹ <http://sygm.saglik.gov.tr/TR,50232/eskisehir-sehir-hastanesi.html>, (E.T:18.12.2018).

³³² T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2017*, s.48.

³³³ <http://sygm.saglik.gov.tr/TR,33985/ankara-etlik-sehir-hastanesi.html>, (E.T:19.12.2018).

Güvenlikli Adli Psikiyatri Hastanesi, 300 yataklı Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Hastanesi olmak üzere bütünleşmiş sağlık kampüsüdür. Yatırım değeri 1,200 milyon dolar'dır³³⁴. Yatırımın gerçekleştirilme süresi 42 ay olmak üzere yatırımın 2019 yılının içerisinde tamamlanıp hizmete açılması beklenmektedir. İşletme süresi ise 25 yıldan oluşmaktadır³³⁵.

- Bursa Şehir Hastanesi

Bursa Şehir Hastanesi 1355 yatak kapasitesine sahiptir³³⁶. 468 yataklı Bölge hastanesi, 275 yataklı Kalp ve Damar Hastalıkları Hastanesi, 264 yataklı Onkoloji hastanesi, 48 yataklı Psikiyatri Hastanesi, 200 yataklı Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Hastanesi ve 100 yataklı Yüksek Güvenlikli Adli Psikiyatri Hastanesi'nden oluşmak üzere Entegre Sağlık Kampüsü'dür. Yatırım inşaat süresi 3 yıl olmak üzere 2019 yılının Ağustos ayında hizmete açılmıştır. İşletme süresi 25 yıl ve yatırım değeri 399 milyon dolar'dır³³⁷.

- Konya Karatay Şehir Hastanesi

Konya Karatay Şehir Hastanesi 838 yatak kapasitesine sahiptir. 2020 yılında yatırımın tamamlanıp hizmete açılması beklenmektedir³³⁸. Yatak kapasitesi 1250 yatak kapasitesine artırılması planlanmaktadır³³⁹. Yatırım değeri 269 milyon dolar'dır³⁴⁰.

- Gaziantep Şehir Hastanesi

Gaziantep Şehir Hastanesi 1.875 yatak kapasitesine sahiptir³⁴¹. 636 yataklı Bölge Hastanesi, 174 yataklı Onkoloji Hastanesi, 498 yataklı Kadın Doğum ve Çocuk Hastanesi, 205 yataklı Kalp Damar Hastalıkları Hastanesi, 112 yataklı P.H, 150 yataklı FTR hastanesi, 100 yataklı YGAP Hastanesi'nden oluşmaktadır. Projenin yapım süresi 3 yıl, işletme süresi 25 yıl'dır. Yatırım değeri 932 milyon dolar'dır³⁴².

³³⁴ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2017*, s.42.

³³⁵ <http://www.aeh.com.tr/>, (E.T:19.12.2018).

³³⁶ <http://sygm.saglik.gov.tr/TR,33986/bursa-sehir-hastanesi.html> (E.T:19.12.2018).

³³⁷ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2017*, s.38.

³³⁸ "<http://sygm.saglik.gov.tr/TR,33988/konya-karatay-sehir-hastanesi.html>", (E.T:20.12.2018).

³³⁹ "<https://www.yda.com.tr/ydagroup/konya-karatay-entegre-saglik-kampusu-838/>", (E.T:20.12.2018).

³⁴⁰ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2017*, s.48.

³⁴¹ <http://sygm.saglik.gov.tr/TR,33989/gaziantep-sehir-hastanesi.html>, (E.T:20.12.2018).

³⁴² T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2017*, s.39.

- Tekirdağ Şehir Hastanesi

Tekirdağ Sağlık Yerleşkesi 480 yatak kapasitesine sahiptir³⁴³. Yatırım değeri 252 milyon dolar'dır. Sağlık Yatırımları Genel Müdürlüğü'ne göre yatırımın 2020 yılında tamamlanması planlanmaktadır³⁴⁴.

- Kütahya Şehir Hastanesi

Kütahya Şehir Hastanesi Yerleşkesi 500 yataklı Genel Hastane ve 100 yataklı FTR Hastanesi toplamda 600 yatak kapasitesine sahiptir³⁴⁵. Yatırım değeri 182,101 bin dolar'dır³⁴⁶. 2016 yılında sözleşmesi imzalanmıştır³⁴⁷.

- Kocaeli Şehir Hastanesi

Kocaeli Şehir Hastanesi Yerleşkesi içinde 494 yataklı bölge hastanesi, 116 yataklı onkoloji hastanesi, 246 yataklı yüksek güvenlikli adli psikiyatri hastanesi ve 100 yataklı fizik tedavi ve rehabilitasyon hastanesi toplamda 1180 yatak kapasitesine sahiptir. Yatırıma 2015 yılında başlanmış, 2020 yılında hizmete açılması planlanmıştır. Yatırım değeri 396 milyon dolar'dır³⁴⁸.

- İstanbul İkitelli Şehir Hastanesi

İstanbul İkitelli Şehir Hastanesi Yerleşkesi kapsamında Genel Hastane 443 yatak, Çocuk Hastanesi 451, Onkoloji Hastanesi 359 yatak, Kadın Doğum Hastanesi 451 yatak, Nöroloji ve Ortopedi Hastanesi 347 yatak, Kardiyoloji ve KVC Hastanesi 303 yatak, Psikiyatri 128 yatak, FTR Hastanesi 200 yataklı olmak üzere 2682 yatak kapasitesine sahiptir. Yatırım değeri 1,6 milyar dolar'dır³⁴⁹.

- İzmir Bayraklı Şehir Hastanesi

İzmir Bayraklı Şehir Hastanesi Yerleşkesi kapsamında 715 yataklı Genel Hastane, 424 yataklı Kadın Doğum ve Çocuk Hastalıkları Hastanesi, 380 yataklı

³⁴³ <http://sygm.saglik.gov.tr/TR,33990/tekirdag-saglik-yerleskesi.html>, (E.T:20.12.2018).

³⁴⁴ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2017*, s.38.

³⁴⁵ <http://sygm.saglik.gov.tr/TR,33991/kutahya-sehir-hastanesi.html>, (E.T:20.12.2018).

³⁴⁶ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2017*, s.33

³⁴⁷ <http://www.guris.com.tr/TR,2482/dumlupinar-saglik-hizmetleri-as.html>, (E.T:20.12.2018).

³⁴⁸ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2017*, s.33.

³⁴⁹ <http://rsy.com.tr/tr/news/a-new-project-has-been-added-to-rennaissance-health-care-investment-projects-istanbul-ikitelli-integrated-health-campus>, (E.T:20.12.2018).

Kardiyovasküler Cerrahi Hastanesi, 141 yataklı Onkoloji Hastanesi, 300 yataklı Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Hastanesi ve 100 yataklı Yüksek Güvenlikli Adli Psikiyatri Hastanesi dâhil olmak üzere toplamda 2060 yatak kapasitesine sahiptir³⁵⁰. Yatırım süresi 36 ay, işletme süresi 25 yıldan oluşmaktadır. Yatırım değeri 614 milyon dolar'dır³⁵¹.

- Şanlıurfa Sağlık Kampüsü

Şanlıurfa Sağlık Kampüsü Yerleşkesi kapsamında 520 yataklı eğitim ve araştırma hastanesi, 600 yataklı kadın doğum ve çocuk, 200 yataklı kalp-damar, 200 yataklı onkoloji, 100 yataklı iyileştirme ve 80 yataklı psikiyatri hastanesi olmak üzere toplam 1700 yatak kapasitesine sahiptir³⁵². Yatırım değeri 405 milyon dolar'dır³⁵³.

- Türkiye Halk Sağlığı ve Türkiye İlaç, Tıbbi Cihaz Kurumu

Ulusal bio güvenlik ile ilgili risk meydana getiren koşullara karşı hazırlıklı olmak adına araştırma ve geliştirme faaliyetlerine zemin hazırlayacak bir kampüs inşa edilecektir. Tasarım, yapım ve kabul süreçleri ulusal/uluslararası bağımsız danışmanlar tarafından gerçekleştirilmektedir. Uluslararası standartlar üzerinden değerlendirilen yatırım projesi, dünyadaki en büyük sağlık tesisleri arasında yer alması beklenmektedir³⁵⁴. Yatırım değeri 797 milyon dolar'dır. Yatırım süresi 3 yıl, işletme süresi ise 15 yıldan oluşmaktadır. Sağlık Bakanlığı Genel Müdürlüğü'nden yapılan açıklamaya göre 2020 yılında kurumun hizmete açılacağı belirtilmiştir³⁵⁵.

- Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon, Psikiyatri ve Yüksek Güvenlikli Adli Psikiyatri Hastaneleri

Afyon, Diyarbakır, Erzurum, İstanbul-Bakırköy, Malatya, Samsun, Trabzon ve Van illerine 900 yataklı FTR, 800 yataklı Psikiyatri, 700 yataklı YGAP hastaneleri toplamda 2400 yatak kapasitesine sahiptir. Yatırım değeri 696 milyon dolar'dır. Yatırım süresi 2 yıl, işletme süresi 25 yıl toplamda 28 yıllık bir sözleşme dönemini

³⁵⁰ <http://www.izhas.com.tr/tr/proje-hakkinda.html>, (E.T:20.12.2018).

³⁵¹ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2017*, s.41.

³⁵² <https://www.yda.com.tr/ydagroup/sanliurfa-saglik-yerleskesi-1-700-yatak/>, (E.T: 20.12.2018).

³⁵³ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2017*, s.48.

³⁵⁴ <http://www.ccninsaat.com/TR/projedetay/turkiye-halk-sagligi-kurumu-ile-turkiye-ilac-ve-tibbi-cihaz-kurumu-projesi-12>, (E.T:20.12.2018).

³⁵⁵ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2017*, s.45.

kapsamaktadır³⁵⁶. Yatırıma başlanan ve işletmeye açılan Şehir Hastaneleri ve Sağlık Kampüsleri ise aşağıdaki Tablo 36’da verilmiştir:

Tablo 36: Türkiye’de Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Şehir Hastaneleri ve Sağlık Kampüsleri

Şehir Hastanesi ve Kampüsü	Sözleşme Süresi	Sözleşme Değeri (ABD Doları/ EURO)	Hastane Yatak Kapasitesi	Faaliyet Durumu
Adana	25	669 milyon Dolar	1550	Açıldı
Mersin	25	374,4 milyon Dolar	1300	Açıldı
Isparta	25	309,8 milyon Dolar	755	Açıldı
Yozgat	25	179 milyon Dolar	475	Açıldı
Kayseri	25	485 milyon Dolar	1607	Açıldı
Manisa	25	235 milyon Euro	558	Açıldı
Elazığ	25	380,5 milyon Dolar	1038	Açıldı
Ankara Bilkent	25	1,255 milyon Dolar	3704	Açıldı
Eskişehir	25	390,8 milyon Dolar	1071	Açıldı
Ankara Etilik	25	1,200 milyon Dolar	3566	2020
Bursa	25	399 milyon Dolar	1355	Açıldı
Konya Karatay	25	269 milyon Dolar	830	2020
Gaziantep	25	932 milyon Dolar	1875	2020
Tekirdağ	25	252 milyon Dolar	480	2020
Kütahya	25	182,1 milyon Dolar	600	2020
Kocaeli	25	396 milyon Dolar	1180	2020
İstanbul İkitelli	25	1,600 milyon Dolar	2682	2020
İzmir Bayraklı	25	614 milyon Dolar	2060	2020
Şanlıurfa	25	405 milyon Dolar	1700	2021

Kaynak: <https://sygm.saglik.gov.tr/TR,33960/sehir-hastaneleri.html> (E.T: 26.03.2019).

Sağlık Bakanlığı tarafından Denizli, Samsun, Aydın, Diyarbakır Kayapınar, Antalya, Ordu, Trabzon, Rize, Sakarya ve İstanbul Sancaktepe ilçesine Şehir Hastanesi ve Sağlık Kampüsü yatırımları gerçekleştirilmesi planlanmıştır. Ancak bu yatırımlar ihale aşamasında olup sözleşmesi imzalanmamıştır.

C. ENERJİ HİZMETLERİ

1. Elektrik Enerjisi

Enerji hizmetlerinin gerçekleştirilmesine yönelik altyapı yatırımlarında KÖİ modelinin uygulanması 1980 yılından önce imtiyaz modeline dayanmaktadır. Bu modelin hukuksal temeli kamu idaresinden özel sektör yatırımcısına imtiyaz hakkı verilerek kamu hizmetlerinin üretimi sağlanmaktadır.

³⁵⁶ T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji Bütçe Başkanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2018*, s.50.

Elektrik üretiminin özel sektör yatırımcısı tarafından gerçekleştirilmesi amacıyla 1984 yılında YİD kanunu çıkarılmıştır. Özel sektörün ürettiği elektriğin ilgili kamu idaresine satılarak elektrik talebinin karşılanması öngörülmüştür. Ülkemizde 1990 yılından sonra elektrik üretimi ve elektrik hatlarının modernizasyonu sağlamak amacıyla KÖİ modeliyle ciddi yatırımlar yapılmıştır. Tablo 37’de Türkiye’de 1990-2018 yılları arasında KÖİ modeliyle gerçekleştirilen elektrik hizmetlerinin yıllar itibariyle dağılımı verilmiştir.

Tablo 37: Türkiye’de 1990-2018 Yılları Arasında Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Elektrik Hizmetlerinin Yıllar İtibariyle Yatırım Değeri Dağılımı

Yıl	Yatırım Değeri (Milyon ABD Doları)	Yıl	Yatırım Değeri (Milyon ABD Doları)	Yıl	Yatırım Değeri (Milyon ABD Doları)
1990	68	2008	5.692	2014	11.072
1995	1.760	2009	4.327	2015	1.578
1996	1.232	2010	5.197	2016	2.760
2000	3.575	2011	7.245	2017	709
2002	360	2012	2.924	2018	958
2006	281	2013	13.551		

Kaynak : <https://ppi.worldbank.org/snapshots/country/turkey> (E.T: 06.12.2018).

KÖİ modeliyle enerji hizmetlerine yönelik elektrik altyapı yatırımlarının gerçekleştirilmesi amacıyla Dünya Bankası’na göre Türkiye’de 63,287 milyon dolar elektrik hizmetlerine yönelik yatırım gerçekleştirilmiştir. Yatırımların sözleşme süresi en az 10 yıl, en fazla 49 yıl’dır.

Türkiye’de yenilenebilir enerji kaynaklarını destekleme mekanizması kurularak elektrik enerjisi üretiminin gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir. Destekleme mekanizması ise üretilen enerjinin kamu idaresi tarafından satın alınması şeklindedir³⁵⁷. Türkiye’de rüzgâr ve hidroelektrik enerji santralleri 3096 sayılı kanun kapsamında denetimi gerçekleştirilmektedir³⁵⁸. Tablo 38 ve Tablo 39’da Türkiye’de KÖİ modeliyle gerçekleştirilen Rüzgâr ve Hidroelektrik santralleri verilmiştir.

³⁵⁷ Burcu Gediz Oral ve Tuğba Arpazlı Fazlılar, “Yenilenebilir Enerji Yatırımlarında Kamu Özel Sektör İşbirlikleri: Rüzgar Enerjisi Santralleri Örneği”, *Optimum Ekonomi ve Yönetim Bilimleri Dergisi*, Cilt:3, Sayı:1, 2016, s.113.’den aktaran; Beşer, a.g.e., s.101.

³⁵⁸ http://www.yegm.gov.tr/projeler/yid_santralleri.aspx (E.T: 25.03.2019).

Tablo 38: Türkiye'de Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Rüzgâr Enerji Santralleri

Bozcaada RES	Çatalca RES	Aksu RES	Kangal RES
Akbük RES	Hasanbeyli RES	Geycek RES	Şenköy RES
Mordoğan RES	Çanta RES	Osmaniye Gökçedağ RES	Salman RES
Soma RES	Kıyıköy RES	Şah RES	
Şamlı RES	Kıyıköy RES	Dinar RES	
Bergama RES	Çeşme Alaçatı RES	Balabanlı RES	

Kaynak: Oral ve Arpazlılar, a.g.m., s.113; www.enerjiatlası.com 'den aktaran; Berna Hızarcı Beşer, *Özelleştirmenin İkinci Dalgası: Kamu Özel İşbirliği Kamu Hizmetlerinin Sunumunda Devletin Değişen Rolü*, Ekin Basım Yayın Dağıtım, 2018, s.101.

Tablo 39: Türkiye'de Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Hidro Elektrik Santralleri

Barajlı Tesisler	Göl Tesisler	Regülatör Tipi Tesisler	Kanallı Tesisler
Birecik Barajı ve HES	Hazar-I HES	Çamlıca-I HES	Aksu(Çayköy) HES
Yamula Barajı ve HES	Hazar-II HES	Gaziler HES	Ahiköy-I ve II HES
Gönen Barajı ve HES		Sütçüler HES	Çal HES
Suçatı Bendi ve HES		Kısıklı HES	Dinar-II HES
Berdan Barajı ve HES			Fethiye HES
Hasanlar Barajı ve HES			Girlevik-II Mercan HES
			Tohma HES

Kaynak: http://www.yegm.gov.tr/projeler/yid_santralleri.aspx (E.T: 25.03.2019).

Türkiye’de KÖİ modeliyle elektrik enerjisi tüketimini karşılamak amacıyla gerçekleştirilen Akkuyu Nükleer Enerji Santrali 2010 yılında yatırıma başlanılmış, 2022 yılında devreye girmesi ve yatırımın 2025 yılında tamamlanması planlanmıştır. 20 milyar dolar yatırım değeri vardır. Projenin gerçekleştirilmesi durumunda yıllık 35 milyar kWh elektrik üretimi gerçekleştirileceği, doğalgaz ithalatını azaltacağı ve maliyet artışlarını engelleyeceği belirtilmiştir.³⁵⁹

2018 yılında Mersin ilinde bulunan Anamur, Bozyazı, Mut-Derinçay, Silifke, Zeyne Hidroelektrik Santralleri 2,400 bin dolar, Kahramanmaraş'ta yer alan Menzelet ve Kılavuzlu Hidroelektrik Santralleri 337 milyon dolar, Balıkesir ilinde bulunan Manyas Hidroelektrik Santrali 16 milyon dolar ve Gönen Hidroelektrik Santrali 12 milyon dolar, Isparta ilinde yer alan Sütçüler Hidroelektrik Santrali 1,600 bin dolar yatırım değeriyle 49 yıllığına İHD ile özel sektöre devredilmiştir³⁶⁰.

³⁵⁹ Beşer, a.g.e., ss.102-103.

³⁶⁰ T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji Bütçe Başkanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2018*, s.52.

2. Doğal Gaz

Enerji sektöründe doğalgaz yatırım projelerinin gerçekleştirilmesi amacıyla YİD modeliyle 1997 yılında doğalgaz elektrik santrali yatırımı gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda 5,360 MW gücünde 5 adet doğalgaz elektrik üretim santrali kurulmuştur³⁶¹. Dünya Bankası verilerine göre 1990-2018 yılları arasında KÖİ modeliyle doğalgaz hizmetinin sağlanmasına yönelik gerçekleştirilen yatırımların değeri 2,461 milyon dolar değerindedir. Doğalgaz hizmetlerinde 10 yatırım projesinin finansal kapanışı yapılmıştır³⁶². Gerçekleştirilen yatırımlarda doğal gaz kullanımının sanayide elektrik üretiminin yansira bireysel tüketime yönelik de yatırımlar gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda ilgili yatırımlar aşağıdaki Tablo 40’te verilmiştir.

³⁶¹ T.C. Kalkınma Bakanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2015*, s.16.

³⁶² World Bank, <https://ppi.worldbank.org/snapshots/country/turkey> (E.T: 07.12.2018).

Tablo 40: Türkiye'de 2001-2017 Yılları İçinde Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Doğal Gaz Yatırım Projeleri

Yatırım Karar Verme Yılı	Proje Adı	Sektör	Sözleşme Süresi	Yatırım Yılı	Özel Sektörün Katılım Oranı	Yatırım Değeri Milyon ABD Doları
2001	Mavi Akım Deniz Boru Hatlarıyla Gaz Dağıtım Projesi	Doğal Gaz		2001	50	1700
2004	Bursagaz	Doğal Gaz		2004	100	126
2004	Bursagaz	Doğal Gaz		2005	100	16
2004	Bursagaz	Doğal Gaz		2006	100	17,35
2004	Bursagaz	Doğal Gaz		2007	100	19,7
2004	Bursagaz	Doğal Gaz		2008	100	
2004	Bursagaz	Doğal Gaz		2009	100	
2004	Bursagaz	Doğal Gaz		2010	100	
2004	Esgaz Eskişehir Doğal Gaz Dağıtım Şirketi	Doğal Gaz		2004	100	43
2004	Esgaz Eskişehir Doğal Gaz Dağıtım Şirketi	Doğal Gaz		2006	100	23
2004	Esgaz Eskişehir Doğal Gaz Dağıtım Şirketi	Doğal Gaz		2008	100	12,5
2004	Esgaz Eskişehir Doğal Gaz Dağıtım Şirketi	Doğal Gaz		2011	100	
2005	PALEN	Doğal Gaz	30	2005	89	13,6
2005	PALGAZ	Doğal Gaz	30	2005	89	21,2
2007	Gaziantep Gaz Dağıtım Şirketi	Doğal Gaz	30	2007	100	60
2007	Trakya Gaz Dağıtım Şirketi	Doğal Gaz	30	2007	100	1,9
2016	Enerya Konya Gaz Dağıtım	Doğal Gaz		2016	100	76,5
2017	Enerya Doğal Gaz Dağıtım	Doğal Gaz		2017	100	88,6

Kaynak: “<http://ppi.worldbank.org/customquery>” (E.T: 07.12.2018).

3. Endüstriyel Tesis ve Maden Tesisleri

Endüstriyel Tesis alanında KÖİ modeliyle gerçekleştirilen İzmit Şehri Kentsel ve Endüstriyel Su Temini Projesinin yatırım değeri 1,453 milyon dolar'dır³⁶³.

Maden hizmetlerinde yeraltı cevher işletmeciliği kapsamında KÖİ modeli kullanılarak yatırım yapılması planlanmıştır. Maden işletmelerinin kamu özel işbirliği modeliyle 2004 yılında Tuzluca ve Sekili Tuzlaları, 2005'te Kağızman Tuzlası, 2006'da Kaldırım, Kayacık ve Yavşan Tuzlaları, 2010'da Ayvalık ve Çamaltı Tuzlaları özel sektör yatırımcısı tarafından işletilmeye başlanmıştır. Model kapsamında gerçekleştirilen yatırımlar 372 milyon dolar değerindedir³⁶⁴.

D. KENTSEL ALTYAPI VE DİĞER YEREL YÖNETİM HİZMETLERİ

Kentsel içme suyu ve atık su yatırım projelerinde KÖİ modeli, dünya genelinde yaygın bir şekilde kullanılmıştır. Türkiye'de ise kentsel içme suyu ve atık su yatırımları il özel idaresi, belediyeler, büyükşehir belediyeleri tarafından gerçekleştirilmektedir. Yatırımlar, geleneksel tedarik sözleşmeleriyle İller Bankası, Devlet Su İşleri ve ilgili yerel yönetim birimleri tarafından koordinasyon sağlanarak gerçekleştirilmiştir. Ülkemizde belediyeler tarafından kentsel altyapı, atık su yönetimi yatırım projeleri belediye iktisadi teşebbüsleri tarafından gerçekleştirilmesi belediyenin yatırım sürecini kontrol edebilmesini sağlamaktadır³⁶⁵.

Dünya Bankası verilerine göre kentsel içme suyu projelerine ilişkin 1996 yılında Antalya ve Kocaeli şehirlerinde gerçekleştirilen yatırımların sözleşme süresi Antalya için 10, Kocaeli için 15 yıldan oluşmaktadır. Antalya'da kentsel altyapı alanında gerçekleştirilen yatırım kiralama sözleşmeleriyle gerçekleştirmiş, Kocaeli'nde ise YİD modeliyle gerçekleştirilen yatırım projesinin değeri 942 milyon dolar'dır.

³⁶³ T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji Bütçe Başkanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2018*, s.61 ve s.66.

³⁶⁴ T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji Bütçe Başkanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2018*, s.69.

³⁶⁵ Demirtaş, a.g.t., ss.104-140.

Türkiye’de yerel yönetimler kapsamında KÖİ birliği oluşturulmadığından model ile gerçekleştirilen yatırımların bilgisine erişim sınırlı kalmıştır³⁶⁶. Gökhan Kürşat Yerlikaya’nın 2012 yılında yerel yönetimler forumundaki sunumundan, yerel yönetimler tarafından KÖİ modeliyle gerçekleştirmiş olduğu yatırımlara ilişkin bilgiler elde edilmiştir. Yerel Yönetimler tarafından gerçekleştirilen yatırımlar;

- 1980-1990 yılları arasında Ankara’da üç, İstanbul’da iki, Konya’da bir yatırım projesi olmak üzere toplam altı projesinin gerçekleştirilmesi için YİD modeli uygulanmıştır.
- Ankara Büyükşehir Belediyesi 1990’ların sonunda, Ankara Metrosu’nu özel şirketlerin oluşturduğu uluslararası bir konsorsiyuma YİD modeli çerçevesinde gerçekleştirilmesi kararı verilmiştir. Ancak YİD modeli ile yatırıma başlanılan Ankara Metrosu Projesi’nin Hazine Dış Ticaret Müsteşarlığı ile işbirliği yapılarak imzalanan sözleşmeyle YİD modelinden vazgeçilerek, kamu ihale kanununa tabi olarak yatırım gerçekleştirilmiştir. Ankara’da Atakule alışveriş ve eğlence merkezi, YİD modeliyle yapıp hizmete sokulmuştur. Ankara İl Özel İdaresi tarafından 7 Nisan 2010 tarihinde Ankara’nın Haymana ilçesine bağlı Kayabaşı Mahallesi’nde YİD modeliyle termal turizm tesisi yapılması için ihale edilmiştir.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin YİD modeliyle gerçekleştirmiş olduğu yatırım projeleri kapsamında doğal gaz şebekesi kurulması ve işletilmesi, hızlı tramvay yapımı, turistik otel yapımı (Taşlık-Boğaziçi, Taksim Hyatt gibi), sahil düzenleme, yalı ve köşklerin restorasyonu, süpermarket yapımı, yat limanı inşası, otoban inşaatı gibi birbirinden çok farklı birçok alanlarda tesisleri kurdurup hizmete açılmıştır. Bu yatırımlara ek olarak İstanbul Dünya Ticaret Merkezi’ni YİD modeliyle gerçekleştirilmiştir. 2013 yılında Vailand İstanbul Eğlence

³⁶⁶ Gökhan Kürşat Yerlikaya, *Yap İşlet Devret Modeli Hukuki Mahiyeti ve Vergilendirme*, Ankara: Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2002, s.79.’dan aktaran.; Gökhan Kürşat Yerlikaya, “Mahalli İdarelerin Yatırımlarında Yap İşlet Devret Modelinin Uygulanması”, 5. *Yerel Yönetimlerin Mali Yönetimi Forumu*, 2012, ss.7-10.
http://193.25.125.6/Yerel_Yonetimler_Forumu_2012/Sunum_Metinleri/GOKHAN_KURSAT_YERLI_KAYA.doc (E.T: 23.01.2019).

Merkezini YİD modeliyle gerçekleştirilmiş ve 650 milyon dolar yatırım değeri vardır³⁶⁷.

- 1990 yılında Adana Büyükşehir Belediyesi, tarafından belediyenin mülkiyetinde bulunan gayri menkuller üzerine özel teşebbüs tarafından dinlenme tesislerinin yapılması, belli bir süre sonunda tesisin belediyeye devredilmesi ve mevcut otobüs duraklarının düzenlenmesi ile yeni otobüs duraklarının yapımının YİD modeliyle gerçekleştirilmesi için sözleşmesi imzalanmıştır.
- İzmit Şehri Kentsel ve Endüstriyel Su Temini projesi İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından YİD modeliyle 1995 yılında gerçekleştirilmiştir.
- Antalya’da, Antalya Büyükşehir Belediyesi tarafından YİD modeli çerçevesinde Sarısu’da mesire alanı için ihale gerçekleştirilmiştir. Yatırım kapsamında sportif ve kültürel sosyal donatılar yer almaktadır. İşletme süresi 25 yıldan oluşmaktadır.
- Niğde İl Özel İdaresinin tarafından Niğde Üniversitesine Beden Eğitimi ve Spor Okulu olarak tahsis edilen ve kullanılmadığından geri alınan BESYO binasının inşaat halinde olduğundan binanın yapımının YİD modeliyle gerçekleştirilmesi için İl Encümeni’ne yetki verilmiştir.
- Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından KÖİ modeliyle gerçekleştirilen yatırımlar ise Bursa Kent Otogarı 1995 yılında YİD modeliyle gerçekleştirilmiş, 1997 yılında işletmeye açılmış ve 2009 yılında Bursa Büyükşehir Belediyesi iştirakine devredilmiştir³⁶⁸. 2006 yılında YİD modeliyle gerçekleştirilen Gürsu Hali 2010 yılında Bursa Kent Haline taşınmıştır³⁶⁹. Teleferik istasyonlarının modernize edilmesi ve yenilenmesi çalışmaları KÖİ modeliyle gerçekleştirilmiş, 2014 yılında hizmete açılan yatırımın işletme süresi 30 yıl’dır.

³⁶⁷ <http://www.isfanbul.com/tr/isfanbulHakkinda-tr> (E.T: 23.01.2019).

³⁶⁸ <https://terminal.burulas.com.tr/terminal-tarihi.aspx> (E.T: 23.01.2019).

³⁶⁹ <https://www.bursa.bel.tr/gursu-halindeki-esnaf-kent-haline-tasiniyor/haber/4458> (E.T: 23.01.2019).

- 2018 yılında Bingöl İl Özel İdaresinin Kentpark projesi Yüksek Planlama Kurulundan yatırım yetkisi alınmış önümüzdeki dönemde ihalesinin gerçekleştirilmesi planlanmıştır³⁷⁰.

Yerel yönetimler tarafından gerçekleştirilen yatırım projeleri daha çok sosyal donatılar, kültürel faaliyetler ve alışveriş merkezlerinin yapılması, YİD modeliyle gerçekleştirilen yatırımların yatırım süresinin tamamlanmasından sonra ilgili yatırımın yerel yönetime devredilmesi uygun görülmüştür.

E. GÜMRÜK SINIR KAPILARI

Türkiye ekonomisinin uluslararası ekonomiye uyum sağlaması ve ticaret hacminin artmasından dolayı gümrük kapılarının modernleştirilme ihtiyacı ortaya çıkmıştır. 2003 yılından günümüze doğru 18 gümrük alanının modernleştirilmesi ve yeniden yapılmasına yönelik KÖİ modeliyle gerçekleştirilen yatırımların değeri 518 milyon dolar'dır³⁷¹. Modernleştirilmesi planlanan 18 gümrük kapısından 14'ü işletme aşamasında 4'ü yatırım aşamasındadır³⁷².

Gümrük bölgelerinin oluşturulması ve bu bölgelerin uluslararası ticarete uyumlaştırılması için Gümrükler Genel Müdürlüğü ile Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği tarafından YİD modeli yatırım sözleşmesi imzalanmıştır. Yatırımlar kapsamında X-RAY cihazları, görüntüleme cihazları ve elektronik kantar uygulamaları, plaka okuma sistemlerinin modernize edilmesiyle birlikte gümrüklerden geçiş sayısının iki kat arttığı gözlenmiştir. Sınır kapılarının yeniden inşası kapsamında gümrük bölgesi alanlarında bulunan sosyal donatıların modernize edilmesi gümrük işlemlerinde niteliği ve niceliğini arttırmıştır. Sözleşme dönemi boyunca gümrük işletme, onarım, bakım, ısıtma, aydınlatma, temizlik gibi hizmetler Gümrük ve Turizm İşletmesi Tic. A.Ş.'ne ait olmaktadır. Sınır kapılarındaki dönüşümler aşağıdaki gibidir³⁷³.

³⁷⁰T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji Bütçe Başkanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2018*, s.53.

³⁷¹ <http://www.sbb.gov.tr/wpcontent/uploads/Yatirimlar/KOI%20Proje%20Gostergeleri.xlsx>.
(E.T: 22.12.2018)

³⁷² T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji Bütçe Başkanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2018*, s.34.

³⁷³ Gümrük Truzim İşletme Ticaret. A.Ş., *Türkiyenin Değişen Yüzü: Yap İşlet Devret Modeliyle Sınır Kapıları*, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, 2017, ss.1-35.

2005 yılında faaliyete başlayan Gümrük ve Turizm İşletmesi Tic. A.Ş (GTİ) ilk olarak Habur Sınır kapısının modernizasyonu ile başlamıştır. Modernize edildikten sonra yılda ortalama 4 milyon yolcu ve 1,4 milyonu tır olmak üzere toplamda 2 milyon araca hizmet vermektedir.

Cilvegözü sınır kapısı 2007 yılında faaliyete başlamış ancak Suriye'deki iç savaşın yaşanmasından dolayı kapatılmıştır. Yenileme kapsamında 6 giriş, 6 çıkış toplamda 12 peron, 1 adet X-ray cihazı, 3090 m² ticari hizmet binası, 4000 m² idari hizmet binası bulunmaktadır.

Nusaybin İç Gümrük Müdürlüğü, Suriye'de yaşanan savaş dolayısıyla karşı tarafta sınır kapısı olmaması dolayısıyla İç Gümrük Müdürlüğü olarak 2013 yılında faaliyete geçmiştir.

Dil Ucu ve Aktaş- Çıldır sınır kapıları 3 adet giriş 3 çıkış toplamda 6 adet peron bulunmaktadır. Kapalı devre görüntüleme sistemleri, kartlı geçiş ve otomasyon sistemleri gümrük bölgesinde yer almaktadır.

Esendere sınır kapısı İran ile olan ticaretin artmasını sağlamak için 50.000 m² alana kurulmuştur. 3 giriş 3 çıkış toplamda 6 peron bulunmaktadır. Sınır kapısının yanına gümrük lojmanları inşa edilmiştir. Hakkâri Yüksekova ilçesine bağlı bir sınır kapısı olduğu için bölge ekonomisine katkı sağlaması tahmin edilmiştir.

İstanbul Halkalı İç Gümrük Müdürlüğü olarak yılda 60 milyar dolar ticaret hacminin olmasından dolayı en büyük İç Gümrük Müdürlüğü'dür. Modernize edilmesi kapsamında İstanbul'un Çatalca bölgesine taşınmıştır. Depo alanı, ofis alanı ve sosyal hizmet alanı, modern teknik alt yapıya sahip olan başta gümrük idari birimleri, dış ticareti destekleyici meslek odaları, kurum ve sivil toplum temsilciliklerinin hepsi bir alanda toplanarak gümrük işlemlerinin verimli, etkin bir şekilde yapılmasını sağlamıştır.

Kapıkule sınır kapısında bulunan kapıkule tır parkının modernleştirilmesi 6 ayda gerçekleştirilmiştir. Üç ayrı arama noktasında X-ray cihazı, tır bölümünde 5 giriş, 6 çıkış, yolcu bölümünde ise 6 çıkış 6 giriş toplamda 23 peron bulunmaktadır. Hamzabeyli sınır kapısında yolcu ve tır bölümlerinde ayrı ayrı 4 giriş, 4 çıkış toplamda 16 peron bulunmakta, 2 adet kantar, 1 adet X- ray cihazı bulunmaktadır. Sarp sınır

kapısında ise 1 adet X-ray cihazı, hem yolcular için hem tır geçişleri için 4 giriş 4 çıkış toplamda 8 peron bulunmaktadır.

2002 yılında işletmeye açılan Gürbulak sınır kapısına 15,3 milyon dolar, 2003'te İpsala sınır kapısına 7,8 milyon dolar, 2006'da Habur sınır kapısına 17,5 milyon dolar, 2007'de Cilvegözü sınır kapısına 11,1 milyon dolar, 2008'de Kapıkule sınır kapısına 118,8 milyon dolar, 2009'da ise Sarp sınır kapısına 36,9 milyon dolar, Nusaybin sınır kapısına 23,9 milyon dolar, Hamzabeyli sınır kapısına 11 milyon dolar yatırım yapılmıştır.

2015 yılında Çıldır-Aktaş sınır kapısı 20,1 milyon dolar, Dilucu sınır kapısı 20,1 milyon dolar, 2016'da açılan Halkalı sınır kapısı 67,7 milyon dolar, Esendere sınır kapısı 19,7 milyon dolar yatırım yapılmıştır.

2018 yılında Gürbulak sınır kapısı İHD ile 1 yıllığına 1 milyon dolar'a devredilirken aynı yıl İpsala sınır kapısı KÖİ modeliyle bina ve altyapı tesislerinin yapılması için özel sektör temsilcisi ile 26 milyon dolar yatırım değerine sahip sözleşme imzalanmıştır. 2019'da işletmeye açılması planlanan Sarp sınır kapısına 40,5 milyon dolar, Hamzabeyli sınır kapısına 42,3 milyon dolar ve Kapıköy sınır kapısına 23,4 milyon dolar ve 2020'de hizmete açılması planlanan İpsala sınır kapısına 26 milyon dolar yatırım yapılmıştır³⁷⁴.

F. BİLGİ VE İLETİŞİM TEKNOLOJİLERİ

Dünyadaki ülkelerin ekonomik bütünleşmenin sağlanmasıyla birlikte ülkelerdeki bilgi hızlıca yer değiştirmeye başlamıştır. Bilgi ve İletişim Teknolojileri (BİT) alanındaki teknolojik gelişmeler mobil iletişim operatörlerini ortaya çıkarmıştır.

1994 yılında Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı tarafından bilgi ve iletişim teknolojileri hizmetinin özel sektör yatırımcısı tarafından gerçekleştirilmesi için lisanslama yetkisi verilmiştir. 2000 yılında iki ayrı operatöre iletişim lisanslama faaliyeti yetkisi vermiştir.

³⁷⁴ T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji Bütçe Başkanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2018*, s.51. ve ss.59-69.

Türkiye’de bilgi ve iletişim teknolojileri (telekominasyon) hizmetlerinde gerçekleşen özel sektör yatırımları sözleşme niteliğine göre KÖİ modeline benzemektedir. Dünya Bankası verilerine göre gerçekleştirilen bilgi ve iletişim teknolojileri alanındaki yatırım değeri 6,624 milyon dolar yatırım gerçekleştirilmiştir. Bu yatırımlar aşağıdaki Tablo 35’te verilmiştir

Tablo 35: Türkiye’de 1990-2005 Yılları Arasında Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Bilgi ve İletişim Teknolojileri Yatırımı

Yatırım Karar Verme Yılı	Proje Adı	Proje Güncellenme Tarihi	Sektör	Sözleşme Süreci	Yatırım Yılı	Özel Sektör Katılım Oranı	Yatırım Değeri (Milyon ABD Doları)
1994	Turkcell AS	11/20/2017	BİT	25	1994		55
1994	Vodafone Türkiye		BİT	25	1994		19
2005	Turk Telekom		BİT		2005	55	6550

Kaynak: <http://ppi.worldbank.org/customquery> (E.T: 07.12.2018).

G. EĞİTİM VE KÜLTÜR HİZMETLERİ

Eğitim bireylerin bir arada yaşamalarını kolaylaştıran ve toplum içerisine daha kolay bir şekilde adapte eden yönetsel sistem diyebiliriz. Eğitim kalitesinin yüksek olduğu ülkeler kalkınmalarında diğer ülkelere göre bir adım önde olduklarından dolayı eğitim seviyesi düşük olan ülkeler eğitim alt yapısını güçlendirmesi gerekir.

Türkiye’de eğitim hizmetinin niteliğinin ve niceliğinin artırılması amacıyla yatırımlar gerçekleştirilmeye başlamıştır. Eğitim yatırımları 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu çerçevesinde gerçekleştirilmiştir³⁷⁵. Ancak 2011 yılında sonra çıkarılan 2012’den sonra yürürlüğe giren 651 sayılı Milli Eğitim Bakanlığı bünyesinde gerçekleştirilecek yatırımların KÖİ modeline dayanarak YİD yöntemiyle finansman sağlanacağı belirtilmiştir.

Eğitim hizmeti kapsamındaki yatırımlarda KÖİ modeli 2013 yılından itibaren uygulanacağı belirtilmiştir. Bu kapsamda Milli Eğitim Bakanlığı tarafından eğitim altyapısının güçlendirilmesine yönelik 33 ilde Eğitim Kampüsü inşa edilmesi amacıyla

³⁷⁵ Mehmet Fatih Gürkan , “Eğitim Kamu Hizmetinin Görülmesinde Kamu Özel Ortaklığı”, (Yüksek Lisans Tezi), T.C. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı, Konya, 2013, s.52.

çalışmalar başlatılmıştır. Bakanlık bünyesinde KÖİ modeli yatırımlarından Emlak ve İnşaat Daire Başkanlığı sorumlu tutularak Yatırımlar ve Kamu Özel İşbirliği Daire Başkanlığı birimi oluşturulmuştur. Gerçekleştirilecek yatırımların özel sektörden kiralanacağı, eğitim hizmeti dışındaki hizmet alanlarında özel sektör yatırımcısının hizmet sunacağı ve işleteceği ilgili KHK’da belirtilmiştir³⁷⁶. Eğitim hizmetlerine yönelik KÖİ modeliyle yatırım gerçekleştirilmesine dair net bir bilgi yoktur.

Kültür ve Turizm hizmetlerine yönelik Yassı Ada ve Sivri Ada’da bulunan tarihi değeri olan yapıların korunması ve yenilenmesi amacıyla T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı ile Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) tarafından YİD modeliyle 143 milyon dolar yatırım gerçekleştirilmiştir³⁷⁷.

III. TÜRKİYE’DE KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ MODELİNİN FİNANSMANI VE KAMU GARANTİLERİ

Türkiye’de kamu özel işbirliği modelinin finansmanı ve kamu garantileri iki alt başlık halinde incelenmiştir. Birinci alt başlıkta Türkiye’de kamu özel işbirliği modelinin finansman boyutu ele alınmıştır. İkinci alt başlıkta kamu özel işbirliği modeline sağlanan kamu garantileriyle ilgili bilgiler verilmiştir.

A. TÜRKİYE’DE KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ MODELİNİN FİNANSMANI

Türkiye’de KÖİ modeli kapsamında gerçekleştirilecek yatırımlar için ilgili kamu idaresi tarafından yatırımların finansmanının sağlanması amacıyla Yap işlet devret, Yap kirala devret, Yap işlet, İşletme hakkı devri finansman yöntemleri kamu altyapı yatırımlarında uygulanmıştır. 1990 yılından 2018 yılının son dönemine kadar gerçekleştirilen KÖİ yatırımlarının dağılımı Hazine ve Maliye Bakanlığı’nın verilerine göre toplam sözleşme değeri 142,253 milyon dolar’dır. En fazla sözleşme yatırım değerine sahip ilk üç kamu hizmeti alanı ise; havayolu ulaşım hizmetlerine 72,540

³⁷⁶ Gürkan, a.g.t., ss.54-63.

³⁷⁷ Gümrük Turizm İşletmeleri, “http://www.gtias.com.tr/tr/devameden-proje-detay/yassiada_ve_sivriada#dt10”, (E.T: 27.12.2018).

milyon dolar, enerji hizmetlerine 29,215 milyon dolar ve karayolu ulaşım hizmetlerinde 21,564 milyon dolar'dır³⁷⁸.

Tablo 41: 1990-2018 Yılları Arasında Dünya Bankası Grubu Verilerine Göre Türkiye'de Sektörler Bazında Gerçekleştirilen Kamu Özel İşbirliği Altyapı Yatırım Projeleri

Sektör	Sektörler Bazında Yatırım Değeri (Milyon ABD Doları)	Sektörler Bazında Finansal Kapanışı Yapılan Proje Sayısı
Hava Alanı	44.934	15
Elektrik	63.287	177
Bilgi ve İletişim Teknolojileri	6.624	3
Evsel Katı Atık Depolama Tesisleri	17	1
Doğal Gaz	2.461	10
Liman	3.423	10
Demiryolu	86	1
Karayolu	22.496	9
Arıtma ve Bertaraf Tesisleri	578	6
Su ve Kanalizasyon	942	2

Kaynak: <http://ppi.worldbank.org/snapshots/country/turkey> (E.T: 19.01.2018).

Türkiye'de Dünya Bankası'na göre (Tablo 41'de) KÖİ modeliyle gerçekleştirilen yatırımlar 144,848 milyon dolar ve 238 yatırım projesinin finansal kapanışı gerçekleştirilmiştir. Tabloya göre en fazla yatırım değeri ulaşım hizmetlerinde kara ve havayolu ulaşım projelerinin toplam yatırım değeri elektrik hizmetleri yatırımının toplam yatırım değerinden fazladır. En az yatırım ise evsel katık atık depolama, arıtma ve bertaraf hizmetlerinde gerçekleştirilmiştir.

³⁷⁸ <https://koi.sbb.gov.tr/> (E.T: 06.05.2019).

Tablo 42: Türkiye'de Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Hizmetlerin Sektörler Bazında Dağılımı

Sektör	Proje Sayıları	Yatırım Tutarı (Milyon ABD Doları)	İşletme Hakkı Devri Bedeli (Milyon ABD Doları)	Sözleşme Değeri (Milyon ABD Doları)
Karayolu	42	21.540	24	21.564
Hava alanı	19	18.966	53.573	72.540
Yat Limanı ve Turizm Tesisi	17	935	888	1.823
Demiryolu	1	276,6	0	276,6
Kültür ve Turizm Tesisi	1	143	0	143
Gümrük Tesisi	18	518	7,5	510,5
Endüstriyel Tesis	2	1.453	0	1.453
Sağlık Tesisi	20	11.504	0	11.504
Enerji	92	9.476	19.738	29,215
Liman	23	133	2.709	2.842
Madencilik	8	0	371	371

Kaynak: Cumhurbaşkanlığı Strateji Bütçe Başkanlığı, KÖİ Proje Göstergeleri, 2018.

<http://www.sbb.gov.tr/kamu-yatirimlari/#1540465278121-60ca587e-11af> (E.T: 26.12.2018).

Tablo 42’de Strateji Bütçe Başkanlığı’nın verilerine göre Türkiye’de sektörler açısından gerçekleştirilen KÖİ projelerinin finansal durumları hakkında bilgi verilmiştir. Kamu hizmet alanlarında gerçekleştirilen yatırım değerleri verilmiştir. Bu yatırımlar kapsamında özel sektör yatırımcısının işletme hakkı devri kapsamında yapacağı ödemelerde tabloda yer almıştır. Kamu hizmet alanlarında sözleşme değeriyle en fazla yatırım havayolu ulaşım hizmetlerinde yapılırken en az yatırım ise kültür ve turizm hizmetlerinde gerçekleştirilmiştir.

Tablo 43: Türkiye'de Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Altyapı Yatırım Projelerinin Finansman Modelleri

Model	Proje Sayıları	Yatırım Tutarı (ABD Doları, 2018 fiyatlarıyla)	İşletme Hakkı Devri Bedeli (ABD Doları, 2018 fiyatlarıyla)	Sözleşme Değerleri (ABD Doları, 2018 fiyatlarıyla)
Yap-İşlet-Devret	109	47.464.341.354	42.200.553.628	89.664.894.982
İşletme Hakkı Devri	109	1.465.377.288	35.113.416.364	36.578.793.652
Yap-Kirala-Devret	20	11.504.013.362	0	11.504.013.362
Yap-İşlet	5	4.505.846.917	0	4.505.846.917
Toplam	243	64.939.578.921	77.313.969.992	142.253.548.913

Kaynak: Cumhurbaşkanlığı Strateji Bütçe Başkanlığı, KÖİ Proje Göstergeleri, 2018.

<http://www.sbb.gov.tr/kamu-yatirimlari/#1540465278121-60ca587e-11af> (E.T: 26.12.2018).

Tablo 43'te kamu özel işbirliği modelinin finansman yöntemleri içinde toplam yatırımlarda en fazla kullanılan YİD, en az kullanılan 5 proje ile Yİ finansman yöntemi olmuştur. Strateji Bütçe Başkanlığı'nın KÖİ proje göstergelerine göre YİD finansman yöntemiyle 47,464 milyon dolar yatırım yapılırken kamu idaresine 42,200 milyon dolar İHD bedeli ödemesi yapılacaktır. İşletme Hakkı Devri finansman yöntemiyle 109 adet projenin yatırım tutarı 1,465 milyon dolar ve kamu idaresine 35,113 milyon dolar İHD ödemesi gerçekleştirilecektir. Türkiye'de KÖİ modeli kullanılarak gerçekleştirilen yatırımların proje sayısı ve finansman türleri açısından yatırım değeri dağılımı aşağıdaki üç tabloda verilmiştir.

Tablo 44: 1986-2000 Yılları Arasında Türkiye'de Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Altyapı Yatırım Projelerinin Yıllar İtibariyle Yatırım Değeri Dağılımı (Milyon ABD Doları)

	1986	1987	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Proje Sayıları	1	1	1	3	7	1	11	9	11	12	4
Yatırım Tutarı	4,6	16	18	2.145	16,8	1.453	938,1	672,5	2.980	2.239	44,1
İşletme Hakkı Devri Bedeli	-	-	-	-	-	-	17,9	191,9	45	288	2,3
Sözleşme Değeri	4,6	16	18	2.145	16,8	1.453	956	864,4	3.025	2.527	46,4

Kaynak: Cumhurbaşkanlığı Strateji Bütçe Başkanlığı, KÖİ Proje Göstergeleri, 2018.

<http://www.sbb.gov.tr/kamu-yatirimlari/#1540465278121-60ca587e-11af> (E.T: 26.12.2018).

Tablo 44'e göre yatırım projelerinin yıllar itibariyle dağılımına bakacak olursak 1986 yılından 1994 yılına kadar proje sayılarında artış istenilen düzeyde gerçekleşmemiştir. 1996-1999 yılları arasında proje sayılarında artış sabit bir oranda gerçekleşirken 2000 yılında gerçekleşen proje sayısı 4'e düşmüştür.

Tablo 45: Türkiye'de 2001-2011 Yılları Arasında Gerçekleştirilen Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Yatırımların Yıllar İtibariyle Yatırım Değerleri (Milyon ABD Doları)

	2001	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Proje Sayıları	6	8	8	5	9	9	8	4	15	14
Yatırım Tutarı	1.284	60,6	609	750	26	378	787	148	8,218	2.030
İşletme Hakkı Devri Bedeli	22	83,4	1,4	4.353	203	4.860	4.004	2.731	3.594	1.342
Sözleşme Değeri	1.306	144	610,4	5.103	226	5.238	4.791	2.879	11.809	3.372

Kaynak: Cumhurbaşkanlığı Strateji Bütçe Başkanlığı, KÖİ Proje Göstergeleri, 2018.

<http://www.sbb.gov.tr/kamu-yatirimlari/#1540465278121-60ca587e-11af> (E.T: 26.12.2018).

Tablo 45'e göre 2001 yılından 2008 yılına kadar proje sayılarında artış meydana gelirken 2009 yılında gerçekleşen proje sayısı %50 azalmış ve sözleşme değeri %33 azalmıştır. 2010 yılında KÖİ modeliyle en fazla yatırım yapılmış ancak küresel ekonomik gelişmeler ve Avrupa borç krizinin yaşanmasıyla birlikte 2011 yılında sözleşme değeri 3,372 milyon dolar'a düşmüştür.

Tablo 46: 2012-2019 Yılları Arasında Kamu Özel İşbirliği Modeliyle Gerçekleştirilen Projelerin Yıllar İtibariyle Yatırım Değeri Dağılımı (Milyon ABD Doları)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Proje Sayıları	8	35	14	5	14	10	9	1
Yatırım Tutarı	2.661	24.597	2.661	875,6	4.305	4.956	49	-
İşletme Hakkı Devri Bedeli	549	48.106	3.227	595,4	1.290	1.896	443	10,9
Sözleşme Değeri	3.210	72.703	5.888	1.471	5.595	6.852	491	10,9

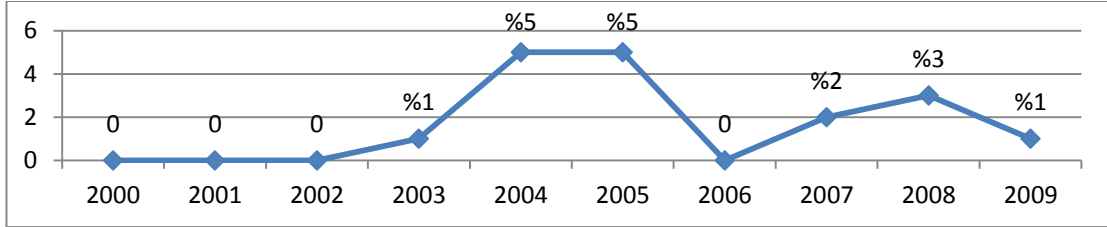
Kaynak: Cumhurbaşkanlığı Strateji Bütçe Başkanlığı, KÖİ Proje Göstergeleri, 2018.

<http://www.sbb.gov.tr/kamu-yatirimlari/#1540465278121-60ca587e-11af> (E.T: 26.12.2018).

Tablo 46'ya göre 2012'den itibaren proje sayıları ve yatırım değerleri açısından dalgalı bir durum ortaya çıkmıştır. 2013'te projelerin sözleşme değeri 2010 yılına göre 6,5 kat artış göstermiştir. Ancak proje sayılarında yaşanan artış ise 2,3 kat artış göstermiştir. 2013 yılında yatırımlarda sıçrama yaşanmıştır. 2014'te gerçekleştirilen yatırımların sözleşme değeri 5,888 milyon dolar iken 2015'te ise sözleşme değeri 1,471 milyon dolar, 2016'da 5,596 milyon dolar, 2017'de 6,852 milyon dolar sözleşme değerine ulaşmıştır. 2018'de 491 milyon dolar sözleşme yatırım değerine sahip 9 proje

gerçekleştirilmiştir. Türkiye’de KÖİ modeliyle gerçekleştirilen yatırımların kamu yatırımları içerisindeki payı ise aşağıdaki tablolarda verilmiştir.

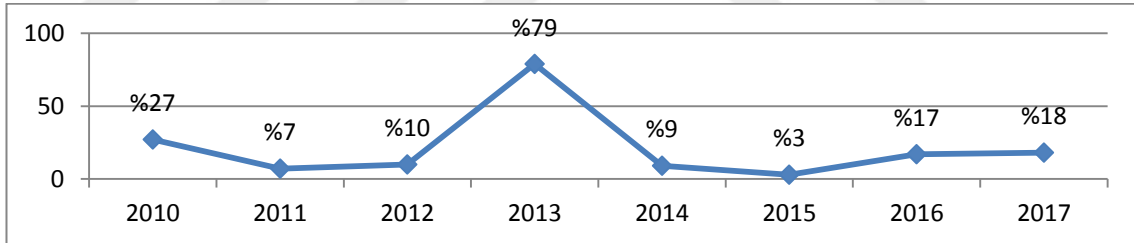
Grafik 5: Türkiye’de 2000-2009 Yılları Arasında Kamu Özel İşbirliği Yatırımlarının Kamu Yatırımlarına Oranı



Kaynak: T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji Bütçe Başkanlığı, KÖİ Proje Göstergeleri, 2018.
<http://www.sbb.gov.tr/kamu-yatirimlari/#1540465278121-60ca587e-11af> (E.T: 26.12.2018).

Grafik 5’e göre 2000 yılından 2003 yılında %0’dır. 2003 yılında bu oran %1 civarındayken takip eden yıllarda ise %5’e ulaşmıştır. 2006 yılında yatırımlardaki oran %0 yakındır. 2007 yılı %2 ve 2008 yılında %3 civarındayken 2008 Krizinin etkisiyle yatırımlardaki etkisi %1’e düşmüştür.

Grafik 6: Türkiye’de 2010-2017 Yılları Arasında Kamu Özel İşbirliği Yatırımlarının Kamu Yatırımlarına Oranı



Kaynak: T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji Bütçe Başkanlığı, KÖİ Proje Göstergeleri, 2018.
<http://www.sbb.gov.tr/kamu-yatirimlari/#1540465278121-60ca587e-11af> (E.T: 26.12.2018).

Grafik 6’ya göre yatırım tutarları kamu yatırımları oranı 2010 yılında %27 civarındayken 2013 yılında bu oran %79’a ulaşmıştır. 2016 yılında %17 ve 2017 yılında ise %18 civarında olmuştur.

Türkiye’de KÖİ modeli yoğun olarak ulaştırma ve sağlık hizmetlerinin altyapısının geliştirilmesi ve modernleştirilmesi amacıyla Ulaştırma ve Sağlık Bakanlığı tarafından kullanılmıştır. Sağlık Bakanlığı bünyesinde gerçekleştirilen KÖİ modeliyle gerçekleştirilen yatırım projelerinde hizmet satın alınması ve kira ödemeleri Sağlık Bakanlığı bütçesinde sermaye giderleri hesabında içerisinde yer almıştır. Ulaştırma

Bakanlığı bünyesinde gerçekleştirilen yatırım projelerinde verilen talep garantileri ve diğer ödemeler ise cari transferler kısmında bütçede yer almıştır³⁷⁹.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına ayrılan bütçe ödeneği 2016 yılında 19 milyar TL iken 2017’de 24 milyar TL, 2018’de ise 31 milyar TL’ye yükselmiştir. 2017 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü mali tablolarına göre bütçeden KÖİ yatırım projeleri için 59,783 milyon TL ödeme yapılması beklenirken 35,829 milyon TL ödeme gerçekleştirilmiştir. 2018’de 27,798 milyon TL ödeme yapılması beklenirken 14,129 milyon TL ödeme yapılmıştır.

Sağlık Bakanlığı bünyesinde sağlık hizmetleri kapsamında KÖİ modeliyle gerçekleştirilecek projelerin ödenekleri bakanlığın bütçesinde sermaye giderleri kapsamında yer almıştır. Sermaye giderleri 2017 yılında yaklaşık olarak Türkiye Halk Sağlığı Kurumu, Kamu Hastaneleri Kurumu ve Sağlık Bakanlığı’na toplamda 5,600 milyon TL ödenek ayrılmıştır. Sağlık Bakanlığı’na 3,562 milyon TL, Kamu Hastaneleri Kurumu’na 1,783 milyon TL, geri kalan kısım ise Halk Sağlığı Kurumu’na aktarılmıştır.

2018 yılında Sağlık Bakanlığı bütçesinde 7,042 milyon TL sermaye gideri ödeneği ayrılmıştır. Orta vadeli mali plana göre ise 2019’da sermaye gideri ödeneği 13,284 milyon TL, 2020 yılında 11,561 milyon TL, 2021 yılında ise 7, 657 milyon TL olması planlanmaktadır. Kamu özel işbirliği modeliyle gerçekleştirilen Şehir Hastaneleri ve Sağlık Kampüsleri yatırımlarının hizmete açılan proje sayısındaki artış nedeniyle Sağlık Bakanlığı’nın bütçesi arttırılmıştır. Bu durum bakanlığın bütçesinin sürdürülebilirliğini olumsuz etkileyebileceğinden dolayı merkezi yönetim bütçesinden daha fazla ödenek aktarımını sağlayacaktır³⁸⁰.

³⁷⁹ T.C. Maliye ve Hazine Bakanlığı, *2019 Yılı Bütçe Gerekçesi*, Bütçe ve Mali Kontrol Genel Müdürlüğü Ankara, Ekim-2018, s.38.

³⁸⁰ T.C. Maliye ve Hazine Bakanlığı, *Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu ve Ekleri*, Ankara: Bütçe ve Mali Kontrol Genel Müdürlüğü, 2018. <http://www.bumko.gov.tr/TR,61/merkezi-yonetim-butce-kanunu-ve-ekleri.html> (E.T: 27.12.2018).

B. TÜRKİYE'DE KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ PROJELERİNE SAĞLANAN KAMU GARANTİLERİ

Sermaye piyasalarının gelişmediği gelişmekte olan ülkeler, finansal yatırım ihtiyacını karşılayabilmek amacıyla özel sektörün yatırıma teşvik edilmesi, kamu idaresinin yatırımlar üzerinde finansal ve finansal olmayan risklerin ortadan kaldırılmasını sağlamak için KÖİ modeliyle gerçekleştirilen kamu altyapı yatırımlarına kamu garantisi verilmiştir. Yatırımlarda meydana gelen riskler yatırım ihale, inşaat ve işletme aşamasında ülkenin ekonomik, politik ve konjonktürel durumuna göre değişmektedir.

Türkiye'de KÖİ modeliyle gerçekleştirilen yatırımlarda kamu idaresi tarafından verilen garantilerin temel gerekçesi sermaye piyasalarının yeterince gelişmemesi ve büyük yatırımlar için özel sektörün öz kaynaklarının yetersiz kalması, ortaya çıkan ve çıkabilecek risklerin yatırımlar lehine ortadan kaldırılmasıdır³⁸¹.

Türkiye'de kamu altyapı yatırımlarına verilen kamu garantileri, yatırımların niteliğine ve ihtiyacına göre değişmektedir. Özel sektör yatırımcısının ulaşamadığı ve ulaşmakta zorluk çektiği finansman kaynaklarına kamu idaresi tarafından borç üstlenim taahhüdü ve hazine garantisi verilmesiyle hızlı bir şekilde ulaşılabilir. Yatırımlara verilen diğer kamu garantisi ise ulaşım hizmetlerinde gerçekleştirilecek yatırımlarda, özel sektör yatırımcısına talep garantisi verilmektedir. Ulaşım hizmetleri kapsamında karayolu, havayolu, demiryolu ve denizyolu hizmetlerinde gerçekleştirilen yatırımlar için talep garantisi adı altında ilgili kamu idareleri tarafından kullanıcı garantileri verilmiştir. Kentsel altyapı, elektrik üretimi, iletimi ve dağıtımının gerçekleştirilmesi için gerçekleştirilen yatırımlara kamu idaresi tarafından hizmet satın alma garantisi ve borç üstlenim taahhüdü verilmiştir. Kamu garantileri kapsamında Sağlık Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı kapsamında özel sektör yatırımcısı tarafından üretim ve sunumu yapılan kamu hizmetlerine özel sektör yatırımcısına kira ödemeleri gerçekleştirilmektedir³⁸².

³⁸¹ Güzelsarı, 2013, a.g.m., ss.355-356.

³⁸² Arkan Yusufoglu, a.g.m., ss.165-170.

1. Talep Garantileri

Kamu özel işbirliği modeliyle gerçekleştirilen kamu altyapı yatırımlarına sağlanan talep garantileri, gerçekleştirilen projelerdeki talep yetersizliğinden değil, benzer yatırımların var olduğu alternatif ulaşım güzergâhların olmasından kaynaklanmaktadır. Ulaşım projelerinde ve diğer projelerde yatırımcı şirketin yatırımı öz kaynaklarla veya borçlanma yoluyla gerçekleştirmesi şirketin finansal sürdürülebilirliğini etkilemektedir. Ulaştırma ve enerji projelerinde ilgili kamu idarelerinin vermiş olduğu yükümlülükler kullanım garantileri olarak karşımıza çıkmaktadır.

Tablo 47: Türkiye’de Ulaşım Sektöründe Kamu Özel İşbirliği Altyapı Yatırım Projelerine Verilen Talep Garantileri

Proje Adı	Sözleşme Tarihi	Garanti Miktarı (Gün)	Geçiş Ücreti	Sözleşme Tarihi Dolar Kuru	Yıl Sonu 1 ABD Doları= TL		
					2016	2017	2018
Avrasya Tüneli	25.02.2017	68.500	4 Dolar	1.5982 TL	3.94	3.78	5,29
Yavuz Sultan Selim Köprüsü	28.05.2013	135.000	3 Dolar	1.8520 TL	3.94	3.78	5,29
Osmangazi Köprüsü	27.09.2010	40.000	35 Dolar	1.47 TL	3.94	3.78	5,29

Kaynak: Arkan Yusufoglu, Kamu Özel Ortaklığı Projelerinde Koşullu Yükümlülükler ve Mali Riskler: Avrasya Tüneli, Osmangazi ve Yavuz Sultan Selim Köprüleri Üzerine Bir Değerlendirme, *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Gazi Akademi Genç Sosyal Bilimciler Sempozyumu 2017 Özel Sayısı, s.169.’den aktaran; Kılıçaslan, a.g.e. s.102.

Tablo 47’de Türkiye’de ulaşım hizmetlerinde KÖİ modeli altyapı yatırım projelerine verilen talep garantileri verilmiştir. Avrasya Tüneli’ne günlük 68.500 araca geçiş ve geçiş ücreti garantisi verilmiştir. Ancak tabloda Osmangazi Köprüsü’ne 40.000 trafik garantisi ve araç başına 35 dolar geçiş ücreti garantisi verilmiştir. Bu durum Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın bütçesine ilave yük getirecektir.

Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu projesi 4. Bölümden oluşmaktadır. Dört bölümün trafik garanti miktarı farklıdır. Trafik garanti miktarı günlük 1. Kesim 40.000, 2 Kesim 35.000, 3. Kesim 17.000, 4.Kesim ise 23.000’dür. Ulaştırma sektöründe karayolu yatırımlarında ayrıntısı verilmiştir³⁸³.

³⁸³ Kılıçaslan, a.g.e., s.101.

Türkiye’de Karayolu ulaşım hizmetlerine yönelik KÖİ projeleri için verilen garantiler için özel sektör yatırımcısına 2017 yılında KGM mali tablolarına göre 3 milyar TL, 2018’de 3,4 milyar TL ödeme gerçekleştirildiği muhasebe kayıtlarında yer almıştır³⁸⁴.

Havayolu ulaşım hizmetlerinde DHMİ tarafından özel sektör yatırımcısına KÖİ modeliyle gerçekleştirilen yatırımlara, yolcu taşıma garantisi üzerinde gerçekleşen taşıma işleminden dolayı özel sektör yatırımcıları tarafından DHMİ’ne 2017 yılı için 431,5 milyon dolar ve 2018 yılı için 443 milyon dolar ödeme gerçekleştirilmiştir³⁸⁵. Bazı havayolu ulaşım hizmetlerinde verilen yolcu taşıma garantisi altında taşıma işlemi gerçekleştiğinden dolayı DHMİ’den özel sektör yatırımcılarına 2017 yılı için 60 milyon dolar ve 2018 yılı için 65 milyon dolar ödeme gerçekleştirilmiştir³⁸⁶.

Demiryolu ulaşım hizmetine yönelik KÖİ modeliyle gerçekleştirilen Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı projesi kapsamında Devlet Demiryolları tarafından yatırımın 14 yıllık kısmı için yolcu garantisi verilmiştir. Yatırım kapsamında verilen yolcu garantisi Ankara il dışına ve her yöne olmak üzere yolcu başına 1,5 ABD Doları + KDV’dir. Yolcu garantisi yıllar itibariyle 1 ve 2. yıl 2 milyon, 3 ve 4. yıl 5 milyon, 5,6,7 ve 8.yıl 8 milyon, 9,10,11,12,13 ve 14. yılda ise 10 milyon yolcu taşıma garantisi verilmiştir³⁸⁷.

Türkiye’de Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı tarafından KÖİ modeliyle gerçekleştirilen yatırım projeleri kapsamında işletmeci firmalara taahhüt edilen geçiş garantilerin altında kalmasından dolayı yapılan ödemeler cari transfer ödeneği kapsamında yer almıştır. Ancak bu ödenekler kapsamında yer alan diğer ödemeler kapsam dâhilindedir. 2016’da 2,127 milyon TL, 2017’de 3,712 milyon TL, 2018’de 7,543 milyon TL, 2019’da 1,455 milyon TL ödenek tahsis edilmiştir³⁸⁸.

Aşağıdaki Tablo 48’de Türkiye’de enerji hizmetlerine yönelik hazine yatırım garantisi sağlanan KÖİ projeleri aşağıda verilmiştir.

³⁸⁴ T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü, 2018 Kasım Ayı Mali Tablolar.

³⁸⁵ T.C. Devlet Hava Meydanları İşletmesi, 2018 Faaliyet raporu, s.152.

³⁸⁶ T.C. Devlet Hava Meydanları İşletmesi, 2017 Faaliyet raporu, s.168.

³⁸⁷ Kılıçaslan, a.g.e., s.112.

³⁸⁸ T.C. Maliye ve Hazine Bakanlığı, 2019 Yılı Bütçe Gerekçesi, s.37.

Tablo 48: Türkiye'de Enerji Hizmetlerine Yönelik Hazine Yatırım Garantisi Sağlanan Kamu Özel İşbirliği Projeleri

Proje Adı	Yatırım Tutarı (Milyon Dolar)	İşletmeye Giriş Tarihi	İşletme Dönemi Hazine Garantisi	İşletme Süresi
Ankara Doğalgaz Çevrim Santrali	478	04.02.2004	TETAŞ'ın elektrik alım taahhüdü ve Botaş'ın gaz temini taahhüdü	16 yıl
İskenderun Termik Santrali	1.370	22.11.2003	- TETAŞ'ın elektrik alım taahhüdü	16 yıl
İzmir Doğalgaz Çevrim Santrali	747	28.03.2003	TETAŞ'ın elektrik alım taahhüdü ve Botaş'ın gaz temini taahhüdü	16 yıl
Gebze Doğalgaz Çevrim Santrali	733	25.10.2002	TETAŞ'ın elektrik alım taahhüdü ve Botaş'ın gaz temini taahhüdü	16 yıl
Adapazarı Doğalgaz Çevrim Santrali	407	09.10.2002	-TETAŞ'ın elektrik alım taahhüdü ve Botaş'ın gaz temini taahhüdü	16 yıl
Çayırhan Termik Santrali	185	I. ve II. Üniteler için: 30.06.2000 III. ve IV. üniteler için: 04.10.2001	- TETAŞ'ın elektrik alım taahhüdü - EEF'nin kredi üstlenim taahhüdü	20 yıl
Unimar Marmara Ereğlisi Doğalgaz Kombine Çevrim Santrali	629	13.06.1999	- TETAŞ'ın elektrik alım taahhüdü - BOTAŞ'ın gaz temini taahhüdü - Fesih halinde EEF'nin satın alma taahhüdü	20 yıl
Trakya Marmara Ereğlisi Doğalgaz Kombine Çevrim Santrali	530	05.06.1999	- TETAŞ'ın elektrik alım taahhüdü - BOTAŞ'ın gaz temini taahhüdü - Fesih halinde EEF'nin satın alma taahhüdü	20 yıl
Tohma-Medik Hidroelektrik Santrali	10	23.12.1998	- TETAŞ'ın elektrik alım taahhüdü - Kredi üstlenim taahhüdü	20 yıl
Esenyurt Doğalgaz Kombine Çevrim Santrali	168	22.05.1999	- TETAŞ'ın elektrik alım taahhüdü - BOTAŞ'ın gaz temini taahhüdü - Fesih halinde EEF'nin satın alma taahhüdü	20 yıl

Kaynak: T.C. Maliye ve Hazine Bakanlığı, *Hazine Yatırım Garantisi Sağlanan KÖİ Projeleri*, 2018.

Türkiye’de yatırım garantisi sona eren enerji projeleri kapsamında Fethiye Hidroelektrik Santrali, Çamlıca I, Suçatı, Gönen ve Birecik Barajı ve hidroelektrik santrali yatırımlarında verilen elektrik üretim taahhüdü sona ermiştir.

1999 yılında 865 milyon dolar yatırım değerine sahip İzmit Evsel ve Endüstriyel Su Temin Projesi kapsamında belediyenin 15 yıl süreyle hizmet satın alma garantisi ve Hazine tarafından 2,036 milyon dolar borç üstlenim taahhüdü verilmiştir. Gebze-Dilovası Doğalgaz Kombine Çevrim Santrali projesi 235 milyon dolar yatırım değerine

sahiptir. Proje kapsamında verilen garantiler üretilen elektriğin alım taahhüdü ve BOTAŞ tarafından doğal gaz temini ve üretilen elektriğin alım taahhüdü verilmiş ve verilen garantiler 2017’de sona ermiştir³⁸⁹.

2015 yılında Mersin ilinde yapımı gerçekleştirilen Akkuyu Nükleer Güç Santrali’nin 2019 yılında yatırımın tamamlanması ve 2020 yılında hizmeti açılmasıyla birlikte elektrik üretimi gerçekleştirilecek projede 15 yıl boyunca üretilen elektriğin kilovatsaatine KDV hariç 12,35 ABD cent’i ortalama fiyattan satın alım garantisi verilmiştir³⁹⁰.

2. Kira Ödemeleri

Özel sektör temsilcisi ile kamu idaresinin arasındaki sözleşmeye dayalı olarak yatırım bedeline yıllık ÜFE ve TÜFE oranları dikkate alınarak yapılan kira ödemeleri aslında kamu hizmetinden yararlanma bedelidir. Ayrıca kamu idaresi yararlanmış olduğu kamu hizmetinin eklentilerinde hizmet bedeli ödemesi yapmaktadır. Bu tür yatırımlar son yıllarda Sağlık Bakanlığı bünyesinde gerçekleştirilen Şehir Hastaneleri’nde, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı bünyesinde gerçekleştirilen sınır kapılarındaki teknolojik ekipmanların ve lojmanların kullanılmasında, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bünyesinde gerçekleştirilen TCDD demiryolu istasyonunun onarımı ve bakımında, diğer ilgili kamu idarelerinin yatırım projelerinde kullanılmış ve kullanılacaktır.

Türkiye’de Sağlık Bakanlığı bünyesinde şehir hastanelerine yapılacak kira ödemeleri 2017 yılında 124,721 bin TL kullanım bedeli, 185,609 bin TL hizmet bedeli ödemesi yapılmıştır³⁹¹. 2018 yılında 1,152 milyon TL kullanım bedeli ödemesi ve 1,048 milyon TL hizmet bedeli ödemesi yapılmıştır³⁹². 2019 yılının ilk 6 aylık döneminde hizmete açılan şehir hastanelerine 1,190 milyon TL kira bedeli ödemesi ve 911 milyon TL hizmet bedeli ödemesi yapılmıştır³⁹³.

³⁸⁹ T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı, *Hazine Yatırım Garantisi Sağlanan KÖİ projeleri*, 2018.

³⁹⁰ <http://www.akkunpp.com/akkuyu-ngs-iddialari> (E.T: 25.08.2019).

³⁹¹ T.C. Sağlık Bakanlığı, 2017 Mali Tablolar: Fonksiyonel Sınıflandırma.

³⁹² T.C. Sağlık Bakanlığı, 2018 Mali Tablolar: Fonksiyonel Sınıflandırma.

³⁹³ T.C. Sağlık Bakanlığı, 2019 Mali Tablolar: Fonksiyonel Sınıflandırma.

3. Borç Üstlenim Taahhütleri

Türkiye’de KÖİ projelerinin gerçekleştirilmesi için yatırım aşamasında özel sektör yatırımcıları finansman problemlerini uluslararası finansal piyasalardan borçlanarak karşılamaktadır. Özel sektör yatırımcısının yatırım kredilerine hızlı bir şekilde ulaşabilmesini sağlamak için yatırım kredilerine hazine garantisi verilmektedir. Hazine garantili yatırım kredileri normal finansman kredilerine göre daha avantajlıdır. Bunun nedeni yatırım kredisine verilen garantiler sayesinde ödenmeme riskini ortadan kaldırmaktadır. Ancak bu durum kamu idaresi aleyhine sonuç doğurduğu zaman temin edilen yatırım kredisi kamu borcuna dönüşecektir.

Tablo 49: Türkiye’de Kamu Özel İşbirliği Altyapı Yatırım Projelerine Sağlanan Borç Üstlenim Taahhütleri

Proje Adı	KÖİ Modeli	Borç Üstlenim Anlaşması Tarihi	Toplam Proje Maliyeti	Kredi Tutarı	Kredi Tutarı (ABD Doları)
Avrasya Tüneli	YİD	11.12.2012	1.239.863.000 ABD Doları	960.000.000 Dolar	960.000.000
Kuzey Marmara Otoyolu Oda yeri-Paşaköy (3.Boğaz Köprüsü Dahil) Kesimi	YİD	13.05.2014	3.456.244.239 ABD Doları	2.318.000.000 ABD Doları	2.318.000.000
		11.03.2016		420.000.000 ABD Doları	420.000.000
Gebze Orhangazi-İzmir (İzmit Körfez Geçişi ve Bağlantı Yolları Dahil) Otoyolu	YİD	05.06.2015	6.312.392.047 ABD Doları	4.956.312.328 ABD Doları	4.956.312.328
Kuzey Marmara Otoyolu Kınalı-Oda yeri Kesimi	YİD	22.12.2017	1.334.675.727 ABD Doları	1.040.000.000 ABD Doları	1.040.000.000
Kuzey Marmara Otoyolu Kurtköy-Akyazı Kesimi	YİD	22.12.2017	2.212.342.572 ABD Doları	1.634.000.000 ABD Doları	1.634.000.000
Çanakkale-Malkara Otoyolu (1915 Çanakkale Köprüsü Dahil)	YİD	16.03.2018	3.159.721.036 EURO	2.265.000.000 EURO	2.799.993.000
Ankara-Niğde Otoyolu	YİD	07.06.2018	1.462.628.902 EURO	1.114.962.012 EURO	1.310.749.341
TOPLAM					15.439.054.869

Kaynak: T.C Maliye ve Hazine Bakanlığı, *Kamu Borç Yönetimi Raporu* Aralık 2018, s.20. https://ms.hmb.gov.tr/uploads/2018/12/Web_Kamu_Borc_Yonetimi_Raporu_Aralik_2018.pdf (E.T: 08.01.2019).

Tablo 49’a göre 2012 yılında Avrasya Tüneline verilen borç üstlenim taahhüdü proje maliyetinin %77’sini kapsamaktadır. Kuzey Marmara Otoyolu kapsamında 3,5

milyar dolar yatırım değerine sahip projeye 2,7 milyar dolar borç stlenim taahhüdü verilmiştir. Bu durum göstermektedir ki yatırımlara verilen borç stlenim taahhütleri, finansal riskleri kamu idaresi üzerinde bırakımıştır. İlgili kamu idaresi ve merkezi yönetim bütçesi üzerine yk oluşturmaya başlamasıyla birlikte 2019 yılı bütçesinde verilen borç stlenim taahhütleri 4,5 milyar doları aşamayacağını belirterek önlem alınımıştır.

Türkiye’de KÖİ modeline sağlanan kamu garantilerini kısa bir şekilde değerlendirdiğimiz zaman yatırımların finansal problemleri hızlı bir şekilde zmş ve özel sektör yatırımcısını teşvik etmiştir. Ancak kamu altyapı yatırımlarında meydana gelen ve gelebilecek risklerin kamu idaresinde kaldığı, yatırımların hizmete açılmasıyla birlikte kamu idaresinin bütçesine ilave yük getirdiği ortaya çıkmıştır.

SONUÇ

Kamu özel işbirliği modeli, 1980'lerden sonra devletin ekonomiye müdahalesinin daraltılması ve piyasa ekonomisine öncelik veren politikaların uygulamaya girmesiyle kamu hizmetlerinin finansman yöntemi olarak ortaya çıkmıştır. Model, kamu hizmetlerinin üretim veya sunumunun özel sektör yatırımcısı tarafından kamu idaresi ile işbirliğine dayalı olarak gerçekleştirilmesini esas almaktadır. 1990'larda bu modeli ilk uygulayan ve kamu altyapı yatırımlarının finansmanında kullanan ülke İngiltere olmuştur. İngiltere'deki uygulamanın ardından KÖİ modelinin dünyadaki diğer gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde uygulanmaya başladığı görülmüştür.

KÖİ modelinin benimsenmesinde ve yaygınlaşmasında dünya ekonomisine yön veren uluslararası kurum ve kuruluşların ülkelere yönelik tavsiyeleri ve yayınladıkları raporlar önemli bir rol oynamıştır. Özellikle 2004 yılında Avrupa Birliği'nin KÖİ modeli ile ilgili yayınladığı Yeşil Kitap, üye ülkelerin kamu altyapı yatırımlarında modelin uygulama alanını genişletmiştir. Ancak artan altyapı ihtiyacının KÖİ modeli ile karşılanmaya çalışılması modelin uygulama alanını genişletirken sermaye ihtiyacını artırmıştır. 2008 yılında yaşanan kriz yatırımların gerçekleştirilmesinde finansal kaynaklara ulaşımın önünde büyük bir engel olmuştur. Kriz sebebiyle dünya ekonomisinde daralmanın yaşanması ve kredi derecelendirme kuruluşlarının yanlış yatırım notu vermesi, sermaye piyasaları gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkelere sermaye akışının (yatırımın) azalmasına yol açmıştır. Bu durum 2011'de Avrupa Borç Krizi'nin yaşanmasıyla birlikte uluslararası sermayenin güvenli limanlara doğru göç etmesini sağlayarak yatırımlar için borçlanma maliyetini arttırmıştır. Bu dönemden sonra KÖİ modelinin kamu altyapı yatırımlarında uygulanmasında bir düşme eğilimi ortaya çıkmıştır. Modeli ilk uygulayan İngiltere'de KÖİ yatırımı gerçekleştiren bir yatırımcı şirketin iflas etmesi modele duyulan güveni azaltmaya başlamış ve model daha sorgulanır hale gelmiştir.

Küresel kriz sonrası bu gelişmeler uluslararası kuruluşların KÖİ modeline olan yaklaşımını değiştirmiş ve KÖİ modelini uygulayan ülkelere finansal ve diğer risklere karşı önlem alınması konusunda uyarılarda bulunulmaya başlanmıştır. Uluslararası kuruluşların üzerinde durduğu diğer önemli bir nokta ise gelişmekte olan ülkelere KÖİ

projelerinin gerçekleştirilmesindeki coğrafi, siyasi, askeri ve ekonomik risklerin kamu idaresince özel sektör yatırımcısına sağlanan kamu garantilerinin oranını artıracığı ve dolayısıyla risk paylaşımının kamu sektörü aleyhine gelişeceği yönündedir.

Türkiye’de KÖİ modelinin uygulanması dünyadaki gelişmelere paralel bir seyir izlemiştir. Aslında model Türkiye için yeni bir finansman yöntemi değildir. Bunun nedeni kamu özel işbirliğinin imtiyaz yöntemi kapsamında gelişme göstermesidir. 1986 yılında elektrik hizmetlerinin sağlanmasına yönelik altyapı yatırımlarına özel sektörün katılımının sağlanması amacıyla çıkarılan Yap İşlet Devret Kanunu bu açıdan önemlidir. 1990 yılından sonra yapılan çeşitli hukuksal düzenlemeler KÖİ modelinin ilk olarak enerji ve ulaştırma projelerinde uygulanmasının yolunu açmıştır. 2004 yılında Avrupa Birliği ve Dünya Bankası raporlarının yaygınlaşmaya başlamasıyla birlikte modelin kullanımı başta ulaştırma sektöründe karayolu, havayolu, demiryolu ve liman altyapı yatırımlarının geliştirilmesi, modernleştirilmesi, sağlık hizmetleri, kentsel altyapı bilgi ve iletişim teknolojisi alanlarında artmaya başlamıştır.

Türkiye’de KÖİ modeline yönelirken, bu modelden beklenen avantajların büyük ölçekli kamu yatırımları için devletin bütçesinden kaynak çıkışı olmaması, özel sektörün teknoloji birikiminden ve finansman olanaklarından yararlanma olduğu söylenebilir. Ancak bu avantajların elde edilebilmesi önemli maliyetleri de beraberinde getirmiştir. KÖİ projelerine sağlanan kamu garantileri önemli eleştiri noktasını oluşturmaktadır. Kamu garantilerinin bütçeye getireceği olası yükler bu modelin kamu alt yapı yatırımları için bütçe üzerindeki yükü azaltacağı tezini zayıflatmaktadır. Türkiye’deki KÖİ uygulamalarında özel sektör yatırımcısının öz kaynak oranının yetersiz kalması, finansal kapanışın gerçekleştirilmesini zorlaştırmaktadır. Finansal kapanışı gerçekleştirilemeyen yatırımlarda kamu idaresi özel sektör yatırımcısına borç üstlenim taahhüdü vererek borçlanma maliyetini düşürmekte ve ilgili kuruluşun uluslararası piyasalardan borçlanmasını kolaylaştırmaktadır. Ancak yatırımcı kuruluşun iflas etmesi durumunda borç üstlenim taahhüdü verilen özel sektör yatırım kredilerinin kamu borcuna dönüşme riski bulunmaktadır.

Türkiye’deki KÖİ uygulaması genel olarak değerlendirildiğinde, her kamu idaresinin kendi hizmet alanındaki altyapı ihtiyacını kendi kurduğu kamu özel işbirliği birimiyle yatırımı gerçekleştirilmesi söz konusudur. Bu durum kamu yatırımlarında

dağınıklığın oluşmasına zemin hazırlamıştır. Merkezi bir KÖİ sisteminin bulunmaması model ile yatırımların uyumlaştırılmamasını ortaya çıkarmıştır. Artan altyapı ihtiyacı KÖİ modeliyle giderilirken yatırımların tüm aşamalarında yatırımlarla ilgili kriterlerin belirlenmesi ve meydana gelebilecek risklere karşı önlemlerin alınması, yatırımların fayda maliyet analizi ve çevresel etki değerlendirmesinin yapılması büyük önem taşımaktadır. Kamu idarelerinin KÖİ projelerine yönelik raporlarını şeffaflık ve hesap verilebilirlik ölçüsünde kamuoyuna sunması da önemli bir gereklilik olarak ortaya çıkmaktadır. Ayrıca KÖİ yatırımlarında sözleşme dönemi boyunca ülkede ekonomik, politik, coğrafi istikrarın sağlanması da gerekmektedir. Bu durum yatırımların finansal sürdürülebilirliği açısından önemli bir etkidir. KÖİ uygulamasının kendisinden beklenen avantajlarının elde edilebilmesi için aşağıdaki hususların göz önünde bulundurulması gerekmektedir:

- KÖİ modeliyle gerçekleştirilen projelerin kullanıcı fiyatlarının belirlenirken konjoktüre uygun makul bir fiyatlamanın yapılması gerekmektedir.
- KÖİ modeliyle gerçekleştirilen yatırımların hizmet aşamasında ilgili kamu idaresince sözleşme süresi boyunca denetimlerin sözleşmenin ruhuna aykırı olmayacak şekilde gerçekleştirilmesi gerekmektedir.
- Gelecekte KÖİ modeliyle gerçekleştirilecek yatırımlar için özel sektör yatırımcısının öz kaynak oranının artırılması gerekmektedir (Örneğin:%10-%20 arasında olan öz kaynak oranının finansal sürdürülebilirlik açısından %25-%50 arasında olması).
- Merkezi yönetim bütçe gider tahmini yapılırken bir önceki yıl KÖİ modeliyle ilgili yatırım verileri dikkate alınarak kamu idarelerine ödenek aktarımının gerçekleştirilmesi gerekmektedir.
- KÖİ modeliyle gerçekleştirilen altyapı yatırım projelerinin ekonomiyi dolaylı yoldan etkileyecek kanallarının tespit edilerek önlem alınması gerekmektedir.
- KÖİ modeliyle gerçekleştirilen kamu altyapı yatırım projelerine sağlanan kamu garantilerinin gelecekte yol açabileceği olumsuz etkilerinin dikkate alınması gerekmektedir.

- Gerçekleştirilen altyapı yatırımlarının ikamesi olması durumunda kamu garantilerinin azaltılması gerekmektedir.
- Kamu altyapı yatırımlarının KÖİ projelerinin sözleşmesinin uzatıldığı zaman gelecekte meydana gelebilecek etkilerin göz önüne alınması gerekmektedir.

Sonuç olarak kamu özel işbirliği modeli kamu hizmetlerinin finansman sorunlarını çözmeye başvurulabilecek yegane araç değildir. Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerin kamu finansman sorunlarının çözümünde asli unsur vergi gelirlerini artırma olanaklarını genişletmesidir. Bunun için kayıt dışılığın önlenmesi, vergi kaçakçılığının azaltılması gibi önlemlere ağırlık verilmesi gerekmektedir.



KAYNAKÇA

- ACARTÜRK Ertuğrul, Sabiha KESKİN, “Türkiye’de Sağlık Sektöründe Kamu Özel Ortaklığı Modeli”, *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Cilt:17, Sayı:3, 2012, ss.25-51.
- AĞIR Osman, “Rusya Federasyonu’nun Siyasal Rejiminin Adlandırılması Üzerine”, *ASSAM International Refereed Journal*, Sayı:3, 2015, ss.1-20.
- ALAGÖZ Mehmet, Turgut YOKUŞ, “Kamu Özel İşbirliği (KÖİ) Yatırımları ve Ekonomik İllüzyon Etkisi”, *Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, Cilt:19, Sayı:32, 2017, ss.115-122.
- ALAGÖZ Mehmet, “Sürdürülebilir Kalkınmanın Paradigması”, *Konya Selçuk Üniversitesi İİBF Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 2004, ss.1-23. <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/289595> (E.T: 14.03.2018).
- ALPASLAN Halil İbrahim, Jale LAÇINYURT , “Üçüncü Boğaz Köprüsünün Analizi”, *İstanbul Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı:10, 2015, ss.43-64.
- ALTIN Aytuğ, “Kamu Hizmeti Anlayışında Değişim”, *Muş Alparslan Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt:1, Sayı:2, Aralık-2013, ss.101-118.
- ALTIOK Metin, “Keynes ve Keynesçi Kuramda Kriz ve İktisat Politikaları Tartışmaları”, *Toplum ve Demokrasi Dergisi*, Sayı:3, 2010, ss.75-102.
- AKÇAKAYA Onur, “Yerel Sürdürülebilirliğin Sağlanmasında Etkin Bir Yaklaşım: Kamu Sektörü ve Özel Sektör Ortaklığı”, *Sakarya İktisat Dergisi*, Cilt:6, Sayı:3, 2017, ss.46-62.
- AKILLI Hüsniye, “Kamu Hizmeti İmtiyazından Yap İşlet Devret Yöntemine: Yasal Serüven”, *Sayıştay Dergisi*, Sayı:89, 2013, ss.91-114.
- AKTAN Coşkun Can, “Osmanlı İltizam Sistemi”, *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, Sayı:71, 1991.
- AKTAN Coşkun Can, *Kamu İktisadi Teşebbüsleri ve Özelleştirme*, İzmir: Bilkom Matbaası, 1987.
- ARROYO Federico Hernández, Julio Zugasti GONZÁLEZ, “Mexico”, *The Public Private Partnership Law Review: Edition 5*, (Editors: Bruno Werneck and Mario

Saadi), Law Business Research Ltd., 2019.
<https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-4/1168050/mexico>.

ASIA-PACIFIC ECONOMIC COOPERATION (APEC), *Public-Private Partnership For Infrastructure Financing*, Philippines, 2017.

ATAAY Faruk, *Neo Liberalizm ve Devletin Yeniden Yapılandırılması*, Türkiye’de Kamu Reformu Üzerine İncelemeler; Ankara: De Ki Basım Yayım, 2007.

ATAÇ Beyhan, *Maliye Politikası: Gelişimi, Amaçları, Araçları ve Uygulama Sorunları*, Gözden Geçirilmiş 9.Baskı, Ankara: Turhan Kitabevi, 2012.

AYANOĞULLARI Taner, “İşletme Hakkı Devir Sözleşmeleri”, *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, 2007, Cilt:65, Sayı:1, ss.1-38.

BANO Masaaoda, “Public Private Partnerships (PPP’s) As ‘Anchor’ Of Educational Reforms: Lessons Of Pakistan”, *Background Paper Prepared For The Education For All Global Monitoring Report 2009*, 2008, ss.1-40.
<https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000178017>.

BAYRAKTAR Fesih, “Yönetişim Paradigması ve NEOLİBERALİZM: Çelişki ve Kopuş Mu Uyum ve Süreklilik Mi?”, *Ardahan Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Sayı:2, 2015, ss.71-94.

BEH Loosee, “Public-Private Partnerships In China: A Responsive Participation”, *Journal Of US-China Public Administration*, Volume:7, Number:8 (Serial No.58), USA, 2010, ss.1-4.

BİRDİŞLİ Fikret, “Küresel Ekonomik Sistemin İşleyişi İçinde Kredi Derecelendirme Kuruluşlarının İşlevi”, Malatya: *Turgut Özal Uluslararası Ekonomi ve Siyaset Kongresi II*, Malatya: İnönü Üniversitesi, 19-21 Nisan 2012, ss.445-459.

BONHAGE Jan, Marcs ROBERTS, “Germany”, *The Public Private Partnership Law Review: Edition 4*, (Editors: Bruno Werneck and Mario Saadi), Law Business Research Ltd., April-2018. <https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-4/1168044/germany> (E.T: 14.01.2019).

- BOZ Selman Sacit, “Kamu Özel İşbirliği (PPP) Modeli”, *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt: 4, Sayı:2, 2013, ss.277-332.
- BUHUR Sami, “Türkiye’de 2000 Yılından Sonra Mali Disiplini Sağlamaya Yönelik Önlemler”, *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt:19, Sayı:36, 2016, ss.133-147.
- BULUTOĞLU Kenan, *Kamu Ekonomisi*, 7.Baskı, İstanbul: Maliye ve Hukuk Yayınları, 2008.
- BUNDESMINISTERIUM DER FINANZEN, *The Market For Public-Private Partnerships In Germany*, Partnerschaften Deutshchland, 2008, ss.1-31. https://www.unece.org/fileadmin/DAM/ceci/ppt_presentations/2008/ppp/Moscow/muller.pdf (E.T: 16.09.2018).
- CHEN Cheng, *The Institutional Challenges For PPP In China And The Role Of PPIAF*, Paper Prepared For The World Bank Doctoral Workshop, Sun Yet Sen University, China, 2010, ss.1-30.
- CHENG Cheng and WANG Zhengxu, *Public Private Partnerships In China: Making Progress In A Weak Governance Environment*, Nottingham/ United Kingdom, 2009, ss.1-13.
- CHITTMITRAPAP Weerawong, Jirapat THAMMAVARANUCUPT, “Thailand”, *The Public Private Partnership Law Review: Edition 5*, (Editors: Bruno Werneck and Mario Saadi), 2018 Law Business Research Ltd, 2019. <https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-5/1189720/thailand> (E.T: 01.05.2019).
- CHRISTIANSEN Hans, “The OECD Principles For Private SectorParticipation In Insfrastructure” , *International Seminar On Strengthening Public Investment and Managing Fiscal Risks from Public Private Partnerships*, Budapest, Hungary, 2007, ss.1-15.
- CİNGİ Selçuk, Umur TOSUN ve Cahit GÜRAN, *Yolsuzluk ve Etkin Devlet*, Ankara: Ankara Ticaret Odası Yayını, 2002.
- CORRA Maria Ines, Ximena Daract LASPIUR, "Argentina", *The Public Private Partnership Law Review: Edition 5*, (Editors: Bruno Werneck and Mario Saadi),

Law Business Research Ltd., April 2019.
<https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-5/1189688/argentina>. (E.T: 01.05.2019).

CMTS, *Compendium Of Federal Public Private Partnership Authorities For Infrastructure Investments, Ten Years Of Partnering For The Marine Transportation System 2005-2015*, 2015, ss.1-13.

ÇAKIR Mehmet Kadir, *6428 Sayılı Kanuna Göre Kamu Özel İşbirliği Kavramı ve Yeni Bir Model: Yap Kirala Devret*, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2016.

ÇEKİRGE Halis Levent, *Dünya’da ve Türkiye’de Kamu Özel Ortaklığı Uygulamaları ve Örnek Bir Projede Modelin Finansal ve Genel Avantajlarının İncelenmesi*, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2006.

ÇETİNKAYA Özhan, *Türkiye’de Kamu İşletmeciliği ve Özelleştirme*, 3.Baskı, Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım, 2012.

ÇEVİKBAŞ Rafet, “Yeni Kamu Yönetişimi Anlayışı ve Türkiye Uygulamaları”, *Ekonomi ve Yönetim Araştırmaları Dergisi*, Cilt:1, Sayı:2, Aralık-2012, ss.9-32.

ÇUKURÇAYIR Mehmet Akif, Hülya EKŞİ, “Kamu Hizmeti Sunumunda Yeni Yöntemler”, *Selçuk Üniversitesi İİBF Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 2001, ss.89-109.

DEMİR Osman, “Özelleştirmenin Gerekçeleri ve Engelleri”, *Özelleştirme Teori, Dünya ve Türkiye Deneyimi*, (Editör: Yusuf Bayraktutan), Ankara: Liberte Yayınları İçinde, 2003, ss.15-47.

DEMİRTAŞ Ayşe Sofuoğlu, *Kamu Özel İşbirliği Modelinin Kentsel İçme Suyu ve Atık Su Projelerine Uygulanması*, (Uzmanlık Tezi), T.C. Kalkınma Bakanlığı: Yatırım Programlama İzleme ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü, 2018.

DİNLER Zeynel, *İktisada Giriş*, 18.Baskı, Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım, 2012.

DOĞAN Kadir Caner, “Küreselleşme ve Neo Liberal Kuşaklar Çerçevesinde Devleti Konumlandırma Sorunsalı: Minimal Devletten Düzenleyici Devlete”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Cilt:9, Sayı:43, ss.1795-1803.

DOĞANGÜN YASA Bengü, “İktisat Düşüncesinde Devlet Müdahaleciliği Kuramının Evrimi”, *Muş Alparslan Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt:5, Sayı:2, 2017, ss.281-298.

ECONOMIE THE MISSIONS D’APPUI AUX PPP (MAPPP)
https://www.economie.gouv.fr/files/directions_services/ppp/mapp_profile_ang.pdf

EDİZDOĞAN Nihat, Özhan ÇETİNKAYA, *Kamu Bütçesi*, 3.Baskı, Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım, 2012.

EDİZDOĞAN Nihat, Özhan ÇETİNKAYA ve Erhan GÜMÜŞ, *Kamu Maliyesi*, Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım, 9.Baskı, 2018.

EDWARDS Robert vd., “United Stateé, *The Public-Private Partnerships Law Review: Edition 4*, (Editors: Bruno Werneck and Mario Saadi), Law Business Research Ltd., 2018. <https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-4/1168087/united-states>.

EMEK Uğur, “Türkiye’de Alt Yapı Hizmetlerinin Özel Sektöre Gördürülmesi: Neden, Ne Zaman ve Nasıl ?”, *İktisat, İşletme ve Finans Dergisi*, Sayı:24, Kasım 2009, ss.9-45.

EMEK Uğur, “Karşılaştırmalı Perspektiften Kamu Özel İşbirlikleri: Avrupa Topluluğu ve Türkiye”, *Rekabet Dergisi*, Cilt:10, Sayı:1, 2009, ss.7-53.

ENER Meliha, Esra DEMİRCAN, “Küreselleşme Sürecinde Değişen Devlet Anlayışından Kamu Hizmetlerinin Dönüşümü: Sağlık Hizmetlerinde Piyasa Mekanizmaları”, *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Cilt:13, Sayı:1, 2008, ss.57-82.

ERDEM Ebru, *Sağlık Hizmetlerinde Kamu Özel Ortaklığı Modelinin Kamu Maliyesine Etkileri*, (Yüksek Lisans Tezi), İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2015.

ERDEM Ekrem, DUMRUL Cüneyt, “Keynesyen ve Neo Klasik Yaklaşımlarda Finansal Sistem ve İktisadi Büyüme”, *Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Cilt:3, Sayı:2, 2014, ss.45-86.

- ERLACH Peter, *Public Private Partnerships In Austria: Approache Son PPP In City and Regional Logistics In Austria*, 2002, ss.1–12.
- EROL Gülhanım, *Kamu Hizmetlerinin Görülmesinde İmtiyaz Yöntemi ve Türkiye Uygulaması*, (Uzmanlık Tezi), Devlet Planlama Teşkilatı, 1999.
- ERSÖZ Melis, *Avrupa Birliği ve Türk Hukuku Işığında Public Private Partnership Uygulamaları*, (Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul: Ünal Aysal Tez Değerlendirme Yarışma Dizisi, 2010.
- EVANS Joanne, “Public Private Partnerships: A New Direction In Australia”, *Twenty-Seventh Annual AMPLA Conference*, 2003, ss.1-368
- EPEC, *State Guarantees in PPPs A Guide to Better Evaluation, Design, Implementation and Management*, European PPP Expertise Centre, 2011, ss.1-40.
- EPEC, *France PPP Units and Related Institutional Framework*, 2012, ss.1-48
<https://www.eib.org/en/publications/epec-france-ppp-unit-and-related-institutional-framework.htm>.
- EURODAD, *French Court of Auditors Annual Report Reiterates Failure of Public Private Partnerships*, 2019. <https://eurodad.org/Entries/view/1547049/2019/03/14/French-Court-of-Auditors-annual-report-reiterates-failure-of-public-private-partnerships>
- EUROPEAN COMMISSION, *Guidelines For Successful Public-Private Partnerships*, Brussels: Directorate-General Regional Policy, 2003.
http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/ppp_en.pdf.
- EUROPEAN COMMISSION, *Green Paper On Public Private Partnership And Community Law On Public Conctracts and Concession*, Brüssels COM-2004 327 Final, 30.04.2004. <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/94a3f02f-ab6a-47ed-b6b2-7de60830625e/language-en>
- EUROPEAN COMMISSION, “Public Private Partnership: Large-Scale Demonstrators and Small-Scale Testing Units”, *Enterprise and Industry, Business Innovation Observatory Case Study 6*, 2013, ss.1-16.
- EUROPEAN COURT OF AUDITORS, *Public Private Partnerships In The EU: Widespread Shortcomings And Limited Benefits*, Special Report, 2018.

https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_09/SR_PPP_EN.pdf

(E.T: 28.02.2019).

EUROPEAN INVESTMENT BANK (EIB), *The EIB's Role In Public-Private Partnerships (PPP's)*, 2004. www.eib.org/attachments/thematic/eib_ppp_en.pdf.

(E.T: 07.05.2018)

EUROPEAN INVESTMENT BANK (EIB), *Public-Private Partnerships In Europe- Before And During The Recent Financial Crisis*, Economic and Financial Report, 2010, ss.1-30. http://www.eib.org/epec/resources/efr_epec_ppp_report1.pdf,

(E.T: 08.05.2018)

EUROPEAN INVESTMENT BANK (EIB), “Review of the European PPP Market In 2015”, *Market Update*, 2016, ss.1-8. http://www.eib.org/epec/resources/publications/epec_market_update_2016_en.

(E.T: 08.05.2018)

EUROPEAN PARLIAMENT, *Public-Private Partnerships: Models and Trends In The European Union*, Brussels, 2006, ss.1-15. http://www.eurosfaire.prd.fr/7pc/doc/1265964211_ppp_briefing_note_en.pdf.

(E.T: 09.05.2018).

FRIESECKE Frank, “The Increased Significance Of Public Private Partnerships (PPP) For Urban Development In Germany”, *XXIII FIG Congress: Shaping the Change*, 2006, ss.1–18.

FITCH RATING, *Rating Public-Sector Counterparty Obligations In PPP Transactions: Cross Sector Criteria*, Public Finance Global, 2016, ss.1-10.

FRAGA Manul Velez, Ana Maria Sabiote ORTIZ, “Spain”, *The Public Private Partnership Law Review: Edition 4*, (Editors: Bruno Werneck and Mario Saadi), Law Business Research Ltd., 2018. <https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnerships-law-review-edition-4/1168081/spain> (E.T: 09.03.2019).

GRIMSEY Darrin, Mervyn K. LEWIS, *The Economics Of Public Private Partnership*, *The International Library Of Critical Writings In Economics 183*, United Kingdom: Edward Elgar Publishing Inc Montpellier Parade Cheltenham, 2004.

GOVERNMENT OF THE NETHERLANDS,

<https://www.government.nl/topics/development-cooperation/development-cooperation-partners-and-partnerships/public-private-partnerships>

GOVERNMENT OF PAKISTAN, *Public Private Partnership Authority (PPPA)*.

<http://www.pppa.gov.pk/index.php>

GÖNGEN Mehmet Ali, “Küreselleşmenin Ekonomik Boyutu; Küreselleşmeyi Yöneten Üç Ana Kurum: IMF, Dünya Bankası, Dünya Ticaret Örgütü”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı:29, Ağustos-2013, ss.117-134.

GRIFFITHS Andrew, Nicholas CARNES and Lan WEI, “Australia”, *The Public-Private Partnerships Law Review: Edition 4*, (Editors: Bruno Werneck and Mario Saadi), Law Business Research Ltd., 2018.
<https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-4/1168035/australia>

GÜLTEKİN Sadettin, “Dünya Ticaret Örgütü, Avrupa Birliği ve Türkiye’nin Tarım Politikaları: Karşılaştırmalı Bir İnceleme”, *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, Sayı:9, 2012, ss.55-70.

GÜMRÜK TURİZM İŞLETME TİCARET A.Ş., “Türkiye’nin Değişen Yüzü: Yap İşlet Devret Modeliyle Sınır Kapıları”, *Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği*, 2017.

GÜNGÖR Harun, *Sağlık Sektöründe Kamu Özel İşbirliği Uygulamaları ve Türkiye İçin Bir Değerlendirme*, (Uzmanlık Tezi), T.C. Kalkınma Bakanlığı: Sosyal Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, 2012.

GÜRKAN Mehmet Fatih, “Eğitim Kamu Hizmetinin Görülmesinde Kamu Özel Ortaklığı”, (Yüksek Lisans Tezi), T.C. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı, Konya, 2013.

GÜZELSARI Selime, “Kamu Özel Ortaklıkları Üzerine Eleştirel Bir İnceleme”, *Kriz ve Türkiye, Aşınan Teoriler*, (Editörler: Hale Balseven ve Fuat Ercan), Ankara: Phonex Yayınları içinde, 2013, ss.313-363.

GÜZELSARI Selime, “Neo Liberal Politikalar ve Yönetişim Modeli”, *Amme İdaresi Dergisi*, Cilt:36, Sayı:2, Haziran-2003, ss.17-34

- HART Thomas, Carolin WELZEL, *Public Private Partnerships And E-Government Strategien*, Bertelsmann Stiftung, 2004, ss.1-86. (E.T:16.01.2019).
https://www.bertelsmannstiftung.de/fileadmin/files/BS/Publikationen/GrauePublikationen/GP_Public_Private_Partnerships_und_E-Government.pdf
- HEMMING Richard, “Public-Private Partnerships, Government Guarantees, and Fiscal Risk”, *Washington D.C.: International Monetary Fund*, 2006, ss.1-12.
<https://www.imf.org/External/Pubs/NFT/2006/ppp/eng/ppp.pdf>
- HİÇ BİROL Özlem, Ayşen HİÇ GENCER, “Neo Klasik İktisat ve Neo Klasik Sentez”, *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Haziran 2014, Cilt:16, Sayı:1, ss:259-280.
- HM TREASURY, “Private Finance Initiative And Private Finance 2 Projects: 2017 Summary Data”, *Insfracture and Project Authority*, March 2018, ss.1-26.
- İŞİK Abdurrahman, “Sosyalist Ekonomik Sistemden Piyasa Ekonomisine Geçişin Nedenleri”, *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, Sayı:20, 2013, ss.105-118.
- İSMAİL Suhaiza, Fatimah Azzahra HARRİS, “Challenges In Implementing Public Private Partnership (PPP) In Malaysia”, *International Conference on Accounting Studies 2014, ICAS 2014, 18-19 August 2014, Kuala Lumpur, Malaysia*.
- IRWIN Tim, Samah Mazraani ve Sandeep Saxena, “How To Note: How To Control The Fiscal Cost Of Public Private Partnerships”, *International Monetary Fund: Fiscal Affairs Department*, 2018, ss.1-14.
- JAPAN EXTERNAL TRADE ORGANİZATİON (JETRO), *Public Private Partnerships In Australia And Japan Facilitating Private Sector Participation*, Asia And Oceania Division Overseas Research Department, 2010, ss.1-28.
- JAPON EXTERNAL TRADE ORGANIZATION (JETRO), “2006 Jetro White Paper On, International Trade And Foreign Direct Investment”, 2006, ss.1-38.
https://www.jetro.go.jp/ext_images/en/reports/white_paper/2006.pdf

- KARAHANOĞULLARI Onur, “Kamu Hizmetleri Piyasa İlişkisinde Dördüncü Tip: Eksik İmtiyaz (Kamu-Özel Ortaklığı)”, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, Sayı:3, 2011, ss.177–215.
- KARAHANOĞULLARI Yiğit, “Kamu Özel Ortaklığı Modelinin Mali Değerlendirilmesi”, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, Cilt:66, Sayı:2, 2012, ss.177-215.
- KARASU Koray, “Sağlık Hizmetlerinin Örgütlenmesinde Kamu Özel Ortaklığı”, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, Cilt:66, Sayı:3, 2011, ss.217-262
- KEPENEK Yakup, *100 Soruda Gelişimi, Sorunları ve Özelleştirmeleriyle Kamu İktisadi Teşebbüsleri (KİT)*, İstanbul: Gerçek Yayınevi, 1990.
- KESKİN Bayram, *Kamu Hizmetinin Görülmesine İlişkin Sözleşmeler ve Bu Sözleşmelerden Doğan Uyuşmazlıkların Tahkim Yoluyla Çözümü*, (Doktora Tezi), Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2005.
- KIKUCHI Kiyomi, Kazuyuki WAKASA, “Japan”, *The Public-Private Partnerships Law Review: Edition 5*, (Editors: Bruno Werneck and Mario Saadi), Law Business Research Ltd, 2019. <https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-5/1189698/japan>
- KILIÇASLAN Harun, *Devletin Değişen Rolü ve Kamu Özel İşbirlikleri*, Ankara: Savaş Yayınevi, 2017.
- KILIÇASLAN Harun, “Kamu Hizmetleri ve Finansmanı Açısından Türkiye’de Kamu Özel İşbirlikleri”, *Balkan Sosyal Bilimler Dergisi (BJSS Balkan Journal of Social Sciences)*, *International Congress Of Management Economy And Policy Özel Sayısı*, 2016, ss.385-398.
- KILIÇASLAN Harun, *Küreselleşmenin Türkiye’deki Kentsel Kamu Hizmetlerinin Arzı ve Finansman Yöntemleri Üzerindeki Etkileri*, (Doktora Tezi), Bursa: Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2013.
- KİRMANOĞLU Hülya, *Kamu Ekonomisi Analizi*, İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım, 2007.
- KOKKAEW Nakkon, Jirapon SUNKPHO, “Thailand’s New Public Private Partnership

Law: Acure to The Problem?”, *European Procurement and Public Private Partnership Law Review*, Volume:8, Issue:2, 2013, ss.143-150.

KOVANCILAR Birol, Mustafa MİYNAT, Sibel A.BURSALIOĞLU, *Kamu Maliyesinde Küresel Değişimler*, Ankara: Gazi Kitabevi, 2007.

KÖSTEKÇİ Ahmet, “Kamu ve Özel Sektör Ortaklıkları: Dünya’da ve Türkiye’de Yaşanan Gelişmeler”, *Güncel Gelişmeler Perspektifinden Kamu Maliyesinde Seçme Konular*, (Editörler: Fazlı Yıldız, Güner Tuncer), Ankara: Savaş Yayınevi, 2017.

KRUMM Thomas, *The Politics Of Public Private Partnership In Western Europe: Comparative Perspectives*, United Kingdom: Edward Elgard Publishing Limited, 2016.

KURŞUN Arzu ve Cemil RAKICI, “Sosyal Refah Devletinin Tarihi Süreci ve Günümüz Bazı Refah Devletlerinin Değerlendirilmesi”, *Uluslararası Ekonomi ve Yenilik Dergisi*, Cilt:2, Sayı:2, 2016, ss.136-156.

LAMBA Mustafa, “Yeni Kamu Yönetimi Perspektifinden Türkiye’de Kamu Yönetimi Reformları: Genel Gereçekler Üzerinden Bir İnceleme”, *Süleyman Demirel University The Journal of Faculty of Economics and Administrative Sciences*, Cilt:19, Sayı:3, 2014, ss.135–152.

LEIGHTON Bryan Cave, Mark RICHARDS, Katherine CALDER, Alexander HADRİLL, “United Kingdom”, *The Public Private Partnership Law Review: Editon 4*, (Editor: Bruno Werneck and Mário Saadi), The Law Review, 2018.

MC CREEVY Charlie, *An Exchange Of Views On Public Procurement*, *European Commission Report*, London, 2008.
file:///C:/Users/SYSTEM%20ERROR/Downloads/SPEECH-08-699_EN.pdf

MC KINSEY, *Infrastructure Productivity: How To Save 1 Trillion ABD Usd A Year*, 2013, ss.1-16. <https://www.mckinsey.com/industries/capital-projects-and-infrastructure/our-insights/infrastructure-productivity>

- MC NICHOL Dan, “The United States: The World’s Largest Emerging P3 Market”, *Foreword By William Marino, Star America Infrastructure Fund*, 2013, ss.1-14. www.aig.com/us/constructionP3.
- MINASSIAN Terasa Ter, “The Economics of Public Private Partnership”, *OECD Working Party of Senior Budget Officials Symposium on Agencies and Public Private Partnerships*, Madrid, 2006, ss.1-15.
- MINISTRY OF ECONOMIC AND INDUSTRY, *Research For Facilitation Of Infrastructure That Utilizes PPP (Public-Private Partnership), Etc. In The Republic Of The Philippines*, Final Report: Fiscal 2014 Overseas Development Planning Research For Establishing Business Bases And Capturing The Overseas Infrastructure Market, 2015.
- MOURAVIEV Nikolai, Nada KAKABADSE, *Public-Private Partnerships In Transitional Nations: Policy, Governance And Praxis*, 2017, ss.1-30 <https://www.cambridgescholars.com/download/sample/63868> (E.T: 14.01.2019)
- NATIONAL TREASURY PPP UNIT, *PPP Project Cycle*, Reflecting Treasury Regulation 16 to the Public Finance Management Act 1999.
- NEMOTO Yuji, “Creating Public Sector Capacity In Japan”, *Presentation at the PPP Days*, Geneva, 2012, ss. 1-16. <https://businessdocbox.com/Government/73661929-Creating-public-sector-capacity-in-japan.html>
- OECD, *Public-Private Partnerships: In Pursuit Of Risk Sharing And Value For Money*, Paris: OECD, 2008. <http://www.oecd.org/gov/budgeting/public-privatepartnershipsinpursuitofrisksharingandvalueformoney.htm#B3>
- OECD, *Recommendation Of The Council On Principles For Public Governance Of Public-Private Partnerships*, Paris: OECD, Mayis-2012. <http://www.oecd.org/governance/budgeting/PPP-Recommendation.pdf>
- OECD, *Subnational Public Private Partnerships: Meeting Infrastructure Challenges*, Paris, 2018. https://read.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/responding-to-the-infrastructure-challenge_9789264304864-en#page4.

OFFICIAL PORTAL OF PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP MINISTRY OF
FINANCE MALAYSIA

<http://www.ukas.gov.my/en/mypartnerships/ppp/guidelines>

ÖNEN Sacit, *Uluslararası Mali Kuruluşlar*, Ankara: Gazi Üniversitesi Yayını, 1989.

ORAL Burcu Gediz ve Tuğba Arpazlı FAZLILAR, “Yenilenebilir Enerji Yatırımlarında Kamu Özel Sektör İşbirlikleri: Rüzgâr Enerjisi Santralleri Örneği”, *Optimum Ekonomi ve Yönetim Bilimleri Dergisi*, Cilt:3, Sayı:1, 2016, ss.98-115.

ÖZER Mehmet Akif, “Sağlık Sektöründe Yeni Bir Hizmet Sunum Modeli: Kamu Özel Ortaklığı”, *Sosyal Güvenlik Dergisi*, Cilt 6, Sayı 1, 2016, ss.9-38.

ÖZER Barış, Mustafa MİYNAT, “Türkiye’de Uygulanan Kamu Tedarik Usullerinin Yolsuzluk Riski Açısından Değerlendirilmesi”, *Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt:14, Sayı:3, 2016, ss.21-50.

PALAKOVIC Lidia, “Public Private Partnership (PPP) and Credit Risk”, *Standar & Poors*, 2008, ss.1-26.

https://www.unece.org/fileadmin/DAM/ceci/ppt_presentations/2008/ppp/polakovic.pdf

PANDIMIGLIO Giulia, *Course of European Administrative Law Public-Private Partnership : An Analysis Of European Principles And Italian Legal A mamma e papà, è il loro successo*, Libera Università Internazionale Degli Studi Sociali, 2016.

PINAR Abuzer, *Maliye Politikası: Teori ve Uygulama*, 5.Baskı, Ankara: Turhan Kitabevi, 2012.

PRESIDENCIA REPUBLICA CASA CIVIL

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2004-2006/2004/lei/L11079compilado.htm

PRESIDENCIA REPUBLICA CASA CIVIL.

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2004-2006/2005/Decreto/D5385.htm

PPP INDONESIA, *PPP Journal*.

http://www.pppindonesia.co.id/index.php?option=com_content&view=section&layout=blog&id=6&Itemid=27&lang=en.

PPP INDONESIA, *Municipal Bonds*.

http://www.pppindonesia.co.id/index.php?option=com_content&view=article&id=60&Itemid=61&lang=en

PPP INDONESIA, *Welcome to PPP Indonesia's Website*.

<http://www.pppindonesia.co.id/?fbclid=IwAR1Y9y0kBXLqm7ILdgurmFzgCdOIC48iBhEjt61OgNOWawedywK5pqUwHI>

PPP KNOWLEDGE LAB, <https://pppknowledgelab.org/guide/sections/83-what-is-the-ppp-reference-guide>

PPP KNOWLEDGE LAB, <https://pppknowledgelab.org/guide/sections/8-how-ppps-are-used-sectors-and-services>

PPP KNOWLEDGE LAB, <https://pppknowledgelab.org/guide/sections/33-public-financial-management-frameworks-for-ppps>

PWC, *Infrastructure Developments and Public Private Partnerships In Thailand: A 2018 Update*, 2018, pp.1-9. <https://www.pwc.com/th/en/deals/public-private-partnerships-in-thailand-2018.html>

RAMACHANDRAN Ramakrishnan, *Public Private Partnership (PPP) In Indian Health Care*, Agni School of Business Excellence, NH45 Morepatty, Dindigul 624802 India, 2012, ss.1-11.

REPUBLIC OF INDONESIA, *Public Private Partnership (PPP) Investors Guide*, Coordinatin Ministry Of Economic Affairs April-2010, s.9. <https://www.bi.go.id/en/iru/presentation/other/Documents/6b3a71af6bbd481ca788477c2cc107a1PPPinvestigorquide.pdf>.

REPUBLIC OF THE PHILIPPINES Public Private Partnership Center, <https://ppp.gov.ph/guidelines-and-issuances/>

REVZINA Olga, Lola SHAMIRZAYEVA, Roman CHRAKOV , "Russia", *The Public Private Partnership Law Review: Edition 5*, (Editors: Bruno Werneck and Mario

Saadi), 2018, Law Business Research Ltd, 2019.
<https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-4/1168079/russia>.

RIVERA Griser Tinoco, Glenda ZURITA REYNOSO, “Public-Private Partnership In Mexico”, *George Washington University Institute Of Brazilian Issues and Public Management Issues, Minerva Program*, Washington, 2012, ss.1-48.

ROSSIL Matteo, Giuseppe FESTA, Ardi GUNARDİ “The Evolution of Public-Private Partnerships In a Comparison Between Europe and Italy: Some Perspectives for the Energy Sector”, *International Journal of Energy Economics and Policy*, Cilt:9, Sayı:3, 2019, ss.404-413.

SAN SANTOSO Djoen vd., “Public-Private Partnerships For Tollway Construction And Operation: Risk Assessment And Allocation From The Perspective Of Investors”, *Journal of Construction In Developing Countries*, Cilt:17, Sayı:2, 2012, ss.45-66.

SARISU Ayhan, “Bütçe Katılığına Etkisi Açısından Türk Sağlık Sektöründe Yap Kirala Devret Projeleri”, *Tarih Okulu Dergisi*, Sayı:26, Haziran 2016, ss.504-567.

SAUSSIÉR Stéphane, Phuong Tra TRAN, “The Efficiency of Public-Private Partnerships in France: An Initial Quantitative Evaluation”, *Sorbonne Business Scholl Article*, 2012, ss.1-25. http://chaire-eppp.org/files_chaire/rei_140_0081.pdf

SELEN Ufuk, *Maliye Politikası Aracı Olarak Teşvik Politikaları*, Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım, 2011.

STANDARD POORS, *Infrastructure Finance Traffic Riks In Start Up Toll Facilities*, September 2002, ss.1-30.
<http://www.robbain.com/Traffic%20Risk%20Complete%20Report.pdf>.

SUN Hui, “China”, *The Public Private Partnership Law Review: Edition 4*, (Editors: Bruno Werneck and Mario Saadi), Law Business Research Ltd 2018.
<https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-4/1168039/china>

- SYRACUSE UNIVERSITY, *Public-Private Partnerships: Benefits and Opportunities For Improvement Within the United States*, 2016, ss.1-27. <http://eng-cs.syr.edu/wp-content/uploads/2017/04/P3Report.pdf>
- ŞAHİN Mehmet, Özge UYSAL, *Kamu Ekonomisi Perspektifinden Kamu-Özel Sektör Ortaklıkları*, Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım, 2008.
- ŞEN Semih, Mircan TOKATLIOĞLU, “Türkiye’de Koşullu Yükümlülüklerin Analizi”, *33.Uluslararası Maliye Sempozyumu*, (Editör: Selçuk İpek), Çanakkale: Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Ekin Basım Yayın Dağıtım, Mayıs-2018, ss.232-239.
- ŞENER Orhan, *Teori ve Uygulamada Kamu Ekonomisi*, İstanbul: Beta Yayın Basım, 2010.
- ŞENYÜZ Doğan, Metin ERDEM, İsmail TATLIOĞLU, *Kamu Maliyesi*, 7.Baskı, Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım, 2009.
- ŞEVİK Setenay, ESER Levent Yahya, “Türkiye’de Karayollarında Fiyatlandırma ve Özelleştirme Uygulamaları: Bir Model Önerisi”, *Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Cilt:12, Sayı:1, 2016, ss.89-108.
- T.C. CUMHURBAŞKANLIĞI Strateji Bütçe Başkanlığı, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2018*, Yatırım Programlama İzleme ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü, 2019.
- T.C. KALKINMA BAKANLIĞI, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2017*, Yatırım Programlama İzleme ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü, 2018.
- T.C. KALKINMA BAKANLIĞI, *Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri Kapsamında Türkiye’nin Mevcut Durumunun Analizi Projesi, Mevcut Durum Analizi Ana Rapor*, Aralık 2017.
- T.C. KALKINMA BAKANLIĞI, *Kamu Özel İşbirliği Özel İhtisas Komisyonu Ön Raporu: Mevcut Durum Analizi*, 11. Kalkınma Planı, Kasım-2017.
- T.C. KALKINMA BAKANLIĞI, *Kamu Özel İşbirliği Raporu 2016*, Yatırım Programlama İzleme ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü, Şubat-2017.

- T.C. KALKINMA BAKANLIĞI, *Dünya’da ve Türkiye’de Kamu Özel İşbirliği Uygulamalarına İlişkin Gelişmeler 2015, Yatırım Programlama İzleme ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü*, 2016.
- T.C. KALKINMA BAKANLIĞI, *Kamu Özel İşbirliği Mevzuatı*, Yatırım Programlama İzleme ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü, Mayıs 2015.
- T.C. KALKINMA BAKANLIĞI, *Kamu Özel İşbirliği Özel İhtisas Komisyon Raporu*, Onuncu Kalkınma Planı: 2014-2018, Ankara, 2014.
- T.C. KALKINMA BAKANLIĞI, *Dünya’da ve Türkiye’de Kamu Özel İşbirliğine İlişkin Gelişmeler*, Yatırım Programlama ve İzleme ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü, Ankara, Kasım, 2012.
- T.C. MALİYE VE HAZİNE BAKANLIĞI, *Hazine Yatırım Garantisi Sağlanan KÖİ Projeleri*, 2019. <https://ms.hmb.gov.tr/uploads/2018/12/Hazine-Yat%C4%B1r%C4%B1m-Garantisi-%C4%B0%C3%A7eren-K%C3%96%C4%B0-Projeleri.xls>
- T.C. MALİYE VE HAZİNE BAKANLIĞI, *Kamu Borç Yönetimi Raporu*, Aralık 2018. https://ms.hmb.gov.tr/uploads/2018/12/Web_Kamu_Borc_Yonetimi_Raporu_Aralik_2018.pdf (E.T: 08.01.2019).
- T.C. MALİYE VE HAZİNE BAKANLIĞI, *Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu ve Ekleri*, Ankara: Bütçe ve Mali Kontrol Genel Müdürlüğü, 2018. <http://www.bumko.gov.tr/TR,61/merkezi-yonetim-butce-kanunu-ve-ekleri.html>
- T.C. MALİYE VE HAZİNE BAKANLIĞI, *2019 Yılı Bütçe Gerekçesi*, Ankara: Bütçe ve Mali Kontrol Genel Müdürlüğü, Ankara, Ekim-2018.
- T.C. MALİYE BAKANLIĞI, *Kamu Özel İşbirlikleri ve Topluluk Hukukunda Kamu İhaleleri Ve İmtiyazlarına İlişkin YEŞİL KİTAP (Gayri Resmi Çeviri)*, Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Dairesi Başkanlığı, Ankara-2010.
- T.C. RESMÎ GAZETE, *Sağlık Bakanlığınca Kamu Özel İşbirliği Modeli İle Tesis Yapıtırılması, Yenilenmesi ve Hizmet Alınmasına Dair Uygulama Yönetmeliği*, Sayı:28995, 2014. <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/05/20140509-26-1.pdf>

- T.C. RESMÎ GAZETE, 6456 Sayılı Kamu Finansmanı ve Borç Yönetiminin Düzenlenmesi Hakkında Kanun İle Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, 03/04/2013
<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2013/04/20130418-1.htm>
- T.C. RESMÎ GAZETE, 6428 sayılı Sağlık Bakanlığınca Kamu Özel İşbirliği Modeli İle Tesis Yapıtırılması, Yenilenmesi ve Hizmet Alınması Hakkında Kanun, Tertip:5, Cilt: 53, Sayı: 28582, 9/3/2013.
- T.C. RESMÎ GAZETE, 6288 Sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu İle Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yapıtırılması Hakkında Kanunda ve Kamu İhale Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, 04/04/2012.
- T.C. RESMÎ GAZETE, 652 Sayılı Milli Eğitim Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, Tertip:5, Cilt:50, No:28054, 14.09.2011.
- T.C. RESMÎ GAZETE, Ulaştırma Bakanlığından: Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul Ve Esaslar Hakkında Yönetmelik, 13 Şubat 2007.
- T.C. RESMÎ GAZETE, 5215 Sayılı Belediye Kanunu, 2004.
- T.C. RESMÎ GAZETE, 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu, 22.01.2002.
- T.C. RESMÎ GAZETE, Yap- İşlet Modeli İle Elektrik Enerjisi Üretim Hakkında Kanun,Tertip:5, Cilt:36, 1997.
- T.C. RESMÎ GAZETE, 3996 Sayılı Kanun: Bazı Yatırım Ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yapıtırılması, Sayı:21959, Tertip:5, Cilt:33, 13/6/1994.
- T.C. RESMÎ GAZETE, 3465 Sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü Dışındaki Kuruluşların Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol) Yapımı, Bakımı Ve İşletilmesi İle Görevlendirilmesi Hakkında Kanun, Sayı:19830, 2/6/1988.
- T.C. RESMÎ GAZETE, 3096 sayılı Türkiye Elektrik Kurumu Dışındaki Kuruluşların Elektrik Üretimi, İletimi, Dağıtımı ve Ticareti ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanun, 19/12/1984, Sayı: 18610, Tertip:5, Cilt:24.

- T.C. SAĞLIK BAKANLIĞI, *2018 Mali Tablolar: Fonksiyonel Sınıflandırma*, Strateji Geliştirme Başkanlığı, 2018. /sgb.saglik.gov.tr/mali-tablolar
- T.C. SAĞLIK BAKANLIĞI, *2017 Mali Tablolar: Fonksiyonel Sınıflandırma*, Strateji Geliştirme Başkanlığı, 2017. //sgb.saglik.gov.tr/mali-tablolar
- T.C. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ), *2018 Faaliyet Raporu*, Strateji Geliştirme Başkanlığı, Ankara, 2019.
- T.C. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ), *2017 Faaliyet Raporu*, Strateji Geliştirme Başkanlığı, Ankara, 2018.
- T.C. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI , *Devlet Hava Meydan İşletmesi Genel Müdürlüğü 2017 Havayolu Sektör Raporu*, Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğü, 2018.
- T.C. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI, *2018 DHMİ Faaliyet Raporu*, Devlet Hava Meydanları Ofisi, 2018.
- T.C. ULAŞTIRMA VE ALT YAPI BAKANLIĞI, *Sektörel Büyüklükler Politika ve Düzenlemeler Proje ve Faaliyetler Uluslararası İlişkiler*, 2017. <http://www.uab.gov.tr/images/faaliyet/e4b907f8f006296.pdf>.
- T.C. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2017: Türkiye*, Ankara, 2017.
- T.C. ULAŞTIRMA BAKANLIĞI, *Kuzey Marmara Otoyolu (Odayeri-Paşaköy Arası ve Bağlantı Yolları İle 3.Boğaz Köprüsü*, Ankara: Kara Yolları Genel Müdürlüğü, 2013.
- TELANG Vidya, Vishakha KUTUMBALE, *Public Private Partnerships In India: An Overview Of Current Scenario*, *Research Front*, Volume: 2, Number:4, 2014.
- TEKİN Perihan Şenel, *Türkiye’de Sağlık Sektöründe Bir Finansman Yöntemi Olarak Kamu-Özel Ortaklığı Politikasının Politika Haritalama Yöntemi İle Analiz Edilmesi*, (Doktora Tezi) Ankara: Hacettepe Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Sağlık Kurumları Yönetimi Programı, 2010.

- TEKİN Perihan Şenel “Küresel Kamu Özel Ortaklığı Uygulamaları ve Türkiye Sağlık Sektörü Açısından Bir Değerlendirme”, *Ankara Sağlık Hizmetleri Dergisi*, Cilt:16, Sayı:2, 2017, ss.5-20.
- THAILAND MINISTRY OF FINANCE, *Public Private Partnership (PPP) in Thailand*, State Enterprise Policy Office, 2015, ss.1-18.
<https://www.unescap.org/sites/default/files/PPP%20Thailand-sent.pdf>
- THIEL Sandra Van, Christopher POLLITT and Vincent HOMBURG, “New Public Manager in Europe: Changes and Trends”, *New Public Management in Europe: Adaptation and Alternatives*, (Edited: Christopher Pollit, Sandra Van Thiel and Vincent Homburg), Palgrave Macmillan, 2007.
- TOKATLIOĞLU Mircan, Ufuk SELEN, *Maliye Politikası*, Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım, 2017.
- TOKATLIOĞLU Mircan Yıldız, *Küreselleşme ve Kamu Hizmetleri*, Bursa: Alfa Aktüel Yayınları, 2005.
- TRABANT Amanda, Gayle ALLARD, “Public Private Partnerships In Spain: Lessons and Opportunities”, *IE Business School Working Paper*, WP10- 07, 10-07-2007, ss.1-40. <https://cee.ie.edu/sites/default/files/public-private.pdf>
- TSUNODA Jiro, Ramraj PAI, and Pawan AGRAWAL, “Credit Rating Methods for Public–Private Partnership Infrastructure Projects and Small and Medium-Sized Enterprises In South Asia”, *Asian Development Bank*, Number:3, February 2014, ss.1-85.
- TUNÇ Gökhan, Emrah ÖZSARAÇ, “Türkiye’deki Kamu Özel İşbirliği Modelinin İyileştirilmesine Ait Öneriler”, *3.Türkiye Deprem Mühendisliği ve Sistemoloji Konferansı*, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, 14-16 Ekim 2015, ss.1-11.
- TURAN Deniz, *Küresel Kamusal Mallar ve Finansmanı*, Bursa: Dora Yayıncılık, 2010.
- TÜRK İsmail, *Maliye Politikası: Amaçlar, Araçlar ve Çağdaş Bütçe Teorileri*, 23.Baskı, Ankara: Turhan Kitabevi, 2010.

USAID, *Public Private Partnerships For Transportation In The Apec Region: An Analysis and Literature Review*, January 2017.
<http://www.cpppc.org/u/cms/ppp/201711/30163111q5sa.pdf>.

UĞUR Alparslan, Mustafa MİYNAT, “Kamu Özel Sektör Ortaklıklarının Ekonomi Politikası”, *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, Cilt:2, Sayı:2, 2014, ss.19-40.

UYŞAL Yusuf, “Avrupa Birliği’nin Seçilmiş Bazı Ülkelerinde ve Türkiye’de Kamu Özel İşbirliği (KÖİ) Yatırımlarının Karşılaştırmalı Analizi”, *Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi*, Cilt:1, Sayı:2, 2018, ss.158–73.
<http://dergipark.gov.tr/download/article-file/528519>.

ÜNSAL Cihan, *Yapısalcı İktisat ve Mali Uyum*, (Doktora Tezi), Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye Kamu Ekonomisi Anabilim Dalı, 2013.

VAISSIER Francois- Guilhem, Olivier Le BARLAR, Diane HOURIEZ, “France”, *The Public Private Partnership Law Review: Edition 5*, (Editors: Bruno Werneck and Mario Saadi), Law Business Research Ltd., 2019.
<https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-5/1189696/france>

VAMED, *Health. Care. Vitality.*, Annual Report, 2010.

https://www.vamed.com/media/3179/vamed_gb10_english_200411_web_final.pdf

VAMED, *Health. Care. Vitality.*, Annual Report, 2016.

<https://www.vamed.com/media/4192/vamed-group-report-2016.pdf>.

VARDAR Gizem Çopur, *İmtiyazlı Hizmet Sözleşmeleri ve Yap-İşlet-Devret Modeli Muhasebe Sorunları*, (Doktora Tezi), Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2013.

VECCHI Veronica, Marco AIROLDI, Stefano CASELLI, "Closing Public Private Partnerships' Gaps In Italy: From Legal Microsurgery to Managerial From", *Managerial Flow*, (Editor: Veronica Vecchi, Ben Farr-Wharton and Manuela

Briuoni), Routledge Advances In Management and Business Studies, 21 Mayıs 2015, pp.205-218. (Google E-Book üzerinden erişim sağlanmıştır.)

VICTORIA STATE GOVERNMENT, *Partnerships Victoria PPP Projects*, 2019. <https://www.dtf.vic.gov.au/public-private-partnerships/partnerships-victoria-ppp-projects> (E.T: 26.06.2019).

VON HIRSCHHAUSEN Christian, Andreas BRENCK, Thorsten BECKERS, Maria HEINRICH, "Public-Private Partnerships In New EU Member Countries of Central and Eastern Europe: An Economic Analysis with Case Studies From The Highway Sector" *European Investment Bank Paper*. (Editor: Armin Riess, Timo Valila), 2005.

YALÇIN Fatma Ceren, "Kamu Özel İşbirliği ve Özelleştirme: Kavramsal Bir Çerçeve", *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt:13, Sayı:25, 2014, ss.133-162.

YALÇIN Fatma Ceren, "Geleneksel Kamu Hukuku Sistematiğinde Kamu Özel İşbirliğine Eleştirel Bir Bakış: 6428 Sayılı Kanun ve Yasal Yapılanma Ve Uygulama İçin Öneriler", *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt:15, Sayı:30, 2016, ss.163-190.

YAO Noriko vd., "JAPAN", *The Public-Private Partnerships Law Review: Edition 4*, (Editors: Bruno Werneck and Mario Saadi), 2018. <https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-4/1168046/japan>.

YERLİKAYA Gökhan Kürşat, "Mahalli İdarelerin Yatırımlarında Yap İşlet Devret Modelinin Uygulanması", *Yerel Yönetimler Forumu*, 2012. http://193.25.125.6/Yerel_Yonetimler_Forumu_2012/Sunum_Metinleri/GOKHAN_KURSAT_YERLIKAYA.doc (E.T: 23.01.2019).

YERLİKAYA Gökhan Kürşat, "Türkiye’de Yap İşlet Devret Modeli ve Kamu Borçlanması", *18.Maliye Sempozyumu*, Girne: Marmara Üniversitesi, 2003, ss.419-447. http://www.maliyesempozyumu.org/wpcontent/uploads/2017/10/Maliye-Sempozyumu_18_419_447.pdf (E.T: 25.09.2018).

- YERLİKAYA Gökhan Kürşat, *Yap-İşlet-Devret Modeli Hukuki Mahiyeti ve Vergilendirme*, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2002.
- YESCOMBE E. R., *Public Private Partnerships: Principles of Policy and Finance*, United Kingdom: Yescombe Consulting Ltd, 2011.
- YETGİN F. Ülker, “Kıyı Yatırımları ve Kamu Özel Sektör İşbirliği Modeli”, *7.Kıyı Mühendisliği Sempozyumu*, ss.495–505.
- YILDIRIM Hasan Hüseyin, *Türkiye Sağlık Sistemi: Sağlıkta Dönüşüm Programı Değerlendirme Raporu*, Ankara: Sağlık Sen Yayınları, 1.Baskı, 2013.
- YILMAZ Ferimah Yusufi, Derya Gültekin KARAKAŞ, “Sağlıkta Kamu Özel Ortaklığı'nın Yapısal, Konjonktürel ve Türkiye'ye Özgü Nedenleri”, *Sağlık Alanında Kamu Özel Ortaklığı Sempozyumu*, 6-7 Mayıs 2011, Ankara Türk Tabipler Birliği Yayınları, ss.29-83.
- YUSUFOĞLU Arkan, “Kamu Özel Ortaklıklarında Koşullu Yükümlülükler ve Mali Riskler: Avrasya Tüneli, Osmangazi ve Yavuz Sultan Selim Köprüleri Üzerine Bir Değerlendirme”, *Gazi Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi, Gazi Akademi Genç Sosyal Bilimciler Sempozyumu*, 2017 Özel Sayısı, 2017, ss.156-174.
- ZHANG Xueging, M.ASCE, “Paving The Way For Public-Private Partnership In Infrastructure Development”, *Journal Of Construction Engineering And Management*, January 2005, Volume:131, Issue:1, ss.71-80. https://www.researchgate.net/publication/245283634_Paving_the_Way_for_Public_Private_Partnerships_in_Infrastructure_Development (E.T: 23.05.2019).
- WANG Jihong, Jiangyu HAN, Juan MIAO, “China”, *The Public-Private Partnerships Law Review: Edition 5*, (Editors: Mario Saadi, Bruno Werneck), Law Business Research Ltd., 2019. <https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-5/1189695/china> (E.T: 30.04.2019).
- WERNECK Bruno, Mário SAADI, "Brazil", *The Public-Private Partnerships Law Review: Edition 4*, (Editors: Mario Saadi, Bruno Werneck), Law Business Research Ltd., 2018. <https://thelawreviews.co.uk/edition/the-public-private-partnership-law-review-edition-4/1168038/brazil>.

- WHITFIELD Dexter, *The Financial Commodification Of Public Infrastructure The Growth Of Offshore PFI/PPP Secondary Market Infrastructure Funds*, European Services Strategy Unit: Research Report, Issue:8, 2016, ss.1-59. https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/225362/01_pfi_hedging120506.pdf, (E.T: 31.12.2018).
- WORLD BANK, *Procuring Infrastructure Public-Private Partnerships Report*, 2018.
- WORLD BANK, *Low-Carbon Infrastructure Private Participation In Infrastructure (PPI) 2002 TO HI 2017*, 2017. ss.1-34. http://ppi.worldbank.org/~media/GIAWB/PPI/Documents/Global-Notes/2017_Low_Carbon_Infrastructure_PPI.pdf. (E.T: 06.01.2018).
- WORLD BANK, *World Bank Group Guarantee Products: Guidance Note*, 2016. <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/world-bank-group-guarantee-products-guidance-note> (E.T: 14.08.2019).
- WSP, “Public Private Partnership In India”, *WSP International Management Consulting WSP House*, 70 Chancery Lane, London, WC2A 1AF, 2010, ss.1-24. https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08afa40f0b649740008b6/TI_UP_HD_Aug2010_Public_Private_Partnership_in_India.pdf (E.T: 14.01.2018).
- XU Yelin, John. F.Y. YEUNG ve Shaohua. JIANG, “Determining Appropriate Government Guarantees For Concession Contract: Lessons Learned Form 10 PPP Projects In China”, *International Journal Of Strategic Property Management*, Volume:18, Issue:4, 2014, ss.356-367.

E- KAYNAKÇA

https://www.economie.gouv.fr/files/directions_services/ppp/mapp_profile_ang.pdf

https://www.ab.gov.tr/_105.html

<http://www.eib.org/en/projects/loan/list/index.htm?from=2018®ion=1§or=&to=1959&country=>

[https://www.gov.uk/government/publications/private-finance-initiative-and-private-finance-2-projects-2017-summary-data,](https://www.gov.uk/government/publications/private-finance-initiative-and-private-finance-2-projects-2017-summary-data)

<http://www.eib.org/epec/>

<https://www.bbc.com/news/uk-england-40285221>

<https://uk.reuters.com/article/uk-siemens-britain/siemens-wins-2-billion-contract-to-build-new-london-tube-trains-idUKKBN1JC0D3>

https://isletme.otoyolas.com.tr/?page_id=4037

<http://www.marmaraotoyolu.com/avrupa-otoyolu/>

<http://www.marmaraotoyolu.com/kmo-anadolu/>

<https://www.avrasyatuneli.com/>,

https://yapim.otoyolas.com.tr/?page_id=4604

<http://www.1915canakkale.com/>

<http://www.ergotoyol.com.tr/proje/>

<https://www.sozcu.com.tr/2017/ekonomi/menemen-aliaga-candarli-otoyol-ihalesini-kazanan-belli-oldu-1690425/>

<http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/OtoyolProjeleri/GebzeOrhangazi.aspx>

<http://www.ccnholding.com/saglik.asp?LanguageID=1&cid=112&id=142&id2=143>

<http://www.ccninsaat.com/TR/projedetay/ankara-sehir-hastanesi-bilkent->

[http://www.pppelazighastanesi.com/tr/21571/Proje-Hakkinda.](http://www.pppelazighastanesi.com/tr/21571/Proje-Hakkinda)

<http://www.pppyozgathastanesi.com/tr/21578/Proje-Hakkinda>

<https://ispartasehir.saglik.gov.tr/TR,82246/ozellikli-hizmetler.html>

<https://mersinsehir.saglik.gov.tr/TR,73189/ana-hastane-binasi.html>

<https://sygm.saglik.gov.tr/TR,33965/kamu-ozel-isbirligi-yatirimlari.html>

<https://www.yda.com.tr/ydagroup/kayseri-entegre-saglik-kampusu-1-607-yatak/>

<https://www.yda.com.tr/ydagroup/manisa-egitim-ve-arastirma-hastanesi-558-yatak/>

<https://ronesans.com/proje/adana-sehir-hastanesi/>

<https://www.yda.com.tr/ydagroup/konya-karatay-entegre-saglik-kampusu-838/>

<http://www.ccninsaat.com/TR/projedetay/turkiye-halk-sagligi-kurumu-ile-turkiye-ilac-ve-tibbi-cihaz-kurumu-projesi-12>

<http://www.guris.com.tr/TR,2482/dumlupinar-saglik-hizmetleri-as.html>

<http://rsy.com.tr/tr/news/a-new-project-has-been-added-to-rennaissance-health-care-investment-projects-istanbul-ikitelli-integrated-health-campus>

<http://sygm.saglik.gov.tr/TR,33996/sanliurfa-saglik-hastanesi.html>

<http://www.izhas.com.tr/tr/proje-hakkinda.html>

<http://www.kohas.com.tr/tr/proje-hakkinda.html>

<http://www.mfa.gov.tr/ingiltere-siyasi-gorunumu.tr.mfa>

<https://www.gov.uk/government/publications/private-finance-initiative-and-private-finance-2-projects-2017-summary-data>

<https://ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/highwaystoolkit/index.html>

http://www.nilufer.bel.tr/haber1095ihsaniye_kent_meydaninda_yer_alti_otoparkinin_temeli_atildi

http://www.nilufer.bel.tr/niluferbelediyesi-248-ihsaniye_kent_meydani

<http://www.isfanbul.com/tr/isfanbulHakkinda-tr>

<https://terminal.burulas.com.tr/terminal-tarihi.aspx>

<https://www.bursa.bel.tr/gursu-halindeki-esnaf-kent-haline-tasiniyor/haber/4458>

http://www.yegm.gov.tr/projeler/yid_santralleri.aspx

BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ

TEZ ÇOĞALTMA VE ELEKTRONİK YAYIMLAMA İZİN FORMU

Yazar Adı Soyadı	Mustafa Canbaz
Tez Adı	KAMU HİZMETLERİNİN FİNANSMANINDA KAMU ÖZEL İŞBİRLİĞİ MODELİ: TÜRKİYE İÇİN BİR DEĞERLENDİRME
Enstitü	SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
Anabilim Dalı	MALİYE ANABİLİM DALI
Tez Türü	YÜKSEK LİSANS TEZİ
Tez Danışman(lar)ı	Prof. Dr. Mircan Tokatlıoğlu
Çoğaltma (Fotokopi Çekim) İzni Kısıtlama	<input type="checkbox"/> Patent Kısıt (2 yıl) <input type="checkbox"/> Genel Kısıt (6 ay) <input checked="" type="checkbox"/> Tezimin elektronik ortamda yayımlanmasına izin veriyorum.

Hazırlamış olduğum tezimin belirttiğim hususlar dikkate alınarak, fikri mülkiyet haklarım saklı kalmak üzere Bursa Uludağ Üniversitesi Kütüphane ve Dokümantasyon Daire Başkanlığı tarafından hizmete sunulmasına izin verdiğimi beyan ederim.

Tarih : 28.08.2019

İmza :

