



**T.C.**  
**GAZİOSMANPAŞA ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNDE**  
**KAMU VE ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİKLERİ**

**Hazırlayan**  
Çiğdem ALIÇAVUŞOĞLU

Maliye Anabilim Dalı  
Yüksek Lisans Tezi

**Danışman**  
Doç. Dr. Halit ÇİÇEK

TOKAT – 2015

TÜRKİYE'DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNDE  
KAMU VE ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİKLERİ

Tezin Kabul Ediliş Tarihi: 17.06.2015

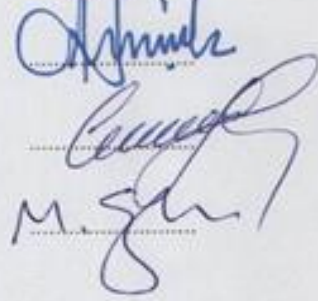
Jüri Üyeleri (Unvanı, Adı Soyadı)

Başkan : Doç. Dr. Halit ÇİÇEK

Üye : Doç. Dr. Cuma ÇATALOLUK

Üye : Doç. Dr. Metin SAĞLAM

İmzası



Bu tez, Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulunun  
25.05.2015 tarih ve 14-07 sayılı oturumunda belirlenen jüri tarafından kabul edilmiştir.

Enstitü Müdürü: Prof. Dr. Mustafa ÇOLAK



## ETİK SÖZLEŞME

T.C.

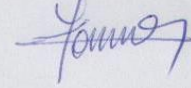
GAZİOSMANPAŞA ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Bu belge ile bu tezdeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik ilkelere uygun olarak toplanıp sunulduğunu, bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçlara atıf yaptığımı ve kaynağımı gösterdiğimi beyan ederim.

17/06/2015

Çiğdem ALIÇAVUŞOĞLU



Desteğini her zaman hissettiğim değerli eşime...

## TEŞEKKÜR

Yüksek lisans eğitiminin başlangıcından itibaren her aşamada beni sürekli yüreklendiren, değerli tecrübelerini paylaşan, bana yol gösteren, motive eden hocam ve aynı zamanda tez danışmanım Doç. Dr. Halit ÇİÇEK'e, eğitime katkıda bulunarak bu tezin ortaya çıkmasını sağlayan bütün bölüm hocalarıma ve değerli çalışma arkadaşlarıma; her zaman desteklerini hissettiğim anneanneme, anneme, babama, kardeşime ve sevgili eşim Emre ALİÇAVUŐOĐLU'na teşekkür ederim.

Çiğdem ALİÇAVUŐOĐLU

## ÖZET

Kamu hizmetlerinin sunumunda, kamu altyapı inşasında ve kamu hizmetlerinin finansmanında kullanılan, özel ve kamu sektörü arasındaki işbirliği uygulamaları olarak ifade edilen ve giderek dünyada daha geniş kullanım alanları bulan Kamu Özel Sektör İşbirlikleri bu çalışmanın araştırma konusunu oluşturmaktadır. Türkiye’de ulaştırma sektöründe Kamu Özel Sektör İşbirlikleri konusundaki çalışmaların çok yetersiz olması nedeniyle Türkiye’de ulaştırma sektöründe bu işbirliklerinin uygulanabilirliği incelenmiştir.

Çalışmanın amacı, Kamu Özel Sektör İşbirliklerinin ayrıntılı olarak tanımlanması ve ulaştırma sektörü özelinde Kamu Özel Sektör İşbirliklerinin nasıl algılandığının araştırılmasıdır. Bu amaç doğrultusunda çalışmanın birinci bölümünde Kamu Özel Sektör İşbirlikleri detaylı olarak ele alınarak kavramsal çerçevesi ortaya konulmuş, avantaj ve dezavantajları akabinde dünyadaki uygulamalarına örnekler verilmiştir. Tezin ikinci bölümünde ulaştırma sektörünün Türkiye ve Dünyadaki durumlarına ilişkin güncel veriler ışığında bilgiler verilerek, Türkiye’deki hukuki altyapı aktarılmıştır. Üçüncü bölümde ise, Tokat ili kamu ulaştırma kurumlarında görev yapan personelin Kamu Özel Sektör İşbirlikleri konusundaki algılarının ve görüşlerinin belirlenmesi amacıyla anket yönteminden yararlanılmıştır. Ulaştırma çalışanlarına uygulanan anketlerden elde edilen sonuçlar SPSS 19 programında analiz edilerek değerlendirilmiştir.

Sonuç olarak bu çalışma ile Türkiye’de ulaştırma sektöründe Kamu Özel Sektör İşbirlikleri konusunda ayrıntılı bir araştırma yapılması hedeflenmiştir. Çalışma ilgili hedef doğrultusunda literatüre katkı sağlamak amacıyla hazırlanmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Kamu Özel Sektör İşbirlikleri, Ulaştırma Sektörü, KÖSİ, Özelleştirme

## ABSTRACT

It expressed as a collaboration between the private and public sector cooperations, Public Private Sector Cooperations are becoming more widely used around the world who are the subject of this research study. This contains; building public infrastructure, providing and financing public services. The applicability of this cooperation in the transport sector in Turkey due to the inadequacy of studies on Public Private Partnerships were examined.

The intention of this study is to define Public Private Sector Cooperations and how the Public Private Sector Cooperations in transport sector is perceived by the society is aimed to be investigated. In parallel with this purpose, in the first section Public Private Sector Cooperations has been demonstrated by taking a detailed conceptual framework and its advantages and disadvantages, examples of applications in the World are mentioned. In the second section, actual information about the situation in the World and Turkey and legal infrastructure in Turkey has been given, In the third section, the perception of public private sector partnership by the public transport workers, which was used in transport sector, is tried to be specified from the case of Tokat city. In determining the perception about Public Private Sector Cooperations, survey method has been utilized. The results which were obtained from the survey applied to transport workers in the public transportation agency in Tokat have been evaluated by analyzing in SPSS 19 program.

As a result, this study aimed to do a thorough research of Public Private Sector Cooperation in the transport sector in Turkey. Work has been prepared in order to contribute to the literature in accordance with this objective.

**Key Words:** Public Private Sector Cooperation, Transport Sector, PPP, Privatization

## İÇİNDEKİLER

|                               |             |
|-------------------------------|-------------|
| <b>ETİK SÖZLEŞME</b> .....    | <b>i</b>    |
| <b>İTHAF</b> .....            | <b>ii</b>   |
| <b>TEŞEKKÜR</b> .....         | <b>iii</b>  |
| <b>ÖZET</b> .....             | <b>iv</b>   |
| <b>ABSTRACT</b> .....         | <b>v</b>    |
| <b>İÇİNDEKİLER</b> .....      | <b>vi</b>   |
| <b>TABLolar LİSTESİ</b> ..... | <b>ix</b>   |
| <b>ŞEKİLLER LİSTESİ</b> ..... | <b>xii</b>  |
| <b>KISALTMALAR</b> .....      | <b>xiii</b> |
| <b>GİRİŞ</b> .....            | <b>1</b>    |

### BİRİNCİ BÖLÜM

|   |          |
|---|----------|
| <b>KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİKLERİ</b> .....                        | <b>4</b> |
| 1.1. KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİĞİ KAVRAMI.....                      | 5        |
| 1.2. KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİKLERİNİN GELİŞİM SÜRECİ.....         | 6        |
| 1.3. KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİĞİ MODELLERİ .....                   | 8        |
| 1.3.1. Sorumluluğun Özel Sektöre Ait Olduğu İşbirlikleri.....     | 10       |
| 1.3.2. Geleneksel Kamu-Özel Sektör İşbirlikleri.....              | 11       |
| 1.3.3. Sorumluluğun Kamu Sektörüne Ait Olduğu İşbirlikleri.....   | 11       |
| 1.3.3.1. Geçici Özelleştirme.....                                 | 12       |
| 1.3.3.2. Yap-İşlet-Devret Anlaşmaları.....                        | 12       |
| 1.3.3.3. Ortak Girişimler .....                                   | 13       |
| 1.4. KÖSİ PROJE YÖNETİM EKİBİNİN YAPISI VE YETKİLERİ .....        | 14       |
| 1.4.1. Kamu Sektörü Yönetim Ekibinin Yapısı .....                 | 14       |
| 1.4.2. İdare/Hukuk Uzmanlığı .....                                | 15       |
| 1.4.3. Proje Yönetiminde Temel Etmenler .....                     | 15       |
| 1.4.4. KÖSİ İlişkisinin Yönetilmesinde Temel Hususlar .....       | 16       |
| 1.5. KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİKLERİNİN YARARLARI.....              | 17       |
| 1.6. KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİKLERİNDE DEZAVANTAJLAR .....         | 18       |
| 1.7. KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİKLERİNİN DÜNYADAKİ UYGULAMALARI..... | 19       |
| 1.7.1. Hindistan Örneği.....                                      | 19       |



|  |    |
|--|----|
| 1.7.2. ABD Örneği.....                           | 21 |
| 1.7.2.1. Cisco Networking Academy Alliance ..... | 21 |
| 1.7.2.2. ABD The Synergy Projesi .....           | 22 |
| 1.7.3. Malta Örneği .....                        | 23 |

## İKİNCİ BÖLÜM

|  |           |
|--|-----------|
| <b>DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNDE KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİKLERİ VE İLGİLİ HUKUKİ ALTYAPI .....</b> | <b>24</b> |
| 2.1. ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNDE KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİKLERİ .....  | 24        |
| 2.1.1.    Dünyada Ulaştırma Sektörü.....   | 25        |
| 2.1.1.1.    Karayolu Ulaşımı .....   | 27        |
| 2.1.1.2.    Demiryolu Ulaşımı .....  | 29        |
| 2.1.1.3.    Havayolu Ulaşımı .....   | 31        |
| 2.1.1.4.    Denizyolu Ulaşımı .....  | 33        |
| 2.1.2.    Türkiye’de Ulaştırma Sektörü .....   | 34        |
| 2.1.2.1.    Karayolu Ulaşımı .....   | 37        |
| 2.1.2.2.    Demiryolu Ulaşımı .....  | 40        |
| 2.1.2.3.    Havayolu Ulaşımı .....   | 43        |
| 2.1.2.4.    Denizyolu Ulaşımı .....  | 47        |
| 2.2. ULAŞTIRMADA ÜLKE VE BÖLGE STRATEJİSİ .....  | 52        |
| 2.2.1. Ulaştırma Ana Planı Stratejisi (2005).....  | 52        |
| 2.2.2. 10. Kalkınma Planı(2014-2018) .....   | 56        |
| 2.2.3. Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023 .....  | 56        |
| 2.3. ULAŞTIRMA STRATEJİLERİ KAPSAMINDA VARSAYIM VE RİSKLER.....  | 58        |
| 2.4. ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ VE YETKİLİ KURUMLAR .....   | 60        |
| 2.4.1. Devlet Liman ve Havaalanları İşletmesi (DLHİ) .....   | 61        |
| 2.4.2. Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) .....   | 67        |
| 2.4.3. T.C. Devlet Demir Yolları İşletmesi (TCDD) .....  | 69        |
| 2.5. TÜRKİYE’DE KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİĞİ İLE İLGİLİ HUKUKİ ALTYAPI .....                                     | 72        |
| 2.5.1. Kamu-Özel Sektör İşbirliğinin Yasal Çerçevesi.....  | 73        |
| 2.5.2. Kamu-Özel Sektör İşbirliği İle İlgili Yürürlükteki Mevzuat .....  | 74        |
| 2.5.3. Kanunlar.....   | 74        |

|  |            |
|--|------------|
| 2.5.4. Yönetmelikler .....   | 75         |
| 2.5.5. Kamu-Özel Sektör İşbirliği Kanun Tasarıları.....                      | 77         |
| 2.5.5.1. Plan ve Bütçe Komisyonu.....  | 78         |
| 2.5.5.2. Kamu İhale Kurumu .....   | 78         |
| 2.5.5.3. Devlet Planlama Teşkilatı .....                                     | 78         |
| <b>ÜÇÜNCÜ BÖLÜM</b>  |            |
| <b>TOKAT İLİ KAMU ULAŞTIRMA KURUMLARINDA GÖREV YAPAN</b>                     |            |
| <b>PERSONELİN KÖSİ UYGULAMALARINA YÖNELİK GÖRÜŞLERİ</b>                      |            |
| <b>ÜZERİNE AMPRİK BİR ÇALIŞMA .....</b>                                      | <b>80</b>  |
| 3.1. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ.....   | 80         |
| 3.1.1. Evren ve Örneklem .....   | 81         |
| 3.1.2. Veri Toplama Araçları .....   | 82         |
| 3.1.3. Katılımcıların Demografik Özellikleri ile İlgili Bilgiler.....        | 87         |
| 3.2. BULGULAR VE YORUMLAR .....  | 91         |
| 3.2.1. Sıklık ve Yüzde Dağılımı Analizi.....                                 | 91         |
| 3.2.1.1. Türkiye’de Ulaştırma Sektörü Algısı.....                            | 92         |
| 3.2.1.2. KÖSİ Uygulamaları Algısı .....                                      | 102        |
| 3.2.2. Çapraz Tablo Analizi .....  | 107        |
| 3.2.2.1. Kuruma Göre Elde Edilen Farklı Çapraz Tablolar .....                | 108        |
| 3.2.2.2. Çalışma Süresine Göre Elde Edilen Farklı Çapraz Tablolar .....      | 125        |
| <b>SONUÇ VE ÖNERİLER .....</b>   | <b>141</b> |
| <b>KAYNAKLAR .....</b>   | <b>146</b> |
| <b>EKLER .....</b>   | <b>153</b> |
| EK-1: Kamu-Özel Sektör İşbirliklerinde Kullanılan Anlaşma Modelleri .....    | 153        |
| EK-2: Kamu Özel Sektör İşbirliği Uygulamaları Hakkında Tokat İli Kamu        |            |
| Ulaştırma Sektörü Çalışanlarının Görüşleri Üzerine Yapılan Anket Formu ..... | 158        |
| <b>ÖZGEÇMİŞ .....</b>  | <b>161</b> |

## TABLOLAR LİSTESİ

| <b><u>Tablo No</u></b>   | <b><u>Sayfa</u></b> |
|--|---------------------|
| Tablo 2. 1. Seçilmiş Avrupa Ülkelerinde Karayolu Uzunlukları (Km), 2009.....                             | 28                  |
| Tablo 2. 2. Ülkeler Bazında Demiryolu (Ana Hat) Uzunlukları (Toplam Yol/ Km) .....                       | 31                  |
| Tablo 2. 3. Türkiye’de Ulaştırma Sistemlerine Göre Yolcu Taşımaları* (Milyon) .....                      | 36                  |
| Tablo 2. 4. Türkiye’de Ulaştırma Sistemlerine Göre Yük Taşımaları .....                                  | 36                  |
| Tablo 2. 5. Karayolları Üzerindeki Seyir ile Yük ve Yolcu Taşımaları (Milyon).....                       | 40                  |
| Tablo 2. 6. Demiryolu Sektörüne Yapılan Yatırımlar 2003-2013 (Milyon TL).....                            | 42                  |
| Tablo 2. 7. Türkiye Geneli Havalimanları Uçak, Yolcu ve Yük Trafığı İstatistikleri<br>(2010-2015) .....  | 45                  |
| Tablo 2. 8. Türkiye Limanlarında Elleçlenen Toplam Yükün Yıllık Gelişimi (2004-<br>2014) - Ton .....     | 48                  |
| Tablo 2. 9. Türkiye Limanlarında Elleçlenen Toplam Konteynerin Yıllık Gelişimi<br>(2004-2014)- TEU ..... | 49                  |
| Tablo 2. 10. Türkiye Limanlarında İşlem Gören Gemi Sayısının Yıllık Gelişimi (2007-<br>2014) .....       | 50                  |
| Tablo 2. 11. Ulaştırma Sektöründe Gerçekleşen KÖSİ Projeleri .....                                       | 51                  |
| Tablo 2. 12. Uluslararası Karşılaştırmalar: Demiryolu-Karayolu (2012).....                               | 71                  |
| Tablo 3. 1. Açımlayıcı Faktör Analizi Sonuçları.....   | 86                  |
| Tablo 3. 2. Ankete Katılan Çalışanların Yaş Dağılımı .....   | 87                  |
| Tablo 3. 3. Ankete Katılan Çalışanların Cinsiyet Dağılımı .....  | 88                  |
| Tablo 3. 4. Ankete Katılan Çalışanların Eğitim Durumları .....   | 88                  |
| Tablo 3. 5. Ankete Katılan Çalışanların Çalışma Süreleri.....  | 89                  |
| Tablo 3. 6. Katılımcıların Çalıştıkları Kuruma Göre Dağılımı.....  | 90                  |
| Tablo 3. 7. Katılımcıların Görevlerine Göre Dağılımı .....   | 90                  |
| Tablo 3. 8. Katılımcıların Ulaştırma Hizmetlerinin Kalitesi ve Verimliliği Hakkındaki<br>Görüşleri ..... | 92                  |
| Tablo 3. 9. Ulaştırma Harcamaları için Ayrılan Ödenek Yeterliliği Hakkındaki<br>Görüşleri .....          | 93                  |
| Tablo 3. 10. Ulaştırma Sektöründe Çalışanların İş Memnuniyeti .....                                      | 94                  |

|   |     |
|---|-----|
| Tablo 3. 11. Ulaştırma Sektörü Çalışanlarının Personel Sayısı Yeterliliği Hakkındaki Görüşleri .....                      | 95  |
| Tablo 3. 12. Ulaştırma Sektörü Çalışanlarının Ücretleri Hakkındaki Görüşleri.....   | 95  |
| Tablo 3. 13. Ulaştırma Hizmeti Taleplerine Cevap Hızı Hakkındaki Görüşleri .....  | 96  |
| Tablo 3. 14. Türkiye ve Avrupa'daki Ulaştırma Hizmetlerinin Karşılaştırması .....   | 97  |
| Tablo 3. 15. Ulaştırma Sektöründe Kullanılan Teknoloji Hakkındaki Görüşleri.....  | 97  |
| Tablo 3. 16. Ulaştırma Hizmetleri Yönetimi Hakkındaki Görüşleri .....   | 98  |
| Tablo 3. 17. Ulaştırma Hizmetleri Denetimi Hakkındaki Görüşleri.....  | 99  |
| Tablo 3. 18. Ulaştırma Hizmetlerinden Memnuniyet Algısı .....   | 99  |
| Tablo 3. 19. Ulaştırma Hizmetlerine Ayrılan Ödenek Hakkındaki Görüşleri .....   | 100 |
| Tablo 3. 20. KÖSİ Konusunda Bilgi Sahibi Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşleri ....  | 101 |
| Tablo 3. 21. KÖSİ Konusunda Bilgilendirme Yapılıp Yapılmadığı Hakkındaki Görüşleri .....                                  | 101 |
| Tablo 3. 22. KÖSİ'nin İstihdama Etkisi ile İlgili Görüşlerin Dağılımı .....   | 102 |
| Tablo 3. 23. KÖSİ'de Özel Sektör Tecrübesinden Yararlanılması ile İlgili Görüşlerin Dağılımı .....                        | 103 |
| Tablo 3. 24. KÖSİ'nin Maliyete Etkisi ile İlgili Görüşlerin Dağılımı.....   | 103 |
| Tablo 3. 25. Kamu Hizmetlerinin KÖSİ ile Gördürülmesi ile İlgili Görüşlerin Dağılımı .....                                | 104 |
| Tablo 3. 26. Kamu Finansman Sıkıntısına KÖSİ ile Çözüm Getirilmesi ile İlgili Görüşlerin Dağılımı .....                   | 105 |
| Tablo 3. 27. Hizmet Sunumunda KÖSİ'nin Etkisi ile İlgili Görüşlerin Dağılımı .....  | 106 |
| Tablo 3. 28. KÖSİ'nin Ülke Kaynakları Etkinliğine Etkisi ile İlgili Görüşlerin Dağılımı .....                             | 106 |
| Tablo 3. 29. Kuruma Göre Ulaştırma Hizmetlerinin Kalitesi ve Verimliliğine Yönelik Görüşler .....                         | 110 |
| Tablo 3. 30. Kuruma Göre Devletin Ulaştırma Hizmetleri için Ayırdığı Ödenek Hakkındaki Görüşler.....                      | 111 |
| Tablo 3. 31. Kuruma Göre Sektör Çalışanlarının İş Memnuniyeti Hakkındaki Görüşleri .....                                  | 113 |
| Tablo 3. 32. Kuruma Göre Çalışanların Sektörde Çalışan Personel Sayısının Yeterli Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşleri..... | 115 |

|  |     |
|--|-----|
| Tablo 3. 33. Kuruma Göre Ulaştırma Hizmetlerine Ayrılan Ödeneğin Yeterli Olup Olmadığına İlişkin Görüşler .....                    | 116 |
| Tablo 3. 34. Kuruma Göre KÖSİ Hakkında Bilgi Sahibi Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşler .....  | 118 |
| Tablo 3. 35. Kuruma Göre KÖSİ'nin Maliyeti Düşürüp Düşürmeyeceği Hakkındaki Görüşler .....   | 119 |
| Tablo 3. 36. Kuruma Göre KÖSİ'nin Etkinliği Hakkındaki Görüşler.....   | 121 |
| Tablo 3. 37. Kuruma Göre KÖSİ'nin Kamu Finansmanında Çözüm Yolu Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşler.....                             | 122 |
| Tablo 3. 38. Kuruma Göre KÖSİ'nin Ülke Kaynaklarının Etkinliği Üzerine Etkisinin Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşler.....            | 124 |
| Tablo 3. 39. Çalışma Süresine Göre Ulaştırma Hizmetlerinin Kalitesi ve Verimliliğine Yönelik Görüşler.....                         | 126 |
| Tablo 3. 40. Çalışma Süresine Göre Ulaştırma Hizmetlerine Ayrılan Ödenek Hakkındaki Görüşler.....                                  | 127 |
| Tablo 3. 41. Çalışma Süresine Göre Sektör Çalışanlarının İş Memnuniyeti Hakkındaki Görüşleri .....                                 | 129 |
| Tablo 3. 42. Çalışma Süresine Göre Sektörde Çalışan Personel Sayısının Yeterli Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşler.....              | 131 |
| Tablo 3. 43. Çalışma Süresine Göre Ulaştırma Hizmetlerine Ayrılan Ödeneğin Yeterli Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşler.....          | 132 |
| Tablo 3. 44. Çalışma Süresine Göre KÖSİ Hakkında Bilgi Sahibi Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşler.....                               | 134 |
| Tablo 3. 45. Çalışma Süresine Göre KÖSİ'nin Maliyeti Düşürüp Düşürmeyeceğine İlişkin Görüşler .....                                | 136 |
| Tablo 3. 46. Çalışma Süresine Göre KÖSİ'nin Etkinliği Hakkındaki Görüşler.....   | 137 |
| Tablo 3. 47. Çalışma Süresine Göre KÖSİ'nin Kamu Finansmanında Çözüm Yolu Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşler.....                   | 139 |
| Tablo 3. 48. Çalışma Süresine Göre KÖSİ'nin Ülke Kaynaklarının Etkinliği Üzerine Etkisinin Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşler ..... | 140 |

## ŞEKİLLER LİSTESİ

| <u>Sekil No</u>              | <u>Sayfa</u> |
|------------------------------|--------------|
| Şekil 3. 1. Histogram .....  | 84           |
| Şekil 3. 2. Q-Q Grafiği..... | 84           |

## KISALTMALAR

|                 |   |
|-----------------|---|
| <b>AYGM</b>     | : Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü   |
| <b>DDGM</b>     | : Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü   |
| <b>DHMİ</b>     | : Devlet Hava Meydanları İşletmesi  |
| <b>DPT</b>      | : Devlet Planlama Teşkilatı   |
| <b>ERF</b>      | : European Road Federation  |
| <b>GSMH</b>     | : Gayri Safi Milli Hâsıla   |
| <b>GSYİH</b>    | : Gayri Safi Yurtiçi Hasıla   |
| <b>IATA</b>     | : Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği  |
| <b>IT</b>       | : International Telecommunication Union<br>(Uluslararası Telekomünikasyon Birliği)                              |
| <b>KGM</b>      | : Karayolları Genel Müdürlüğü   |
| <b>KİK</b>      | : Kamu İktisadi Kuruluşu  |
| <b>KÖİ</b>      | : Kamu Özel İşbirliği   |
| <b>KÖSİ</b>     | : Kamu ve Özel Sektör İşbirliği   |
| <b>PPP</b>      | : Public-Private Partnerships (Kamu Özel Sektör İşbirliği)  |
| <b>TCDD</b>     | : Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları   |
| <b>TDİ</b>      | : Türkiye Denizcilik İşletmeleri  |
| <b>TÜİK</b>     | : Türkiye İstatistik Kurumu   |
| <b>TÜLOMSAŞ</b> | : Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi   |
| <b>TÜVASAŞ</b>  | : Türkiye Vagon Sanayi  |
| <b>TÜDEMSAŞ</b> | : Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayi   |
| <b>UNDP</b>     | : Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı   |
| <b>USAID</b>    | : United States Agency for International Development (Amerika Birleşik Devletleri Uluslararası Kalkınma Ajansı) |
| <b>YHT</b>      | : Yüksek Hızlı Tren   |
| <b>Yİ</b>       | : Yap-İşlet   |
| <b>YİD</b>      | : Yap-İşlet-Devret  |

## GİRİŞ

Modern ekonomilerin dayandığı ana unsurlardan biri, eşya ve insanın taleplerine uygun şekilde taşınabilmesidir. Hareketlilik hayat standardının ana parçası olduğu için, artan ekonomi ve nüfus nihayetinde meydana çıkan yeni hareketlilik ihtiyaçlarının karşılanabilmesi için daha faal bir ulaştırma altyapısının ortaya konulması zarurieti doğmuştur.

Ulaştırma sektörü, karayolları, demiryolları, havayolları, denizyolları ve bilgi-iletişim altyapısı ile Türkiye ekonomisinin ana bileşenlerinden birisidir. Sosyal ve ekonomik girdileriyle toplumu devamlı tesiri altına alan bir yapıya haiz ulaştırma sektörü, üretim sürecinin mühim bir parçasını meydana getirmesi ve mühim yatırımların ekonomide yarattığı tesirleri bakımından, ülkelerin ekonomik yapıları içerisinde hatırı sayılır bir yere sahiptir.

İnsan hayatında ve ekonomik hayatta bu derece mühim bir yer kaplayan ulaştırma sektöründe, teknoloji ve bilimin değişim ve gelişiminden dolayı, bu ihtiyaçlar istikametinde ulaştırma sistemleri meydana gelmekte, inovasyona gidilmekte, çeşitli taşıma türleri birleşerek varlığını devam ettirmektedir.

Geleceğin en önemli konularından birisi olacak olan ulaştırma için ülkemizde 10. Kalkınma Planı (2014-2018) belgesi başta olmak üzere strateji ve hedefler ortaya konmuştur.

Kamu sektörü tarafından sunulan mal ve hizmetlerde büyük bir hızla özelleştirmeye gidilmesi ve bu durum sonucunda devletin gücünü kaybetmesi endişeleri, özelleştirme uygulamaları sonucunda beklenen faydanın görülmemesi yeni bir finansman modeli olan Kamu Özel Sektör İşbirliklerini gündeme getirmiştir.



Dünyada 1990'ların başlarından bu yana olarak kullanılıyor olmasına karşın bugüne kadar üzerinde konsensüse varılamamış ortak bir tanıma ulaşılamamış olan Kamu ve Özel Sektör İşbirliği<sup>1</sup> (KÖSİ) kavramı, genel anlamıyla kamu sabit sermaye (altyapı) yatırımlarının ve kamusal hizmetlerin gerçekleştirilmesi için kamu ve özel sektör arasındaki çok geniş bir alandaki işbirliği uygulamalarını ifade etmektedir. KÖSİ uygulamaları; kamu ve özel sektör arasında risk, yatırım, kazanç ve sorumluluğun paylaşılması olarak tanımlanmaktadır.

Bu işbirliklerinin ortaya çıkma sebepleri farklı olmakla birlikte, genel ortak amaç; kamu altyapı ve hizmetlerinin tanımlanması, finansörlüğünün yapılması, oluşturulması, işletilmesi ve bakımının sağlanması için en iyi finansal rezervin en uygun finansman olanağıyla sağlanmasıdır. Kamu hizmetlerinin KÖSİ uygulamaları ile teminindeki en temel neden, yüksek vasıflı ve daha kaliteli kamu hizmetinin etkin şekilde, minimum maliyetle ve özel sektör eliyle sağlanarak kamu finansmanı açısından diğer kamusal altyapı yatırımları için imkân ve fırsat oluşturulması olarak ifade edilebilir.

Türkiye'de Ulaştırma Sektöründe Kamu ve Özel Sektör İşbirlikleri Uygulamaları konusunun seçilmesinde belirleyici rol oynayan husus; söz konusu alanda KÖSİ ile Ulaştırma Sektörü' nü bütünleşmiş bir şekilde ele alan kümülatif, rasyonel bilgiler ışığında yazılmış, nitelikli kaynakların sınırlılığıdır. Bu çalışmada Türkiye'de ulaştırma sektöründe kamu sektörü ve özel sektörün etkileşiminin ülke üzerindeki getirileri, etkileri tarama deseniyle araştırılarak ortaya koyulacaktır.

Çalışma üç bölümden oluşacaktır. Birinci bölümde Kamu Özel Sektör İşbirlikleri kavramı ayrıntılı olarak ele alınarak kavramsal çerçevesi ortaya konulacaktır. Kamu Özel Sektör İşbirliklerinin gelişim sürecine ilişkin bilgiler verilerek ardından Kamu Özel Sektör İşbirliği Modelleri ayrı ayrı değerlendirilecektir. Kamu Özel Sektör İşbirliklerinin yararları ve dezavantajları belirtildikten sonra dünyadaki uygulamalarına örnekler verilecektir.

---

<sup>1</sup> İngilizce alanyazında Public-Private Partnership, kısaca PPP veya P3 olarak kullanılmaktadır.

Çalışmanın ikinci bölümünde Türkiye’de ve Dünyada ulaştırma sektörünün durumuna ilişkin güncel veriler ve bilgiler aktarılıp, ardından Türkiye’de Kamu Özel Sektör İşbirliği ile ilgili hukuki altyapıya ait bilgiler verilecektir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde ise, Tokat ili kamu ulaştırma kurumlarında görev yapan 102 çalışan üzerinde uygulanan anket çalışması değerlendirilecektir. Elde edilen sonuçlar SPSS 19 programı ile analiz edilecek ve analiz sonuçları yorumlanacaktır.

Bu çalışmanın amacı; Türkiye’de ulaştırma sektöründe kamu ve özel sektör iş birliklerini ayrıntılı biçimde ele alıp Kamu ve Özel Sektör İşbirliği (KÖSİ) modellerinin Türkiye’de uygulanabilirliği ile bu modellerin Türkiye’de uygulanması durumunda yürütme ve işleyişinden sorumlu kamu biriminin yönetim ve kadro yapısının nasıl olması gerektiğinin araştırılarak zengin bir kaynak oluşturulmasıdır. Aynı zamanda sektörde çalışanların modele ilişkin bilgileri, etkinliği ve verimliliği konusundaki görüşleri değerlendirilerek Kamu Özel Sektör İşbirlikleri uygulamalarına ilişkin çalışmalara gerekli önemin kazandırılması hedeflenmektedir.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİKLERİ

1980’li yıllardan itibaren günümüze kadar gelişme kaydeden ve devletin temel çalışmalarını piyasalaştıran özelleştirme tatbikatları, 1990’lı yıllarda Kamu Özel Sektör İşbirlikleri adı altında yeni bir kavram olarak ortaya çıkmıştır (Övgün, 2009: 43). Günümüzde KÖSİ’ler, devletlerin ve uluslararası sermayenin odak noktası haline gelmektedirler. KÖSİ’ler kamu hizmetlerinin görülmesine kamu ve özel sektörün işbirliğini öngören mal ve hizmet sağlama modelleri olarak nitelendirilebilirler.

Son yıllarda özellikle ulaştırma, enerji ve sulama gibi büyük ölçekli altyapı projelerinin, yatırımlar için ayrılan kamu fonlarının büyük bir kısmını tüketmesi en başta KÖSİ olmak üzere alternatif finansman modellerinin doğmasına neden olmuş ve bu modellerden faydalanılmasına imkân sağlamıştır.

Çalışmanın bu bölümünde ilk olarak KÖSİ kavramları tanımlanacaktır. Akabinde kamu özel sektör işbirliklerinin gelişim süreci, kamu özel sektör işbirliği modelleri, KÖSİ proje yönetim ekibinin yapısı ve yetkileri, kamu özel sektör işbirliklerinin yararları, kamu özel sektör işbirliklerinin dezavantajları ve kamu özel sektör işbirliklerinin dünyadaki uygulamalarına değinilecektir.

## 1.1. KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİĞİ KAVRAMI

Kamu yararı dâhilindeki projelerde kamu sektörü ile özel sektörün işbirliği halinde çalışması yeni bir kavram değildir. Bu tür işbirlikleri tarihin çok eski zamanlarından beri yapıldıkları iddia edilmektedir. Örneğin, Çin Seddi inşa sürecinde kamu kesiminin özel kesimle birlikte çalıştığı tarihi bir Kamu Özel Sektör İşbirliği örneği olarak aktarılmaktadır (Yıldız, 2009: 3).

Kamu ve Özel Sektör İşbirliği (KÖSİ) kavramı, dünyada 1990'ların başlarından bu yana kullanılmasına karşın hala net bir tanım yapılmış değildir. Kamu özel ortaklıklarının ekonomi ve yurttaşların yararını gözetebilmesi için hem kamu, hem de özel sektörün maksimum ihtimamla çalışması gerekmektedir. KÖSİ kavramının her ülke için ortak bir tanımı bulunmamaktadır.

KÖSİ uygulamaları özel sektörün bir kamu hizmeti veya projesini uyguladığı farklı yapıları içine almaktadır. Doğru şartlarda kullanılmaları ve geleneksel kamu sektörü ile özel sektör arasında bir denge oluşturmaları şartıyla Kamu-Özel ortaklıklarının ülkelere fayda sağlayacağı (Andrew, 2006: 1-2) ifade edilmektedir. KÖSİ'lerdeki ana gaye, hayat döngüsünün tamamını içine alan bir yaklaşım bağlamında, özel sektör ile kamu sektörü arasında uzun süreli işbirliği sağlayarak altyapı projelerinin etkinliğini arttırmak şeklinde ifade edilebilir.

Standard&Poor's (2005) ise KÖSİ'yi "kamu ve özel sektör arasında yer alan çok sayıda sektöre ait ustalıkların, tecrübenin ve finansmanın arzulan politik sonuçlarını elde etmek amacıyla paylaşılmasını içeren orta ve uzun vadeli ilişki yöntemi" şeklinde tanımlamaktadır. Genel olarak KÖSİ, "yatırımların ve hizmetlerin, bir sözleşme çerçevesinde, risk, getiri ve maliyetlerinin kamu sektörü ve özel sektör arasında paylaşılması ile gerçekleştirilmesi anlamına gelmektedir" (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2012: 6).

KÖSİ'nin geleneksel yöntemlerden en farklı özelliği, özel sektörle yapılan işbirliğinin inşaat aşamasından başlayıp işletme aşamasına kadar devam etmesidir. Özel sektörde hizmeti sunan yalnızca işin tesliminden değil, projenin yönetiminden, uygulanmasından ve devam eden yıllar içerisinde başarılı bir şekilde işletilmesinden sorumludur (Sarısü, 2007: 53).

KÖSİ'lerdeki özel sektör kârının sözleşmenin sonuna kadar belirlenen hizmet sonuçlarına ve performansına bağlı olması da, KÖSİ'ler ile geleneksel yöntem arasında önemli farklar teşkil etmektedir.

KÖSİ modelinin kamu hizmetlerinin temininde kullanılmasının en önemli nedeni, başka kamusal altyapı ve hizmetlerinin planlanması, finansmanı, inşası, işletilmesi, bakımının yapılması amacıyla fırsat yaratılması, daha nitelikli ve kaliteli kamu hizmetinin daha az maliyetle etkin bir şekilde temin edilmesi söylenebilir (Sarısü, 2009: 26). Ancak altyapı ve sosyal hizmetlerin kamu sektörü aracılığıyla karşılandığı bir modelden, etkisi büyük ve yüksek getirili uygulamaların bulunduğu özel hukuk kişileri ile kamu kurumlarından oluşan karma ve uzun vadeli bir modele geçilmesi aşılması gereken güçlüklerden bir tanesidir (Andrew, 2006: 2).

## **1.2. KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİKLERİNİN GELİŞİM SÜRECİ**

Günümüz anlamında kamu özel sektör işbirliklerinin gelişim süreci ilk olarak Japon araba üreticileri ve tedarikçileri arasında kurulan ilişki olarak işbirliği kavramı 1960'lara dayanır. İşbirlikleri daha sonrasında 1980'li yıllarda ABD inşaat sektöründe uygulanmaya başlamıştır (Koray, 1998: 72). Bu yıllarda, kamu özel sektör işbirliği uygulanan alanların çeşitlilik ve gelişme gösterdiği görülmüştür (Levrat, 1995: 32). 1980'lerin ikinci yarısına kadar kamu sektörü ve özel sektörün gayrimenkul işlemlerinde ivme kazandığı görülmektedir, fakat bu büyüme 1990'lara kadar devam eder çünkü özelleştirme pazarı istenilen büyümeyi gerçekleştirilmiş bulanmaktadır.

Özelleştirme sektöründeki bu büyüme kamu sektörünü yeni arayışlara sevk etmiştir. Bu bağlamda kamu ihtiyaçlarını karşılamak için KÖSİ'lere başvurulmuştur. KÖSİ'lerin kullanılmasında özellikle son 25 yılda, kamu okullarının ve üniversitelerin, gereksinim duydukları hizmet ve projeleri bazında büyük bir artış gözlemlenebilmektedir. Bu tercihteki ana sebeplerden biri de özel sektörün aldığı projelerde zaman tasarrufunu sağlaması ve işi devlet sektörlerine oranla daha kısa sürede teslim etmeleridir.

Kamu özel sektör işbirliklerine ihtiyaç duyan en önemli sektörlerden birisi de inşaat ve ulaştırma sektörüdür, çünkü sektör yeni kaynak ve çalışma alanlarına ihtiyaç duymaktadır. Son yıllarda ortaya çıkan ihtiyaçların artması nedeniyle KÖSİ'lerin kullanımı artış göstermektedir. Bu eğilim ve ihtiyaçlar ise şu şekilde sıralanabilir (Stainback, 2000):

- Nüfusunun hızla artması beraberinde artan, yapı ve altyapı, gelişmiş hizmet ihtiyaçlarını da getirmiştir.
- Devletler artan konut ve bazı kamusal ihtiyaçların giderilmesinde yetersiz kalmaktadır.
- Kamu girişimciliği geniş çaptaki projeleri yerine getirebilecek yeterli düzeyde kaynak ve deneyime sahip değildir.
- Globalizasyon ve dünya ekonomisinin gelişmesi özel sektörün rekabet etmesini zorlaştırmış yapı ve arazi sektöründe işbirliklerin kurulmasını zorunlu kılmıştır.
- Başarılı KÖSİ uygulamalarının artmasıyla birlikte özel sektör girişimcileri ve kamu çalışanları daha kolay işbirliği kurar hale gelmiştir.
- Sermaye piyasaları ile kamu sektörünün birlikte çalışmaları kolaylaştırılmıştır.

- İşbirliği ile kamuya ait alternatif kamu kaynaklarının, gayrimenkullerin ve özel sektörün sağladığı kredilerin kullanımı ve finansman söz konusu olabilmektedir.
- İş birlikler arasında, riskin, maliyetlerin, ekonomik kazançların ve sorumlulukların paylaşılması, sermaye piyasası için iyi alternatiflerdir ve projenin gelişimine ve finansmanına ivme kazandırır. Maliyetlerin adaletli bir şekilde paylaşımı ve risk, projeyi kolay hale getirir ve tarafların sorumluluklarının azalmasını sağlar.

Tüm bu bağlamda KÖSİ'lerin ileride daha da gelişeceği ve yeni endüstri dallarını da kapsayacağı tahmin edilmektedir. Altyapı ihtiyacı, artan nüfus, küreselleşme ve yeni çalışma alanlarına duyulan gereksinimden dolayı kamunun ve özel sektör müteşebbislerinin bu alanda çalışması zorunlu hale gelecek olup kamu-özel sektör işbirlikleri daha da yaygınlaştıracaktır.

### **1.3. KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİĞİ MODELLERİ**

KÖSİ 1980'li yıllardan itibaren liberal ekonomi ve altyapı finansmanında riskin ve maliyetin paylaşılmasına olanak tanıyan yeni modellerin geliştirilmesine yol açmıştır (Akçay, 2006: 24). 1980'li yıllarda çok az ülkede uygulanmış bulunan bu tarz modeller, 1990'lar ve sonrasında daha çok ülkede uygulandığı gibi, bu modeller aynı zamanda ulaşım sektörü, enerji sektörü, atık su arıtma tesisleri, katı atık depolama ve toplama tesisleri, içme suyu sisteminin rehabilitasyonu ve hastane yapımı gibi birçok alanda kullanılmaya başlanmıştır (Tekin, 2007: 11).

KÖSİ'lerin global seviyedeki sayısı ve hacminin, 1990'lardan günümüze kadar hatırı sayılır şekilde arttığı gözlemlenmiş ve Birleşik Krallık, İtalya ve İspanya gibi çoğu ülke, proje finansmanında KÖSİ'lere ağırlık vermeye başlamıştır (Sarısü, 2008, erişim: 15.11.2014). KÖSİ modelleri, basit işletme sözleşmelerinden yap-işlet-devret projelerine kadar değişiklik arz etmektedir.

KÖSİ modeli ilk önceleri, ülkelerin altyapı yatırımlarının sağlanması için gerek duyulan finansmanı sağlamak için kullanılan bir yol iken, son zamanlarda özel sektörün verimli işletmecilik kabiliyetlerinden yararlanılacağı, kamu sektörünün ise yatırımların koordine edilmesi, politika belirleme, denetleme ve genel planlama gibi alanlarda yoğunlaşmasının sağlanacağı bir model olarak görölmektedir (Sarısü, 2008: 214-222).

Kamu ve özel sektör idaresindeki kaynaklar, kamu ve özel sektörün hizmet sağlama kapasitesi, kamunun kontrol ve katılım düzeyi ve kanuni çerçeve kamu özel sektör işbirliklerinin dayalı olduğu temel kriterlerdir ( T.C. Kalkınma Bakanlığı,2012: 17).

Bu kriterlere bağlı olarak çeşitli kamu-özel sektör işbirlikleri mevcuttur. Bunlar;

- Sorumluluğun özel sektöre ait olduğu işbirlikleri,
- Geleneksel kamu-özel sektör işbirlikleri
- Sorumluluğun kamu sektörüne ait olduğu işbirlikleri olarak tanımlanmaktadır.



### 1.3.1. Sorumluluğun Özel Sektöre Ait Olduğu İşbirlikleri

Projenin tüm riskler ve sorumlulukları özel sektöre aittir. Projeye ticari bir geliştirme projesi denilebilir ve kamusal hizmet oranı sınırlıdır. Bu işbirliğinde özel sektör; projenin finansmanından, inşasından, işletmesinden, tasarımından ve geliştirilmesinden sorumludur (Stainback,2000).

Geleneksel yöntemde, özel sektör bir varlığın bütçeye uygun şekilde ve zamanında tedarik edilmesiyle yükümlüdür. Fakat KÖSİ uygulamalarında kamu, özel sektörden aşağıda belirtilen hususları yerine getirmesini bekler (Sarısu, 2007: 82-83);

- Varlıkların bütçe dâhilinde ve zamanında teslim edilmesi.
- Söz konusu varlıkların kamu sektörünün istediği hizmet seviyesinde olması.
- Proje yönetiminin en iyi şekilde yapılması.
- Varlıkların ve projeye tedarik edilen diğer unsurların birlikte işleyerek hizmetleri başarıyla temin etmesinin sağlanması. Örneğin, demiryolu sektöründe, sinyal sistemlerinin, lokomotif ve vagonların ve rayların birlikte kusursuz çalışmasını sağlayan “sistem entegrasyon riski” projeye ait önemli bir risktir.
- Hizmetlerin uzun vadede, tatminkâr biçimde ve kesintisiz olarak verilebilmesi için varlıkların etkili biçimde korunup yenilenmesi.
- Bu nedenle, KÖSİ uygulamaları özel sektörün becerilerinden çok daha fazla yararlanması için önemli imkânlar sunar.

### 1.3.2. Geleneksel Kamu-Özel Sektör İşbirlikleri

Kamu sektörü aracılığıyla sunulan bono, kredi ve özel sektör sermayesi ile finansal kaynakların sağlandığı işbirliği modelidir (Akkaya, 2010: 17). Bu modelde kamu sektörü ihtiyaç duyulan araziye özel sektöre uzun vadeli olarak kiralar, özel sektör girişimcisi projeyi meydana getirir, tatbik eder ve işletir (Şenel, 2010: 14).

### 1.3.3. Sorumluluğun Kamu Sektörüne Ait Olduğu İşbirlikleri

Sorumluluğun kamu sektörüne ait olduğu bu tarz modellerde kamu sektörü, projenin mülkiyetine sahip olup proje finansmanı ise kamu eliyle sağlanır. İşbirliğinin gereği olarak kamu sektörü projenin, hizmet idaresinden, proje geliştirilmesine, tasarımına, inşasına kadar olan kısmı özel sektöre verebilir. Proje bitiminde kamu sektörü hizmeti belirli bir süre boyunca özel sektöre kiralayabilir. Bu tarz işbirliklerinde genellikle kamu sektörü, inşaat sektörünün tecrübelerinden faydalanırken, inşaat sektörü de proje haklarını kullanarak işbirliğinden kazanç elde etmektedir. Anlatılara ek olarak KÖSİ'lerde kullanılan temel işbirliği modelleri Ek-1'de, özellikleri, avantajları ve dezavantajları şeklinde ayrıntılandırılmıştır.

Ek-1'de kamunun özel sektöre tamamen ya da kısmen devrettiği hakları ve kolektif şekilde çalıştıkları işbirlikleri modellerini görmek mümkündür. Çizelgede görüldüğü üzere bu işbirliklerinin avantajı kadar dezavantajı da bulunmaktadır. Her iki ortak da en az risk ile en güvenilir işbirliğini yapmak isteyecektir ve bu işbirliğinin sağlıklı olması için de mutlaka projenin niteliğine göre bir işbirliği seçmelidir ki bu dezavantajlardan minimum zararla çıksınlar. Bu işbirliklerinde eğer ortaklar şeffaflık ilkesine uygun davranırlarsa, ileride doğabilecek anlaşmazlıkların da önceden önüne geçme imkânı sağlamış olurlar. Bu işbirliklerinden en yaygın olarak kullanılanları, geçici özelleştirme, yap-işlet-devret anlaşmaları ve ortak girişimlerdir (Akkaya, 2010: 17-20).

### ***1.3.3.1. Geçici Özelleştirme***

Özel sektör projeye ilgili inşaat, geliştirme vb. ile ilgili tüm sermayeyi karşılamak mecburiyetindedir. Kamu sektörü ise bu işbirliğinde sergilenecek performans standartlarının gerçekleştirilmesini ve özel sektörün bu standartlara uymasını sağlamak mecburiyetindedir. Projenin mülkiyeti kamu sektörünüdür. Bu anlaşmaların süresi genelde 25 yıldır (Akkaya, 2010: 20).

Anlaşma süresi içerisinde inşaat, işgücü, malzeme ve bakım maliyetlerinin içerisinde olduğu tüm çalışma sermayesi ve ana sermayeden özel sektörün sorumlu olduğu işbirliği modelidir (Akkaya, 2010: 21).

Geçici özelleştirme anlaşmaları yeni kamu projelerinin inşa edilmesi veya hali hazırdakilerin yenilenmesi ve/veya geliştirilmesi için yararlı anlaşmalardır. Bu tarz iş birlikleri yeni teknolojilerin kullanımına teşvik sağlar. Bu iş birlikleri, kamu sektörünün geleneksel yöntemine göre politik müdahalelerden nispeten daha az etkilenir. Ortalama 25 yılı kapsayan bu anlaşmaların tekliflerinin ve sözleşmesinin oluşturulması hayli zordur. Bu yüzden anlaşmaların tekel oluşturabilme ihtimalleri olumsuz bir özellik kazandırmaktadır (Akkaya, 2010: 21).

### ***1.3.3.2. Yap-İşlet-Devret Anlaşmaları***

Yap-işlet-devret anlaşmaları modeli sırasıyla aşağıdaki şekilde tanımlanabilir (Akçay, 2006: 14);

- Özel girişimci tarafından kamu altyapı yatırımının ve finansmanının gerçekleştirilmesi,
- Kamu sektöründe belirlenmiş süre içerisinde işletilmesi,

- Belirlenen süre içerisinde girişimcinin üretmiş olduğu mal ve hizmetleri her iki tarafın karşılıklı olarak belirlediği tarifeden kamu kurumları tarafından satın alınması,
- Belirlenen süre sona erdiğinde özel girişimcinin işletmekte olduğu tesisleri bakımlı, tam ve işler halde kamu kuruluşuna devretmesi (Akçay, 2006: 14).

Türkiye de alt yapı finansmanında bu modelle dünyadaki diğer ülkelerle 1984 yılında eş zamanlı tanışmıştır. Türkiye’de yap-işlet-devret modeli, kamuya ait yatırımların özel sektör iştirakçileri tarafından inşa edilmesi ve sonrasında öngörülen süre zarfında işletilmesidir. Kamunun ihtiyaç duyduğu alt yapı sistemlerini inşa etmek modelin temel özelliğidir. Bu hususta kamunun finansman sorununa da değinmek gerekmektedir. Böylece kamu hem finansman problemini aşmış olacak hem de ihtiyaç duyulan söz konusu ihtiyacı gidermiş olacaktır (Acar, 2007: 32).

Yap-işlet-devret sistemi yeni yatırımların yanında, yarım kalan işlerin tamamlanmasında ve hâlihazırda var olan sistemlerin de yenilenmesi sürecinde uygulanabilecek bir modeldir. Yine de özel sektör müteşebbislerinin finansman ihtiyacını gidermek amacıyla sağlayacağı dış kaynakların hazine tarafından ödenmesi hususunda bir garanti söz konusu değildir. Yap-işlet-devret uygulamaları Türkiye’de kamu ve özel sektör arasındaki uygulama anlaşmaları ile gerçekleştirilmektedir (Acar, 2007: 32).

### ***1.3.3.3.Ortak Girişimler***

Ortak girişimler modelinde kamu sektörü ve özel sektör proje sorumlulukları ve mülkiyete ortak olarak iştirak etmektedirler. Ortak girişim yapan kamu sektörü ve özel sektör yeni bir firma oluştururlar veya hali hazırdaki bir firmanın mülkiyetini paylaşırlar. Karma bir sermayeye sahip olan bu iş birliklerinde taraflar kârın ve riskin paylaşımını yapmaktadırlar (Akkaya, 2010: 22).

Ortak girişimde her iki ortak da firmaya yatırım yapar ve dolayısıyla her iki taraf da bu girişimin başarıyla gerçekleşmesine çalışırlar. Bu da doğal olarak daha iyi bir yönetimin gerçekleştirilmesini sağlar. Her iki tarafın da yatırım yapması, geleneksel yönetime nispetle kurumsal maliyetlerin minimize edilmesini sağlar (Akkaya, 2010: 22).

Birçok projeye olanak sağlayan bu modeller yaygın bir biçimde kullanılmaktadır. Farklı gereksinim ve arzulara göre belirlenen modeller farklı sorumluluklara göre projelere kaynak sağlayabilmektedir.

## **1.4. KÖSİ PROJE YÖNETİM EKİBİNİN YAPISI VE YETKİLERİ**

KÖSİ uygulaması yönetilirken ihale süreci, sözleşme yönetimi, denetim, muhasebe, performans ve ilişki yönetimi hususlarının önemi göz ardı edilmemelidir (United Nations, 2005: 15-20). KÖSİ proje yönetim kadro yapısı ve yetkileri aşağıda ayrıntıları ile ele alınacaktır.

### **1.4.1. Kamu Sektörü Yönetim Ekibinin Yapısı**

Kamu sektörü proje idare kadrosundaki proje sorumluları projenin politika amaçlarını ve hizmet koşullarını anlamalı ve projenin kamu sektörü için mali ayarlamasını yapmalıdır. KÖSİ projesinin parasal karşılığını layıkıyla yerine getiren bir proje olmasını sağlamalı ve projeye, rekabete neden olacak şekilde ilgilenilmesine de dikkat etmesini sağlayacak kapasiteye sahip bulunmalıdır (Sarısu, 2007: 260).

Aynı zamanda KÖSİ anlaşmasında hukuki, teknik ve parasal konularda denetleme yapılabilir olmalıdır. Personel yapılanmasında Kanada, İngiltere, İsveç, Yeni Zelanda, İzlanda ve İsviçre gibi ülkelerde uygulanan çağdaş “pozisyon temelli” yöntemler tercih edilmelidir (Sarısu, 2007: 260).

#### **1.4.2. İdare/Hukuk Uzmanlığı**

İdare/Hukuk uzmanları KÖSİ sözleşmelerinin hazırlanmasında büyük bir rol oynamaktadırlar. KÖSİ proje ekiplerindeki bu uzmanların vasıflarını şu şekilde sıralamak mümkündür (Sarısu, 2007: 261);

- KÖSİ sözleşmesini, ihale dokümanları ile tüm eklerinin planlanması ve sözleşme taslağının hazırlanması,
- En iyi teklif veya tedarik için görüş bildirilmesi,
- “Vergilendirme, taşınmazlar, planlama, çevre hukuku, bankacılık, rekabet yasası ve fikri ve sınai mülkiyet hakları ile entelektüel mülkiyet hakkında genel hukuki değerlendirme yapabilme yeteneğine sahip olmak.”

#### **1.4.3. Proje Yönetiminde Temel Etmenler**

Proje sorumluları projenin başarıyla yönetilebilmesi için şu ana hususların gerçekleşmiş olması gerekmektedir (Sarısu, 2007: 262-63);

- Kritik kararların ivedilikle alınabilmesi için karar veren kişinin ve karar verme sürecinin ayan olması,
- Proje ekibindeki ast ve üst ilişkisi sağlanarak bir hükmün ya da değişiklik arz eden bir durumun sonucunun doğru tahmin edilmesinin sağlanması,
- Paydaşlarla iletişimin iyi bir şekilde sağlanması ve onlardan yeterli destek alınması,
- Proje maliyetinin kamu kurumu için uygun olması. Ayrıca, proje için sağlanan gelir ile beklentinin orantılı olması,
- Kamu sektörünün projeyi KÖSİ ile uygulamaya devam etmesi için özel sektörün geleneksel yöntemle nispetle, harcanan parayı hak etmesi,
- KÖSİ projesi için özel sektörde yeterli rekabet ortamı olması ve bu sayede kamu sektörünün parasal karşılığının en üstün hizmetle alınması gerekmektedir.

KÖSİ gelişme safhasında olduğundan dolayı, her iki sektör de diğer ülkelerdeki tecrübelerden ders çıkararak uzmanlık sağlayıp hem KÖSİ sözleşmesi boyunca uzun vadeli işbirliği ilişkisini koruyabilir hem de bir kazan-kazan KÖSİ anlaşması hazırlayabilir (Sarısu, 2007: 263).

#### **1.4.4. KÖSİ İlişkisinin Yönetilmesinde Temel Hususlar**

KÖSİ ilişkisinin yönetilmesindeki temel etkenler aşağıda ayrıntılı olarak belirtilmiştir;

Şeffaf Sözleşme: KÖSİ sözleşmesinin netliğe kavuşturulması KÖSİ tedarikçisinin idare kapsamına giren çok önemli bir husustur. Bir sözleşmenin muğlaklığı seneler sonra, KÖSİ projesinin başlangıcında çalışan personelin bu işte artık görevli olmadığı zamanlarda meydana gelebilecek sıkıntılara neden olabilir. Bu yüzden her iki taraf için de yapılan akit net ve anlaşılır olmalıdır. Akitte risk dağılımı, yapılması beklenen hizmet kalite ve kapsamı gibi hususlar yer almalıdır. Her iki taraf da ne istediğini ve karşı tarafa ne verebileceğini ve ileride oluşacak muhtemel sıkıntıların nasıl gidereceğini net bir şekilde belirtirse iyi bir sözleşme ortaya konulabilir (United Nations, Economic and Social Council: 22-30).

KÖSİ'lerin İdaresinde Doğru Kişinin Seçilmesi: Kuruluşun çeşitli düzeylerinde belirli seviyelerinde ilişkileri yönetebilecek kişisel ve yönetsel becerilerine sahip kişiler olmalıdır. Sorumluluk ve misyonlar net bir şekilde ortaya konulmalı ve mümkün mertebe kilit elemanın devamlılığı sağlanmalıdır (Sarısu, 2007: 264).

Esneklik: Sözleşme idaresinde genellikle her iki partnerin de olabildiğince esnek davranması ve sözleşmenin şartlarını gelişen ve değişen global dünyaya paralel şekilde revize etmeye hazır olması gerekir. İyi bir sözleşme yönetiminde tepkisel davranışlardan kaçınarak gelecekteki iş ihtiyaçları öngörülerek müdahale etmek daha yerinde olacaktır (Sarısu, 2007: 265).

## **1.5. KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİKLERİNİN YARARLARI**

KÖSİ' ler geleneksel modele göre hem zaman hem kalite hem ücret hem de şeffaflık konularında çok avantaj sağlamaktadırlar. Özellikle günümüzde KÖSİ' ler sadece devlet tarafından değil aynı zamanda çeşitli kamu kurum ve kuruluşları tarafından tercih edilen işbirlikleridir.



KÖSİ yoluyla kamusal altyapı yatırımı yapmanın faydaları aşağıda belirtilmektedir (Guliyev, 2012: 16-17);

- Hukuki boyutun muğlak olmaması ve kamu sektörünün bu bağlamda etkin rol oynaması,
- Yapım işletim ve tasarım için bir tek sözleşme olması,
- Projenin uzun vadede kendini geri ödemesi.
- Kamu hizmetlerinin ve altyapı işlerinin yürütülmesi ve tedariki için özel sektörün fon kaynaklarının denge unsuru olarak kullanılması,
- Proje uygulamalarında önceden tayin edilen sürenin ve maliyetin yerine getirilmesinin güvence altına alınması,

şeklinde ifade edilebilir. Sağlıklı kurulmuş bir KÖSİ her iki taraf açısından da yarar getirecektir.

## **1.6. KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİKLERİNDE DEZAVANTAJLAR**

Her anlaşmada olduğu gibi KÖSİ'lerin de yararları olduğu kadar dezavantajları da vardır. Bu anlaşmaların özel sektör arasında rekabeti sağlamasının yanında sözleşmenin uzun ve karmaşık olması tarafların anlamasını zorlaştırır. Bazı kolektif anlaşmalar sözleşme dışında katı kurallara sahip olabilir. Taraflardan birinin hatası sonucu maliyetler artabilir. Yapı sahibi kişinin kontrolü minimize olabilir. Tasarım maliyeti fiyatı yükseltebilir. İşletme maliyeti ile sermaye maliyeti doğru orantılı olmayabilir. Bazı sözleşmelerde özel sektörün işletme hakları ile ilgili bölümler yer

almayabilir bu da sorun teşkil eder. Mevcut sözleşme değişirse maliyete yansımaları söz konusu olmaktadır. Bu tarz dezavantajları minimize etmek için KÖSİ ilişkisinin yönetilmesindeki temel hususlar dikkate alınarak sözleşme akdi yapılmalıdır (Tekin, 2007 :12).

## **1.7. KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİKLERİNİN DÜNYADAKİ UYGULAMALARI**

Günümüzde, hemen hemen dünya ülkelerinde sıklıkla kullanılan kamunun altyapı finansmanında, özel sektörle işbirliği gerekliliği ve özel sektörün altyapı finansmanında daha etkin rol alması gerekliliği uluslararası arenada kabul görmüş bir gerçeklik olarak yerini almaktadır. Aşağıda da bu doğrultuda bazı ülkelere örnekler verilmiştir.

### **1.7.1. Hindistan Örneği**

Hindistan Andhra Pradesh (AP) Eyalet hükümeti KÖSİ modeli altında “eSeva Merkezleri” projesi geliştirmiştir. Bu KÖSİ modelinde amaç, kamu kuruluşlarına başvuruda bulunmak, sertifika işlemleri ve tahsilat işlemleri için çevrimiçi hizmet sunmaktır. eSeva Merkezleri projesi 2000 yılında pilot bir proje olarak hayata geçmiştir. Bu proje ile birlikte ayda 3 milyar Rupî tahsilat başarısı sağlanması üzerine 2002 yılında merkezlerin sayısı 45’e yükselmiştir. Sonrasında 230 yeni merkez 16 belediye sisteminde uygulanmaya başlamıştır. Kırsal alanlarda 1000 adet kiosk kullanılmaya başlamıştır. Bu sistem ile 1.600 hizmet türü sunulabilmesi beklenmektedir (Bhatnagar, 2004).

KÖSİ modeli ile kurulan bu sistemin katkılarına bakılacak olursa (Bhatnagar, 2004);

- Tek merkezden birden fazla hizmet alınabilmesi,
- Fazla sayıda faturayı tek ödeme ile gerçekleştirme,
- Kiosklar sayesinde sisteme çevrimiçi erişim,
- Bankalarda eSeva gişeleri olması,
- Kredi kartı ile gişede ya da internet üzerinden ödeme yapılması,
- Farklı kanalları olması nedeniyle coğrafi uygunluğu sayılabilir.

Yukarıda verilen örnekte Hindistan eSeva ile çok büyük bir hizmeti gerçekleştirmiş ve başarısı ile birçok beldeye örnek olmuştur.

Hindistan'daki eSeva örneğini Türkiye'deki e-Devlet hizmetine benzetmek mümkündür. Türkiye'de de e-Devlet uygulaması ile sabıka kaydından maliye borcuna özel şirketlerin yürüttüğü kamusal hizmetlere kadar geniş çapta bilgilere erişmek mümkündür. Eskiden olduğu gibi devlet dairelerindeki bürokratik döngüde yaşanan olumsuzluklar ve vakit kayıplarının büyük ölçüde önüne geçilmiş hem kamu hem özel sektör üzerindeki yük hafiflemiş hem de online ortamda bir çok işlemi kolayca yapmak vatandaşlar üzerinde devlet hakkında olumlu bir intiba edinilmesine yol açmıştır.

## 1.7.2. ABD Örneği

Kamu özel sektör işbirliklerinin dünyadaki uygulamalarına ilişkin örneklerden ABD örnekleri bu bölümde ele alınacaktır. ABD özelinde Cisco Networking Academy Alliance ve ABD The Snergy Projesi örnekleri kamu özel sektör işbirlikleri konusunda dikkate değer örnekler olup aşağıda kapsamaları değerlendirilecektir.

### 1.7.2.1. Cisco Networking Academy Alliance

Cisco Networking Academy Alliance KÖSİ örneği, Cisco şirketinin ürünlerini işletecek kalifiye eleman eksikliğinin şirket büyümesine mani olacağını görmesi neticesinde oluşmuştur. Japonya Uluslararası Kalkınma Ajansı ve Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP) bu KÖSİ örneğinin kamu sektörü tarafıdır. Cisco şirketi özel sektör ve International Telecommunication Union (ITU) sivil toplum kanadıdır. Cisco öngördüğü olumsuzluğu gidermek amacıyla 1993 yılında lise sistem yöneticilerine eğitim vermeye başlamıştır. Bu durum öğrencilerin ilgisini çekmiş ve 1997 yılında şirket Cisco Network Academy adlı eğitimi ABD’de 64 okulda uygulamaya başlamıştır (Yıldız, 2009: 14).

2000 yılındaki G-8 zirvesinde, şirket geri kalmış 24 ülkede benzer okullar açma önerisinde bulunarak kamu sektöründen destek talep etmiştir. İşbirliğinin özel sektör kanadını oluşturan Cisco şirketi donanım desteği, teknik destek, ders içerikleri ve maddi kaynak sağlamıştır. Kamu sektörü kanadındaki UNDP maddi destek sağlarken Japonya gönüllü personel desteği sağlamıştır. Sivil toplum kanadında yer alan ITU ise maddi ve teknik destek sağlamıştır. Sonuç olarak 41 ülkede 2000 Cisco Network Academy kurulmuş, 3.000’i kadın olan 10.000’e yakın öğrenci bu kurumlarda eğitim görmüş ve bunların 5.800 kadarı sertifika almaya hak kazanmıştır (Yıldız, 2009: 14).

ABD Cisco Networking Academy Alliance projesi ile hem söz konusu şirketin kalifiyeli eleman yetiştirmesini sağlamış hem de öğrenciden kadına farklı kesimlerde ilgi uyandırarak bu kesimleri istihdam etmiştir. Bu istihdam bir devlet-özel sektör-halk

işbirliği sonucunda olduğu için de devletin kamusal sorumluluğunu yerine getirmesi ile birlikte aynı zamanda bir toplumsal dayanışmaya da işaret etmektedir. Bu tarz bir işbirliği dünyanın her ülkesine etki etmelidir. Özellikle gelişmekte olan ülkeler (buna ülkemiz de dâhil) bu tarz işbirliklerine giderlerse toplumsal dayanışma artar ve özellikle gençlere iş imkânı sağlanır ve böylece devlet de üniversite okumuş bireylerden faydalanma imkânı bulur.

### ***1.7.2.2. ABD The Synergy Projesi***

ABD The Synergy projesinin kamu sektör kanadını ABD San Diego kent belediyesi, özel sektör kanadını ise ESRI-GIS ve SAP şirketleri oluşturmaktadır. Projenin amacı San Diego’da yaşayan kişilere altyapı çalışmalarının hangi tarihte tamir edileceği konusunda bilgi veren bir sistem kurmaktır. Kişiler altyapı tamir taleplerini metin olarak veya GIS cihazları (coğrafi bilgi sistemi) ile online olarak şehir yönetimine ulaştırabilmekte ve akıbetini sistemden yine online olarak izleyebilmektedir. Bu işbirliği ile birlikte 5 milyon US Doları olan proje maliyeti 1.8 milyon US Doları’na düşmüştür. Bu işbirliğinde doğrudan ödeme usulü kullanılmıştır (Yıldız, 2009: 15).

ABD The Synergy işbirliğinde ABD belde halkının doğrudan bir ihtiyacını karşılamakla kalmamış tek başına belediyeye büyük bir külfet getirecek muazzam bir projenin de maliyetini minimize etmiştir. Zaten KÖSİ’lerin temel amaçlarından biri hem devlet hem özel sektör yardımını alarak maliyeti minimize etmektir. Bu projeyi navigasyon cihazının geliştirilmiş formu olarak düşünmek mümkündür. Ülkemizde büyük şehirlerde özellikle İstanbul’da yollardaki çalışmaları, bozuklukları, tıkanıklıkları, seçilmesi gereken güzergâhları anlatan radyo programları yapılmakta ve sürücülere önceden bilgi verilerek trafiğin tıkanmasının büyük ölçüde önüne geçilmektedir. ABD’deki bu sistem ise bunu herhangi bir radyo dinlemeye gerek kalmaksızın sürekli güncel kalan bir programla gerçekleştirmiş ve önemli bir projeye adım atmıştır. Görüldüğü gibi KÖSİ’lerle teknolojik yenilikler getirmek de mümkün ve kolaydır.

### 1.7.3. Malta Örneği

HP liderliğinde bir konsorsiyum ve Malta Hükümeti arasında yapılan bu KÖSİ projesin ile 2001 yılı Aralık ayında ihale verilmiştir. Konsorsiyumla görüşmeler sonrasında 2002 yılı temmuz ayında MiGov Ltd. isminde bir şirket kurulması kabine tarafından onaylanmıştır. Migov doğrudan devlet ortaklığı olan bir şirkettir ve işlem başına hizmet bedeli almaktadır. Ancak teknik sorunları nedeniyle sisteme olan güven sarsılmış ve bunun sonucunda MiGov'un kurulması 2002 yılı Kasım ayında durmuştur (Gingell, 2003).

Yukarıda anlatılan Malta örneğinde de görüldüğü gibi KÖSİ'lerin her zaman başarılı olacağı konusundaki kanı tamamen yanlıştır. Malta'da tamamen devlet destekli olan MiGov Ltd. başarılı olsaydı devlete mali anlamda ciddi getirileri olabilecek bir proje idi fakat ne yazık ki teknik çözüm problemi yüzünden halkın güvenini yitirmiş ve başarısız olmuştur. Buradan çıkarabileceğimiz sonuç ise şayet KÖSİ' ler yeterince sağlam kurulmazsa halkın güvenini kazanamazlar ve güven sarsılması yaşayan bir KÖSİ ayakta kalamaz bu da halkın devletin katıldığı işbirliklerinde ne kadar önemli bir yer tuttuğunun göstergesidir.

Sonuç olarak yukarıda ele alınan örnekler dünyada KÖSİ'yi kullanan ülkelerden yalnızca birkaçıdır. Globalleşen dünyada özel sektörün yeri artmaktadır ve artmaya devam edecektir. Kamusal birçok hizmetin devlet eliyle yürütülmesi ya da yürütülmeye çalışılması günümüzde tabiri caizse tam bir keşmekeş durumudur ve özel sektöre böyle bir imkân tanınması hem özel sektör hem de kamu sektörü açısından Türkiye'de ve dünyada yararlı birlikteliklere vesile olmuştur. Bu hızlı gelişimin daha da iyileşerek devam etmesi beklenmektedir.

## İKİNCİ BÖLÜM

### DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNDE KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİKLERİ VE İLGİLİ HUKUKİ ALTYAPI

#### 2.1. ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNDE KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİKLERİ

Kamu-Özel sektör işbirlikleri günümüzde birçok alanda uygulanan modellerdir. Ulaştırma sektöründe de bu tarz işbirlikleri sıklıkla görülmektedir. Devlet gerek altyapı gerekse ulaştırma gibi sektörlerde proje geliştirme, uygulama, finanse etme ve ileride doğabilecek sorunları önleme noktalarında özel sektörün tecrübelerinden faydalanmak istemektedir. Burada amaç, hem özel sektör açısından istihdam yaratmak hem de sosyal devlet anlayışının gereğini yerine getirmektir (Tekin, 2007:11).

Ulaştırma sektöründe yapılan kamu özel sektör işbirliklerinin bir amacı da maliyeti minimize etmek ve projenin profesyoneller tarafından yürütülmesini sağlamaktır. Bu modeller ayrıca zamandan da tasarruf edilmesini sağlamaktadırlar.

Ulaştırma sektöründe kamu özel sektör işbirlikleri yalnızca ülkemizde değil dünyanın hemen her ülkesinde uygulama alanı bulmaktadır. Bu ana başlık altında Türkiye’de ve dünyada uygulanan ulaştırma sektöründeki KÖSİ’ler, ulaştırma sektörünün ana bileşenleri (kara yolu, hava yolu, deniz yolu, demiryolu) ayrıntılarıyla ve örneklerle desteklenerek ele alınacaktır.

### 2.1.1. Dünyada Ulaştırma Sektörü

Ulaştırma halkın ihtiyacı olduğu gerçeği yadsınamaz bir hizmet türü olarak değerlendirilmektedir. Ana ulaştırma çeşitleri demiryolları, havayolları, karayolları, denizyolları ve boru hatları olarak bilinmektedir. Bunun yanında ulaştırmanın ölçüğü geniş olabileceği gibi küçük ölçeklerde de olabilmektedir. Ulaştırma sektörü oldukça geniş kapsamlı bir sektörü ifade etmektedir (Doganis, 2005: 241).

Ulaştırma birçok sektör için önemli bir kavramdır ve bununla birlikte birçok faaliyet için olmazsa olmaz niteliği taşımaktadır. Ulaştırmada hareketliliğin var olması demek gerek kültürel gerekse ekonomik açıdan hareketliliğin olması demektir. Bu nedenle de yapılan planlar noktasında birçok unsurun etkisinden bahsedilmesi mümkündür. Ulaşım isteğinin ortaya çıkmasında toplumun yürütmekte olduğu etkinliklerin sonuçlara etkisi olmaktadır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2010: 11-15).

Günümüzde globalleşmenin ekonomik serbestiyi artıran boyutu beraberinde rekabeti getirmiş ve bu olgular, uluslararası alanda özellikle ulaşım ve iletişim sektörlerinde çeşitli işbirliklerine yol açmıştır. Mesafelerin önemini yitirdiği küresel dünya anlayışının yerleşmesi ile birlikte taşımacılık ve ulaşım sektörüne olan talepler gitgide artmaktadır. Ulaşımında eski zamanlarda maliyet ve zaman kavramı tüketicinin aleyhine olurken günümüzde ise artan rekabetin de etkisi ile hem ulaşım maliyetleri hem de ulaşım süresi minimize edilmektedir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2010: 11-15).

Gelişmiş ülkelerde ulaştırma sektörü demiryolları olmuş, yıllar itibari ile diğer ulaştırma türleri gelişmiş ve sürekli olarak gelişmeye devam etmektedir. Diğer yandan, günümüzdeki yaşam şekli zaman kaybına karşı oldukça katı bir tutum içerisinde. Bu nedenle de farklı amaçlar için farklı ulaştırma sistemlerinin kullanılması söz konusudur. Örnek olarak; zaman kaybı yaşamamak adına daha pahalı olmasına rağmen ülke içi seyahatlerde uçağın kullanılması verilebilir (Doganis, 2005: 99).



Yapılan taşımalarda uluslararası boyutlar söz konusu değilse havayolu ile rekabet edilmesi mümkündür. Ülke içerisinde yapılan yolculuklarda demiryolu veya karayolunun kullanılıyor olmasına sık sık rastlanmaktadır. Bu ulaşım türleri ülke içerisinde havayolu ulaşımının sıkça tercih edilen alternatifleri olarak görünmektedirler. Yük taşımada uluslararası boyutlar söz konusu olmadığı takdirde en uygun sistemin demiryolu olduğu söylenebilir. Çünkü en az risk taşıyan taşıma sistemi demiryolu olarak görünmektedir. Demiryolu imkânı olmadığı takdirde taşınacak yükler için diğer alternatifler değerlendirmeye alınmaktadır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011: 15).

Dünyanın Küreselleşmesi ile birlikte dünyadaki ticaret hacminin büyük oranda artması, lojistik sektörünün temel organizasyon alanlarından biri olan taşıma hizmetini, bugün dünya ekonomisinin en önemli etkenlerinden biri durumuna dönüştürmüştür (Sarılğan, 2007: 39).

Gelişmiş ülkelerin taşıma sektörü konusundaki standartlarını yakalayabilmek için yolcu ve yük taşımacılığında demiryolunun ve denizyolu taşımacılığının ön planda tutulması ve taşımacılığın bu yönde teşvik edilmesi ve karayolları ile rekabet edebilir hale getirilmesi gerektiği söylenmektedir. Ancak bu sayede, şehiriçi ve şehirlerarası yolcu-yük taşımacılığında tüm dünya karayollarında her zaman kara yollarında seyahat eden kamyon, tanker, otobüs gibi ağır araçların çok yoğun bir durumda olmasının azaltılması sağlanabilir. Yük taşımak için tankerler ve kamyonların kullanılmasının, yolcu taşımak için de otobüslerin tercih edilmesinin karayolları için ifade ettiği bazı negatif yönler vardır. Bunlar;

- Karayollarında önemli miktarlarda bozulmanın meydana gelmesi,
- Trafik kazalarındaki büyük artış,
- Amortisman giderlerinin artması ile birlikte bu durumun şirket giderlerine de yansması ve giderlerin yükselmesi.

Dünyada deniz yolu taşımacılığı özellikle deniz aşırı bölgelere yapılan uluslararası sevkiyatlarda tercih edilmektedir. Ancak 8000 km'den fazla kıyı uzunluğuna sahip olan ülkemizin deniz ulaşımı yeterince gelişmemiştir. Türkiye doğal liman bakımından çok gelişmiş olmamakla birlikte denize kıyısı olan şehirlerde ithalat ve ihracatın yoğun olarak yapıldığı yapay limanlar bulunmaktadır. Türkiye'nin ihracat bakımından en yoğun ticaret yaptığı liman İzmir limanıdır. İthalat açısından en yoğun ticaret yapılan liman ise İstanbul limanıdır. Türkiye'de bulunan diğer gelişmiş limanlar ise; Mersin, Antalya, Samsun ve Trabzon limanıdır (<http://www.cografyam.org/>, 2010, erişim: 01.02.2014).

### **2.1.1.1. Karayolu Ulaşımı**

Taşımacılıkta uluslararası boyutlar söz konusu olduğunda kara, hava, deniz ve demir yolu aracılığı ile yapılan taşımalarından bahsedilebilir (Keskin, 2008: 81). Söz konusu uluslararası taşımacılık faaliyetlerinde deniz yolu en çok tercih edilen ulaştırma türüdür. Deniz yolunun ardından ise karayolu taşımacılık sistemi gelmektedir ve bu taşımacılık türü oldukça kritik öneme sahip olarak görünmektedir.

Karayolu taşımacılığının finansa olan katkıları da muhakkak dikkate alınmalıdır. Söz konusu mamul ya da hizmetin istenilen zamanda istenilen noktaya ulaştırılması büyük önem kazandığı için bu noktada karayolunun rolü önemlidir. Karayolu ile yapılacak eşya taşımacılığında; yükün bulunması, ücret konusunda anlaşmaya varılması, yüke uygun olan aracın ayarlanması, en uygun yükleme şeklinin yapılması ve bütün bu işlemlerin olabildiği en kısa zaman içerisinde yerine getirilebilmesinin hem müşteri memnuniyeti yönünden hem de ürünlerin güvenliği açısından büyük önemi bulunmaktadır (MEB, 2011:1).

20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren gelişme girişimlerini hızlandıran ülkelerin bu gelişimlerini gerçekleştirerek özellikle ekonomik açıdan diğer ülkeler üzerinde söz sahibi olmak istedikleri bilinmektedir. Bu nedenle de gelişmemiş ülkelerin pazar avantajlarından faydalanabilmek için bu toplumlara sanayi ve teknoloji yerine tarıma yönlendirmişlerdir. Sanayi açısından gelişim gösteremeyen ülkeler de gelişim gösteren ülkelerin pazarı rolünü almışlardır denebilir.

Karayolu taşımacılığı, günümüzde tüm dünyada kendine ait özellikleri bulunan ulaşım ve taşımacılık açısından en önemli taşımacılık şeklidir. Denizlerle çevrili olmak bakımından ülkemiz ile aynı durumda olan İspanya'da taşımacılıkta karayollarının, demir ve iç suyuollarına olan payı %92,1 olarak görünmektedir. Bu oran İngiltere için %88,9, 15 AB ülkesi için ortalama %79,2'dir. Ülkemizde 1990 yılında % 76 olan karayolu taşımacılığı aradan geçen yıllarda payını daha da artırmıştır, 2000 yılında %89'a ve 2002 yılında da %93 oranına ulaşmıştır. 2005 yılında %94'e çıkmıştır. ABD'de karayolu taşımasının genel taşımacılık içindeki yeri %28'dir. Dünya üzerinde yapılan çalışmaların odak noktası karayolunun sahip olduğu bu kullanılma oranının daha düşük seviyelere çekilebilmesi üzerinedir (MEB, 2011: 7).

**Tablo 2. 1. Seçilmiş Avrupa Ülkelerinde Karayolu Uzunlukları (Km), 2009**

| Ülke Adı         | Otoyol       | Ulusal Yollar | 2. Derece Yollar | Diğer          | Toplam           |
|------------------|--------------|---------------|------------------|----------------|------------------|
| <b>Fransa</b>    | 11 163       | 9 768         | 377 986          | 642 256        | <b>1 041 173</b> |
| <b>İngiltere</b> | 3 674        | 49 040        | 122 542          | 244 340        | <b>419 596</b>   |
| <b>Almanya</b>   | 12 813       | 39 887        | 178 269          | 413 289        | <b>644 258</b>   |
| <b>İtalya</b>    | 6 661        | 19 375        | 154 513          | 312 100        | <b>492 649</b>   |
| <b>İspanya</b>   | 14 021       | 11 612        | 139 833          | 501 053        | <b>666 519</b>   |
| <b>Türkiye</b>   | <b>2 036</b> | <b>31 271</b> | <b>30 948</b>    | <b>298 405</b> | <b>362 660</b>   |

Kaynak: (ERF, 2012:16)

Tablo 2.1’de, Seçilmiş Avrupa ülkelerinde Avrupa Yol Federasyonu (ERF) tarafından 2012 yılında yayınlanmış olan yol istatistikleri yer almaktadır. Seçilmiş bu ülkelerde tabloda görüldüğü üzere toplamda Fransa 1.041.173 km, İngiltere 419.596 km, Almanya 644.258 km, İtalya 492.649 km ve İspanya 666.519 km karayolu uzunluğuna sahiptir. Türkiye’deki rakamlara bakıldığında diğer ülkelere göre aşağıda kaldığı söylenebilir.

### **2.1.1.2. Demiryolu Ulaşımı**

Dünya üzerinde birçok ülke tarafından tercih edilen demiryolu özellikle dünya savaşları sonrası dönemden başlayarak tercih edilirliliğini kaybetmeye başlamıştır. 1940’lı yıllarda başlayan otomotiv sektöründeki teknolojik gelişmeler ve aynı zamanda karayolunun esnekliği demiryolu ulaşımına olan talebini azaltmıştır (TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2013). Ulaştırmada ilk alternatif olarak tercih edilen demiryolu bu özelliğini karayoluna devretmiş durumdadır. Bu durumun birçok ülke için geçerli olduğunun söylenmesi yanlış olmayacaktır (Sarılğan, 2007: 4).

Demiryolu ile yolcu taşınmasında en zirve nokta Japonların 1960 yıllarında yapmış oldukları hızlı trenlerle olmuştur denebilir. Saatte 210 km hız yapabilen bir trenin 1960larda yapılmasının sonrasında bu hızın artmasına yönelik girişimde bulunan ülkelerin varlığından söz etmek mümkündür. Aradan geçen zamanda teknolojinin gelişimine ara vermeksizin devam ediyor oluşuna paralel olarak çok daha yüksek hızlara ulaşabilen trenlerin denenmesi söz konusu olmuştur. Bahsedilen hız seviyeleri başta olmak üzere karayollarından birçok ayrımı olan demiryolunun güvenlik açısından barındırdığı artılar da karayoluna oranla çok daha fazla olarak görünmektedir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011: 66).

Trafik yoğunluğu, hareketlilik, trafik kazaları ve çevre gibi önemli sorunlara alternatif çözümler sunan en önemli ve tek ulaşım türü demiryollarıdır. Dünya ölçeğinde karayolu ulaşımında doyum noktasına gelinmiş olması, çevresel sorunlara ve iklim değişikliklerine karşı duyarlılıkların artması demiryolu sektörüne verilen önemi artırmaya başlamıştır (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2014:9). Aynı zamanda demiryolunun taşımacılık faaliyetlerinde tekrar önemli bir hal alması yüksek hızlı trenlerin piyasada var olması ile birlikte olmuştur. Yüksek hızlı trenlerin istenilen düzeylerde hizmet vermeleri sonrasında demiryolunun tercih edilme oranının giderek arttığı söylenebilir (Sarılğan, 2007: 20).

Başka bir açıdan yolcu taşımacılığındaki gelişmeye orantılı olarak demiryollarının yük taşımacılığındaki seviyesi de iyileşme göstermiştir. Bu pozitif gelişmelerin devamını amaç edinen ülkeler, Trans Avrupa ve Trans Asya gibi uluslararası ağlar ve koridorlar oluşturmak ve beraberinde diğer ulaşım türleri ile birlikteliği sağlamak için işbirliği yapma yönünde hareket edip bunun kararına varmışlardır (Taşgit, 2008: 53).

Demiryolu kullanımının artırılması ve taşımacılık sistemleri arasında bir denge sağlanması amacı ile ulaştırma noktasında bazı stratejilerin geliştirildiği bilinmektedir. Bu noktada Avrupa Birliğinin de bazı adımlar attığı söylenebilir. Avrupa sınırları içerisinde yer alan ülkeleri içeren bir demiryolu girişiminin olması bunun en önemli örneği olarak görünmektedir (TCDD, 2014: <http://kurumsal.tcdd.gov.tr>, erişim: 15.01.2014).

**Tablo 2. 2. Ülkeler Bazında Demiryolu (Ana Hat) Uzunlukları (Toplam Yol/ Km)**

| Ülke Adı         | 2010         | 2011         | 2012         |
|------------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>ABD</b>       | 228 513      | 228 218      | 228 218      |
| <b>Rusya</b>     | 85 292       | 85 167       | 84 249       |
| <b>Çin</b>       | 66 239       | 66 050       | 66 298       |
| <b>Hindistan</b> | 63 974       | 64 460       | 64 460       |
| <b>Kanada</b>    | 58 345       | 52 002       | 52 002       |
| <b>Fransa</b>    | 33 608       | 34 621       | 30 013       |
| <b>Almanya</b>   | 33 708       | 33 576       | 33 509       |
| <b>İtalya</b>    | 18 011       | 17 045       | 17 060       |
| <b>İngiltere</b> | -            | 16 408       | 16 423       |
| <b>Türkiye</b>   | <b>9 594</b> | <b>9 642</b> | <b>9 642</b> |

Kaynak: (Dünya Bankası, 2014)

Tablo 2.2’de ülkeler bazında 2010, 2011 ve 2012 yıllarında demiryolu uzunlukları yer almaktadır. Diğer ülkelere kıyasla Türkiye’nin geride kaldığı görülmektedir.

### **2.1.1.3. Havayolu Ulaşımı**

Dünyadaki ekonomik, sosyal, kültürel vb. değişiklikler ve küreselleşmenin etkileri ile insanlar zaman kavramına karşı daha duyarlı hale gelmektedirler. Bu durum taşımacılık sektörüne de yansımaktadır. Hava yolu taşımacılığı hem süreyi kısaltmak

hem de daha konforlu bir taşımacılık anlayışı ile hareket etmektedir. Artan rekabet ortamı ile birlikte hava yolu ulaşımı bir lüks olmaktan çıkmış, ihtiyaç haline gelmiştir.

Hava yolu taşımacılığının diğer taşımacılık sektörlerine göre getirisinin yüksek olması ülkelerin bu sektöre daha fazla yatırım yapmalarına neden olmaktadır. Küreselleşmenin beraberinde getirmiş olduğu etkilere paralel olarak dünya genelinde havayolu aracılığı ile taşımacılık faaliyetlerinin daha çok tercih edilmesine neden olmuştur. Bu noktada yaşanan gelişmeler öylesine önemli düzeydedir ki bu pazardan maksimum kar elde edebilme amacı ile bazı ülkelerin yatırımları da bu yöne doğru kaymıştır. Dünya genelinde 14 bine yakın havaalanı olduğu göz önüne alındığında faaliyetlerin boyutları daha net anlaşılabilir. Bu havaalanlarından 836 tanesinin uluslararası standartlara uygunluk sağlıyor olduğu bilinmektedir. Bu havaalanlarında yıllık 5 milyar civarı insanın faydalandığı düşünüldüğünde ise rakamların ne kadar büyük ve önemli olduğu görülecektir (Taşgit, 2008: 53).

IATA (Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği) tarafından yayımlanmış olan 2010 yılı talep istatistik sonuçlarına göre, uluslararası tarifeli hava trafiğinde yolcuda %8,2, yükte ise %20,6 artış olduğu kaydedilmiştir. Talepteki büyüme kapasiteyi aşmış, yolcuda %4,4, kargoda ise %8,9 büyüme olduğu bildirilmiştir. 2009 ile kıyaslandığında ortalama yolcu yükü %2,7 artış ile %78,4, nakliye yükü ise %5,2 artış ile %53,8 olmuştur (Taşgit, 2008: 55).

Raporun 2010 yılına ait yolcu talepleri incelendiğinde Asya – Pasifik taşıyıcıları için %9 oranında bir artışın olduğu gözlemlenmiştir. Avrupalı taşıyıcıların taleplerindeki artışın ise %5.1 olduğu belirlenmiştir. Bu noktada Türkiye'nin Avrupa havacılık sektöründe en önemli atılımı yaptığı ve Avrupa ülkeleri arasında en büyük payın ülkemize ait olduğuna değinilmesi gerekmektedir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011: 81).

Havayolu taşımacılığı gelişen teknolojiye bağlı olarak hızla gelişen bir sektördür. Bu sektörün gelişmesindeki önemli etkenlerden birisi de özelleştirmelerdir. Yalnızca devlet tekelinde olmaktan ziyade özel sektörün de tecrübelerinden yararlanılması, YİD modellerinin uygulanması ile birlikte uzmanların da yardımıyla

havayolu sektörü daha da geliştirilmektedir. Bu tarz işbirlikleri hemen hemen dünyanın her yerinde uygulama alanı bulmaktadır. Özelleştirmenin amaçları her ülkeye göre değişkenlik göstermekle birlikte temel amaç kaliteli hizmet anlayışı, müşteri memnuniyeti ve kamu yararadır. Hükümetlerin izlemiş oldukları politikalar havacılık faaliyetlerini önemli ölçüde etkileyebilir. Bunun en güzel örneklerinden bir tanesi de Amerikan hükümetinin girişmiş olduğu serbestleştirme faaliyetleri sonrasında Amerika'nın havacılık sektöründe büyük gelişmeler kaydetmiş olmasıdır (Vizyon 2023, 2003: 9). Doğu Avrupa'da ise ekonomik yetersizlikler nedeni ile özelleştirmelere başlanamamıştır. Avrupa'daki bu serbesti ile hava yolu şirketlerinin sloganı değişmeye başlamakta ve "düşük maliyet" kavramı ağır basmaktadır. Artan rekabet ortamının etkisi ile ülkeler bu alanda özelleştirmeye ağırlık vermektedirler.

Dünyadaki havaalanlarının büyük çoğunluğu kamu sektörünün elinde bulunmaktadır ve dolayısı ile devlete maliyeti hayli fazladır. Bu nedenle havaalanlarının özelleştirilmesi yoluna gidilmiştir. Günümüzde en çok karşılaşılan özelleştirme hareketleri ise havaalanı yöneticiliğinin özel sektöre devri, özel sektöre kiralama, çeşitli anlaşmalarla özel sektörün finansman ve yönetim kısmını devralması ve YİD modellerinin uygulanmasıdır.

#### **2.1.1.4. Denizyolu Ulaşımı**

Deniz ticareti ve ulaşımı çok eskilere dayanmaktadır. Günümüzde deniz ulaşımı modernleşmeye başlamış, gelişme ve değişimler kaydetmiştir. Hızla gelişen teknoloji ve artan ticaret hacimleri sayesinde dünyada denizcilik artık bir taşımacılık türü olmaktan ziyade gemi inşa sanayi, deniz turizmi, liman işletmeciliği, yatçılık faaliyetlerini de kapsayan çok daha geniş bir endüstri olmuştur. Bununla birlikte bu endüstriden fazla pay almak isteyen ülkelerin aralarındaki rekabet artmış durumdadır. Dolayısıyla müşteri talepleri karşılanırken istekler ve elde edilecek faydanın maksimum sağlanması ortak hedef olmuştur (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011:93-94).



Dünya flosunda 2012 yılı başında 300 GT ve üstü gemi sayısı toplamda 48.197 adet iken, gemi tonajı toplam 1.46 milyar DWT, konteyner filo kapasitesi toplam 15.3 milyon TEU olmuştur. Dünya deniz ticaret hacmi 1950’li yıllarda 500 milyon iken 2012 yılında 9 milyar tona ulaşmıştır. Dünya ticaretinin hacim olarak %75’i denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. 15 trilyon dolar parasal değeri olan dünya ticaretinin 9 trilyon doları denizyolu ile gerçekleştirilmektedir (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Ağustos 2012:5-6).

2008 yılında başlayan küresel kriz denizyolu taşımacılığında azalmaya neden olmuştur. Kriz nedeniyle bankalar bilançolarında küçülmeye gitmiş ve bu durum denizcilik sektörüne verilecek olan kredilerin daralmasına yol açarak finansman sıkıntısını gündeme getirmiştir. Çin ve Hindistan gibi enerji ve hammadde talepleri giderek artan gelişmekte olan ülkeler navlun fiyatları ve denizcilik sektörünü ayakta tutmaya devam etmektedir (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Ağustos 2012:8).

### **2.1.2. Türkiye’de Ulaştırma Sektörü**

Türkiye’de lojistik sektörünün 20. yüzyılın sonlarına doğru kaydetmiş olduğu gelişim ile birlikte taşımacılık faaliyetlerine dair yatırımların da arttığı bilinmektedir. Bu dönem içerisinde özelleştirme girişimlerinin de olması ile beraber gerek ulusal düzeyde, gerekse uluslararası düzeyde faaliyetlerini genişleten lojistik bunu yaparken de sunduğu hizmetin kalitesini de artırmayı başarmıştır (Kurt, 2010: 213).

Son yıllarda özellikle daha da gelişim göstererek uluslararası pazarın ana yapısını oluşturan ve çok büyük bir gelişme gösteren dünya lojistik sektörünün küresel etkisi, kendisini ülkemizin ekonomisi içerisinde de göstermiş ve lojistik faaliyetlere daha fazla anlam yüklenmesi söz konusu olmuştur (Taşgıt, 2008: 92).

Tanyaş (2011)'a göre; sunulan hizmet ya da ürünün yüzde 4 ile yüzde 25'lik kısmı lojistik giderlere aittir. Bu oranlar faaliyet gösterilen alana göre değişkenlik gösteren cinstendir. Lojistik giderleri; Amerika'da Gayri Safi Milli Hâsılanın (GSMH) yüzde 10'unu; Avrupa'da yüzde 11'ini, Türkiye'de ise fiziksel ve kurumsal olarak alt yapısındaki eksiklikler ve bir takım düzenlemelerden kaynaklanan olumsuzluklar sebebiyle yüzde 13'ünü oluşturmaktadır. Bu noktada hedeflenen gelişmiş ülkeler ile aynı seviyelerde olabilmeyi başarmak olmalıdır.

Gelişmekte olan Türkiye lojistik pazarının değerlendirilebilmesi için öncelikli olarak ülke toplamında hangi ulaştırma türünün ön planda olduğunun incelenmesi gerekmektedir. Ulaştırma türleri, her biri kendine özgü taşıma araçları, biçimleri ve özelliklerine göre karayolu, demiryolu, havayolu, denizyolu ve boru hattı taşımacılık türlerinden oluşmaktadır (Kurt, 2010: 138).

Tablo 2.3'de Türkiye'de ulaştırma sistemlerine göre yolcu taşımaları ve Tablo 2.4'de Türkiye'de ulaştırma sistemlerine göre yük taşımaları yer almaktadır. 1950'lerden itibaren Türkiye'nin ulaştırma politikalarındaki değişim sonucunda yolcu ve yük taşımacılığında aşağıdaki tablolardan da görüleceği gibi karayolu ağırlıklı taşımacılık yapılmaktadır. Ülke genelinde 2009-2013 yılları arasında karayolu ve havayolu taşımacılığında yükselme gözlemlenirken, demiryolu taşımacılığının düşüş eğiliminde olduğu gözlemlenmektedir. Bu durum demiryollarındaki yatırım ve kullanım yetersizliğine işaret etmektedir.

**Tablo 2. 3. Türkiye’de Ulaştırma Sistemlerine Göre Yolcu Taşımaları\* (Milyon)**

| YILLAR | KARAYOLU | DEMİRYOLU | DENİZYOLU | HAVAYOLU | GENEL TOPLAM |
|--------|----------|-----------|-----------|----------|--------------|
|        | Yolcu-km | Yolcu-km  | Yolcu-km  | Yolcu-km |              |
| 2009   | 212 464  | 3 572     | 1 643     | -        | 217 679      |
| 2010   | 226 913  | 3 606     | 1 570     | -        | 232 089      |
| 2011   | 242 265  | 4 002     | 1 570     | -        | 247 837      |
| 2012   | 258 874  | 3 006     | 1 459     | 19 731   | 283 070      |
| 2013   | 268 178  | 3 020     | 1 667     | 23 357   | 296 222      |

Kaynak: (TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2013: 113)

\*Şehir içi taşımacılık dâhil değildir.

**Tablo 2. 4. Türkiye'de Ulaştırma Sistemlerine Göre Yük Taşımaları**

| YILLAR | KARAYOLU | DEMİRYOLU | DENİZYOLU | HAVAYOLU | PETROLB.H |
|--------|----------|-----------|-----------|----------|-----------|
|        | Ton-km   | Ton-km    | Ton-km    | Ton-km   | Ton-Km    |
| 2009   | 176 455  | 10 326    | 11 397    | -        | 45 111    |
| 2010   | 190 365  | 11 462    | 12 570    | -        | 39 636    |
| 2011   | 203 072  | 11 677    | 15 959    | -        | 44 690    |
| 2012   | 216 123  | 11 670    | 16 223    | -        | 37 269    |
| 2013   | 224 048  | 11 177    | 17 312    | -        | -         |

Kaynak: (TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2013: 113)

### 2.1.2.1. *Karayolu Ulaşımı*

Türkiye’de ve dünyada en yaygın ulaşım türü olarak kara yolları tercih edilmektedir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı & İTÜ, 2005: 7.1-1). Toplu ulaşım araçları ise genellikle şehirlerarası ve ülkeler arası ulaşımında hem maddi anlamda hem de can güvenliği açısından daha çok tercih edilmektedir. Öte yandan ülkelerin GSMH’lerinin ve hayat standartlarının artmasına bağlı olarak şehir içi ulaşımında özel araç sahipleri daha çok şahsi araçlarla seyahat etmeyi tercih etmekte ve bu tercih sonucunda da hem ülkelerde meydana gelen trafik kazalarında artma hem de trafik yoğunluğu sıkıntısı ile karşılaşmaktadır.

Ülkemizde yolcu ve yük taşımacılığının karayolları üzerinde arttığı ve başka ülkeler ile karşılaştırıldığında taşımacılığın daha fazla bir bölümünün karayolları ile yapıldığı görülmektedir. Ülkemizdeki kaza oranlarının yüksek olmasının ana sebebi de karayollarındaki bu yoğunlaşma ve yeterli olmayan altyapı olarak gösterilebilir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011:50).

Ulaşım türleri açısından esasında en ucuz maliyetli ve en güvenli yol demir yolu taşımacılığıdır. Fakat Türkiye’de yer şekillerinin elverişsiz olması ve yükselti nedeni ile demir yolu taşımacılığı yeteri kadar gelişmemiştir. Buna bağlı olarak da karayolları insan ve yük taşımacılığında en çok tercih edilen ulaşım türü olmakta, bu durum da taşıma türleri arasında dengesiz ve verimsiz bir sistem oluşturmaktadır. Demiryolu ağı kapsamında AB ülkelerinin Türkiye’ye göre daha gelişmiş durumda olduğu görülmektedir. Tüm bu olumsuzluklara karşın son zamanlarda Türkiye’de hızlı tren yapımının artması kayda değer bir gelişmedir. Özellikle son dönemde Marmaray Projesinin hayata geçirilmesi ile dünyadaki metropoller arasında sayılan İstanbul’da trafik problemlerinin bir nebze olsun önüne geçilebilmektedir (Kurt, 2010: 195-198).

Taşımacılık alanında ülkemizde karayollarının diğer sistemlere oranla baskın olduğu bilinmektedir. Hatta bu baskınlık çok büyük farkları ifade eden bir baskınlık niteliğindedir. Bu noktada özellikle havayolu işletmelerinin sunmuş olduğu birtakım avantajlar nedeniyle bahsedilen fark bir nebze de olsa azalmıştır. Bu noktada demiryolu ulaşımında yapılması planlanan hızlı tren projelerinin hayata geçmesi ile birlikte aradaki farkın daha da kapanacağı yönünde bir beklentinin varlığından söz edilebilir (Taşgıt, 2008: 98).

Sahip oldukları nüfus nedeni ile bazı Asya ülkelerinin gelecekte dünya ekonomisi üzerinde direkt etkileri olacağı düşünülmektedir. Bu noktada Avrupa ve Asya arasında hayata geçirilecek olan bir ulaşım ağı ile beraber bu ülkelerin sahip oldukları roller daha da kritik olabilecektir. Demiryollarının bahsedilen ulaşım ağında sahip olacağı etkinin boyutlarının geniş olacağı düşünülmektedir (Vizyon 2023, 2003: 6). Bu gelişmeler göz önüne alındığında yaklaşık 30 yıl önce Japonya'da kullanımına başlanılan YHT(Yüksek hızlı tren)'ler 1980'li yıllardan itibaren Avrupa tarafından sıklıkla tercih edilen bir taşımacılık haline gelmiştir. Avrupa'da olan gelişmeler yakın komşuluk ve gelişen iletişim sayesinde Türkiye'de de yakın geçmişte YHT'lerin yapımının hız kazanmasına sebebiyet vermiştir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2010: 62). Daha önce de bahsedildiği üzere Türkiye'de yapımı tamamlanan ve stratejik açıdan büyük önem taşıyan proje Marmaray YHT'sidir.

Avrupa'daki gelişmeler göz önünde bulundurulduğunda Türkiye'de demir yollarına ayrılan bütçe ve enerji ne yazık ki yeterli düzeyde bulunmamaktadır. Ülkemizin özellikle 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren karayoluna yönelik girişimlerde bulunması sonrasında 21. yüzyılın başında karayolu mesafesinde %80 oranında bir artış olmuştur. Karayollarında bu artışın olmasının anlam kazanabilmesi adına demiryolu uzunluğunun artış oranının %11 seviyesinden daha yukarılarda olması gerekmektedir (Vizyon 2023, 2003: 9).

Ülkemizde karayolu taşımacılığının toplam taşımacılık içindeki payının %90'nın üzerinde oldukça yüksek bir seviyeye ulaşmış olması ülkemizde diğer ulaşım sistemlerine oranla karayolu ağının geliştirilmesine daha fazla ağırlık verildiğinin bir göstergesi olarak karşımıza çıkmaktadır belirtmektedir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı & İTÜ, 2005:2).

Anlaşılacağı üzere, Türkiye tüm Avrupa ve Asya'nın geçiş noktaları üzerinde bulunmaktadır ve Türkiye'de ulaşımın gelişmesi hem Türkiye hem de dünya ülkeleri açısından çok büyük yararlar sağlayacaktır.

TÜİK raporlarına göre Türkiye'deki toplam kamyon ve çekici miktarının 777.499 gibi çok ciddi bir miktara ulaşmış olması ağır ticari araç sektörünün lojistik firmalar için öneminin ne kadar büyük olduğunun göstergesidir (TUİK, 2015).

Tüm sorumluluğun Karayolları Genel Müdürlüğünün altında bulunan karayollarının 01.01.2015 tarihi itibarıyla uzunluğu 65.909 kilometre (km.) olduğu bilinmektedir. Karayollarını belirleyen devlet yollarının uzunluğu 31.280 km. il yollarının uzunluğu 32.474 km. ve oto yollarının uzunluğu 2.155 km'dir (KGM, 2015).

Tablo 2.4, 2009-2013 yılları arasında karayolları üzerindeki seyir ile yük ve yolcu taşımalarını göstermektedir. Buna göre, 5 yıl içerisinde taşıt seyrinin 26.999 milyon km, yük taşımalarının 47.593 milyon ton ve yolcu taşımalarının 55.714 milyon km arttığı görülmektedir.

**Tablo 2. 5. Karayolları Üzerindeki Seyir ile Yük ve Yolcu Taşımaları (Milyon)**

| Yıllar | Taşıt-km | Ton-km  | Yolcu-km |
|--------|----------|---------|----------|
| 2009   | 72 432   | 176 455 | 212 464  |
| 2010   | 80 124   | 190 365 | 226 913  |
| 2011   | 85 495   | 203 072 | 242 265  |
| 2012   | 93 989   | 216 123 | 258 874  |
| 2013   | 99 431   | 224 048 | 268 178  |

Kaynak: (TÜİK, 2013)

Türkiye’de karayolu taşımacılığının ulaştırma sektörü içindeki payı giderek artan bir durum göstermektedir. Karayolu taşımacılık çalışmalarının öneminin daha iyi anlaşılabilmesi için, yurtiçi taşıma raporlarının incelenmesi yanında, uluslararası anlamda yapılan yük taşımalarının, düzenlenen belge ve miktarlar açısından analiz edilmesi de karayolu taşımacılık sektörünün daha iyi anlaşılmasına olanak sağlayacaktır.

### **2.1.2.2. Demiryolu Ulaşımı**

Cumhuriyetin ilanının ardından ilk dönemlerde ülkemiz tarafından hedeflenen kendine yetecek bir ekonominin var olması idi. Bu hedef kapsamında demiryollarının ekonomiye katkı sağlayan önemli bir unsur olduğu bilinmektedir. Demiryollarının sanayilerin yer seçimi hususunda belirleyici bir faktör olması nedeniyle sanayi girişimlerinin ülke çapında meydana gelmesine etkisi söz konusu olmuştur.

Dönem içerisinde yapılan çalışmalar sonrasında ülke çapında sahip olduğu uzunluğu artıran demiryolu taşımacılığı gerek yolcu taşımada gerekse yük taşımada en çok tercih edilen sistem olmuştur. 1950 dönemi sonrasında karayolu taşımacılığına yapılan yatırımların demiryoluna yapılmamış olması, demiryolu yapımının daha fazla maddi kaynak gerektiriyor olması gibi nedenlerle demiryolu yatırımlarının azaldığı gözlenmiştir. Bu gelişmeler sonrasında da ülkemizin demiryolu sisteminin diğer ülkelere oranla daha gerilerde kaldığının söylenmesi yanlış olmayacaktır (Kurt, 2010: 194). Bu durumdan sonra demiryolları, kendisine verilmiş olan belli imkânlar doğrultusunda, mevcut sistemin çalışmalarının korunması ve trafiğin devamlılığının sağlanması beraberinde kısmen de modernizasyon çalışmalarını devam ettirmiştir. Sonuç olarak, ABD'nin finans desteği ve politika tavsiyeleriyle birlikte karayolları artık en üst noktaya gelmiş, demiryolları ve denizyollarında ise, fazla bir gelişme kaydedilememiştir (DPT, 2014).

Demiryollarının gelişimi dünya genelinde hızlı bir şekilde devam etmektedir. Japonlar tarafından başlatılan ve tüm gelişmiş ülkelerin uygulamaya başladıkları hızlı tren sistemleri henüz ülkemizde gerekli noktaya ulaşamamıştır. Demiryolu taşımacılığı noktasında atılmayan bu adımlar ülkemizde karayolu taşımacılığının hâkimiyetini giderek artırmıştır (DPT, 2014).

Türkiye'de 1950-2002 yılları arasında sadece 945 km. yeni demiryolu yapılabilmiş, karayollarına daha fazla ağırlık verilmiştir. 2004-2013 döneminde ise, uygulanan politikalar neticesinde kaynak aktarımı artırılmış, projeler hayata geçirilerek demiryolu yatırımlarına öncelik verilmiş ve 1.724 km. yeni demiryolu yapılmıştır (TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2013:10).

2013 yılı sonu itibariyle Türkiye, 8.846 km'si konvansiyonel ana hat, 2.363 km'si tali hat ve 888 km yüksek hızlı hat olmak üzere 12.097 km demiryolu hattına sahiptir. 2009 yılı sonu verilerine bakıldığında bu rakamın 11.405 km olduğu görülmektedir. Bahsedilen ana hatların %91'i tek hat ve %9'u çift hattır. Toplam hatların %27'si elektrikli, %33'ü sinyallidir (TCDD, 2013:21).



Gelişmekte olan bir sektör olan demiryolu sektöründe 2013 yılı sonu itibariyle yaklaşık 30.000 çalışan istihdam edilmektedir (TCDD, 2013:11). Tablo 2.6’da görüldüğü gibi, 2013 yılında 2003 yılına oranla 8 kat artan ödeneği ile birlikte demiryolu sektörüne 2003-2013 yılları arasında yaklaşık 32,7 milyar TL kaynak aktarımı yapılmıştır (TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2013:11).

**Tablo 2. 6. Demiryolu Sektörüne Yapılan Yatırımlar 2003-2013 (Milyon TL)**

|               | TCDD         | AYGM         | TÜVASAŞ   | TÜDEMSAŞ  | TÜLOMSAŞ  | DDGM        | TOPLAM       |
|---------------|--------------|--------------|-----------|-----------|-----------|-------------|--------------|
| <b>2003</b>   | 404          | 117          | 3         | 1         | 3         | 0           | 529          |
| <b>2004</b>   | 709          | 433          | 6         | 4         | 4         | 0           | 1155         |
| <b>2005</b>   | 804          | 231          | 7         | 4         | 6         | 0           | 1052         |
| <b>2006</b>   | 1350         | 430          | 5         | 4         | 5         | 0           | 1794         |
| <b>2007</b>   | 1242         | 705          | 8         | 4         | 4         | 0           | 1964         |
| <b>2008</b>   | 1439         | 968          | 10        | 5         | 4         | 0           | 2425         |
| <b>2009</b>   | 1784         | 948          | 15        | 5         | 4         | 0           | 2755         |
| <b>2010</b>   | 3185         | 1805         | 15        | 5         | 4         | 0           | 5014         |
| <b>2011</b>   | 3114         | 1398         | 8         | 4         | 9         | 0           | 4533         |
| <b>2012</b>   | 2586         | 1841         | 9         | 5         | 8         | 0           | 4450         |
| <b>2013</b>   | 3778         | 3200         | 5         | 5         | 8         | 0,35        | 6996         |
| <b>Toplam</b> | <b>20395</b> | <b>12076</b> | <b>91</b> | <b>46</b> | <b>59</b> | <b>0,35</b> | <b>32667</b> |

Kaynak: (TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2013: 11)

Her bir etken göz önüne alınarak bir değerlendirme yapıldığında karayolunun demiryoluna oranla avantajlı olduğunun söylenmesi neredeyse imkânsızdır. Karayolu taşımacılığında her şeyden önce kaza riski diğer sistemlere oranla oldukça fazladır. Ayrıca trafik sorununun olması gibi birçok olumsuz etken sayılabilir. Bu durumun etkilerini önceden tahmin eden ülkelerin başında Japonya gelmektedir ve demiryolu taşımacılığının teknolojik uygulamalar aracılığı ile yukarı seviyelere çekilmesi ilk kez Japonya’da olmuştur. Japonlar bu duruma öncü olduktan sonra da Avrupa ülkeleri de bu konuda gerekli adımları atmışlardır. Mesafeler uzadıkça tercih edilme oranı azalan demiryolu, hızlı trenlerin insan hayatına girmesi ile birlikte bu dezavantajından da kurtulmuştur denebilir. Kazaların daha az olması ve bu kazalarda ölen kişi sayısının minimuma indirgenmesi amacı başta olmak üzere, hem ekonomik hem de güvenli bir taşımacılığın yapılması prensibi demiryolu taşımacılığının önem kazanmasını sağlamaktadır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011: 66-71).

### **2.1.2.3. Havayolu Ulaşımı**

Havayolu taşımacılığında sadece insan değil bunun yanında yük/eşya taşımacılığı da yapılmaktadır. 2010 yılı talep istatistiklerine göre kargo alanında olan talep yolcu alanındaki talebin iki katından daha fazla artış göstermiştir. Bu artışlar sivil havacılığın hem dünya pazarında hem de Türkiye ekonomisi üzerinde çok büyük bir etkisi olduğunun göstergesidir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011: 81-82).

Havayolu ile eşya taşınması diğer ulaşım yöntemlerinden sonra ortaya çıkmıştır. Her ne kadar yeni bir sistem olsa da havayolu eşya taşımacılığının gün geçtikçe daha çok kullanılan bir sistem olduğunun söylenmesi yanlış olmayacaktır. Bu tarz eşya taşımacılığında çok ağır eşyaların taşınması söz konusu değildir, çünkü bir sınırlama mevcuttur. Havayolu taşımacılığında ağırlık açısından küçük değerlere sahip ancak paha açısından değerli eşyaların taşınmasına rastlanmaktadır. Ticaret piyasanın şartları gereği rekabette yaşanan artış ve zamanında ulaşımın önem kazanması gibi hususlar uçak vasıtasıyla taşımacılığın daha fazla ilgi görmesine neden olmuştur (UTİKAD, 2012). Bunun yanında dünya üzerinde var olan havaalanı sayısının artması da havayolu eşya taşımacılığının daha fazla kullanılmasına önemli ölçüde katkı yapmıştır.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün hazırladığı 2010 yılı faaliyet raporuna göre; dünyadaki farklı özelliklerdeki var olan havaalanı sayısı yaklaşık olarak 14 bin civarındadır. Bunlardan, 836 tanesi de uluslararası özellikli havaalanıdır. Dünyada tüm bu havaalanlarını bir günde kullanan yolcu sayısı 13,2 milyon; yıllık ise 4,8 milyar civarındadır olduğu raporlanmıştır. IATA (International Air Transport Association) tarafından yayımlanan 2010 yılı talep istatistikleri neticesine göre uluslararası tarifeli hava trafiğinde yolcudaki %8,2, yükte ise %20,6 artış olduğu kaydedilmiştir. 2009 Yılı ile kıyaslandığında ortalama yolcu yükü %2,7 artış ile %78,4, nakliye yükü ise %5,2 artış ile %53,8 olmuştur (SHGM, 2012).

Maliyet açısından en pahalı olan ulaşım türü havayolu ulaşımıdır. 2011 yılında Türk Hava Yolları filosundaki toplam 180 uçakla dünya sıralamasında 14'ncü olarak yer almıştır. Türk Hava Yolları, dar gövdeli uçak grubunda ise 138 uçakla dünya şirketleri arasında 12'nci sırada yer almıştır (www.ekofinans.com, 2012). THY'nin kaliteli hizmet anlayışı Türkiye'nin havayolu açısından dünyadaki sayılı ülkeler arasında yer almasını sağlamıştır. Ulaşım sektöründe Türkiye ekonomisine en çok katkıda bulunan sektörün havayolları olduğu görülmektedir. Artan hizmet anlayışı ve kaliteli taşımacılık prensiplerini belirleyen birçok firma bugün dünya çapında adlarından bahsettirmektedir. Türkiye'de en başarılı olan havayolu taşımacılık firması ise THY'dir. Yukarıda da bahsi geçtiği üzere THY taşımacılık alanında dünyada 2011 verilerine göre 14. Sırada yer almaktadır ve bu çok büyük bir başarıdır (www.ekofinans.com, 2012).

Türkiye'de 2006-2011 yılları arasında ulaştırma sektöründeki talep ülke GSYİH'na ortalama %14 katkıda bulunmuş ve yaklaşık %8 oranında yükselmiştir. Karayolu, demiryolu, denizyolu ve hava taşımacılığı için yıllık talep ise, sırasıyla %7,6, %2, %5 ve %16 olarak artış göstermiştir. Hava taşımacılığındaki bu en yüksek artış, sivil havacılığın dünya ölçeğinde hızla gelişen sektörler arasında yer aldığının ve ülkemizin ticari faaliyetlerinde önemli bir rol oynadığının kanıtıdır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı,2011).

**Tablo 2. 7. Türkiye Geneli Havalimanları Uçak, Yolcu ve Yük Trafiği İstatistikleri (2010-2015)**

|  | Yıllar      |             |             |             |             | Artış %       |            |               | Yıl         |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|------------|---------------|-------------|
|  | 2010        | 2011        | 2012        | 2013        | 2014        | 2014/<br>2013 | 2005- 2014 | 2014/<br>2005 | 2015        |
| <b>Yolcu Trafiği (Direkt<br/>Transit Dâhil)</b>    | 103 536 513 | 118 292 000 | 131 029 516 | 149 995 868 | 166 181 339 | 10,8          | 12,9       | 196           | 187 131 750 |
| <b>Tüm Uçak (Overflight<br/>Dâhil)</b>             | 1 213 125   | 1 335 185   | 1 376 486   | 1 504 973   | 1 678 971   | 11,6          | 9,2        | 122           | 1 853 448   |
| <b>Yük Trafiği (Kargo+<br/>Posta+ Bagaj) (Ton)</b> | 2 021 076   | 2 249 473   | 2 249 133   | 2 595 317   | 2 893 000   | 11,5          | 9,3        | 122           | 2 900 629   |

Kaynak: (DHMI, 2015) \*Artış % \*\*Son 10 yılda ort. yıllık artış % \*\*\*10 yıl öncesine göre artış% \*\*\*\*Tahmini

Tablo 2.5’de görüldüğü gibi, hava taşımacılığındaki bu olumlu gelişmeler kapsamında Türkiye’de 2014 yılı sonu itibariyle toplam uçak trafiği 1.678.971 ve toplam yolcu trafiği (direkt transit dahil) 166.181.339’a ulaşmıştır. 2015 yılı için ise bu rakamların toplam uçak trafiğinde 1.853.448’e, toplam yolcu trafiği için ise 187.131.750’ye ulaşacağı tahmin edilmektedir. 2014 yılı sonu itibariyle Türkiye’de toplam yük trafiğine (kargo+posta+bagaj) baktığımızda 2.893.000 ton olduğu görülmektedir. 2005 yılından itibaren 2014 yılına kadar yolcu trafiği %196’luk bir artış, uçak trafiği ve yük trafiği %122’lik bir artış göstermiştir.

Talepteki artış ile birlikte, atıl olarak bulunan Balıkesir-Körfez, Bursa-Yenişehir, Çanakkale ve Siirt havaalanlarının aktifleştirilmesi sağlanmıştır. Aynı zamanda yolcu sayısı yetersizliği nedeniyle kapatılan Sivas Nuri Demirağ, Tokat, Balıkesir-Merkez, Uşak, Zonguldak-Çaycuma ve Sinop havaalanları tekrar işletmeye açılmış, Şanlıurfa GAP, Amasya-Merzifon, Hatay, Antalya-Gazipaşa ve Gökçeada havaalanları sektöre kazandırılan yeni havaalanları olmuştur (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011:84). Türkiye’de 2015 yılı itibariyle 52 adet sivil hava ulaşımına yönelik havaalanı bulunmaktadır (DHMI, 2015). Bu da havayolu taşımacılığına yapılan yatırımların ve verilen önemin bir göstergesidir. Bir yıl içerisinde iç ve dış hatlar toplam yolcu sayısının hayli fazla olduğu görülmektedir. Bu da havayolu kullanımının sıklığı konusunda aydınlatıcı olmaktadır (DHMI, 2015).

Ulaştırma Sektörüne 8 yılda yapılan toplam yatırım 111 milyar TL, bu yatırımların KÖSİ ile gerçekleştirilen kısmı ise 14 milyar TL olmuştur (Eligüzeloğlu, 2012: 6). KÖSİ modellerinden yap-işlet-devret modeli havaalanı yatırım finansmanı için ana model haline gelmiştir. Yap-işlet-devret modeli ile tamamlanan havaalanlarının birçoğunun işletme hakları ise, kira sözleşmeleriyle özel sektöre devredilmiş bulunmaktadır. Bu doğrultuda hem sektör kira geliri elde etmiş hem de KÖSİ kapsamında uzun vadede özel sektör işletiminin önü açılmıştır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011:86).

#### 2.1.2.4. *Denizyolu Ulaşımı*

8333 km kıyı uzunluğuna sahip ve üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye son yıllarda denizcilik sektöründe artan bir gelişme göstermiştir (tr.wikipedia.org, erişim:05.02.2015). Türkiye konumu itibariyle deniz taşımacılığı yönünden ayrıcalıklı bir konumdadır.

Küresel rekabetin arttığı ve sınırların ortadan kalktığı denizyolu taşımacılığında ana unsurlar gemi ve limanlardır. Türkiye ithalat ve ihracatının %90'ına yakın bir kısmı denizyolu ile yapılmaktadır. Bu durum Türkiye limanlarının önemi daha da artırmaktadır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2013: 40).

Son 20 yıl içerisinde Türkiye'de kamu sektörü tarafından işletilmekte olan limanların işletme hakları işletme hakkı devriyle özelleştirmeye tabi tutulmuş olup bu durum temel limancılık politikası olarak kabul edilmiştir. Limanlar işletme yapısına göre ayrıldığında, kamu sektörü tarafından işletilen, özel sektöre inşa edilip işletilen ve kamu sektörü işletirken özel sektöre devredilen limanlar olarak sınıflandırılabilir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011: 96).

Tablo 2.8'de 2004-2014 yılları arasında Türkiye limanlarında elleçlenen toplam yükün yıllık gelişimi yer almaktadır. Buna göre istatistiklere bakıldığında, elleçlenen toplam yük miktarının 2014 yılında 2004 yılına göre %80 civarında artış gösterdiği görülmektedir. 2004 yılında 213,1 milyon ton olarak gerçekleşen toplam elleçleme miktarı 2014 yılında 383,1 milyon tona yükselmiştir. Tablo 2.9'da 2004-2014 yılları arasında Türkiye limanlarında elleçlenen toplam konteynerin yıllık gelişimi (TEU) yer almaktadır. Buna göre, toplam konteyner miktarında (TEU), 2014 yılında 2004 yılına göre %168 civarında artış görülmektedir. 2004 yılında 3,1 milyon TEU elleçlenirken 2014 yılında bu rakam 8,4 milyon TEU'ya ulaşmıştır ([www.ubak.gov.tr](http://www.ubak.gov.tr), 2015).

Türk deniz ticaret filosunda (150 GT ve üzeri gemiler); 2009 yılında 1.722 olan adet sayısı 2014 yılında 1.888 adete, tonaj bazında ise 8,15 milyon DWT'dan 9,06 milyon DWT'a yükselmiştir. 300 GT ve üzeri gemi sayısı ise; 2009 yılında 1.203 adete iken 2013 yılında 1.252 adete, 8,11 milyon DWT iken 9,18 milyon DWT olmuştur (www.ubak.gov.tr , 2015).

**Tablo 2. 8. Türkiye Limanlarında Elleçlenen Toplam Yükün Yıllık Gelişimi (2004-2014) - Ton**

| Yıllar | Yükleme*    | Boşaltma**  | Transit    | Toplam Elleçleme |
|--------|-------------|-------------|------------|------------------|
| 2004   | 70 816 184  | 135 490 363 | 5 798 984  | 213 105 438      |
| 2005   | 69 114 453  | 138 261 923 | 5 649 218  | 213 025 594      |
| 2006   | 77 987 641  | 154 762 530 | 11 251 754 | 244 001 925      |
| 2007   | 85 354 516  | 171 657 360 | 34 561 755 | 291 573 631      |
| 2008   | 92 168 601  | 171 688 299 | 50 752 817 | 314 609 716      |
| 2009   | 92 076 130  | 159 347 990 | 58 012 586 | 309 436 706      |
| 2010   | 102 494 306 | 182 018 851 | 64 122 710 | 348 635 867      |
| 2011   | 103 033 885 | 195 933 688 | 64 379 150 | 363 346 723      |
| 2012   | 114 176 944 | 216 524 857 | 56 724 431 | 387 426 232      |
| 2013   | 115 630 332 | 215 643 211 | 53 657 215 | 384 930 758      |
| 2014   | 113 522 539 | 220 525 259 | 49 072 821 | 383 120 619      |

\*Kabotaj yükleme, ihracat dahil

\*\*Kabotaj boşaltma, ithalat dahil

Kaynak : (www.ubak.gov.tr , 2015).

**Tablo 2. 9. Türkiye Limanlarında Elleçlenen Toplam Konteynerin Yıllık Gelişimi (2004-2014)- TEU**

| Yıllar | Yükleme*  | Boşaltma** | Transit | Toplam Elleçleme |
|--------|-----------|------------|---------|------------------|
| 2004   | 1 513 985 | 1 423 582  | 176 288 | 3 113 855        |
| 2005   | 1 596 505 | 1 541 282  | 174 421 | 3 312 208        |
| 2006   | 1 824 391 | 1 848 741  | 184 921 | 3 858 052        |
| 2007   | 2 185 359 | 2 225 170  | 145 739 | 4 582 267        |
| 2008   | 2 461 165 | 2 514 851  | 115 606 | 5 091 621        |
| 2009   | 2 202 442 | 2 189 458  | 12 542  | 4 404 442        |
| 2010   | 2 410 865 | 2 458 351  | 874 239 | 5 743 455        |
| 2011   | 2 845 227 | 2 921 108  | 757 171 | 6 523 506        |
| 2012   | 3 116 027 | 3 178 001  | 898 368 | 7 192 396        |
| 2013   | 3 440 242 | 3 469 879  | 989 815 | 7 899 933        |
| 2014   | 3 755 005 | 3 841 879  | 754 238 | 8 351 122        |

\*Kabotaj yükleme, ihracat dahil

\*\*Kabotaj boşaltma, ithalat dahil

Kaynak : (www.ubak.gov.tr , 2015).

2000'li yıllarda artan yeni gemi talebiyle birlikte Türkiye gemi inşa sanayi kapasite artışı sağlayarak dünyadaki gemi inşacı ülkeler arasında önemli bir konum elde edebilmiştir. Fakat gemi inşasında yerli katkı sınırlı kalmıştır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011:98). Tersane sayısı 2002 yılında 37 iken şu an 72 adet ve 3,61 milyon DWT'luk kurulu kapasitesi olan faal tersane mevcuttur (www.ubak.gov.tr , 2015). 2013 yıl sonu itibariyle 3,64 milyon DWT/yıl, 7,2 milyon m<sup>2</sup>'lik 49 adet yatırım aşamasında tersane bulunmaktadır ( T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014: 89).



**Tablo 2. 10. Türkiye Limanlarında İşlem Gören Gemi Sayısının Yıllık Gelişimi (2007-2014)**

| Yıllar | Türk Bayraklı | Yabancı Bayraklı | Toplam |
|--------|---------------|------------------|--------|
| 2007   | 43 560        | 35 120           | 78 680 |
| 2008   | 45 270        | 35 832           | 81 102 |
| 2009   | 45 813        | 34 631           | 80 444 |
| 2010   | 37 060        | 37 055           | 74 115 |
| 2011   | 37 234        | 37 900           | 75 134 |
| 2012   | 38 333        | 37 542           | 75 875 |
| 2013   | 39 835        | 36 295           | 76 130 |
| 2014   | 38 685        | 36 295           | 76 130 |

Kaynak: (www.ubak.gov.tr , 2015).

Tablo 2.10’da 2007-2014 yılları arasında Türkiye limanlarına uğrayan gemi sayıları yer almaktadır. Buna göre, 2014 yılında türk bayraklı ve yabancı bayraklı olmak üzere toplam 76.130 adet gemi uğrarken bu rakamın 2007 yılında 78.680, 2008 yılında 81.102 ve 2009 yılında 80.444 olduğu görülmektedir. Buna göre 2014 yılında 2007 yılına göre %3 civarında bir azalış olduğu görülmektedir.

Türkiye’de ulaştırma sektöründe KÖSİ’lerin gerçekleştirdiği bazı projeler ise şunlardır;

**Tablo 2. 11. Ulaştırma Sektöründe Gerçekleşen KÖSİ Projeleri**

| <b>HAVAYOLU ULAşTIRMASI</b>   |
|---|
| Antalya Havalimanı I. Ve II. Dış Hatlar Terminalleri (YİD)                              |
| Atatürk Havalimanı Dış Hat Terminal Binası (YİD)  |
| Dalaman Havalimanı Dış Hat Terminal Binası (YİD)  |
| İzmir Adnan Menderes Havalimanı Dış Hat Terminal Binası (YİD)                           |
| Ankara Esenboğa Havalimanı İç ve Dış Hat Terminal Binası (YİD)                          |
| Sabiha Gökçen Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası ve Mütemmimleri (YİD)               |
| Atatürk Havalimanı İç ve Dış Hat Terminal Binaları (uzun dönemli kiralama)              |
| Antalya Havalimanı İç ve Dış Hat Terminal Binaları (uzun dönemli kiralama)              |
| Zonguldak Çaycuma Havaalanı (uzun dönemli kiralama)                                     |
| Antalya Gazipaşa Havaalanı (uzun dönemli kiralama)                                      |
| <b>KARAYOLU ULAşTIRMASI</b>   |
| Gölcek Tüneli (YİD)   |
| Otoyol Hizmet Tesisleri (YİD)   |
| <b>DENİZYOLU ULAşTIRMASI</b>  |
| Çanakkale Kepez Limanı Üstyapı Tesisleri (YİD)  |
| Güllük Yanaşma İskelesi (YİD)   |
| Bodrum Yolcu İskelesi (YİD)   |
| Trabzon Limanı (İHD)  |
| <b>DEMİRYOLU ULAşTIRMASI</b>  |
| Antalya-Alanya Demiryolu Projesi (YİD)  |
| Kapıkule Demiryolu Hudut Garının Yeniden Yapılandırılması                               |
| <b>KENTİÇİ ULAşIM</b>   |
| İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçişi (YİD)   |
| <b>HAZIRLIK AşAMASINDAKİ PROJELER</b>   |
| Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu (İzmit Körfez Geçişi Dahil 377km)                         |
| Kınalı-Malkara-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu (Çanakkale Boğaz Geçişi Köprüsü Dahil 566km) |
| Ankara-İzmir Otoyolu (503km)  |
| (Ankara- İzmir)Ayr. –Afyon-Burdur- Antalya Otoyolu (345km)                              |
| (Ankara-İzmir)Ayr. –Eskişehir-Bursa Otoyolu (202km)                                     |

Kaynak: (Sarısı, 2012: 28)

## 2.2. ULAŞTIRMADA ÜLKE VE BÖLGE STRATEJİSİ

Gerek dünyada gerekse Türkiye’de ulaştırma stratejilerinin belirlenmesi ve uygulanması büyük öneme sahiptir. Ulaştırma yatırım ve onarımlarında esas amaç kamu yararıdır. Bir ülkedeki ulaştırma altyapısı sağlam temel üzerine kurulu değilse hem ülke vatandaşları ciddi sorunlarla karşılaşmakta hem de uygulanan politikaların meşruiyetlerini zedeleyebilmektedirler. Çalışmanın bu kısmında Türkiye’deki belli başlı ulaştırma stratejisi ve planları kapsamında Ulaştırma Ana Planı Stratejisi (2005), 10.Kalkınma Planı (2014-2018), Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef (2023)’e yer verilmektedir.

### 2.2.1. Ulaştırma Ana Planı Stratejisi (2005)

Ulaştırma Ana Planı Stratejisi 2001-2005 yılları arasında uygulanan sekizinci beş yıllık kalkınma programı çerçevesinde gerçekleştirilmiştir. Bu stratejinin ana prensibi, ulaştırma sektörleri arasındaki entegrasyonu sağlayarak bu yolla bir ekonomik büyüme gerçekleştirmek ve tüm bunları yaparken doğal çevreye duyarlı bir şekilde hareket etmektir. Yüksek Planlama Kurulu’nun 22 Aralık 2003 tarih ve 2003/61 sayılı kararıyla kabul edilmiş olan “Ön Ulusal Kalkınma Planı (2004-2006)” ise, ulaştırma için Temel Amaç ve Stratejiler başlığı altında: Türkiye’de ulaştırma sektöründeki ana stratejisinde, 2001-2005 dönemini kapsayan Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda da yer aldığı şekilde; sağlanması gerektiğini belirtmektedir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı & İTÜ, 2005:4-1).

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda, daha önceki kalkınma programlarındaki gibi, AB uyum süreci etkileri görülmektedir. Plandaki ana amaç ise, AB politikalarına uygun bir kalkınma modeli oluşturmaktır. Bu politikalar kapsamında karayolu taşımacılığının diğer sektörlerle oranla daha yoğun olması, bundan

kaynaklanan olumsuz etkileri de önlemek amacı ile diğer sektörlerin (havayolu, demiryolu, denizyolu) gelişimine önem verilmesi vurgulanmaktadır belirtmektedir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı & İTÜ, 2005:4-1).

2001-2005 yılları kapsamında sekizinci kalkınma planı dâhilinde yer alan Ulaştırma Ana Planı Stratejisi amaç kapsam ve ilkeler bakımından şöyledir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı & İTÜ, 2005:4-2, 4-3):

- Ana Amaç: Ulaştırma sektörünün ana amacı, ülkenin gelişmesini sağlamak için, sosyal ve ekonomik hedeflere ulaşmak adına, devlet üzerine düşen görevi en iyi şekilde yerine getirmektir. Bu amaç kapsamında maliyet uygunluğu, kalite uygunluğu, teknolojik yeterlilik, ulusal güvenlik kapsamının gözetilmesi, uluslararası kurallara ve AB politikalarına uygun olması şartı aranmaktadır.

- Amaçlar:

- Vatandaşlara konforlu, güvenilir ve hızlı şekilde hizmette bulunmak,
- Sosyo-ekonomik gelişmelere ayak uydurmak,
- Coğrafi bölgeler arasındaki adaletsizliğin önüne geçmek,
- Milli güvenliğin şartlarını yerine getirmek,
- Ulaşım esnasında güvenliği sağlamak,
- Çevre dostu olmak,
- Enerji verimliliğini sağlayarak dışa bağımlılığı azaltmak,
- Uygun fiyatlı taşımacılık yapmak,

- Kara yollarının haricinde diğer sektörlerin de (deniz-hava-demir yolları) gereken şekilde gelişmesini sağlamak,
  - Arazilerin kullanımını teşvik etmek,
  - Dış ticaretin ve uluslararası ilişkilerin gelişimine paralel şekilde ulaştırma ağlarını iyileştirmek,
  - AB ulaştırma politikalarına entegre olmaktır.
- İlkeler:
    - Ulaştırma sektörünün her alanında kamu yararı güdülmesi ve bu bağlamda vergilendirme, fiyat tarifeleri vb. konularda adalet sağlanması,
    - Dışa bağımlılığın azaltılması,
    - Ulaştırmanın tüm sektörleri arasında entegrasyonun sağlanması,
    - Toplu taşımanın özendirilmesi,
    - Ulaştırma sistemlerinin güncel tutulması,
    - Veri tabanlarının sürekli olarak güncellenmesi,
    - Yatırım finansman sorunlarının çözülmesi,
    - Yapılan kara-demir ve havayolları projelerinin çevre arazileri değerlendirmesi ve nüfus yoğunluğunu bu bölgelerde artırması sebebiyle, güzergâhların önceden belirlenerek orman ve tarım alanlarının dışında tutulmasıdır.

- Politikalar:
  - Ulaştırma ağlarının etkin olarak değerlendirilmesi ve yeni ağların yeni yatırımlarla sağlanması, ilk olarak var olan ulaştırma olanaklarının maksimum verimle kullanılarak planlanan ağların yeni yatırımlar aracılığıyla bitirilmesi,
  - Planlanan yatırımların yapılabilmesi adına ihtiyaç duyulan maddi kaynağın bulunması,
  - Ulaştırmadan elde edilen gelirlerin yine ulaştırmaya ait faaliyetlerde kullanılmasının sağlanması,
  - Ulaşım sanayilerinin iyileştirilmesinin sağlanması,
  - Türkiye’den geçen transit ticari yolların geliştirilmesi,
  - Jeo-politik avantajlardan faydalanmanın sağlanması,
  - Sektör içerisindeki kadrolarda doğru kişilerin seçilmesi,
  - Sektörler için ayrı ayrı düzenlenmesi yapılmış mevzuatların kolektif çalışmaya uygun hale getirilerek birbirine entegre edilmesi ve uluslararası hukuk kurallarına aykırılık teşkil etmemesi,
  - Nitelikli eleman yetiştirilmesi,
  - Ulaştırma ve lojistiğin birlikte ilerlemesinin sağlanmasıdır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı & İTÜ, 2005: 4-1,4-2).

### 2.2.2. 10. Kalkınma Planı(2014-2018)

Dünya ticaretinde globalleşmeye bağlı olarak artan ticaret serbestisi beraberinde ulaştırma sektöründe “hız” mecburiyetini getirmektedir. Bunun nedeni tüm dünya arasında hızla artan iletişim ve gelişen ilişkiler neticesinde uzun mesafeler arasında ulaşım yapmanın ritüel hale gelmesidir. Dolayısıyla ulaştırma sektöründe hammadde ve diğer ürünlerin düşük maliyetli ve tam zamanında ulaştırılması önemli hale gelmiş ve böylece lojistik hizmetleri gelişmiştir.

Türkiye’de öncelikle karayolları olmak üzere trafikte yeterli düzeyde güvenlik sağlanamaması ciddi sorunlara yol açmaktadır. Diğer taraftan ülkemizde ulaşım sektörüne artan talebin karşılanamaması söz konusudur. Bu bağlamda demiryolu ve denizyolu altyapı problemlerinin çözülememesi, kapıdan kapıya taşımacılıkta ve yolcu-yük taşımacılığında daha çok karayolunun tercih edilmesi problemleri ile karşılaşmaktadır. Böylece ulaşım sektörleri arasında dengesiz ve verimsiz bir dağılımın gerçekleşmesi kaçınılmaz hale gelmiştir. Tüm bu problemler ve çözümleri, amaç ve hedefler ile birlikte politikalar 10.Kalkınma Planı içerisindeki Lojistik ve Ulaştırma kısmında işlenmiştir.

### 2.2.3. Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023

Türkiye, bütün ticaret ve göç yollarının, bilginin, kültürün, felsefenin ve doğu-batı kuzey-güney koridorlarının en önemli ülkesi durumundadır. Gerek karayolu ve demiryolu ve gerekse denizyolu, Asya-Avrupa bağlantısının en önemli ulaşım seçenekleri de yine Türkiye toprakları üzerinden geçmektedir. Dünya denizciliğinde altyapı ve işletmecilikte dünyanın ilk on ülkesi arasında olma potansiyeline sahiptir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011: 10).

Türkiye'nin 1985 yılında 52 milyon olan nüfusu 78 milyona yükselirken, trafiğe kayıtlı motorlu araç sayısı 2,4 milyondan 18 milyona yükselmiştir. 29 yıllık dönemde nüfus %50 artmış, motorlu taşıt sayısı ise %650 artmıştır (TÜİK, 2014). Bugün itibariyle ülkemizde her 4 kişiye bir araç düştüğü görülmektedir. Nüfus yılda %1,2 oranında artarken, buna paralel olarak artan ulaşım talebinin sağlanması için tüm alanlardaki ulaşım altyapılarının geliştirilmesi gerekmektedir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011: 11).

2023 yılına kadar dünyadaki ilk on ekonomi arasına girmeyi amaçlayan Türkiye için ulaşımdaki güncel durumu belirlemek, ihtiyaç analizi yapmak ve uzun vadeli projeler tasarlayarak bunları hayata geçirmek büyük önem taşımaktadır. Bu ortak hedefe ulaşmaya katkı vermek üzere, vatandaşlara ulaşım ve iletişim sektörlerinde daha kaliteli, daha ucuz, daha hızlı, daha güvenli hizmet sunabilmek için 2023 yılına kadar, öncelikle hangi tür hedef ve faaliyetlerin gerçekleştirilmesine ihtiyaç duyulduğunun gösterilmesi için "Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Belgesi" hazırlanmıştır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011: 10-11).

2011-2023 döneminde karayolu, demiryolu, havacılık, denizcilik, lojistik ve kombine taşımacılık sektörlerinde, sektördeki ilgili tüm kurum ve kuruluşlarının tam katılımı ile hazırlanacak "Ulaştırma Ana Planı" ile sağlanacaktır. Hazırlanacak olan Ulaştırma Ana Planı ve 10'uncu Ulaştırma Şurasında ortaya konulan hedefler, öncelik bu belgenin eylem planını oluşturacaktır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011: 10).

Tüm bu ön çalışmalar sonrasında, görev dağılımına göre, toplam 8 bölümden oluşan; karayolu, demiryolu, denizcilik, havacılık, lojistik ve kombine taşımacılık, kent içi ulaşım, boru hatları ile bilgi ve iletişim sektörleri için (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011: 11);

"Sektöre Genel Bakış" başlığı altında;

-Dünya'daki Mevcut Durum,



-Türkiye'deki Mevcut Durum,

-Sektörel Gelişme ve Beklentiler

alt başlıkları atında konular ele alınmış ve her bir sektör için amaç ve stratejiler ortaya konulmuştur” .

Çalışmanın devam eden bölümlerinde ise, her bir sektör için, 2011-2023 dönemine ilişkin stratejik hedef ve öneriler (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011: 11);

a) Kurumsal Yapılanma ve Yasal Düzenlemeler,

b) Altyapı ,

c) İşletme ve Üstyapı,

d) AR-GE

olmak üzere 4 ayrı başlık altında toplanmıştır. Sektör bölümlerinin sonlarına da, 2011-2023 döneminde yukarıda belirtilen ve 4 başlık altında toplanan hedef ve önerilerin gerçekleştirilmesi için tahmini mali kaynak miktarları belirtilmiş ve dönem sonunda sektörün gelecek tahmini yapılmıştır.

### **2.3. ULAŞTIRMA STRATEJİLERİ KAPSAMINDA VARSAYIM VE RİSKLER**

Ulaştırma sektöründe çeşitli stratejiler mevcuttur, bu stratejiler kapsamında belli başlı varsayım ve riskler bulunmaktadır. Bu varsayım ve riskler ana maddeler halinde ele alınacaktır.

- Entegre Ulaşım Bağlantılarının Geliştirilmesi ve Bütüncül Ulaşım-Lojistik-Üretim Alanları Sisteminin Planlanması Stratejisi Kapsamı Hedef ve Faaliyetlere İlişkin Varsayım ve Riskler (2023 Vizyon Raporu, 2012: 31):

Ticari bakımdan, hizmet bakımından ve sanayi bakımından tüm sektörlerin gelişebilmesi için, hem lojistik imkânların gelişmesi hem de ihtiyaç duyulan materyallere erişimin sağlanması gerekmektedir. Bu imkânların gerçekleşmesi için de kentsel ulaşım entegrasyonunun yapılması gerekmektedir. Bunun için planlama safhasının eksiksiz gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Ancak bu noktadaki en yüksek risk mevcut bölgenin makro ölçekli üretim planlamalarının gerçekleştirilmemiş olmasıdır. Öte taraftan girdi-çıkı analizlerinin gerçekleştirilmemiş olması problem oluşturmaktadır. Bu sorunların çözümlenmesi için sanayi, tarım ve hizmet sektörü üretimlerinin gereksinimleri göz önünde bulundurularak coğrafi enformasyonlar ışığında kombine şekilde çalışmalar yürütülmelidir.

- Karayolu Ulaşım Altyapısının Tamamlanması Stratejisi Kapsamı Hedef ve Faaliyetlere İlişkin Varsayım ve Riskler (2023 Vizyon Raporu, 2012: 31):

Karayolları sektörüne olan talepler nüfus, ulusal gelir vb. dinamiklerin de etkisi ile artış göstermektedir. Ülkedeki mevcut araç sayısının artmasına bağlı olarak hareket alanları da gitgide kısıtlanmaktadır. Bunun yanı sıra hammaddelerin ulaşımı da karayollarında trafik sıkışıklığını artırarak altyapı probleminin çözülmesini mecbur kılmaktadır. Örnek verilecek olursa: “Konya ve Karaman’a 8 ilin komşuluğu bulunmaktadır. Eskişehir haricindeki illerin bölge bağlantıları ve Konya-Karaman arasına duble yol bağlantılarının tamamlanması gerekmektedir” (2023 Vizyon Raporu, 2012: 31). Bu noktada doğacak olan risk, maliyet fazlalığından kaynaklı olarak, yatırımların sekteye uğramasıdır. Fakat devlet politikaları itibariyle bu tarz sorunların önüne geçileceği taahhüt edilmektedir.

- Ülke Genel Stratejilerine Paralel Olarak Demiryolu Taşımacılığının Yaygınlaştırılması Stratejisi Kapsamı Hedef ve Faaliyetlere İlişkin Varsayım ve Riskler (2023 Vizyon Raporu, 2012: 32):

Bölge sanayisinin küresel pazar ile rekabet edebilmesi için, lojistik fiyatlarının azaltılması lazımdır. Bilhassa ithal malzeme kullanılan sektörlerdeki malların yurtdışına gönderiminin uygun fiyatlı olması için denizyolu taşımacılığında faydalanılması gerekmektedir. Bu aşamada deniz ve demir yollarının bağlantısı fiyat uygunluğunu sağlayacaktır. Bunun yanında yolcu taşımacılığında demiryollarının kullanılması da uygun fiyatlı bir ulaşım sağlayacaktır.

YHT'ler ve demiryollarında yeni yapılmış ya da yapılacak olan hatlarda fiyatların daha yüksek olması ve zaman bakımından gecikmeler olması büyük problemler oluşturmaktadır. Bu husus amaçlara ulaşılması için ciddi bir risk oluşturmaktadır. Çözüm noktasında ise devlet politikalarının, demiryollarına ayrılan payın artırılması yönünde olması yarar sağlayacaktır (2023 Vizyon Raporu, 2012: 32).

- Kent İçi Ulaşımında Güvenli, Modern, Erişimi Kolay, Sürdürülebilir ve Toplu Taşıma Ağırlıklı Ulaşım Altyapısının Geliştirilmesi Stratejisi Kapsamı Hedef ve Faaliyetlere İlişkin Varsayım ve Riskler (2023 Vizyon Raporu, 2012: 32):

Plansız kentleşme ve kent içi ulaşım güçlükleri, nüfus ve araç sayılarının artmasından kaynaklanmaktadır. Bu hususlar ise hem yatırım fiyatlarını yükseltmekte hem de uygulama aşamasını zora sokmaktadır. Çözüm noktasında ise, yerel yönetimlerin kent içindeki ulaşım altyapılarını güçlendirmesi için milli bütçeden ödenek ayrılması gerekmektedir. Bu konuda YİD'lerden destek alınması da yararlı olacaktır.

## **2.4. ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ VE YETKİLİ KURUMLAR**

Yap-İşlet-Devret modelleri hakkındaki hukuki düzenlemeler, çoğunlukla enerji sektörü kapsamlı olmakla birlikte, yatırımlarda pay olarak büyük yer kaplayan otoyol ve diğer ulaştırma faaliyetleri bu modellerin sıklıkla kullanıldığı projeler arasında yer almaktadır. “2 Haziran 1988 tarihinde yürürlüğe giren 3465 sayılı yasa ile özel sektöre

T.C. Karayolları dışında otoyol yapımı, bakımı ve işletilmesi ile görevlendirilmesi olanağı sağlanmıştır (Sarısu, 2007: 210).”

Hukuki açıdan ve uygulama temelli problemlerin çözülmesinde getirilen öneriler şöyledir; “Yİ türü mülkiyet devrini gerektiren KÖSİ modellerinin yürürlükteki mevzuat çerçevesinde ulaştırma altyapı projelerinde kullanılabilir olmadığı sonucuna varılmıştır (Sarısu, 2007: 210).” Fakat bu tarz işletmelerde öncelikli olarak YİD olmak üzere Kamu-Özel Sektör İşbirliklerinin diğer metotlarının da kullanılması ile daha kapsamlı bir şekilde gerçekleştirilmesi söz konusu olmaktadır. Problemlerin çözüm aşamasında ise iki safha söz konusudur:

“İlk safha mevcut durumun geliştirilmesine binaen; İhale yapılmadan mümkün bulunmadığından YİD modelinin bu tür projelerde uygulanması söz konusu olamamaktadır. Yasa değişikliğinde bu hususların göz önünde bulundurulması önem taşımaktadır (Sarısu, 2007: 215).”

#### **2.4.1. Devlet Liman ve Havaalanları İşletmesi (DLHİ)**

Limanlar, günümüzde gemilerin yükleme-boşaltma yaptıkları yer olarak tanımlanmaktan çok birer lojistik merkez olarak tanımlanmaktadır. Bünyelerinde keşişen çeşitli taşıma türleri sayesinde ulaştırma sisteminin merkezinde yer alan limanlar, kullanıcılar açısından sürekli talebi artan bir yapıya bürünmektedir (Esmer, 2009: 7).

Dünya ticaretinin değişken yapısına hemen cevap verecek, dinamik bir yapıda bulunması gereken limanların yatırım planları, öncelikle limanların kapasitelerini arttırmaya yöneliktir. Kapasite artırımına gidilirken, liman yatırım projeleri dünya ekonomik gelişimi ile uyum içerisinde planlanmalı, finansal açıdan çok dikkatli bir şekilde değerlendirilmelidir. Kriz döneminde Türkiye’de birçok liman işletmesi yatırımlarını askıya almıştır. Ancak 2009 yılı son çeyreğinden itibaren mal ve hizmet

ticaretindeki artış, liman işletmelerini yatırım yapma konusunda cesaretlendirmiştir. Limanların kapasitelerinin artması için iki seçenek bulunmaktadır. Bunlar, var olan limanların etkinliklerini arttırmaları ve fiziki yatırımlar yapmalarıdır. Fiziki yatırımlar; limana ilave rıhtımlar ve geri sahalar ekleyerek fiziksel koşullarının geliştirilmesi ve limana yeni donanım alma yoluyla liman yükleme-boşaltma kapasitesinin arttırılmasıdır (Deniz Ticaret Odası, 2015: 4).

Limn kapasitelerini arttırmak için verilen iki seçenek de limanların gemi ve yük kapasitesinin arttırılmasına olanak tanır. Yeni liman yatırımları ve ilave kapasite artışı ile birlikte Türkiye'nin kapasitesinin 2015 yılında 21,6 milyon TEU civarında olması beklenmektedir. Bu yatırımlar içerisinde en fazla miktarın Marmara Bölgesi'ne yapılması planlanmakta (6,7 milyon TEU), bunu Akdeniz (2,2 milyon TEU) ve Ege (1,6 milyon TEU) takip etmektedir (Turklım, 2011: 85).

Türkiye'de özelleştirme, limancılık boyutunda hızla gelişen bir ivme ile artmış ve kamunun işlettiği birçok liman çeşitli yöntemlerle özelleştirilerek özel sektöre devredilmiştir. Türkiye'nin ulusal geliri ve ticaret hacmine daha fazla katkı yapması amacıyla, limancılığın geliştirilmesi önem taşımaktadır. Bu nedenle, ulusal bir politika haline getirilen bu özelleştirmeler, limancılığın son teknoloji ekipmanlar ve etkin bir planlama ile yapılmasına ortam hazırlamış ve yukarıda belirtilen amaçlara uygun olarak bir yol haritası oluşmasına katkı sağlamıştır (Çağlar, Esmer, & Oral, 2010: 926-927).

Limnların özelleştirilmesi ile hedeflenenler; kamu sektörünün sahip olduğu payı düşürmek, limanda sunulan hizmetlerin verimli bir şekilde sunulmasını sağlamak, limandaki kaynakların kullanım oranlarını düzenlemek ve rekabet seviyesini yukarılara çekmek şeklindedir. Ekonomik ve yönetsel açıdan hedeflenenler ise; maddi açıdan bağıllığı ortadan kaldırmak, teknolojiden faydalanarak limanları modern bir şekilde idare etmek, limana dair ihtiyaç duyulan kaynakları bulabilmek ve ekonomik açıdan katkı sağlayabilmek şeklindedir (Çağlar, Esmer, & Oral, 2010:926-927).

Limnları özelleştirmenin diğcr amaçları incelendiğinde ilk olarak teknolojinin gerekliliklerinin yerine getirilmesi sayılabilir. Bunun yanında sektördeki fırsatları belirleyerek daha faydalı yatırım yapmak ve bu sayede istihdam yaratmak da önemli bir

amaçtır. Yine rekabet ortamında ayakta kalabilecek koşulları sağlamak da diğer amaçlar kapsamına girmektedir. Bununla birlikte liman özelleştirmeleri ile sanayinin gelişimine katkıda bulunmak da uygun koşulların sağlanması ile birlikte gerçekleşecek bir amaç olarak görünmektedir (Kikeri ve diğerleri. 1988: 33).

Limanların sahip oldukları yapıların buldukları ülkelere göre farklılık gösterdiği söylenebilir. Ülkelerin sahip oldukları yapının getirdiği farklılıklar nedeni ile özelleştirme noktasında da bir takım farklılıklar ortaya çıkabilir (Matons, 1992: 143). Bu farklılıkların özelleştirmenin nasıl yapılacağını kapsayabileceği gibi ne oranda yapılabileceğini de kapsayabilir. Kamu idaresinde bulunan limanların sahip oldukları idari yapılara göre farklı şekillerde özelleştirilebilmesi söz konusu olabilmektedir (Ott ve Hartley, 1991: 115).

Özel sektör işletmelerinin limanlarda bulunabilme yöntemleri; limanda ihtiyaç duyulan araçların şirket tarafından kiraya verilmesi, liman arazisinin ekipmanlı/ekipmansız kiraya verilmesi, yönetim sözleşmeleri, limanın inşa edildiği veya edileceği arazinin özel sektör işletmelerince kiralanması, özel sektör işletmelerinin liman yatırımlarının finansmanına doğrudan katılımı, yap-işlet-devret modeli, özel sektör ve liman otoritesi arasındaki ortak girişim şeklinde olabilmekteyken Türkiye’de en yaygın kullanılan yöntem işletme hakkının devri yöntemidir. Türkiye’de limanların inşasını ve liman işletmeciliğini temel olarak 1926 tarih ve 618 sayılı Limanlar Kanunu ve 1954 tarih ve 6237 sayılı Limanların İnşaatı Hakkında Kanun düzenlemektedir. İlgili yasalar, o günün koşullarında liman inşası ve işletmesinde görev, yetki ve sorumlulukları kamu kuruluşlarına bırakmaktadır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, 2009: 49). Türkiye’de kamunun işletmesinde olan bir kısım tesislerin özelleştirmesine ilişkin ilk yasal düzenleme, 29.02.1984 tarih ve 2983 sayılı kanun ile yapılmıştır (Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü, erişim: 01.09.2014). Anayasa ve diğer yasalarla uyumsuzluğu nedeniyle birçok kez değişikliğe gidilmiş ve en son 24.11.1994 tarih ve 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun 27.11.1994 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe girmiştir (Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü, erişim: 01.09.2014).

Türkiye’de liman işletmeciliği, yukarıda belirtilen yasal çerçeve kapsamında 1990’lı yılların ortalarına kadar kamu işletmeciliği olarak devam etmiştir. Özelleştirme uygulamaları kapsamında, 10.08.1993 tarih ve 93/4693 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile TDİ (Türkiye Denizcilik İşletmeleri) Genel Müdürlüğü özelleştirme programına alınmıştır (Türkiye Denizciler Sendikası, erişim: 01.01.2015).

TDİ’nin özelleştirilmesinde, işletmesi altındaki limanların her birinin 30 yıl süre ile işletme haklarının devri yöntemiyle özelleştirilmesine öncelik tanınmış ve bu kapsamda, Hopa, Rize, Giresun, Ordu, Sinop ve Tekirdağ limanları 1997 yılında özelleştirilmiştir. Antalya limanı 1998, Alanya limanı 2000, Marmaris limanı 2000, Çeşme limanı 2003, Kuşadası, Trabzon ve Dikili Limanları 2003 yılında işletme hakkının 30 yıl süreyle devri yöntemiyle özelleştirilmiştir (T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, erişim: 10.01.2015).

Diğer bir liman işleticisi kuruluş da Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları’dır (TCDD). TCDD işletmesinde olan ve demiryolu bağlantısı olan toplam 7 adet limandan, İstanbul-Haydarpaşa limanı hariç diğer altısı, 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı ÖYK (Özelleştirme Yüksek Kurulu) kararıyla özelleştirme programına alınmışlardır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, 2009: 51).

TCDD işletmesindeki limanların işletme hakkının devri yöntemi ile düzenlenen ihale şartname ve sözleşmelerinde, liman otoritesi olarak TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü olarak belirlenmiştir. Buna göre, yüklenici limanı daima günün teknolojik şartlarına ve modern bir liman işletmesinden beklenen hizmet düzeyine uygun şekilde tutmak ve çalıştırmak zorundadır. Aynı zamanda işletici, sözleşmenin süresi boyunca liman işletmesini anılan standartlarda tutabilmek için gerekli bütün yatırımları kendisi karşılamak zorundadır. Bu düzenlemeler ile işleticiye genel ve sürekli yatırım zorunluluğu getirilmektedir (T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, 2009: 51-52).

Türkiye’de 19.10.1983 tarih ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile sivil havacılık işletmelerinin sınıflandırılması yapılmamış olup, Kanun’un 18-30.

maddelerinde ticari hava taşıyıcıları için işletme izni verilmesine esas genel kurallar açıklanmış, 33. madde ile de yabancı havayolu işletmelerinin yabancı ülkeler ile Türkiye arasındaki sivil havacılık faaliyetleri düzenlenmiştir. Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun yayınlanması ile özel sektöre de sivil havacılık işletmeciliği faaliyetlerinde bulunma olanağı sağlanması sonucu, bu işletmelerin kuruluş koşullarını düzenlemek ve faaliyetleri ile ilgili kuralları belirlemek amacıyla, ICAO'nun 6 No'lu Ek'leri esas alınarak, 16.06.1984 tarihinde Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A) yayınlanmıştır. Ruhsat alabilmek adına bakanlığın istemiş olduğu şartları yerine getiren havayolu işletmeleri, işletme faaliyetlerini yönetmeliği göz önünde bulundurarak sürdürmektedir. Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği'nde ticari hava taşımacılığı kapsamındaki taşıma türleri şu şekilde yer almaktadır (Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A, 1984: 15-16):

➤ **Dış Hat Taşımaları**

– Tarifeli Dış Hat Taşımaları: Bu tür taşımacılıkta Türkiye ile anlaşma yapmış ülkelerin olması gerekmektedir. Bakanlık tarafından onay alınması sonrasında gerçekleşen bu uçuşlarda yolcu taşımanın yanında eşya taşınması da söz konusu olabilmektedir.

– Tarifesiz Dış Hat Yolcu Taşımaları: Türkiye ve diğer ülkeler arasında gerçekleşen uçuşlar bu taşımacılık kapsamına girmektedir. Bu taşımacılıkta sadece yolcu taşımak söz konusudur. Ayrıca uçuş tarifelerinin önceden belirlenmesi gibi bir durum söz konusu değildir.

– Tarifesiz Dış Hat Yük Taşımaları: Dış hat yolcu taşımaları ile dış hat yük taşımalarını ayıran tek nokta bu türde sadece yük taşımanın söz konusu olmasıdır. Diğer bir ifade ile bu uçuş



türünde de önceden belirlenmiş bir tarife söz konusu değildir ve Türkiye ile yabancı ülkeler arasında var olan seferleri ifade eder.

### ➤ İç Hat Taşımaları

– Tarifeli İç Hat Taşımaları: Tarifeli iç hat taşımalarında yolcu taşımalarının yanında yük ve posta taşınması da söz konusudur. İç hat taşımaları Türkiye Cumhuriyetinin belirlenmiş hava sahaları içinde gerçekleşmektedir. Bu taşıma türünde uçuş tarifelerini bakanlığın onaylaması gerekmektedir. Ayrıca bu seferler için bakanlıktan izin alabilmek adına söz konusu hatta faaliyet gösteren işletmecinin olup olmadığı belirlenmelidir. Yine seferi gerçekleştirecek olan uçakların ne durumda oldukları da değerlendirilmesi gereken hususlar arasındadır.

– Tarifesiz İç Hat Yolcu Taşımaları: Tarifesiz iç hat yolcu taşımalarında yine ülkemizin belirlenen hava sahalarının gözetilmesi gerekmektedir. Bu seferler önceden belirlenen uçuş tarifelerinden bağımsız seferlerdir ve sadece yolcu taşımalarının söz konusu olduğu seferleri ifade etmektedir.

– Tarifesiz İç Hat Yük Taşımaları: Bu taşımacılık türünde tarifesiz iç hat yolcu taşımaları için sayılan şartlar aynen geçerli olmakla birlikte aradaki tek fark, bu taşımalarda sadece yük taşınıyor olmasıdır.

➤ **Hava Taksi İşletmeciliği**

- Bu işletmecilikte yük, posta ve yolcu taşınmaktadır. Önceden belirlenen bir uçuş tarifesinin varlığı söz konusu değildir.
- Özel Kiralama Uçuşları: Gelen talep doğrultusunda ister yurt içinde ister yurt dışında uçuşlara müsaade edilen uçuşlardır. Bu kiralama bir kişi tarafından yapılabileceği gibi bir işletme tarafından da yapılabilir.
- Hasta ve Yaralı Nakli: Acil durumlarda yetiştirilmesi gereken hastaların yer aldığı uçuşlardır. Hasta ve yaralı naklinin uçakla yapılmasına olumsuz hava koşulları nedeniyle başvurulması da söz konusu olabilir.

**2.4.2. Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI)**

Devlet Hava Meydanları İşletmesi, Türkiye sınırları içerisinde yer alan havaalanları ve hava sahaları içerisindeki trafiğin denetlenmesi ve kontrol edilmesinden sorumludur. Bu kurumun tüzel bir kişiliği vardır. Ayrıca yürütülen faaliyetlerde özerk bir yapısı olan Devlet Hava Meydanları İşletmesi kurumunun sahip olduğu sorumluluklar sermaye ile sınırlanmış durumdadır. Bu kurum Ulaştırma Bakanlığı'nın atmış olduğu hukuki adımlar neticesinde Kamu İktisadi Kuruluşu niteliği taşımaktadır (Otamış, 2013: 8).

Devlet Hava Meydanları İşletmesinin faaliyet gösterdiği alanların başında taşımacılık, havaalanı işletimi ve hava trafiğinin sağlanması gelmektedir. Bu faaliyetlere ait sistemlerin oluşturulması da bu kurumun hedefleri arasındadır. Atılan bu hedeflere paralel olarak yürütülen faaliyetlerin modern seviyelere ulaşmasının sağlanması Devlet Hava Meydanları İşletmesinin temel amacı olarak değerlendirilmektedir. (<http://www.dhmi.gov.tr/DHMIPage.aspx?PageID=1>, erişim: 10.10.2011).

Kuruluşun faaliyet konuları aşağıdaki gibi sıralanabilir ([www.dhmi.gov.tr](http://www.dhmi.gov.tr), erişim: 01.03.2015):

- Yürütülen faaliyetler ile ilgili hukuki düzenlemeler kapsamında atılacak adımların süreç içerisinde var olan kişi veya kurumlarla uyumlu bir şekilde atılmasını sağlamak.
- Sözü edilen faaliyetler ile ilgili gelişme sağlanabilmesi adına kaynak oluşturmak.
- Gerekli olması halinde işletmeler ile ortaklık kurma yolu ile gerekli adımları atmak.
- Kurumların sahip oldukları bütçeler kapsamında gerçekleşen yatırımların havacılık politikaları ile örtüşmesine katkı yapmak.
- Sivil havacılık sahalarında gerek personel gerekse tesis açısından dünya kalite standartlarının yakalanması yönünde adımlar atılmasını sağlamak.
- Bakanlık tarafından belirtilen sorumlulukları eksiksiz olarak yerine getirmek.
- Beceri elde etmeye yönelik kursların faaliyete başlamasını sağlayarak bu yolla istihdamın gelişmesine katkıda bulunmak.
- Faaliyet gösteren ya da göstermesi planlanan kuruluşlara yardımcı olarak bu kurumların idari ve teknik açıdan yeterli olmasına katkıda bulunmak.

### 2.4.3. T.C. Devlet Demir Yolları İşletmesi (TCDD)

1950 yılından itibaren Türkiye’de demiryollarına gereken oranda yatırım olmaması, Türkiye’yi Avrupa ülkelerinin oldukça gerisinde bırakmıştır. Tablo 2.12’de demiryolu ve karayolu açısından uluslararası karşılaştırmalar yer almaktadır. Buna göre, Türkiye’de, 1000 kilometre kareye 83 metre karayolu düşmektedir ve bu da oldukça az bir orandır. Bu durum 15 ülkenin ve Avrupa Birliği’nin baz alındığı bir değerlendirmeye de yansımış ve Türkiye sondan dördüncü sırada kendisine yer bulabilmiştir. Bu değerlendirme demiryolu için yapıldığında ise sondan üçüncü sırada olduğu görülmektedir. 1000 kilometre kareye düşen demiryolu miktarı ise 12 kilometre olarak belirlenmiştir. Kilometrekare yüzölçümü başına demiryolu hattı Almanya’da 116 km, Avusturya’da 66 km, İngiltere’de 65 km ve İtalya’da 56 km’dir. 1 km demiryoluna düşen karayolu uzunluğu bakımından Türkiye 7 km ile 8. sırada yer almaktadır. 10.000 nüfus başına karayolu uzunluğu açısından 9 km ile sondan 2. sırada bulunan Türkiye, 10.000 nüfusa düşen demiryolu uzunluğu bakımından 13 km ile sondan 2. sırada yer almaktadır (TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2013: 46).

Nüfus ve demiryolu seyahat oranları incelendiğinde Türkiye değerlendirmeye alınan ülkeler arasında sondan ikinci sıra ile Avrupa ülkelerinin çok altında olduğu görülmektedir. Bir yıl içerisinde nüfusun demiryolu ile seyahat sıklığı Türkiye’de 0,9 iken, Almanya’da 32,1, İngiltere’de 24,5, Fransa’da 17,7, İtalya’da 14,2 olarak gerçekleşmiştir (TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2013: 46).

Demiryolu kullanılarak taşımacılığın üst seviyelere çıkabilmesi adına öncelikle hızlı tren projelerinin hayata geçirilmesi gerekmektedir. Ancak bu tek başına yeterli olmayacaktır. Bunun yanında hizmet kalitesinin yukarılara çekilmesi ve çift hatlı yol sayısının artırılması da gerekmektedir.

TCDD 233 Sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri hakkında Kanun Hükmünde Kararname esaslarına tabi olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü adı ile faaliyet göstermektedir. TCDD hem yük hem de yolcu tren trafiğinin idaresini gerçekleştirmekte ve ulusal demiryolları altyapısını yönetmektedir (Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü, erişim: 01.09.2014).

2013 yılsonu itibariyle TCDD, 8846 km. ana hat, 2363 km. tali hat ve 888 km yüksek hızlı hat olmak üzere toplam 12.097 km. hat uzunluğuna sahiptir. TCDD’de 3784’ü bağlı ortaklıklarında olmak üzere toplam 29.554 personel çalışmaktadır. Lokomotif filosu; 491 ana hat dizelli loko, 53 elektrikli loko, 77 dizelli dizi, 113 elektrikli dizi, 46 manevra dizel loko ve 12 yüksek hızlı tren seti olmak üzere toplam 792 lokomotiften oluşmaktadır. Başlıca faaliyetler 60 Gar Müdürlüğü, 58 Gar Şefliği, 269 İstasyon Şeflikleri, 7 Memurlu Durak, 267 Memursuz Durak ve 125 Sayding’de yürütülmektedir (TCDD, 2013).

Devlet demiryollarına dair denetimler ve koordinasyonun sağlanması gibi hususlardan Ulaştırma Bakanlığı sorumludur. TCDD’nin yüksek kademedeki sevk ve idaresini bu kurula ait Yürütme Organı gerçekleştirmektedir. Bu organ içerisinde genel müdür, yönetim kurulu üyeleri ve genel müdür yardımcıları yer almaktadır.

Merkezi Yönetim 20 İhtisas Daire Başkanlığı ile Hukuk, Teftiş, Enformasyon, Koruma Güvenlik, Savunma ve Basın Halkla İlişkiler birimlerinden oluşmaktadır. Bu taşımacılık türü kapsamında değerlendirilen hizmetleri her bölgenin sorumlusu yönetmektedir. Bu noktada toplam yedi bölge müdürlüğünün varlığından söz edilmesi mümkündür (TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2013: 13).

**Tablo 2. 12. Uluslararası Karşılaştırmalar: Demiryolu-Karayolu (2012)**

| Ülke                  | 1000 Km <sup>2</sup><br>Düşen<br>Karayolu<br>(Km) | 1000 Km <sup>2</sup><br>Düşen<br>Demiryolu<br>(Km) | 1 Km<br>Demiry.<br>Düşen<br>Karayolu<br>(Km) | 10000<br>Nüfusa<br>Düşen<br>Karayolu<br>(Km) | 10000<br>Nüfusa<br>Düşen<br>Demiryolu<br>(Km) | Nüfusun<br>Demiryolu<br>ile Seyahat<br>Sıklığı | Hat<br>Başına<br>Düşen<br>Trafik |
|-----------------------|---|--|--|--|---|--|----------------------------------|
| <b>Türkiye</b>        | 83  | 12   | 7  | 9  | 1,3   | 0,9  | 1641                             |
| <b>İngiltere</b>      | 721   | 65   | 11   | 28   | 2,5   | 24,5   | 5188                             |
| <b>Yunanistan</b>     | 311   | 19   | 16   | 36   | 2,3   | 1,2  | 652                              |
| <b>Almanya</b>        | 647   | 116  | 6  | 29   | 5,2   | 32,1   | 4924                             |
| <b>İtalya</b>         | 618   | 56   | 11   | 32   | 2,8   | 14,2   | 3957                             |
| <b>İspanya</b>        | 328   | 28   | 12   | 35   | 3,0   | 12,1   | 2299                             |
| <b>Fransa</b>         | 623   | 47   | 13   | 61   | 4,6   | 17,7   | 4123                             |
| <b>Avusturya</b>      | 426   | 66   | 6  | 44   | 6,8   | 31,8   | 5344                             |
| <b>Macaristan</b>     | 344   | 105  | 3  | 32   | 9,9   | 14,9   | 1735                             |
| <b>Bulgaristan</b>    | 63  | 37   | 2  | 9  | 5,5   | 3,6  | 1173                             |
| <b>Romanya</b>        | 218   | 45   | 5  | 26   | 5,4   | 2,9  | 1669                             |
| <b>Avrupa Birliği</b> | 424   | 50   | 9  | 38   | 4,4   | 16,3   | 3627                             |
| <b>Japonya</b>        | 505   | 98   | 5  | 15   | 2,9   | 176,8  | 11265                            |
| <b>Amerika</b>        | 210   | 39   | 5  | 65   | 12,0  | 0,1  | 6872                             |
| <b>Çin</b>            | 44  | 7  | 6  | 3  | 0,5   | 1,1  | 49879                            |
| <b>Rusya</b>          | 54  | 5  | 11   | 65   | 6,0   | 7,4  | 2760                             |

Kaynak: (TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2013: 46)

TCDD'nin demiryolu faaliyetleri kapsamında üç adet ortaklığının varlığında söz edilmesi mümkündür((Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü, erişim: 01.09.2014).

- TÜLOMSAŞ, (Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi, Eskişehir) TÜLOMSAŞ'ın yürütmekte olduğu faaliyetler incelendiğinde lokomotif üretiminin yapıldığı gözlemlenmiştir.
- TÜVASAŞ, (Türkiye Vagon Sanayi, Adapazarı) Bu kurum ise yolcu taşıyan vagonların üretilmesi noktasında faaliyet göstermektedir.
- TÜDEMSAŞ, (Türkiye Demiryolu makinaları Sanayi, Sivas) TÜVASAŞ'dan farklı olarak yük vagonları üretiminin yapılması bu kurumun sorumluluğundadır.

## **2.5. TÜRKİYE'DE KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞBİRLİĞİ İLE İLİGİLİ HUKUKİ ALTYAPI**

Özellikle son zamanlarda yap-işlet-devret modelinin fazlaca tercih edilmeye başlandığı söylenebilir. Kamuya ait kurumların faaliyet gösterdiği alanlar içerisine özel sektörün bu model aracılığı ile dâhil olması sadece ülkemizde değil birçok ülkede tercih edilen bir model halini almıştır denebilir. Kamu – özel sektör işbirliği modelleri başlığında incelenen bu yap-işlet-devret modelinin ülkemizde 1980 sonrası dönemde yaygınlaşmaya başladığı söylenebilir. Bu modele dair faaliyetler sonrasında kamuya ait varlıkların özel sektöre devredilmesi uygulamaları ile sıkça karşılaşılmaktadır.

KÖSİ modellerinde uzun dönemli süreçler söz konusu olmaktadır. Bu nedenle KÖSİ modellerinde risklerin kamu ve özel sektör tarafından paylaşılması sürecin seyrinin olumlu gelişmesini sağlamaktadır. İki taraf da sorumluluklarını yerine getirdiği sürece karlı çıkması söz konusu olacaktır (Gülen, <http://www.yayed.org/id81incelemeler/ozellestirme-yap-islet-devret-kamu-ozel-sektor-isbirligi.php>, erişim: 01.10.2014).

Verilen bilgilerden hareketle bu işbirliklerinin kamu tarafından ihtiyaç duyulan hizmetlere cevap verilebilmesi için birlikte risklerin alındığı bir sözleşmeye dayanan işbirlikleri niteliği taşıdığı söylenebilir.

### **2.5.1. Kamu-Özel Sektör İşbirliğinin Yasal Çerçevesi**

Kamu özel sektör işbirlikleri ülkemizde önemli bir süredir uygulanan işbirlikleridir. Bu noktada uzun bir sürenin varlığından bahsediliyor olmasına rağmen hukuki açıdan sağlıklı bir ayırımın yapılması pek de kolay olmamaktadır. Kamu özel sektör işbirliklerinde var olan modellerin tam anlamı ile özelleştirme içeriğinde değerlendirilemiyor olması nedeniyle bahsedilen modellerin istenilen sonuçlar alınacak şekilde uygulanması da mümkün olmamaktadır. Diğer bir ifade ile bu modellerin uygulamalarından istenilen sonuçların alınamamasının nedenleri arasında bu işbirliklerinin Kamu Özel Sektör Ortaklarının Özelleştirme Hukuku kapsamında değerlendirmeye alınmıyor olmasının bulunduğu söylenebilir (Yılmaz, <http://www.fazliogluhukuk.com>, erişim: 21.10.2013).

Kamu özel sektör işbirlikleri modellerinin düzenlendiği 4046 sayılı 24.11.1994 tarihli Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun çıkarılmıştır. Bunun yanında Kamu Özel Sektör Ortaklığı modellerini düzenleyen başka hukuki metinler mevcuttur. (Yılmaz, <http://www.fazliogluhukuk.com>, erişim: 21.10.2013). Aşağıda hâlihazırda yürürlükte olan bu mevzuat ele alınacaktır.



### 2.5.2. Kamu-Özel Sektör İşbirliği İle İlgili Yürürlükteki Mevzuat

KÖSİ modeline dair yasal düzenlemeler bu bölümde değerlendirilecektir.

KÖSİ Mevzuatı;

- Menafi-i Umumiyyeye Muteallik İmtiyazat hakkında Kanun (1910 Tarihli)
- Yap İşlet Devret (08.06.1994 tarihli 3996 sayılı, 28.05.1988 tarihli 3465sayılı, 04.12.1984 tarihli 3096 sayılı Kanunlar)
- Yap - İşlet (16.07.1997 tarihli 4283 sayılı Kanun)
- İşletme Hakkı Devri (24.11.1994 tarihli 4046 sayılı, 21.04.2005 tarihli 5335 sayılı, 28.05.1988 tarihli 3465 sayılı, 04.12.1984 tarihli 3096 sayılı Kanunlar)
- Uzun Dönemli Kiralama (21.04.2005 tarihli 5335 sayılı, 24.11.1994 tarihli 4046 sayılı Kanunlar)
- Yap Kirala Devret (03.07.2005 tarihli 5396 sayılı Kanun)

### 2.5.3. Kanunlar

13.06.1994 tarihli 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Gerçekleştirilmesi Hakkında Kanun, yap-işlet-devret modeline hukuki bir temel sağlamak amacıyla yürürlüğe konmuştur ([http://www.ppp.org.tr/dokumanlar/dptgerekce\\_15\\_04\\_2008.pdf](http://www.ppp.org.tr/dokumanlar/dptgerekce_15_04_2008.pdf)).

21.4.2005 tarihli 5335 sayılı Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnemelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, DHMİ işletiminde bulunan hava limanlarıyla YİD modeli ile yaptırmış olduğu ve işletimini özel sektöre bıraktığı terminalleri ve gerekli tesisleri, 24.11.1994 tarihli ve 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Düzenlenmesine Dair Kanunda yer alan kiralama ve/veya işletme hakkının devredilmesi yöntemlerini kullanarak ihale yoluyla özel hukuk tüzel kişilerine 49 yılı aşmamak suretiyle devredebileceğini söylemektedir (<http://www3.kalkinma.gov.tr/DocObjects/View/14202/kamumevzuat.pdf>).

İlgili düzenlemeyle YİD modelinin işletme süresi uzatılmış ve bu yerlerin özel hukuk tüzel kişilerine kiralanabileceği belirtilerek, kamu hizmetlerinin etkinliğinin artmasını sağlamak ve özeline işletmecilik tecrübesinden faydalanmak hedeflenmiştir ([http://www.ppp.org.tr/dokumanlar/dptgerekce\\_15\\_04\\_2008.pdf](http://www.ppp.org.tr/dokumanlar/dptgerekce_15_04_2008.pdf)).

Yukarıda özetlenen Kamu-Özel İşbirliğine yönelik yasal düzenlemelerin sayı olarak çok olması ve belli bir düzen içerisinde olmayışı KÖSİ'nin mevzuat yapısının anlaşılıp benimsenmesinde ve uygulayanlar tarafından kolaylıkla ulaşılmasına engel oluşturmaktadır.

#### **2.5.4. Yönetmelikler**

28.05.1988 tarihli 3465 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü dışındaki kuruluşların erişme kontrollü karayolu(otoyol) yapımı, bakımı ve işletilmesi ile görevlendirilmesi hakkında kanunun uygulama yönetmeliği (Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü, erişim: 01.09.2014);

- MADDE 1 - Bu Yönetmeliğin amacı, 3465 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü dışındaki Kuruluşların Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol) Yapımı, Bakımı ve İşletilmesi ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanun'un uygulanmasına ilişkin usul ve esasları düzenlemektir.

- MADDE 4 - Bu Yönetmelikte geçen;

a) Kanun: 3465 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü Dışındaki Kuruluşların Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol) Yapımı, Bakımı ve İşletilmesi ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanunu,

b) Bakan: Bayındırlık ve İskan Bakanını,

c) Bakanlık: Bayındırlık ve İskan Bakanlığını,

d) Genel Müdür: Karayolları Genel Müdürünü,

e) Genel Müdürlük: Karayolları Genel Müdürlüğünü,

f) Otoyol: Üzerinde erişme kontrolünün uygulandığı karayolunu,

g) Bakım-İşletme Tesisi: Yolun bakım ve işletme gibi hizmetleri ile ilgili tüm yapı ve tesisleri,

h) Yolculukla İlgili Hizmet Tesisleri: Otel, motel, lokanta, akaryakıt istasyonu, tamirhane gibi yolculukla ilgili tesisleri,

ı) Görev Yeri: Tespit edilen belirli güzergahtaki tüm tesisleri ile birlikte otoyolun bulunduğu yeri veya yapılmış veya yapılacak otoyollar üzerinde tespit edilen yolculukla ilgili hizmet tesislerinin bulunduğu yeri, 1) (Değişik: 2006/10560 - 31.5.2006 / m.2) Görev yeri: Tespit edilen belirli güzergahtaki tüm tesisleri ile birlikte yapılmış veya yapılacak otoyolun bulunduğu yeri veya yapılmış veya yapılacak otoyollar üzerinde tespit edilen yolculukla ilgili hizmet tesislerinin bulunduğu yeri,

j) Görevli Şirket: Tüm tesisleriyle otoyolların veya yapılmış veya yapılacak otoyollar üzerindeki yolculukla ilgili hizmet tesislerinin yapımı, bakımı ve işletilmesi ile görevlendirilen Türkiye'de kurulmuş sermaye şirketini,

k) Sözleşme: Verilen görevinin yerine getirilmesi şartlarını belirtmek üzere Genel Müdürlük ile görevli şirket arasında aktedilen sözleşmeyi,

l) İstekli: Göreve talip olan, Türkiye'de kurulmuş sermaye şirketleri veya 6224 sayılı Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanununa göre kurulması taahhüt edilen anonim şirketleri, l) (Değişik: 2006/10560 - 31.5.2006 / m.2) İstekli: Göreve talip olan, özel hukuk hükümlerine göre Türkiye'de kurulmuş sermaye şirketini veya kurulması taahhüt edilen anonim şirketi,

m) Belli İstekli: Önseçim Komisyonunca yeterli görülen istekli.

n) Şartname: Görevle ilgili genel, özel, teknik ve idari esas ve usulleri gösteren belge veya belgeleri,

o) Görevlendirme: Bu Yönetmelikte yazılı usul ve şartlarla, önseçimle yeterlilikleri belirlenmiş, istekliler arasından seçilecek birinin görevlendirildiğini gösteren ve yetkili mercilerin onayı ile tamamlanan sözleşmeden önceki işlemleri, ifade eder.

Türkiye Elektrik Üretim İletim Anonim Şirketi ve Türkiye Elektrik Dağıtım Anonim Şirketi dışındaki kuruluşlara elektrik enerjisi üretim tesisi kurma ve işletme izni verilmesi esaslarını belirleyen yönetmelik ve Yap-işlet modeli ile elektrik enerjisi üretim tesislerinin kurulması ve işletilmesi ile enerji satışının düzenlenmesi hakkında yönetmelik de kamu özel sektör işbirliğine yönelik yönetmeliklerdir.

### **2.5.5. Kamu-Özel Sektör İşbirliği Kanun Tasarıları**

Kamu özel sektör işbirliği modeli kapsamında çıkarılması düşünülen kanun tasarıları plan ve bütçe komisyonu, kamu ihale kurumu ve devlet planlama teşkilatı başlıkları altında ele alınacaktır.

### **2.5.5.1. Plan ve Bütçe Komisyonu**

Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun ile Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Teşkilat ve Vazifeleri Hakkında Kanunda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı (15 Kasım 2007)

Tasarının Özeti;

Bu tasarı 3996 sayılı Kanun içeriğince yap-işlet-devret sözleşmelerine dair hususları içermektedir. Buna göre faaliyetlerin gerçekleştirilmesi noktasında meydana gelebilecek pürüzlere dair hükümlerin varlığı söz konusudur. Ödemelerin gecikmesi noktasında uygulanacak olan faizlerin belirlenmesi gibi. Yap-işlet-devret uygulamalarının kapsamında ileriki dönemlere dair yapılacak olan ödemeler noktasında bütçeye gerekli ödeneklerin ayrılması hususu da tasarı içerisinde yer almaktadır (Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü, erişim: 01.09.2014).

### **2.5.5.2. Kamu İhale Kurumu**

AB Komisyonununun 2004/17/EC Direktifi doğrultusunda KİK tarafından hazırlanan kanun tasarısı taslağı ve gerekçesi (International PPP Platform, erişim: 15.12.2014).

Enerji, Su, Ulaştırma ve Posta Hizmetlerinde Faaliyet Gösteren Kuruluşların Alımları Hakkında Kanun Tasarısı Taslağı (International PPP Platform, erişim: 15.12.2014).

### **2.5.5.3. Devlet Planlama Teşkilatı**

Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Kamu Kesimi ile Özel Sektör İşbirliği Modelleri Çerçevesinde Gerçekleştirilmesine İlişkin Kanun Tasarısı Taslağı (15 Kasım 2007).

Kamu özel sektör işbirlikleri ile ilgili hukuki altyapı bölümünde görüldüğü üzere, işbirlikleri ile ilgili sistematik bir bütünlük mevcut değildir. Ortaya çıkan problemlere özgü kanun, tasarı ve yönetmeliklerin çıkarıldığı ve bunların kimi zaman kendi aralarında bile çelişki gösterdikleri görülmektedir. Kamu özel işbirlikleri ile ilgili mevzuatın sade hale getirilip birleştirilmesi, KÖSİ modeline ilişkin yetkililerin görev ve sorumluluklarının net bir şekilde açıklanması, hukuki altyapıda bütünlük sağlanması adına tutarlı bir çerçeve yasa hazırlanması gerekliliği söz konusu olmaktadır (Sarısü, 2007: 246-247).

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### TOKAT İLİ KAMU ULAŞTIRMA KURUMLARINDA GÖREV YAPAN PERSONELİN KÖSİ UYGULAMALARINA YÖNELİK GÖRÜŞLERİ ÜZERİNE AMPRİK BİR ÇALIŞMA

Tokat ilinde kamu ulaştırma kurumlarında görev yapan personelin Türkiye’de ulaştırma sektöründe KÖSİ uygulamaları hakkındaki görüşlerini belirlemek amacıyla yapılan anket çalışması bu bölümde değerlendirilecektir. Anket çalışmamız SPSS 19 programı ile analiz edilmiştir.

#### 3.1. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

İlgili anket uygulaması, Tokat ilinde kamu ulaştırma sektöründe çalışan tüm personele uygulanmaya çalışılmıştır. Araştırmanın verileri anket yöntemi ile toplanmıştır. 123 adet çalışan ile görüşülmesi planlandığı için, 123 adet form hazırlanmış, ancak 112 çalışana ulaşılmış ve formları doldurmayı kabul etmişlerdir. Geriye kalan 11 adet form, personelin izinde olması, birkaç kez gidilmesine rağmen ulaşılamamış olunması gibi nedenlerden ötürü boş kalmıştır. 10 adet anket hatalı/eksik bilgi/ yanlış doldurma yüzünden dikkate alınmamış olup toplamda 102 ulaştırma personeli verileriyle bulgulara esas olan analizler yapılmıştır.

Anket sorularının katılımcılar tarafından kolay anlaşılır olmasına özen gösterilmiştir. Soruların açık, anlaşılır ve yönlendirmeye meydan vermemesi amacıyla hazırlama aşamasına titizlik gösterilmeye çalışılmıştır.

### 3.1.1. Evren ve Örneklem

Anket çalışmasının alanı, Tokat ili sınırları içerisinde faaliyet gösteren kamu ulaştırma sektörü çalışanlarıdır. Kitle ise, Tokat ili sınırları içerisinde faaliyet gösteren Karayolları Genel Müdürlüğü 74. Şube Şefliği, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Tokat Havalimanı, T.C. Devlet Demiryolları Zile ve Turhal Tren İstasyonu, Tokat Belediyesi Fen İşleri Müdürlüğü ve Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü personelinde oluşan kamu ulaştırma sektörü çalışanlarıdır.

Araştırma evrenini, Tokat ilinde kamu ulaştırma sektöründe çalışan 123 çalışan oluşturmaktadır. Sektör çalışanlarının dağılımı ise Tokat Karayolları İl Müdürlüğü 74. Şube, 9; Tokat Belediyesi Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü'nde 4, Fen İşleri müdürlüğünde 16; Tokat Havalimanı Müdürlüğü'nde 56; Turhal tren istasyonunda 12 ve Zile tren istasyonunda 26 kamu çalışanı bulunmaktadır.

Ana kütleyi temsil edecek örneklem büyüklüğü, olasılıklı olmayan (tesadüfi olmayan) örneklem yöntemlerinden amaçlı veya yargıya dayanan örneklemeyle 112 olarak belirlenmiştir. Amaçlı veya yargıya dayanan örnekleme yönteminde ögeler, örnek için çalışma evreninden tesadüfi olarak değil, belirli özellikleri dolayısıyla veya araştırma yapanın kararı veya sağduyusuna göre seçilirler (Böke, 2010:125).

Belirli evrenler için kabul edilebilir örneklem büyüklüklerine (Altunışık, Coşkun, Bayraktaroğlu, & Yıldırım, 2004:125) bakıldığında evren büyüklüğünün 120 olduğu durumlarda örneklem büyüklüğünün en az 92 olması önerilmektedir. Bu nedenle araştırma için ulaşılan örneklem büyüklüğünün evreni temsil yeteneğinin yeterli olduğu görülmektedir.



### 3.1.2. Veri Toplama Araçları

Araştırmaya ilk olarak araştırmada yer alan kamu kurumları ile iletişime geçilerek başlanmıştır. Kurumların yetkili personeli ile yapılan görüşmelerde çalışmakta olan personel sayılarının bilgisi alınmış ve araştırmanın içeriği anlatılmıştır.

Anket uygulaması, araştırmaya katılan çalışanlara araştırmanın amacına yönelik kısa bir bilgi verilmesini takiple ankete katılımları konusunda onaylarının alınmasından sonra gerçekleştirilmiştir. Katılımcıların anket sorularını yanıtlarken kendilerini daha iyi ifade etmeleri ve rahat olmaları için adı, soyadı veya imza gibi kimliklerini bildirecek herhangi bir bilgi istenmemiştir. Hedef kitle, Tokat ilinde ulaştırma hizmeti sunan tüm kamu personeli olarak belirlendiği için anket soruları katılımcıların zamanını almayacak şekilde düzenlenmiştir.

Çalışmada veri toplama aracı olarak anket metodu kullanılmıştır. Anket soruları ulaştırma sektöründe çalışan kamu personelinin KÖSİ uygulamaları konusunda eğilim, görüş ve beklentilerini belirlemek amacıyla, ilgili literatür araştırılarak hazırlanmıştır.

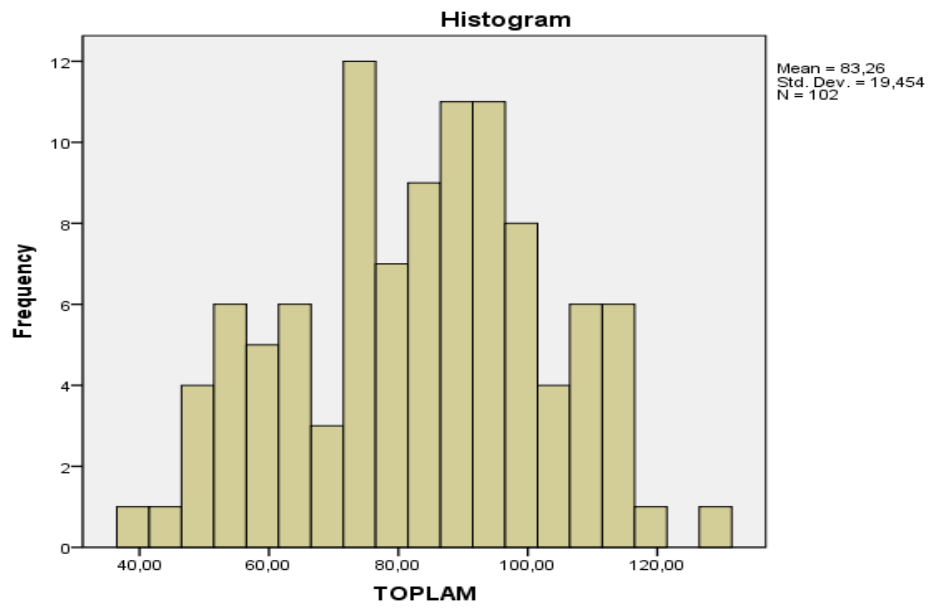
İlgili anket kapsamında ilk bölümde yer alan sorular Kamu Özel Sektör İşbirliklerine yönelik olup, ikinci bölümde yer alan sorular ise katılımcıların demografik özellikleriyle ilgili bilgi toplamaya yöneliktir. İlk bölümde yer alan 30 ifadenin yanıtlanmasında tek yönlü yoğunluk ölçeği yönteminden yararlanılmıştır. Katılımcılardan ifadeleri 1 ile 5 arasında (çok az → orta düzeyde → çok fazla ) derecelendirmeleri istenmiştir. Anketin geçerlik çalışması için ise dört farklı uzmandan görüş alınmıştır. Alınan görüşler çerçevesinde hazırlanan ankette 4 soru değiştirilmiş ve 2 soru anket formundan çıkarılmıştır.

Ulaştırma sektörü özelinde kullanılan kamu özel sektör işbirlikleri uygulamalarının sektör çalışanları tarafından nasıl algılandığının ve KÖSİ'ye bakışlarının araştırılması amacıyla açımlayıcı faktör analizi yapılmıştır.

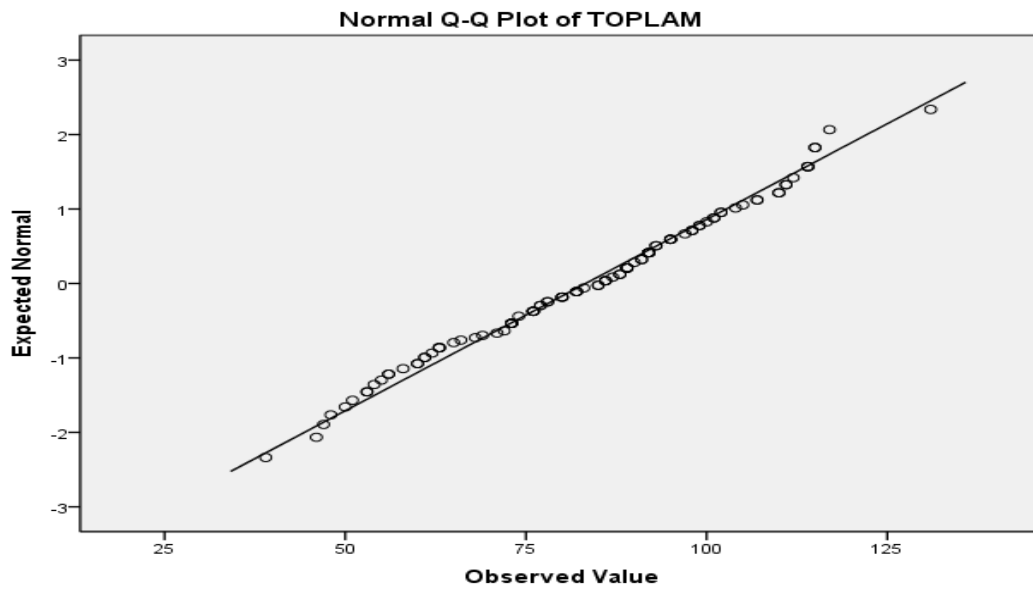
Verilerin analizine geçmeden önce, araştırma verisinde yer alabilecek ve araştırma sonucunu etkileyebilecek olası, kayıp değerler, aykırı ve uç değerler öncelikle tespit edilmeye çalışılmıştır. Kayıp değerleri bulmaya dönük yapılan analizde, toplamda 7 kayıp değer olduğu bulunmuştur. İlgili anketlere gidilerek kayıp değerler bulunarak veri setine girilmiştir. Böylelikle kayıp değer atamasında ya da farklı işlemlere gerek kalmamıştır. Daha sonra, SPSS 19 paket programına girilen 102 katılımcıya ait verilerin, frekans dağılımları incelenmiştir. İnceleme sonucunda, hiçbir maddenin belirlenen ranjin dışına çıkmadığı görülmüştür. Daha sonra, her bir katılımcının Z değerlerine bakılarak (+3 ve -3 aralığı dışında kalan) uç değerlere (outliers) rastlanılmamıştır. Kolmogorov-Smirnow testi sonucu incelendiğinde, anket toplam puanının  $p=0.20$  olduğu yani  $p > 0.05$  olduğu, dolayısıyla anket puanların normal dağılım gösterdiği sonucuna ulaşmak mümkündür. Normal dağılımın test edilmesinde bir başka yöntem, normal dağılım eğrisinin çizilmesini gösteren histogram ve normal Q-Q grafiğinin çizilmesidir.

Şekil 3.1'e bakıldığında histograma göre puanların normal dağılım gösterdiği görülmektedir. Şekil 3.2'deki Q-Q grafiğinde ise noktaların 45 derecelik doğru düzlemi üzerinde birbirine yakın aralıklarda bulunması yine dağılımın normal olduğunun bir işaretidir.

Şekil 3. 1. Histogram



Şekil 3. 2. Q-Q Grafiği



Testin faktör yapısının belirlenmesi için öncelikle döndürülmemiş temel bileşenler analizi uygulanmıştır. Analiz sonucunda özdeğeri 1'den büyük olan altı faktör tespit edilmiştir. Bu faktörlerden ilkinin özdeğeri 10.49'dur ve açıklanan toplam varyansa %34.98 düzeyinde bir katkı sağlamaktadır. İkinci faktörün özdeğeri ise 4.14'dür ve açıklanan toplam varyansa katkısı %13.79 düzeyindedir. Diğer faktörlerin özdeğerleri ise sırasıyla 2.13, 1.34, 1.16 ve 1.02 iken toplam varyansa katkı düzeyleri ise %7.09, %4.47, %3.88 ve %3.39 olarak gözlemlenmiştir. Ancak bu değerler tek başına yeterince bilgi vermediği için altı faktörlü bir yapıdan başlanılarak analize devam edilmiştir. Altı faktörlü yapıyla gerçekleştirilen temel bileşenler analizinde üç faktörün altında toplanan madde sayısının üçten az olduğu tespit edilmiştir. Bu yüzden bir sonraki aşamada varimax dik döndürme yapılarak üç faktörlü bir yapı ortaya konulmuştur. Ancak yapılan analiz sonucunda bir faktörün altında toplanan madde sayısı üçten azdır. Bu yüzden testin iki faktör altında incelenmesine karar verilmiştir. İki faktörlü yapıya ilişkin olarak varimax dik döndürme tekniği ile temel bileşenler analizi yapılmıştır. Analiz sonucunda binişik değer gösteren üç, madde toplam kolerasyonu düşük olan iki ( $\lambda < 0,2$ ) ve communality değeri ( $\lambda < 0,2$ ) düşük olan dört maddenin çıkarılmasıyla ölçek maddelerinin iki faktör yapısı altında istatistiksel olarak anlamlı biçimde toplanabildikleri görülmüştür.

İki faktörlü yapıya ilişkin olarak gerçekleştirilen temel bileşenler analizinde tüm maddelerin iki faktör altında anlamlı yük değerleri oluşturacak ve toplam varyansın önemli bölümünü açıklayabilecek biçimde toplanabildikleri belirlenmiştir. Tablo 3.1'de ölçeğin iki faktörlü yapısına ilişkin açıklayıcı faktör analizi sonuçları sunulmaktadır.

**Tablo 3. 1. Açıklayıcı Faktör Analizi Sonuçları**

| <b>Madde Nnumarası</b> | <b>1.Faktör Yük Değeri</b> | <b>2.Faktör Yük Değeri</b> | <b>Ortak Faktör Varyansı</b> |
|------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------------|
| M8                     | ,81                        |                            | .70                          |
| M9                     | ,81                        |                            | .72                          |
| M10                    | ,80                        |                            | .66                          |
| M6                     | ,76                        | ,31                        | .68                          |
| M3                     | ,74                        |                            | .56                          |
| M11                    | ,72                        |                            | .56                          |
| M5                     | ,71                        |                            | .50                          |
| M1                     | ,69                        |                            | .56                          |
| M12                    | ,68                        | ,31                        | .55                          |
| M7                     | ,68                        |                            | .46                          |
| M2                     | ,67                        |                            | .52                          |
| M15                    | ,64                        | ,37                        | .56                          |
| M4                     | ,60                        |                            | .38                          |
| M14                    | ,52                        | ,40                        | .44                          |
| M26                    |                            | ,84                        | .73                          |
| M24                    |                            | ,80                        | .67                          |
| M29                    |                            | ,79                        | .66                          |
| M19                    |                            | ,79                        | .65                          |
| M18                    |                            | ,74                        | .61                          |
| M25                    |                            | ,72                        | .55                          |
| M17                    | ,37                        | ,64                        | .56                          |

Tablo 3.1 incelendiğinde ölçekte yer alan 21 maddenin faktör yük değerlerinin 0,52 ile 0,84 arasında, maddelere ilişkin ortak faktör varyanslarının 0.38 ile 0.73 arasında değiştiği görülmektedir. Toplam varyansa en yüksek katkıyı 0.84 faktör yük değeri ve 0.73 ortak faktör varyansı ile 26. maddenin, en düşük katkıyı ise 0.52 faktör yük değeri ve 0.44 ortak faktör varyansı ile 14. maddenin yapmakta olduğu ifade edilebilir. İki faktörlü yapının açıklayabildiği toplam varyans % 58.32 düzeyindedir. Ölçekte yer alan yirmi bir maddenin tamamı için faktör yük değerleri 0.45'in üzerinde kalmıştır. Buradan hareketle ölçeğin iki faktör altında 21 maddenin tamamını içermesine karar verilmiştir.

Alt ölçeklerin güvenilirliğini ortaya koymak amacıyla Cronbach Alfa iç tutarlılık hesaplanmıştır. Birinci faktörün iç tutarlılık katsayısı 0.94; ikinci faktörün iç tutarlılık katsayısı 0.90 olarak bulunmuştur. Anketin tamamı için ise iç tutarlılık katsayısı 0.94'tür. Bunun yanında madde-toplam korelasyonlarının yüksekliği de ölçeğin iç tutarlılığının gücüne işaret etmektedir.

### 3.1.3. Katılımcıların Demografik Özellikleri ile İlgili Bilgiler

Bu bölümde ankete katılan çalışanların kişisel bilgilerinden elde edilen istatistiksel verileri, kamu özel sektör işbirlikleri uygulamaları hakkındaki görüşlerinin kişisel özelliklere göre değişiklik gösterip göstermediği hakkında bilgi sağlayacaktır.

Aşağıdaki tablolarda ankete katılan 102 ulaştırma çalışanın demografik özellikleri ile ilgili sorulara verdikleri cevaplar değerlendirilecektir.

**Tablo 3. 2. Ankete Katılan Çalışanların Yaş Dağılımı**

|               | Sıklık | Yüzde | Birikimli Yüzde |
|---------------|--------|-------|-----------------|
| 18-25 arası   | 2      | 2,0   | 2,0             |
| 26-35 arası   | 41     | 40,2  | 42,2            |
| 36-45 arası   | 41     | 40,2  | 82,4            |
| 46-55 arası   | 14     | 13,7  | 96,1            |
| 56-65 arası   | 4      | 3,9   | 100,0           |
| <b>Toplam</b> | 102    | 100,0 |                 |

Tablo 3.2’de ankete katılan kamu ulaştırma sektör çalışanlarının hangi yaş aralıklarında dağıldığı görülmektedir. Sonuçlara göre, katılımcıların %2’si 18-25 yaş aralığında, %40,2’si 23-35 yaş aralığında, %40,2’si 36-45 yaş aralığında, %13,7’si 46-55 yaş aralığında ve %3,9’u 56-65 yaş aralığında yer almaktadır. Tablodan da anlaşılacağı üzere, anket katılımcılarının %82,4’ü 46 yaş ve altındadır. Yani anket katılımcılarının büyük bir kısmının orta yaş ve altındaki yaş grubunda olduğu söylenebilir.

**Tablo 3. 3. Ankete Katılan Çalışanların Cinsiyet Dağılımı**

|               | Sıklık | Yüzde | Birikimli Yüzde |
|---------------|--------|-------|-----------------|
| <b>Bay</b>    | 95     | 93,1  | 93,1            |
| <b>Bayan</b>  | 7      | 6,9   | 100,0           |
| <b>Toplam</b> | 102    | 100,0 |                 |

Tablo 3.3’de ankete katılan çalışanların cinsiyet dağılımı yer almaktadır. Sonuçlara göre, katılımcıların %93,1’i bay, %6,9’u bayan çalışanlardan oluşmaktadır. Yüzde dağılımından da anlaşılacağı üzere, kamu ulaştırma kurumlarında görev yapan bayan çalışan sayısı oldukça düşüktür.

**Tablo 3. 4. Ankete Katılan Çalışanların Eğitim Durumları**

|                   | Sıklık | Yüzde | Birikimli Yüzde |
|-------------------|--------|-------|-----------------|
| <b>İlköğretim</b> | 0      | 0,0   | 0,0             |
| <b>Lise</b>       | 27     | 26,5  | 26,5            |
| <b>Üniversite</b> | 72     | 70,6  | 97,1            |
| <b>Lisansüstü</b> | 3      | 2,9   | 100,0           |
| <b>Toplam</b>     | 102    | 100,0 |                 |

Tablo 3.4’te anket katılımcılarının eğitim durumlarının dağılımı yer almaktadır. Buna göre, katılımcıların %26,5’i lise mezunu, %70,6’sı üniversite mezunu ve %2,9’u lisansüstü derece mezunlarından oluşmaktadır.

**Tablo 3. 5. Ankete Katılan Çalışanların Çalışma Süreleri**

|                        | Sıklık | Yüzde | Birikimli Yüzde |
|------------------------|--------|-------|-----------------|
| <b>0-5 yıl arası</b>   | 22     | 21,6  | 21,6            |
| <b>6-10 yıl arası</b>  | 28     | 27,5  | 49,0            |
| <b>11-15 yıl arası</b> | 9      | 8,8   | 57,8            |
| <b>16-20 yıl arası</b> | 28     | 27,5  | 85,3            |
| <b>20 yıl üzeri</b>    | 15     | 14,7  | 100,0           |
| <b>Toplam</b>          | 102    | 100,0 |                 |

Ankete katılan kamu ulaştırma sektör çalışanlarının çalışma sürelerinin dağılımı ise, yukarıda Tablo 3.5'te yer almaktadır. Buna göre, katılımcıların %21,6'sı 0-5 yıl arası çalışma süresine, %27,5'i 6-10 yıl arası çalışma süresine, %8,8'i 11-15 yıl arası çalışma süresine, %27,5'i 16-20 yıl arası çalışma süresine ve %14,7'si 20 yıl ve üzeri çalışma süresine sahip olduğu görülmektedir. Bu dağılım bize her çalışma süresinden çalışanın ankete katıldığını göstermektedir.

Tablo 3.6'da ise, anket katılımcıları olan kamu ulaştırma sektör çalışanlarının çalıştıkları kuruma göre dağılımı görülmektedir. Tablodan da anlaşıldığı gibi katılımcıların %17,6'sının belediye çalışanı, %8,8'inin karayolları çalışanı, %46,1'inin havalimanı çalışanı ve %27,5'inin demiryolları çalışanı olduğu görülmektedir. Bu tablodan da anlaşıldığı gibi, Tokat ilinde kamu ulaştırma kurumlarında görev yapan personelin yarısına yakın kısmı havalimanında çalışmaktadır.



**Tablo 3. 6. Katılımcıların Çalıştıkları Kuruma Göre Dağılımı**

|                    | Sıklık | Yüzde | Birikimli Yüzde |
|--------------------|--------|-------|-----------------|
| <b>Belediye</b>    | 18     | 17,6  | 17,6            |
| <b>Karayolları</b> | 9      | 8,8   | 26,5            |
| <b>Havalimanı</b>  | 47     | 46,1  | 72,5            |
| <b>TCDD</b>        | 28     | 27,5  | 100,0           |
| <b>Diğer</b>       | 0      | 0,0   |                 |
| <b>Toplam</b>      | 102    | 100,0 |                 |

Anket katılımcılarının görevlerine göre dağılımı ise Tablo 3.7’de görülmektedir. Buna göre, katılımcıların %51’i memur, %8,8’i şef, %12,7’si teknisyen veya tekniker, %2’si mühendis ve %25,5’i diğer çalışanlardan oluşmaktadır.

**Tablo 3. 7. Katılımcıların Görevlerine Göre Dağılımı**

|                           | Sıklık | Yüzde | Birikimli Yüzde |
|---------------------------|--------|-------|-----------------|
| <b>Memur</b>              | 52     | 51,0  | 51,0            |
| <b>Şef</b>                | 9      | 8,8   | 59,8            |
| <b>Teknisyen/Tekniker</b> | 13     | 12,7  | 72,5            |
| <b>Mühendis</b>           | 2      | 2,0   | 74,5            |
| <b>Diğer</b>              | 26     | 25,5  | 100,0           |
| <b>Toplam</b>             | 102    | 100,0 |                 |

## 3.2. BULGULAR VE YORUMLAR

Çalışmanın bu aşamasında, araştırmaya katılan ulaştırma sektöründe çalışan personelden anket yolu ile toplanan verilerin analiz edilmesi sonucunda saptanan bulgular özetlenmiştir.

Araştırmada yüzde oran tablo, sıklık (frekans) ve çapraz tablo istatistiksel yöntemleri kullanılmış olup bu bölümde öncelikle katılımcıların anket sorularına verdikleri cevapların yüzde oranları ve sıklık (frekans) oranları bulunacaktır. Ardından çapraz tablolar yapılarak farklı sorular arasındaki ilişkiler çapraz analiz tekniğiyle değerlendirilecektir.

### 3.2.1. Sıklık ve Yüzde Dağılımı Analizi

Çalışmanın bu aşamasında, anket katılımcıları olan kamu ulaştırma sektör çalışanlarının her bir soru için verdikleri cevaplar için yüzde analizi yapılacaktır.

Açımlayıcı faktör analizi sonucunda iki faktör altında toplanan soruların yüzde analizine bakılacaktır. Birinci faktör altında toplanan sorular Türkiye’de ulaştırma sektörü algısına yöneliktir. İkinci faktör altında toplanan sorular ise; KÖSİ uygulamaları algısına yöneliktir.

Katılımcılardan tek yönlü yoğunluk ölçeği yöntemi ile ifadeleri aşağıda gösterildiği gibi 1 ile 5 arasında değerlendirmeleri istenmiştir. Analiz sırasında bu değerlendirmeler ele alınacaktır.

| Çok az | Az | Orta Düzeyde | Fazla | Çok Fazla |
|--------|----|--------------|-------|-----------|
| 1      | 2  | 3            | 4     | 5         |

### 3.2.1.1. Türkiye’de Ulaştırma Sektörü Algısı

Kamu ulaştırma çalışanlarının Türkiye’de ulaştırma hizmetlerinin etkinliğini yeterli bulup bulmadıklarını anlamak üzere, “Türkiye’de ulaştırma hizmetlerinin kalitesi ve verimliliği yeterli düzeydedir” şeklindeki anket formundaki 1. soruya karşılık yaptıkları değerlendirme dağılımı Tablo 3.8’de görülmektedir. Tabloya göre; katılımcıların %9,8’i Türkiye’de ulaştırma hizmetlerinin kalitesi ve verimliliğinin yeterlilik düzeyini çok az, %19,6’sı az, %34,3’ü orta düzeyde, %25,5’i fazla ve %10,8’i çok fazla olarak değerlendirmişlerdir. Bu veriler, 3. 4. ve 5. seviye seçeneklerini işaretleyen katılımcılar birlikte ele alındığında çalışanların %70,6’lık gibi büyük bir çoğunluğunun Türkiye’deki ulaştırma hizmetlerinin kalitesini ve verimliliğini orta düzey ve üzerinde bulduklarını göstermektedir. Ulaştırma hizmetlerinin kalitesi verimliliği uzmanlaşma ile doğru orantılıdır. Ulaşım sektöründe uzmanlaşma ile sektörden beklenen verim ve kalite artacaktır.

**Tablo 3. 8. Katılımcıların Ulaştırma Hizmetlerinin Kalitesi ve Verimliliği Hakkındaki Görüşleri**

|                     | Sıklık | Yüzde | Birikimli Yüzde |
|---------------------|--------|-------|-----------------|
| <b>Çok az</b>       | 10     | 9,8   | 9,8             |
| <b>Az</b>           | 20     | 19,6  | 29,4            |
| <b>Orta düzeyde</b> | 35     | 34,3  | 63,7            |
| <b>Fazla</b>        | 26     | 25,5  | 89,2            |
| <b>Çok fazla</b>    | 11     | 10,8  | 100             |
| <b>Toplam</b>       | 102    | 100   |                 |

Katılımcıların devletin ulaştırma hizmetlerine ayırdığı ödeneği yeterli bulup bulmadıkları hakkında bilgi edinmek amacıyla, “Türkiye’de ulaştırma harcamaları için devlet yeterli ödenek ayırmaktadır” şeklinde yöneltilen anketin 2. sorusuna karşılık yapılan değerlendirmelerin dağılımı Tablo 3. 9’da görülmektedir. Buna göre, ankete katılan 102 çalışandan %4,9’u çok az, %18,6’sı az, %29,4’ü orta düzeyde, %27,5’i fazla ve %19,6’sı çok fazla olarak değerlendirmişlerdir. Bu soruya karşılık alınmış olunan değerlendirmelerin, Tablo 3.8’de ulaşılan sonuçlara uyumlu olarak sonuçlandığı görülmektedir. Bu veriler bize, 3. 4. ve 5. seviye seçeneklerini işaretleyen katılımcıları birlikte ele aldığımız zaman çalışanların %76,5 gibi yine büyük bir çoğunluğunun görüşlerinin orta düzey ve üzerinde olduğunu göstermektedir.

**Tablo 3. 9. Ulaştırma Harcamaları için Ayrılan Ödenek Yeterliliği Hakkındaki Görüşleri**

|                     | Sıklık | Yüzde | Birikimli Yüzde |
|---------------------|--------|-------|-----------------|
| <b>Çok az</b>       | 5      | 4,9   | 4,9             |
| <b>Az</b>           | 19     | 18,6  | 23,5            |
| <b>Orta düzeyde</b> | 30     | 29,4  | 52,9            |
| <b>Fazla</b>        | 28     | 27,5  | 80,4            |
| <b>Çok fazla</b>    | 20     | 19,6  | 100,0           |
| <b>Toplam</b>       | 102    | 100,0 |                 |

Anketin 3. sorusu olarak yöneltilen “ Türkiye’de ulaştırma sektöründe çalışanların iş memnuniyeti yüksektir” ve 4. sorusu olarak yöneltilen “Türkiye’de ulaştırma sektöründe çalışan personel sayısı yeterlidir” sorularının katılımcılar tarafından değerlendirme sonuçları Tablo 3.10 ve Tablo 3.11’de görölmektedir. Ankete katılan çalışanların iş memnuniyeti görüşlerine bakıldığında; %17,6’sı çok az, %19,6’sı az, %38,2’si orta düzeyde, %20,6’sı fazla ve %3,9’u çok fazla olarak değerlendirmiştir. Personel sayısı yeterliliğine ilişkin değerlendirmelerinin dağılımı ise şöyledir; %16,7’si çok az, %29,4’ü az, %22,5’i orta düzeyde, %25,5’i fazla ve %5,9’u çok fazla olduğunu belirtmiştir. Bu tablolardan, çalışanların iş memnuniyeti ve personel sayısı yeterliliği ile ilgili olarak değerlendirmelerinin ağırlıklı olarak orta düzeyde olduğu görölmektedir.

**Tablo 3. 10. Ulaştırma Sektöründe Çalışanların İş Memnuniyeti**

|                     | Sıklık | Yüzde | Birikimli Yüzde |
|---------------------|--------|-------|-----------------|
| <b>Çok az</b>       | 18     | 17,6  | 17,6            |
| <b>Az</b>           | 20     | 19,6  | 37,3            |
| <b>Orta düzeyde</b> | 39     | 38,2  | 75,5            |
| <b>Fazla</b>        | 21     | 20,6  | 96,1            |
| <b>Çok fazla</b>    | 4      | 3,9   | 100,0           |
| <b>Toplam</b>       | 102    | 100,0 |                 |

**Tablo 3. 11. Ulaştırma Sektörü Çalışanlarının Personel Sayısı Yeterliliği Hakkındaki Görüşleri**

|                     | Sıklık | Yüzde | Birikimli Yüzde |
|---------------------|--------|-------|-----------------|
| <b>Çok az</b>       | 17     | 16,7  | 16,7            |
| <b>Az</b>           | 30     | 29,4  | 46,1            |
| <b>Orta düzeyde</b> | 23     | 22,5  | 68,6            |
| <b>Fazla</b>        | 26     | 25,5  | 94,1            |
| <b>Çok fazla</b>    | 6      | 5,9   | 100,0           |
| <b>Toplam</b>       | 102    | 100,0 |                 |

Anket formundaki 5. soru olan ve çalışanlardan ücretlerinin tatmin düzeyini belirtmeleri istenen “ Türkiye’de ulaştırma sektöründe çalışanların ücretleri tatmin edicidir” şeklinde yöneltilen soruya verdikleri yanıtların dağılımı aşağıda Tablo 3.12’de gösterilmektedir. Buna göre, ankete katılan çalışanların %20,6’sı çok az, %28,4’ü az, %22,5’i orta düzeyde, %20,6’sı fazla ve %7,8’i çok fazla olarak değerlendirmiştir. Elde edilen bu sonuçlar, ankete katılan çalışanların %71,57 gibi büyük bir çoğunluğunun ulaştırma sektöründe çalışanların ücret tatmininin orta düzey ve altında olduğunu düşündüklerini göstermektedir.

**Tablo 3. 12. Ulaştırma Sektörü Çalışanlarının Ücretleri Hakkındaki Görüşleri**

|                     | Sıklık | Yüzde | Birikimli Yüzde |
|---------------------|--------|-------|-----------------|
| <b>Çok az</b>       | 21     | 20,6  | 20,6            |
| <b>Az</b>           | 29     | 28,4  | 49,0            |
| <b>Orta düzeyde</b> | 23     | 22,5  | 71,6            |
| <b>Fazla</b>        | 21     | 20,6  | 92,2            |
| <b>Çok fazla</b>    | 8      | 7,8   | 100,0           |
| <b>Toplam</b>       | 102    | 100,0 |                 |

Anketin 6. sorusu olarak katılımcılardan “Türkiye’de halkın ulaştırma hizmeti taleplerine hızla cevap verilmektedir” sorusunu değerlendirmeleri istenmiş ve yanıtlar Tablo 3.13’deki gibi dağılım göstermiştir. Buna göre, katılımcıların %14,7’sinin çok az, %24,5’inin az, %26,5’inin orta düzeyde, %24,5’inin fazla ve %9,8’inin çok fazla olarak değerlendirdikleri görülmektedir.

**Tablo 3. 13. Ulaştırma Hizmeti Taleplerine Cevap Hızı Hakkındaki Görüşleri**

|                     | Sıklık | Yüzde | Birikimli Yüzde |
|---------------------|--------|-------|-----------------|
| <b>Çok az</b>       | 15     | 14,7  | 14,7            |
| <b>Az</b>           | 25     | 24,5  | 39,2            |
| <b>Orta düzeyde</b> | 27     | 26,5  | 65,7            |
| <b>Fazla</b>        | 25     | 24,5  | 90,2            |
| <b>Çok fazla</b>    | 10     | 9,8   | 100,0           |
| <b>Toplam</b>       | 102    | 100,0 |                 |

Katılımcıların Türkiye ve Avrupa’daki ulaştırma hizmetlerinin karşılaştırılması hakkındaki düşüncelerini ve Türkiye’de ulaştırma sektöründe kullanılan teknoloji hakkındaki düşüncelerini anlayabilmek için anketin 7. ve 8. sorusu olarak sırasıyla, “ Türkiye’de ulaştırma hizmetleri Avrupa’dakinden daha iyidir” ve “ Türkiye’de ulaştırma sektöründe teknoloji yakından takip edilmektedir” şeklinde sorulara karşılık çalışanların yapmış oldukları değerlendirmelerin dağılımı Tablo 3.14 ve 3.15’de görülmektedir. Tablo 3.14’e göre, katılımcıların %37,3’ünün çok az, %19,6’sının az, %25,5’inin orta düzeyde, %15,7’sinin fazla ve %2’sinin çok fazla olarak değerlendirdiği görülmektedir. Tablo 3.15’e göre ise, katılımcıların %13,7’sinin çok az, %18,6’sının az, %24,5’inin orta düzeyde, %29,4’ünün fazla ve %13,7’sinin çok fazla olarak değerlendirdiği görülmektedir. Buna göre katılımcıların %82,35 gibi büyük bir çoğunluğu Türkiye’deki ulaştırma hizmetlerinin Avrupa’dakinden orta düzey ve altında bir seviyede olduğu görüşünü belirtmiştir. Çalışanların Türkiye’de ulaştırma sektöründe teknolojinin yakından takip edilip edilmediği ile ilgili görüşlerinin ise birbirine yakın bir dağılım gösterdiği görülmektedir.

**Tablo 3. 14. Türkiye ve Avrupa'daki Ulaştırma Hizmetlerinin Karşılaştırması**

|                     | <b>Sıklık</b> | <b>Yüzde</b> | <b>Birikimli Yüzde</b> |
|---------------------|---------------|--------------|------------------------|
| <b>Çok az</b>       | 38            | 37,3         | 37,3                   |
| <b>Az</b>           | 20            | 19,6         | 56,9                   |
| <b>Orta düzeyde</b> | 26            | 25,5         | 82,4                   |
| <b>Fazla</b>        | 16            | 15,7         | 98,0                   |
| <b>Çok fazla</b>    | 2             | 2,0          | 100,0                  |
| <b>Toplam</b>       | 102           | 100,0        |                        |

**Tablo 3. 15. Ulaştırma Sektöründe Kullanılan Teknoloji Hakkındaki Görüşleri**

|                     | <b>Sıklık</b> | <b>Yüzde</b> | <b>Birikimli Yüzde</b> |
|---------------------|---------------|--------------|------------------------|
| <b>Çok az</b>       | 14            | 13,7         | 13,7                   |
| <b>Az</b>           | 19            | 18,6         | 32,4                   |
| <b>Orta düzeyde</b> | 25            | 24,5         | 56,9                   |
| <b>Fazla</b>        | 30            | 29,4         | 86,3                   |
| <b>Çok fazla</b>    | 14            | 13,7         | 100,0                  |
| <b>Toplam</b>       | 102           | 100,0        |                        |



Tablo 3.16 ve 3.17’de katılımcıların ulaştırma hizmetlerinin yönetim ve denetim etkinliği konusunda belirttikleri görüşlerin dağılımı yer almaktadır. Ankete yanıt veren 102 kamu ulaştırma çalışanının ulaştırma hizmetlerinde yönetim etkinliğine yönelik olarak %13,7’si çok az, %22,5’i az, %24,5’i orta düzeyde, %30,4’ü fazla ve %8,8’i çok fazla olarak görüş belirtmiştir. Ulaştırma hizmetlerinde denetim etkinliğine yönelik olarak ise; %20,6’sı çok az, %22,5’i az, %24,5’i orta düzeyde, %25,5’i fazla ve %6,9’u çok fazla olarak görüş belirtmiştir. Buna göre, her iki tabloda dağılım olarak yakınlık göstermektedir. Genel itibariyle ulaştırma hizmetlerinin yönetim ve denetim etkinliğine yönelik görüşlerde yakın bir dağılım vardır.

**Tablo 3. 16. Ulaştırma Hizmetleri Yönetimi Hakkındaki Görüşleri**

|                     | Sıklık | Yüzde | Birikimli Yüzde |
|---------------------|--------|-------|-----------------|
| <b>Çok az</b>       | 14     | 13,7  | 13,7            |
| <b>Az</b>           | 23     | 22,5  | 36,3            |
| <b>Orta düzeyde</b> | 25     | 24,5  | 60,8            |
| <b>Fazla</b>        | 31     | 30,4  | 91,2            |
| <b>Çok fazla</b>    | 9      | 8,8   | 100,0           |
| <b>Toplam</b>       | 102    | 100,0 |                 |

**Tablo 3. 17. Ulaştırma Hizmetleri Denetimi Hakkındaki Görüşleri**

|                     | Sıklık | Yüzde | Birikimli Yüzde |
|---------------------|--------|-------|-----------------|
| <b>Çok az</b>       | 21     | 20,6  | 20,6            |
| <b>Az</b>           | 23     | 22,5  | 43,1            |
| <b>Orta düzeyde</b> | 25     | 24,5  | 67,6            |
| <b>Fazla</b>        | 26     | 25,5  | 93,1            |
| <b>Çok fazla</b>    | 7      | 6,9   | 100,0           |
| <b>Toplam</b>       | 102    | 100,0 |                 |

Anketin 11. sorusu olan “Türkiye’de halk ulaştırma hizmetlerinden memnundur” sorusuna yönelik görüşlerin dağılımı Tablo 3.18’de görülmektedir. Buna göre çalışanların %11,8’i çok az, %21,6’sı az, %35,3’ü orta düzeyde, %22,5’i fazla ve %8,8’i çok fazla olarak görüş belirtmiştir. Sonuçlara göre anket katılımcılarının %68,63’ü halkın ulaştırma hizmetlerinden orta düzey ve daha altında olarak memnun olmadığı görüşünü belirtmiştir.

**Tablo 3. 18. Ulaştırma Hizmetlerinden Memnuniyet Algısı**

|                     | Sıklık | Yüzde | Birikimli Yüzde |
|---------------------|--------|-------|-----------------|
| <b>Çok az</b>       | 12     | 11,8  | 11,8            |
| <b>Az</b>           | 22     | 21,6  | 33,3            |
| <b>Orta düzeyde</b> | 36     | 35,3  | 68,6            |
| <b>Fazla</b>        | 23     | 22,5  | 91,2            |
| <b>Çok fazla</b>    | 9      | 8,8   | 100,0           |
| <b>Toplam</b>       | 102    | 100,0 |                 |

Ankete katılan çalışanların ulaştırma hizmetlerine ayrılan ödenek hakkındaki görüşlerini ölçmek amacıyla “ Türkiye’de ulaştırma hizmetlerinin yatırım ve harcamaları için yeterli ödenek ayrılmaktadır” sorusunu değerlendirmeleri istenmiş ve görüşler Tablo 3.19’deki gibi dağılım göstermiştir. Buna göre, katılımcıların %7,8’i çok az, %24,5’i az, %26,5’i orta düzeyde, %25,5’i fazla ve %15,7’si çok fazla olarak görüş bildirdikleri görülmektedir. Dağılım sonuçlarına göre katılımcıların %67,65’i ulaştırma hizmetlerinin yatırım ve harcamaları için ayrılan ödeneğin orta ve üzeri düzeyde olarak yeterli olduğu görüşünü bildirmişlerdir.

**Tablo 3. 19. Ulaştırma Hizmetlerine Ayrılan Ödenek Hakkındaki Görüşleri**

|                     | Sıklık | Yüzde | Birikimli Yüzde |
|---------------------|--------|-------|-----------------|
| <b>Çok az</b>       | 8      | 7,8   | 7,8             |
| <b>Az</b>           | 25     | 24,5  | 32,4            |
| <b>Orta düzeyde</b> | 27     | 26,5  | 58,8            |
| <b>Fazla</b>        | 26     | 25,5  | 84,3            |
| <b>Çok fazla</b>    | 16     | 15,7  | 100,0           |
| <b>Toplam</b>       | 102    | 100,0 |                 |

Katılımcıların KÖSİ uygulamaları konusunda bilgi sahibi olup olmadıklarını değerlendirdikleri anketimizin 14. sorusuna karşılık sonuçlar Tablo 3.20’de görülmektedir. Görüşlerin dağılımı ise şöyledir; %22,5’i çok az, %16,7’si az, %27,5’i orta düzeyde, %20,6’sı fazla ve %12,7’si çok fazla olarak sonuçlanmıştır. Buna göre, KÖSİ konusunda çok fazla veya çok az bilgi sahibi olanlar arasında değişen yüzdelerin birbirine yakın olduğu, her düzeyde bilgi seviyesine sahip katılımcı olduğu gözlemlenmektedir.

**Tablo 3. 20. KÖSİ Konusunda Bilgi Sahibi Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşleri**

|                     | Sıklık | Yüzde | Birikimli Yüzde |
|---------------------|--------|-------|-----------------|
| <b>Çok az</b>       | 23     | 22,5  | 22,5            |
| <b>Az</b>           | 17     | 16,7  | 39,2            |
| <b>Orta düzeyde</b> | 28     | 27,5  | 66,7            |
| <b>Fazla</b>        | 21     | 20,6  | 87,3            |
| <b>Çok fazla</b>    | 13     | 12,7  | 100,0           |
| <b>Toplam</b>       | 102    | 100,0 |                 |

Katılımcılara 15. soruda “Türkiye’de Kamu Özel Sektör İşbirliği konusunda seminer, konferans vb. bilgilendirme yapılıyor” şeklinde yöneltilen soruya karşılık alınan değerlendirmelerin dağılımı Tablo 3.21’de görülmektedir. Buna göre, ankete katılan 102 çalışandan %37,3’ü çok az, %23,5’i az, %18,6’sı orta düzeyde, %8,8’i fazla ve %11,8’i çok fazla olarak görüş bildirmişlerdir. Buna göre yapılan değerlendirmelerin dağılımından çıkarılabilecek sonuç; ankete katılan çalışanların %60,78 gibi bir çoğunluğu KÖSİ konusundaki bilgilendirmelerin yetersiz olduğu görüşünü bildirmişlerdir.

**Tablo 3. 21. KÖSİ Konusunda Bilgilendirme Yapılıp Yapılmadığı Hakkındaki Görüşleri**

|                     | Sıklık | Yüzde | Birikimli Yüzde |
|---------------------|--------|-------|-----------------|
| <b>Çok az</b>       | 38     | 37,3  | 37,3            |
| <b>Az</b>           | 24     | 23,5  | 60,8            |
| <b>Orta düzeyde</b> | 19     | 18,6  | 79,4            |
| <b>Fazla</b>        | 9      | 8,8   | 88,2            |
| <b>Çok fazla</b>    | 12     | 11,8  | 100,0           |
| <b>Toplam</b>       | 102    | 100,0 |                 |

### 3.2.1.2. KÖSİ Uygulamaları Algısı

Kamu ulaştırma sektörü çalışanlarının Kamu Özel Sektör İşbirliklerinin istihdamı artırıp artıramayacağı konusunda düşünceleri ölçülmeye çalışılmıştır. Anket katılımcılarına “Kamu Özel Sektör İşbirliği istihdamı artırabilir” şeklinde 17. soru yöneltilmiştir. Ortaya çıkan görüşlerin dağılımı Tablo 3.22’de gösterilmektedir. Buna göre, anket katılımcılarının %16,7’si çok az, %12,7’si az, %16,7’si orta düzeyde, %33,3’ü fazla ve %20,6’sı çok fazla olarak görüşlerini bildirmişlerdir. Görüşler birbirine çok yakın olup, katılımcı çalışanların %53,92’si Kamu Özel Sektör İşbirliğinin istihdamı artırabileceği görüşüne sahiptir.

**Tablo 3. 22. KÖSİ’nin İstihdama Etkisi ile İlgili Görüşlerin Dağılımı**

|                     | Sıklık | Yüzde | Birikimli Yüzde |
|---------------------|--------|-------|-----------------|
| <b>Çok az</b>       | 17     | 16,7  | 16,7            |
| <b>Az</b>           | 13     | 12,7  | 29,4            |
| <b>Orta düzeyde</b> | 17     | 16,7  | 46,1            |
| <b>Fazla</b>        | 34     | 33,3  | 79,4            |
| <b>Çok fazla</b>    | 21     | 20,6  | 100,0           |
| <b>Toplam</b>       | 102    | 100,0 |                 |

Kamu ulaştırma sektörü çalışanlarının 18. soruda ise, KÖSİ’de özel sektör tecrübesinden ne kadar yararlandığı hakkındaki görüşlerini belirlemek amacıyla, “Kamu Özel Sektör İşbirlikleri, kamunun özel sektörün işletmecilik tecrübesinden yararlanmasını sağlar” ifadesini değerlendirmeleri istenmiştir. Yanıtların dağılımı Tablo 3.23’de gösterilmektedir. Yanıtlara göre katılımcıların %15,7’si çok az, %12,7’si az, %28,4’ü orta düzeyde, %22,5’i fazla ve %20,6’sı çok fazla olarak görüş bildirmişlerdir. Bu sonuçlardan da anlaşılmaktadır ki, katılımcıların %71,57 gibi büyük bir çoğunluğu KÖSİ’nin kamu kesiminin özel sektörün işletmecilik tecrübesinden yararlanmasını sağlayacağı konusunda orta düzey ve üzerinde hem fikirdir.

**Tablo 3. 23. KÖSİ’de Özel Sektör Tecrübesinden Yararlanılması ile İlgili Görüşlerin Dağılımı**

|                     | Sıklık | Yüzde | Birikimli Yüzde |
|---------------------|--------|-------|-----------------|
| <b>Çok az</b>       | 16     | 15,7  | 15,7            |
| <b>Az</b>           | 13     | 12,7  | 28,4            |
| <b>Orta düzeyde</b> | 29     | 28,4  | 56,9            |
| <b>Fazla</b>        | 23     | 22,5  | 79,4            |
| <b>Çok fazla</b>    | 21     | 20,6  | 100,0           |
| <b>Toplam</b>       | 102    | 100,0 |                 |

Anket formununun 19. sorusu olarak “Kamu Özel Sektör İşbirlikleri, ulaştırma sektörü hizmetlerinde maliyeti düşürecek” ifadesini değerlendirmeleri istemiştir. Yanıtların dağılımı Tablo 3.24’te gösterilen bu soruya katılımcıların %11,8’i çok az, %16,7’si az, %37,3’ü orta düzeyde, %21,6’sı fazla ve %12,7’si çok fazla olarak görüşlerini bildirmişlerdir. Bu tablodan çalışanların ağırlıklı bir görüş bildirmediği görülsede, katılımcıların %71,57’sinin maliyeti düşüreceği konusunda orta düzey ve üzerinde görüşlerinin olduğu anlaşılmaktadır.

**Tablo 3. 24. KÖSİ’nin Maliyete Etkisi ile İlgili Görüşlerin Dağılımı**

|                     | Sıklık | Yüzde | Birikimli Yüzde |
|---------------------|--------|-------|-----------------|
| <b>Çok az</b>       | 12     | 11,8  | 11,8            |
| <b>Az</b>           | 17     | 16,7  | 28,4            |
| <b>Orta düzeyde</b> | 38     | 37,3  | 65,7            |
| <b>Fazla</b>        | 22     | 21,6  | 87,3            |
| <b>Çok fazla</b>    | 13     | 12,7  | 100,0           |
| <b>Toplam</b>       | 102    | 100,0 |                 |

Anket formunun 24. ve 25. sorusu olarak katılımcılardan sırasıyla “Kamu Özel Sektör İşbirlikleri, kamu hizmetlerinin kaliteli, ekonomik ve yaygın sunumunu sağlayabilir” ve “ Kamu Özel Sektör İşbirlikleri, kamu finansman sıkıntısının çözüm yollarından biridir” ifadelerine ait görüşlerini belirtmeleri istenmiştir. Yanıtların dağılımı sırasıyla Tablo 3.25 ve Tablo 3.26’da yer almaktadır. Buna göre, KÖSİ’nin kamu hizmetlerinin kaliteli, ekonomik ve yaygın sunumunu sağlaması konusunda 102 çalışandan %10,8’i çok az, %10,8’i az, %27,5’i orta düzeyde, %36,3’ü fazla ve %14,7’si çok fazla olarak görüşlerini bildirmişlerdir. Bu tablodan katılımcıların %21,57’sinin bu görüşe katılmadığı, %78,43 gibi çoğunluğun ise görüşe orta düzeyde ve üzerinde katıldığı söylenebilir. KÖSİ’nin kamu finansman sıkıntısının çözüm yollarından biri olup olmadığı konusunda katılımcıların %14,7’si çok az, %13,7’si az, %36,3’ü orta düzeyde, %24,5’i fazla ve %10,8’i çok fazla olarak görüşlerini bildirmişlerdir. Bu yanıtlara göre yine benzer bir şekilde katılımcıların %28,43’nün bu görüşe katılmadığı, %71,57’sinin görüşe orta düzey ve üzerinde katıldığı söylenebilir.

**Tablo 3. 25. Kamu Hizmetlerinin KÖSİ ile Gördürülmesi ile İlgili Görüşlerin Dağılımı**

|                     | Sıklık | Yüzde | Birikimli Yüzde |
|---------------------|--------|-------|-----------------|
| <b>Çok az</b>       | 11     | 10,8  | 10,8            |
| <b>Az</b>           | 11     | 10,8  | 21,6            |
| <b>Orta düzeyde</b> | 28     | 27,5  | 49,0            |
| <b>Fazla</b>        | 37     | 36,3  | 85,3            |
| <b>Çok fazla</b>    | 15     | 14,7  | 100,0           |
| <b>Toplam</b>       | 102    | 100,0 |                 |

**Tablo 3. 26. Kamu Finansman Sıkıntısına KÖSİ ile Çözüm Getirilmesi ile İlgili Görüşlerin Dağılımı**

|                     | Sıklık | Yüzde | Birikimli Yüzde |
|---------------------|--------|-------|-----------------|
| <b>Çok az</b>       | 15     | 14,7  | 14,7            |
| <b>Az</b>           | 14     | 13,7  | 28,4            |
| <b>Orta düzeyde</b> | 37     | 36,3  | 64,7            |
| <b>Fazla</b>        | 25     | 24,5  | 89,2            |
| <b>Çok fazla</b>    | 11     | 10,8  | 100,0           |
| <b>Toplam</b>       | 102    | 100,0 |                 |

Anket formunun 26. sorusu olarak katılımcılardan “ Kamu Özel Sektör İşbirliği ile hizmet sunumu daha hızlı gerçekleşecektir” ifadesine yönelik olarak görüşlerini belirtmeleri istenmiştir. Alınan yanıtların dağılımı Tablo 3.27’de gösterilmektedir. Buna göre KÖSİ ile hizmet sunumunun daha hızlı gerçekleşip gerçekleşmeyeceği konusunda ankete katılan çalışanların %6,9’u çok az, %16,7’si az, %23,5’i orta düzeyde, %29,4’ü fazla ve %23,5’i çok fazla olarak görüş bildirmişlerdir. Yanıtlara göre katılımcıların %23,53 gibi az bir kısmı hizmet sunumunun KÖSİ ile daha hızlı gerçekleşmeyeceği görüşündeyken, %76,47 gibi büyük bir kısmı ise hizmet sunumunun KÖSİ ile birlikte daha hızlı gerçekleşeceği görüşünü bildirmişlerdir.



**Tablo 3. 27. Hizmet Sunumunda KÖSİ'nin Etkisi ile İlgili Görüşlerin Dağılımı**

|                     | Sıklık | Yüzde | Birikimli Yüzde |
|---------------------|--------|-------|-----------------|
| <b>Çok az</b>       | 7      | 6,9   | 6,9             |
| <b>Az</b>           | 17     | 16,7  | 23,5            |
| <b>Orta düzeyde</b> | 24     | 23,5  | 47,1            |
| <b>Fazla</b>        | 30     | 29,4  | 76,5            |
| <b>Çok fazla</b>    | 24     | 23,5  | 100,0           |
| <b>Toplam</b>       | 102    | 100,0 |                 |

Katılımcıların KÖSİ ile ülke kaynaklarının daha verimli ve etkin kullanılması konusundaki görüşlerini belirlemek amacıyla “ Kamu Özel Sektör İşbirlikleri, ülke kaynaklarının daha verimli ve etkin kullanılmasına yol açar” ifadesine ait görüşlerinin dağılımı Tablo 3.28’de görülmektedir. Katılımcılardan %17,6’sı çok az, %15,7’si az, %25,5’i orta düzeyde, %25,5’i fazla ve %15,7’si çok fazla olarak görüş bildirmişlerdir.

**Tablo 3. 28. KÖSİ'nin Ülke Kaynakları Etkinliğine Etkisi ile İlgili Görüşlerin Dağılımı**

|                     | Sıklık | Yüzde | Birikimli Yüzde |
|---------------------|--------|-------|-----------------|
| <b>Çok az</b>       | 18     | 17,6  | 17,6            |
| <b>Az</b>           | 16     | 15,7  | 33,3            |
| <b>Orta düzeyde</b> | 26     | 25,5  | 58,8            |
| <b>Fazla</b>        | 26     | 25,5  | 84,3            |
| <b>Çok fazla</b>    | 16     | 15,7  | 100,0           |
| <b>Toplam</b>       | 102    | 100,0 |                 |

### 3.2.2. Çapraz Tablo Analizi

Bu kısımda, iki veya daha fazla değişken arasındaki ilişkiyi anlamak için, bu değişkenler arasındaki ilişkileri ve ilişkili her bir değişkenin kategori kesişimlerini inceleme imkânı sağlayan çapraz tablo analizi yapılacaktır. Çapraz tablolar oluşturulacak, ki-kare testi ve korelasyon analizleri veri alınacak ve bu kapsamda değerlendirmeler yapılacaktır.

Çapraz tablolar, iki veya daha fazla değişkenin birbiri üzerindeki dağılımlarını gösteren gelişmiş tablo yapılarıdır. Bu analizde iki değişkenin birbirinden bağımsız olması, bu değişkenlerin aralarında anlamlı bir ilişki olmadığı anlamına gelmektedir. Çapraz tablo analizi yapılarında frekans ve yüzdelerle bakılabileceği gibi, değişkenler arası ki-kare istatistiği de gerçekleştirilebilir. İki kategorik değişken arasındaki anlamlı farklılığın, farklılaşp farklılaşmadığını tespit etmek amacıyla ki-kare analizi uygulanabilir (Altunışık, Coşkun, Bayraktaroğlu, & Yıldırım, 2004:223-224).

Ki-kare analizinde değişkenler arasında anlamlı bir farkın olduğundan söz edebilmek için anlamlılık değerinin 0,05'ten küçük olması gerekmektedir. %5 anlamlılık seviyesi için kritik değer olan bu değerden büyük olması durumunda Null Hipotezine göre değişkenler arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir ilişki olmadığı kabul edilir. Ancak anlamlı bir ilişkinin bulunmadığı bu durum, değişkenler arasında ilişki bulunmadığı anlamına gelmeyebilir. Bu durumda korelasyon katsayısına bakılacaktır. Korelasyon katsayısı, iki değişken arasındaki doğrusal ilişkinin derecesini gösteren katsayıdır ve korelasyon analizi varsa bu ilişkinin derecesini ölçmek için kullanılan bir analizdir. Korelasyon katsayısı, değişkenler arasında hiçbir şekilde sebep-sonuç ilişkisi kurmamaktadır (Altunışık, Coşkun, Bayraktaroğlu, & Yıldırım, 2004:217-227).

Korelasyon analizi aşamasında, değişkenler arasında doğrusal bir ilişki olup olmadığı ve eğer varsa bu ilişkinin derecesi korelasyon katsayısı ile hesaplanmaktadır.

Korelasyon katsayısı “r” ile gösterilmektedir ve -1 ile +1 arasında değerler almaktadır. Yani korelasyon katsayısı  $-1 \leq r \leq +1$  arasında bir değer alır. Korelasyon katsayısının işareti pozitifse, değişkenlerden birinin değeri artarken (azalırken) diğerinin de arttığı (azaldığını) göstermektedir yani değer +1’e yaklaştıkça değişkenler arasında doğrusal bir ilişkinin varlığı da artmaktadır. Bu katsayı eğer negatif ise, değişkenlerden birinin değeri artarken (azalırken) diğerinin değerinin azaldığını (arttığını) göstermektedir. Korelasyon katsayısının sıfıra eşit olması değişkenler arasında doğrusal bir ilişki olmadığını ifade etmektedir. Bu çalışmada kullanılan anket değişkenlerinin dağılımlarının normal dağılmadığı yani parametrik olmayan bir ölçüm yapmak için düzenlendiğinden değişkenler arasındaki ilişkiler belirlenirken parametrik olmayan bir ilişki ölçüsü olan Spearman Sıra Korelasyonu katsayısı (r ile gösterilmiştir) kullanılacaktır (Çiçek, 2006:129).

Spearman sıra korelasyon katsayısı doğrudan sıralı olarak elde edilen ya da belli bir kritere göre sıralı olan iki değişkenin ilişki miktarını tespit etmek amacıyla kullanılır. Spearman katsayısı hesaplanırken, verilerin kendi değerleri üzerinden değil, verilerin sıra rank sayıları üzerinden işlemler yürütülür (Satici, 2014).

### **3.2.2.1. Kuruma Göre Elde Edilen Farklı Çapraz Tablolar**

Çalışmanın bu kısmında, ankete katılan ulaştırma sektör çalışanlarının görüşleri ile çalıştıkları kurum arasındaki ilişki ve bu ilişkinin ne kadar büyük bir etkiye sahip olduğu hakkında detaylı bilgiler verilecektir.

### ***3.2.2.1.1. Çalışılan Kuruma Göre Ulaştırma Hizmetlerinin Kalitesi ve Verimliliğine Yönelik Görüşler***

Tablo 3.29, çalışılan kurumdaki değişmelere göre katılımcıların Türkiye'deki ulaştırma hizmetlerinin kalitesi ve verimliliğini yeterli düzeyde bulup bulmadıkları görüşlerinde anlamlı bir şekilde farklılaşıp farklılaşmadığını ve her kuruma göre nasıl dağıldığını görebilmemizi sağlamaktadır. Tabloya göre, çalışılan kuruma göre görüşlerde de farklılıklar olduğu görülmektedir. Belediye çalışanlarının %77,9'u, karayolları çalışanlarının %77,7'si, DHMİ çalışanlarının %87,2'si Türkiye'deki ulaştırma hizmetlerinin kalitesi ve verimliliğini orta düzey ve üzerinde bulurken, bu durumun aksine TCDD çalışanlarının %96,4 gibi çok büyük bir çoğunluğu orta düzey ve altında olarak yeterli bulmamaktadır. Çapraz tabloda değişkenlerin anlamlı bir şekilde farklılaştığı görülmektedir ve Ki-kare testi sonuçları kurumlara göre görüşleri belirlemede çok anlamlı gözükmemektedir.

**Tablo 3. 29. Kuruma Göre Ulaştırma Hizmetlerinin Kalitesi ve Verimliliğine Yönelik Görüşler**

**Ki-Kare Testleri:**

Pearson Ki-Kare Değ: 39,600

P Değ. Anlamlılık Düzeyi: 0,000

**G1-Türkiye’de ulaştırma hizmetlerinin kalitesi ve verimliliği yeterli düzeydedir.**

**Korelasyon:**

(r) : -0,273

| Çalıştığımız Kurum? |               | Çok az | Az    | Orta Düzey | Fazla | Çok fazla | Toplam |
|---------------------|---------------|--------|-------|------------|-------|-----------|--------|
| <b>Belediye</b>     | Sayı          | 3      | 1     | 10         | 3     | 1         | 18     |
|                     | Kuruma Göre%  | 16,7%  | 5,6%  | 55,6%      | 16,7% | 5,6%      | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 30%    | 5%    | 28,6%      | 11,5% | 9,1%      | 17,6%  |
|                     | Toplama Göre% | 2,9%   | 1%    | 9,8%       | 2,9%  | 1%        | 17,6%  |
| <b>Karayolları</b>  | Sayı          | 1      | 1     | 3          | 3     | 1         | 9      |
|                     | Kuruma Göre%  | 11,1%  | 11,1% | 33,3%      | 33,3% | 11,1%     | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 10%    | 5%    | 8,6%       | 11,5% | 9,1%      | 8,8%   |
|                     | Toplama Göre% | 1%     | 1%    | 2,9%       | 2,9%  | 1%        | 8,8%   |
| <b>DHİMİ</b>        | Sayı          | 1      | 5     | 13         | 19    | 9         | 47     |
|                     | Kuruma Göre%  | 2,1%   | 10,6% | 27,7%      | 40,4% | 19,1%     | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 10%    | 25%   | 37,1%      | 73,1% | 81,8%     | 46,1%  |
|                     | Toplama Göre% | 1%     | 4,9%  | 12,7%      | 18,6% | 8,8%      | 46,1%  |
| <b>TCDD</b>         | Sayı          | 5      | 13    | 9          | 1     | 0         | 28     |
|                     | Kuruma Göre%  | 17,9%  | 46,4% | 32,1%      | 3,6%  | 0         | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 50%    | 65%   | 25,7%      | 3,8%  | 0         | 27,5%  |
|                     | Toplama Göre% | 4,9%   | 12,7% | 8,8%       | 1%    | 0         | 27,5%  |
| <b>Toplam</b>       | Sayı          | 10     | 20    | 35         | 26    | 11        | 102    |
|                     | Kuruma Göre%  | 9,8%   | 19,6% | 34,3%      | 25,5% | 10,8%     | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 100%   | 100%  | 100%       | 100%  | 100%      | 100%   |
|                     | Toplama Göre% | 9,8%   | 19,6% | 34,3%      | 25,5% | 10,8%     | 100%   |

**Tablo 3. 30. Kuruma Göre Devletin Ulaştırma Hizmetleri için Ayırdığı Ödenek Hakkındaki Görüşler**

**Ki-Kare Testleri:**

Pearson Ki-Kare Değ: 34,431

P Değ. Anlamlılık Düzeyi: 0,001

**G2-Türkiye’de ulaştırma harcamaları için devlet yeterli ödenek ayırmaktadır.**

**Korelasyon:**

(r) : -0,359

| Çalıştığınız Kurum? |               | Çok az | Az    | Orta düzey | Fazla | Çok fazla | Toplam |
|---------------------|---------------|--------|-------|------------|-------|-----------|--------|
| <b>Belediye</b>     | Sayı          | 1      | 1     | 6          | 7     | 3         | 18     |
|                     | Kuruma Göre%  | 5,6%   | 5,6%  | 33,3%      | 38,9% | 16,7%     | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 20%    | 5,3%  | 20%        | 25%   | 15%       | 17,6%  |
|                     | Toplama Göre% | 1%     | 1%    | 5,9%       | 6,9%  | 2,9%      | 17,6%  |
| <b>Karayolları</b>  | Sayı          | 0      | 3     | 1          | 3     | 2         | 9      |
|                     | Kuruma Göre%  | 0      | 33,3% | 11,1%      | 33,3% | 22,2%     | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 0      | 15,8% | 3,3%       | 10,7% | 10%       | 8,8%   |
|                     | Toplama Göre% | 0      | 2,9%  | 1%         | 2,9%  | 2%        | 8,8%   |
| <b>DHİMİ</b>        | Sayı          | 0      | 4     | 13         | 15    | 15        | 47     |
|                     | Kuruma Göre%  | 0      | 8,5%  | 27,7%      | 31,9% | 31,9%     | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 0      | 21,1% | 43,3%      | 53,6% | 75%       | 46,1%  |
|                     | Toplama Göre% | 0      | 3,9%  | 12,7%      | 14,7% | 14,7%     | 46,1%  |
| <b>TCDD</b>         | Sayı          | 4      | 11    | 10         | 3     | 0         | 28     |
|                     | Kuruma Göre%  | 14,3%  | 39,3% | 35,7%      | 10,7% | 0         | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 80%    | 57,9% | 33,3%      | 10,7% | 0         | 27,5%  |
|                     | Toplama Göre% | 3,9%   | 10,8% | 9,8%       | 2,9%  | 0         | 27,5%  |
| <b>Toplam</b>       | Sayı          | 5      | 19    | 30         | 28    | 20        | 102    |
|                     | Kuruma Göre%  | 4,9%   | 18,6% | 39,4%      | 27,5% | 19,6%     | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 100%   | 100%  | 100%       | 100%  | 100%      | 100%   |
|                     | Toplama Göre% | 4,9%   | 18,6% | 29,4%      | 27,5% | 19,6%     | 100%   |

### **3.2.2.1.2. Çalışılan Kuruma Göre Devletin Ulaştırma Hizmetlerine Ayırdığı Ödenek Hakkındaki Görüşler**

Çalışanların Türkiye’de ulaştırma harcamaları için devletin yeterli ödenek ayırıp ayırmadığı hakkındaki görüşlerinin çalışılan kuruma göre değiştiği Tablo 3.30’da görülmektedir. Belediye çalışanlarının %88,9’u, karayolları çalışanlarının %66,6’sı, DHMİ çalışanlarının %91,5’i devletin Türkiye’de ulaştırma harcamaları için orta düzey ve üzerinde yeterli ödenek ayırdığı görüşünü belirtirken, TCCD çalışanlarının %89,3’ü bu görüşün aksini belirtmektedir. Tabloya göre, devletin yeterli ödenek ayırdığını düşünenlerin içerisinde DHMİ çalışanlarının ağırlıkta oldukları görülmektedir. Test sonuçlarından da (ki-kare p değeri =0,001) bu çapraz tablodaki anlamlılık düzeyinin yüksek olduğu görülmektedir.

### **3.2.2.1.3. Çalışılan Kuruma Göre Ulaştırma Sektör Çalışanlarının İş Memnuniyeti Görüşleri**

Aşağıda Tablo 3.31’de Türkiye’de ulaştırma sektöründe çalışanların iş memnuniyetinin kurumlara göre farklılık gösterip göstermediği analiz edilmiş ve sonuçların dağılımı gösterilmiştir. Belediye çalışanlarının %83,3’ü, karayolları çalışanlarının %88,8’i, TCDD çalışanlarının %89,3’ü ulaştırma sektörü çalışanlarının iş memnuniyetinin orta düzey ve altında olarak düşük olduğu görüşünü bildirirken, DHMİ çalışanlarının %91,5 gibi büyük bir çoğunluğu iş memnuniyetinin orta düzey ve üzerinde olduğu görüşünü bildirmiştir. 102 tane ulaştırma çalışanının %38,2’si iş memnuniyetini orta düzeyde, %17,6’sı çok az düzeyde ve %3,9’u çok fazla düzeyde olarak görüş bildirdiği görülmektedir. Ki-kare testi sonuçları da çalışılan kurum farklılıklarının iş memnuniyetini görüşlerini belirlemede çok anlamlı gözükmektedir.

**Tablo 3. 31. Kuruma Göre Sektör Çalışanlarının İş Memnuniyeti Hakkındaki Görüşleri**

**Ki-Kare Testleri:**

Pearson Ki-Kare Değ: 40,406

P Değ. Anlamlılık Düzeyi: 0,000

**G3- Türkiye’de ulaştırma sektöründe çalışanların iş memnuniyeti yüksektir.**

**Korelasyon:**

(r) : -0,118

| Çalıştığınız Kurum? |               | Çok az | Az    | Orta düzey | Fazla | Çok fazla | Toplam |
|---------------------|---------------|--------|-------|------------|-------|-----------|--------|
| <b>Belediye</b>     | Sayı          | 6      | 4     | 5          | 3     | 0         | 18     |
|                     | Kuruma Göre%  | 33,3%  | 22,2% | 27,8%      | 16,7% | 0         | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 33,3%  | 20%   | 12,8%      | 14,3% | 0         | 17,6%  |
|                     | Toplama Göre% | 5,9%   | 3,9%  | 4,9%       | 2,9%  | 0         | 17,6%  |
| <b>Karayolları</b>  | Sayı          | 0      | 4     | 4          | 1     | 0         | 9      |
|                     | Kuruma Göre%  | 0      | 44,4% | 44,4%      | 11,1% | 0         | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 0      | 20%   | 10,3%      | 4,8%  | 0         | 8,8%   |
|                     | Toplama Göre% | 0      | 3,9%  | 3,9%       | 1%    | 0         | 8,8%   |
| <b>DHİMİ</b>        | Sayı          | 2      | 2     | 25         | 15    | 3         | 47     |
|                     | Kuruma Göre%  | 4,3%   | 4,3%  | 53,2%      | 31,9% | 6,4%      | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 11,1%  | 10%   | 64,1%      | 71,4% | 75%       | 46,1%  |
|                     | Toplama Göre% | 2%     | 2%    | 24,5%      | 14,7% | 2,9%      | 46,1%  |
| <b>TCDD</b>         | Sayı          | 10     | 10    | 5          | 2     | 1         | 28     |
|                     | Kuruma Göre%  | 35,7%  | 35,7% | 17,9%      | 7,1%  | 3,6%      | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 55,6%  | 50%   | 12,8%      | 9,5%  | 25%       | 27,5%  |
|                     | Toplama Göre% | 9,8%   | 9,8%  | 4,9%       | 2%    | 1%        | 27,5%  |
| <b>Toplam</b>       | Sayı          | 18     | 20    | 39         | 21    | 4         | 102    |
|                     | Kuruma Göre%  | 17,6%  | 19,6% | 38,2%      | 20,6% | 3,9%      | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 100%   | 100%  | 100%       | 100%  | 100%      | 100%   |
|                     | Toplama Göre% | 17,6%  | 19,6% | 38,2%      | 20,6% | 3,9%      | 100%   |



#### **3.2.2.1.4. Çalışılan Kuruma Göre Ulaştırma Sektöründe Çalışan Personel Sayısının Yeterli Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşler**

Tablo 3.32, çalışılan kuruma göre Türkiye’de ulaştırma sektöründe çalışan personel sayısının yeterli olup olmadığı hakkında görüş farklılığı olup olmadığını araştırmak için oluşturulmuştur. Sonuçlara göre, belediye çalışanlarının %72,3’ü, karayolları çalışanlarının %77,7’si, TCDD çalışanlarının %89,3’ü personel sayısının yeterliliğinin orta düzey ve altında seviyede olduğunu düşünmekte iken DHMİ çalışanlarının %70,2’si sektörde çalışan personel sayısı yeterliliğinin orta düzey ve üzerinde seviyede olduğunu düşünmektedir. Ankete katılan 102 ulaştırma çalışanının %22,5’i Türkiye’de ulaştırma sektöründe çalışan personel sayısını orta düzeyde yeterli, %16,7’si çok az düzeyde yeterli ve %5,9’u çok fazla düzeyde yeterli olduğunu düşündüğü görülmektedir. Ki-kare ve korelasyon değerlerine bakılacak olursa, değişkenler arasındaki farklılığının pek de anlamlı olmadığı ve çalışılan kurumun tek başına ulaştırma sektöründe çalışan personel sayısının yeterliliği hakkındaki görüşleri açıklamakta yeterli olmadığı gözlemlenmektedir.

#### **3.2.2.1.5. Çalışılan Kuruma Göre Ulaştırma Hizmetlerine Ayrılan Ödeneğin Yeterli Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşler**

Tablo 3.33, çalışılan kurumun değişmesi durumunda, Türkiye’de ulaştırma hizmetlerinin yatırım ve harcamaları için ayrılan ödeneğin yeterlilik düzeyi arasındaki ilişki gösterilmiştir. Tabloda gösterilen analiz sonuçlarına göre, belediye çalışanlarının %83,3, karayolları çalışanlarının %66,6’sı, DHMİ çalışanlarının %83’ü ayrılan ödeneğin orta düzey ve üzerinde bir seviyede olduğu görüşünü savunurken, TCDD çalışanlarının %92,9’u ayrılan ödeneğin orta düzey ve altında bir seviyede olduğu görüşünü savunduğu görülmektedir. Katılımcıların %26,5’i ulaştırma hizmetlerinin yatırım ve harcamaları için ayrılan ödeneği orta seviyede, %7,8’de yetersiz düzeyde ve %15,7’si fazlasıyla yeterli düzeyde bulmaktadır. Test sonuçlarına bakılacak olursa ki-kare p değeri %5’den küçük olduğu için iki değişken arasında anlamlı bir ilişkinin varlığı söz konusudur. Yani, kurumlara göre katılımcıların görüşleri anlamlı bir şekilde farklılaşmıştır.

**Tablo 3. 32. Kuruma Göre Çalışanların Sektörde Çalışan Personel Sayısının Yeterli Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşleri**

**Ki-Kare Testleri:**

Pearson Ki-Kare Değ: 18,645

P Değ. Anlamlılık Düzeyi: 0,097

**G4- Türkiye’de ulaştırma sektöründe çalışan personel sayısı yeterlidir.**

**Korelasyon:**

(r) : -0,193

| Çalıştığınız Kurum? |               | Çok az | Az    | Orta düzey | Fazla | Çok fazla | Toplam |
|---------------------|---------------|--------|-------|------------|-------|-----------|--------|
| <b>Belediye</b>     | Sayı          | 3      | 5     | 5          | 4     | 1         | 18     |
|                     | Kuruma Göre%  | 16,7%  | 27,8% | 27,8%      | 22,2% | 5,6%      | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 17,6%  | 16,7% | 21,7%      | 15,4% | 16,7%     | 17,6%  |
|                     | Toplama Göre% | 2,9%   | 4,9%  | 4,9%       | 3,9%  | 1%        | 17,6%  |
| <b>Karayolları</b>  | Sayı          | 2      | 2     | 3          | 1     | 1         | 9      |
|                     | Kuruma Göre%  | 22,2%  | 22,2% | 33,3%      | 11,1% | 11,1%     | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 11,8%  | 6,7%  | 13%        | 3,8%  | 16,7%     | 8,8%   |
|                     | Toplama Göre% | 2%     | 2%    | 2,9%       | 1%    | 1%        | 8,8%   |
| <b>DHMI</b>         | Sayı          | 5      | 9     | 11         | 18    | 4         | 47     |
|                     | Kuruma Göre%  | 10,6%  | 19,1% | 23,4%      | 38,3% | 8,5%      | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 29,4%  | 30%   | 47,8%      | 69,2% | 66,7%     | 46,1%  |
|                     | Toplama Göre% | 4,9%   | 8,8%  | 10,8%      | 17,6% | 3,9%      | 46,1%  |
| <b>TCDD</b>         | Sayı          | 7      | 14    | 4          | 3     | 0         | 28     |
|                     | Kuruma Göre%  | 25%    | 50%   | 14,3%      | 10,7% | 0         | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 41,2%  | 46,7% | 17,4%      | 11,5% | 0         | 27,5%  |
|                     | Toplama Göre% | 6,9%   | 13,7% | 3,9%       | 2,9%  | 0         | 27,5%  |
| <b>Toplam</b>       | Sayı          | 17     | 30    | 23         | 26    | 6         | 102    |
|                     | Kuruma Göre%  | 16,7%  | 29,4% | 22,5%      | 25,5% | 5,9%      | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 100%   | 100%  | 100%       | 100%  | 100%      | 100%   |
|                     | Toplama Göre% | 16,7%  | 29,4% | 22,5%      | 25,5% | 5,9%      | 100%   |

**Tablo 3. 33. Kuruma Göre Ulaştırma Hizmetlerine Ayrılan Ödeneğin Yeterli Olup Olmadığına İlişkin Görüşler**

**Ki-Kare Testleri:**

Pearson Ki-Kare Değ: 30,760

P Değ. Anlamlılık Düzeyi: 0,002

**G12- Türkiye’de ulaştırma hizmetlerinin yatırım ve harcamaları için yeterli ödenek ayrılmaktadır.**

**Korelasyon:**

(r) : -0,409

| Çalıştığınız Kurum? |               | Çok az | Az    | Orta düzey | Fazla | Çok fazla | Toplam |
|---------------------|---------------|--------|-------|------------|-------|-----------|--------|
| <b>Belediye</b>     | Sayı          | 1      | 2     | 4          | 8     | 3         | 18     |
|                     | Kuruma Göre%  | 5,6%   | 11,1% | 22,2%      | 44,4% | 16,7%     | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 12,5%  | 8%    | 14,8%      | 30,8% | 18,8%     | 17,6%  |
|                     | Toplama Göre% | 1%     | 2%    | 3,9%       | 7,8%  | 2,9%      | 17,6%  |
| <b>Karayolları</b>  | Sayı          | 1      | 2     | 1          | 3     | 2         | 9      |
|                     | Kuruma Göre%  | 11,1%  | 22,2% | 11,1%      | 33,3% | 22,2%     | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 12,5%  | 8%    | 3,7%       | 11,5% | 12,5%     | 8,8%   |
|                     | Toplama Göre% | 1%     | 2%    | 1%         | 2,9%  | 2%        | 8,8%   |
| <b>DHİMİ</b>        | Sayı          | 1      | 7     | 15         | 13    | 11        | 47     |
|                     | Kuruma Göre%  | 2,1%   | 14,9% | 31,9%      | 27,7% | 23,4%     | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 12,5%  | 28%   | 55,6%      | 50%   | 68,8%     | 46,1%  |
|                     | Toplama Göre% | 1%     | 6,9%  | 14,7%      | 12,7% | 10,8%     | 46,1%  |
| <b>TCDD</b>         | Sayı          | 5      | 14    | 7          | 2     | 0         | 28     |
|                     | Kuruma Göre%  | 17,9%  | 50%   | 25%        | 7,1%  | 0         | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 62,5%  | 56%   | 25,9%      | 7,7%  | 0         | 27,5%  |
|                     | Toplama Göre% | 4,9%   | 13,7% | 6,9%       | 2%    | 0         | 27,5%  |
| <b>Toplam</b>       | Sayı          | 8      | 25    | 27         | 26    | 16        | 102    |
|                     | Kuruma Göre%  | 7,8%   | 24,5% | 26,5%      | 25,5% | 15,7%     | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 100%   | 100%  | 100%       | 100%  | 100%      | 100%   |
|                     | Toplama Göre% | 7,8%   | 24,5% | 26,5%      | 25,5% | 15,7%     | 100%   |

### **3.2.2.1.6. Çalışılan Kuruma Göre KÖSİ Hakkında Bilgi Sahibi Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşler**

Katılımcılardan, KÖSİ modeli konusunda yeterli bilgiye sahip olup olmadıklarını değerlendirmeleri istenmiş ve alınan cevapların çalışılan kuruma göre değişip değişmediği çapraz tablo ile analiz edilmiştir. Tablo 3.34 test dağılım sonuçlarını göstermektedir. Test sonuçlarına göre, belediye çalışanlarının %33,4'ü, karayolları çalışanlarının %22,2'si, DHMİ çalışanlarının %29,8'i ve TCDD çalışanlarının %64,3'ü KÖSİ modeli konusunda yetersiz bilgiye sahip oldukları görüşünü belirtirken, belediye çalışanlarının 38,9'u, karayolları çalışanlarının %44,4'ü, DHMİ çalışanlarının %42,5'i ve TCDD çalışanlarının %10,7'si model hakkındaki yeterli bilgiye sahip olduğu görüşünü belirtmiştir. KÖSİ modeli konusunda orta seviyede bilgiye sahip olduğu görüşünü belirtenler ise, belediye çalışanlarının %27,8'i, karayolları çalışanlarının %33,3'ü, DHMİ çalışanlarının %27,7'si ve TCDD çalışanlarının %25'idir. Görülmektedir ki, çalışılan kurumun değişmesiyle model konusundaki bilgi sahipliği anlamlı bir şekilde farklılaşmaktadır.

### **3.2.2.1.7. Çalışılan Kuruma Göre KÖSİ'nin Maliyeti Düşürüp Düşürmeyeceği Hakkındaki Görüşler**

Tablo 3.35'de, katılımcıların KÖSİ'nin ulaştırma sektörü hizmetlerinde maliyeti düşürüp düşürmeyeceği hakkındaki görüşlerinde çalışılan kuruma göre farklılık olup olmayacağı analiz edilmiştir. Test sonuçlarının dağılımına göre, belediye çalışanlarının %27,8'i, karayollarının çalışanlarının %11,1'i, DHMİ çalışanlarının %21,3'ü ve TCDD çalışanlarının %46,4'ü KÖSİ modelinin sektörde maliyeti düşürmeyeceği görüşünü belirtmekte iken, belediye çalışanlarının %33,4'ü, karayolları çalışanlarının %44,4'ü, DHMİ çalışanlarının %34,1'i ve TCDD çalışanlarının %32,1'i maliyeti düşüreceği görüşünü belirtmektedir. Ancak, test sonuçlarındaki farklar önemli bir düzeyde değildir. Ki-kare test verilerine de bakıldığında, çalışılan kurum ile görüşler arasında anlamsız bir ilişki olduğu söz konusudur. Yani, p anlamlılık düzeyine bakıldığında ( $p=0,677$ ;  $p>0,05$ ) değişkenler arasında anlamlı bir şekilde farklılık olmadığına karar verilir.

**Tablo 3. 34. Kuruma Göre KÖSİ Hakkında Bilgi Sahibi Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşler**

**Ki-Kare Testleri:**

Pearson Ki-Kare Değ: 24,592

P Değ. Anlamlılık Düzeyi: 0,017

**G14- Kamu Özel Sektör İşbirliği Modeli konusunda yeterli bilgiye sahibim.**

**Korelasyon:**

(r) : -0,292

| Çalıştığımız Kurum? |               | Çok az | Az    | Orta düzey | Fazla | Çok fazla | Toplam |
|---------------------|---------------|--------|-------|------------|-------|-----------|--------|
| <b>Belediye</b>     | Sayı          | 5      | 1     | 5          | 4     | 3         | 18     |
|                     | Kuruma Göre%  | 27,8%  | 5,6%  | 27,8%      | 22,2% | 16,7%     | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 21,7%  | 5,9%  | 17,9%      | 19%   | 23,1%     | 17,6%  |
|                     | Toplama Göre% | 4,9%   | 1%    | 4,9%       | 3,9%  | 2,9%      | 17,6%  |
| <b>Karayolları</b>  | Sayı          | 0      | 2     | 3          | 3     | 1         | 9      |
|                     | Kuruma Göre%  | 0      | 22,2% | 33,3%      | 33,3% | 11,1%     | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 0      | 11,8% | 10,7%      | 14,3% | 7,7%      | 8,8%   |
|                     | Toplama Göre% | 0      | 2%    | 2,9%       | 2,9%  | 1%        | 8,8%   |
| <b>DHİMİ</b>        | Sayı          | 4      | 10    | 13         | 12    | 8         | 47     |
|                     | Kuruma Göre%  | 8,5%   | 21,3% | 27,7%      | 25,5% | 17%       | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 17,4%  | 58,8% | 46,4%      | 57,1% | 61,5%     | 46,1%  |
|                     | Toplama Göre% | 3,9%   | 9,8%  | 12,7%      | 11,8% | 7,8%      | 46,1%  |
| <b>TCDD</b>         | Sayı          | 14     | 4     | 7          | 2     | 1         | 28     |
|                     | Kuruma Göre%  | 50%    | 14,3% | 25%        | 7,1%  | 3,6%      | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 60,9%  | 23,5% | 25%        | 9,5%  | 7,7%      | 27,5%  |
|                     | Toplama Göre% | 13,7%  | 3,9%  | 6,9%       | 2%    | 1%        | 27,5%  |
| <b>Toplam</b>       | Sayı          | 23     | 17    | 28         | 21    | 13        | 102    |
|                     | Kuruma Göre%  | 22,5%  | 16,7% | 27,5%      | 20,6% | 12,7%     | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 100%   | 100%  | 100%       | 100%  | 100%      | 100%   |
|                     | Toplama Göre% | 22,5%  | 16,7% | 27,5%      | 20,6% | 12,7%     | 100%   |

**Tablo 3. 35. Kuruma Göre KÖSİ'nin Maliyeti Düşürüp Düşürmeyeceği Hakkındaki Görüşler**

**Ki-Kare Testleri:**

Pearson Ki-Kare Değ: 9,296

P Değ. Anlamlılık Düzeyi: 0,677

**G19- Kamu Özel Sektör İşbirlikleri,**

**ulaştırma sektörü hizmetlerinde maliyeti düşürecektir.**

**Korelasyon:**

(r) : -0,132

| <b>Çalıştığımız Kurum?</b> |               | <b>Çok az</b> | <b>Az</b> | <b>Orta düzey</b> | <b>Fazla</b> | <b>Çok fazla</b> | <b>Toplam</b> |
|----------------------------|---------------|---------------|-----------|-------------------|--------------|------------------|---------------|
| <b>Belediye</b>            | Sayı          | 2             | 3         | 7                 | 3            | 3                | 18            |
|                            | Kuruma Göre%  | 11,1%         | 16,7%     | 38,9%             | 16,7%        | 16,7%            | 100%          |
|                            | Görüşe Göre % | 16,7%         | 17,6%     | 18,4%             | 13,6%        | 23,1%            | 17,6%         |
|                            | Toplama Göre% | 2%            | 2,9%      | 6,9%              | 2,9%         | 2,9%             | 17,6%         |
| <b>Karayolları</b>         | Sayı          | 0             | 1         | 4                 | 3            | 1                | 9             |
|                            | Kuruma Göre%  | 0             | 11,1%     | 44,4%             | 33,3%        | 11,1%            | 100%          |
|                            | Görüşe Göre % | 0             | 5,9%      | 10,5%             | 13,6%        | 7,7%             | 8,8%          |
|                            | Toplama Göre% | 0             | 1%        | 3,9%              | 2,9%         | 1%               | 8,8%          |
| <b>DHMI</b>                | Sayı          | 4             | 6         | 21                | 10           | 6                | 47            |
|                            | Kuruma Göre%  | 8,5%          | 12,8%     | 44,7%             | 21,3%        | 12,8%            | 100%          |
|                            | Görüşe Göre % | 33,3%         | 35,3%     | 55,3%             | 45,5%        | 46,2%            | 46,1%         |
|                            | Toplama Göre% | 3,9%          | 5,9%      | 20,6%             | 9,8%         | 5,9%             | 46,1%         |
| <b>TCDD</b>                | Sayı          | 6             | 7         | 6                 | 6            | 3                | 28            |
|                            | Kuruma Göre%  | 21,4%         | 25%       | 21,4%             | 21,4%        | 10,7%            | 100%          |
|                            | Görüşe Göre % | 50%           | 41,2%     | 15,8%             | 27,3%        | 23,1%            | 27,5%         |
|                            | Toplama Göre% | 5,9%          | 6,9%      | 5,9%              | 5,9%         | 2,9%             | 27,5%         |
| <b>Toplam</b>              | Sayı          | 12            | 17        | 38                | 22           | 13               | 102           |
|                            | Kuruma Göre%  | 11,8%         | 16,7%     | 37,3%             | 21,6%        | 12,7%            | 100%          |
|                            | Görüşe Göre % | 100%          | 100%      | 100%              | 100%         | 100%             | 100%          |
|                            | Toplama Göre% | 11,8%         | 16,7%     | 37,3%             | 21,6%        | 12,7%            | 100%          |

### **3.2.2.1.8. Çalışılan Kuruma Göre KÖSİ'nin Etkinliği Hakkındaki Görüşler**

Tablo 3.36'da, katılımcıların KÖSİ'nin kamu hizmetlerinin kaliteli, ekonomik ve yaygın sunumunu sağlayıp sağlamayacağı konusundaki görüşlerinde çalışılan kurumun öneminin olup olmadığını gösteren çapraz tablo analizi yer almaktadır. Tablodan anlaşıldığı gibi, belediye çalışanlarının %11,1'i, DHMİ çalışanlarının %14,9'u, TCDD çalışanlarının %46,5'i sağlamayacağı görüşünde iken, karayolları çalışanlarından hiç kimsenin bu görüşte olmadığı görülmektedir. Yine tabloya göre, belediye çalışanlarından %66,7'sinin, karayolları çalışanlarından %55,6'sının, DHMİ çalışanlarından %55,4'ünün ve TCDD çalışanlarından %32,2'sinin KÖSİ'nin kamu hizmetlerinin kaliteli, ekonomik ve yaygın sunumunu sağlayacağını görüşünde oldukları görülmektedir. Test değerleri, katılımcıların çalıştıkları kurumlara göre değişik görüşlerde olabileceklerini göstermektedir.

### **3.2.2.1.9. Çalışılan Kuruma Göre KÖSİ'nin Kamu Finansmanında Çözüm Yolu Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşler**

Katılımcıların KÖSİ modelini kamu finansman sıkıntısının çözüm yollarından biri olup olmadığı hakkındaki görüşlerinin çalışılan kurum ile ilgisinin olup olmadığını anlamak üzere Tablo 3.37'deki çapraz tablo analiz sonuçlarına bakılması gereklidir. Buna göre, belediye çalışanlarının %44,4'ü, karayolları çalışanlarının %44,4'ü DHMİ çalışanlarının %34'ü ve TCDD çalışanlarının %32,1'i KÖSİ'nin kamu finansmanında orta düzeyde bir etkisi olduğu görüşünü belirttikleri görülmektedir. Ancak test değerlerinin zayıf olduğu dikkati çekmektedir. Analiz sonuçlarına baktığımız zaman p değeri anlamlılık düzeyinin %25 gibi pek de anlamlı olmayan bir değer çıktığı bu nedenle de KÖSİ modelinin kamu finansmanında çözüm yolu olup olmadığı görüşleri ile çalışılan kurum arasında anlamlı bir ilişkinin olmadığını göstermektedir. Yani, çalışılan kuruma göre KÖSİ modelinin çözüm yolu olması algısı anlamsızdır.

**Tablo 3. 36. Kuruma Göre KÖSİ'nin Etkinliği Hakkındaki Görüşler****Ki-Kare Testleri:**

Pearson Ki-Kare Değ: 23,680

P Değ. Anlamlılık Düzeyi: 0,022

**G24- Kamu Özel Sektör İşbirlikleri, kamu hizmetlerinin kaliteli, ekonomik ve yaygın sunumunu sağlayabilir.****Korelasyon:**

(r) : -0,292

| Çalıştığımız Kurum? |               | Çok az | Az    | Orta düzey | Fazla | Çok fazla | Toplam |
|---------------------|---------------|--------|-------|------------|-------|-----------|--------|
| <b>Belediye</b>     | Sayı          | 0      | 2     | 4          | 7     | 5         | 18     |
|                     | Kuruma Göre%  | 0      | 11,1% | 22,2%      | 38,9% | 27,8%     | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 0      | 18,2% | 14,3%      | 18,9% | 33,3%     | 17,6%  |
|                     | Toplama Göre% | 0      | 2%    | 3,9%       | 6,9%  | 4,9%      | 17,6%  |
| <b>Karayolları</b>  | Sayı          | 0      | 0     | 4          | 5     | 0         | 9      |
|                     | Kuruma Göre%  | 0      | 0     | 44,4%      | 55,6% | 0         | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 0      | 0     | 14,3%      | 13,5% | 0         | 8,8%   |
|                     | Toplama Göre% | 0      | 0     | 3,9%       | 4,9%  | 0         | 8,8%   |
| <b>DHMI</b>         | Sayı          | 3      | 4     | 14         | 20    | 6         | 47     |
|                     | Kuruma Göre%  | 6,4%   | 8,5%  | 29,8%      | 42,6% | 12,8%     | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 27,3%  | 36,4% | 50%        | 54,1% | 40%       | 46,1%  |
|                     | Toplama Göre% | 2,9%   | 3,9%  | 13,7%      | 19,6% | 5,9%      | 46,1%  |
| <b>TCDD</b>         | Sayı          | 8      | 5     | 6          | 5     | 4         | 28     |
|                     | Kuruma Göre%  | 28,6%  | 17,9% | 21,4%      | 17,9% | 14,3%     | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 72,7%  | 45,5% | 21,4%      | 13,5% | 26,7%     | 27,5%  |
|                     | Toplama Göre% | 7,8%   | 4,9%  | 5,9%       | 4,9%  | 3,9%      | 27,5%  |
| <b>Toplam</b>       | Sayı          | 11     | 11    | 28         | 37    | 15        | 102    |
|                     | Kuruma Göre%  | 10,8%  | 10,8% | 27,5%      | 36,3% | 14,7%     | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 100%   | 100%  | 100%       | 100%  | 100%      | 100%   |
|                     | Toplama Göre% | 10,8%  | 10,8% | 27,5%      | 36,3% | 14,7%     | 100%   |



**Tablo 3. 37. Kuruma Göre KÖSİ'nin Kamu Finansmanında Çözüm Yolu Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşler**

**Ki-Kare Testleri:**

Pearson Ki-Kare Değ: 14,917

P Değ. Anlamlılık Düzeyi: 0,246

**G25- Kamu Özel Sektör İşbirlikleri, kamu finansman sıkıntısının çözüm yollarından biridir.**

**Korelasyon:**

(r) : -0,156

| Çalıştığımız Kurum? |               | Çok az | Az    | Orta düzey | Fazla | Çok fazla | Toplam |
|---------------------|---------------|--------|-------|------------|-------|-----------|--------|
| <b>Belediye</b>     | Sayı          | 1      | 2     | 8          | 3     | 4         | 18     |
|                     | Kuruma Göre%  | 5,6%   | 11,1% | 44,4%      | 16,7% | 22,2%     | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 6,7%   | 14,3% | 21,6%      | 12%   | 36,4%     | 17,6%  |
|                     | Toplama Göre% | 1%     | 2%    | 7,8%       | 2,9%  | 3,9%      | 17,6%  |
| <b>Karayolları</b>  | Sayı          | 0      | 2     | 4          | 3     | 0         | 9      |
|                     | Kuruma Göre%  | 0      | 22,2% | 44,4%      | 33,3% | 0         | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 0      | 14,3% | 10,8%      | 12%   | 0         | 8,8%   |
|                     | Toplama Göre% | 0      | 2%    | 3,9%       | 2,9%  | 0         | 8,8%   |
| <b>DHİM</b>         | Sayı          | 6      | 7     | 16         | 15    | 3         | 47     |
|                     | Kuruma Göre%  | 12,8%  | 14,9% | 34%        | 31,9% | 6,4%      | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 40%    | 50%   | 43,2%      | 60%   | 27,3%     | 46,1%  |
|                     | Toplama Göre% | 5,9%   | 6,9%  | 15,7%      | 14,7% | 2,9%      | 46,1%  |
| <b>TCDD</b>         | Sayı          | 8      | 3     | 9          | 4     | 4         | 28     |
|                     | Kuruma Göre%  | 28,6%  | 10,7% | 32,1%      | 14,3% | 14,3%     | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 53,3%  | 21,4% | 24,3%      | 16%   | 36,4%     | 27,5%  |
|                     | Toplama Göre% | 7,8%   | 2,9%  | 8,8%       | 3,9%  | 3,9%      | 27,5%  |
| <b>Toplam</b>       | Sayı          | 15     | 14    | 37         | 25    | 11        | 102    |
|                     | Kuruma Göre%  | 14,7%  | 13,7% | 36,3%      | 24,5% | 10,8%     | 100%   |
|                     | Görüşe Göre % | 100%   | 100%  | 100%       | 100%  | 100%      | 100%   |
|                     | Toplama Göre% | 14,7%  | 13,7% | 36,3%      | 24,5% | 10,8%     | 100%   |

**3.2.2.1.10. Çalışılan Kuruma Göre KÖSİ'nin Ülke Kaynaklarının Etkinliği  
Üzerine Etkisinin Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşler**

Tablo 3.38'de, KÖSİ modelinin ülke kaynaklarının daha verimli ve etkin kullanılmasına yol açıp açmadığı hakkındaki görüşlerin çalışılan kuruma göre farklılık gösterip göstermediği analiz edilmiş ve analiz sonuçlarının dağılımı gösterilmiştir. Tablodan anlaşılmaktadır ki, belediye çalışanlarının %83,3'ü, karayolları çalışanlarının %77,7'si ve DHMİ çalışanlarının %70,2'si KÖSİ modeli ile ülke kaynaklarının orta düzey ve üzerinde olarak daha verimli ve etkin kullanılmasına katkı sağlayacağına inandığı görüşünü belirtirken, TCDD çalışanlarının %53,5'i her hangi bir katkı sağlamayacağı görüşünü belirttikleri görülmektedir. Ancak, yapılan analiz sonuçlarına göre kuvvetli bir ilişkinin varlığından söz edilememektedir.

**Tablo 3. 38. Kuruma Göre KÖSİ'nin Ülke Kaynaklarının Etkinliği Üzerine Etkisinin Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşler**

| <b>Ki-Kare Testleri:</b>        |               | <b>G29- Kamu Özel Sektör İşbirlikleri, ülke kaynaklarının daha verimli ve etkin kullanılmasına yol açar.</b> |           |                   |              |                  | <b>Korelasyon:</b> |
|---------------------------------|---------------|--|-----------|-------------------|--------------|------------------|--------------------|
| Pearson Ki-Kare Değ: 14,437     |               |  |           |                   |              |                  | (r) : -0,270       |
| P Değ. Anlamlılık Düzeyi: 0,134 |               |  |           |                   |              |                  |                    |
| <b>Çalıştığımız Kurum?</b>      |               | <b>Çok az</b>  | <b>Az</b> | <b>Orta düzey</b> | <b>Fazla</b> | <b>Çok fazla</b> | <b>Toplam</b>      |
| <b>Belediye</b>                 | Sayı          | 2  | 1         | 4                 | 8            | 3                | 18                 |
|                                 | Kuruma Göre%  | 11,1%  | 5,6%      | 22,2%             | 44,4%        | 16,7%            | 100%               |
|                                 | Görüşe Göre % | 11,1%  | 6,3%      | 15,4%             | 30,8%        | 18,8%            | 17,6%              |
|                                 | Toplama Göre% | 2%   | 1%        | 3,9%              | 7,8%         | 2,9%             | 17,6%              |
| <b>Karayolları</b>              | Sayı          | 0  | 2         | 1                 | 4            | 2                | 9                  |
|                                 | Kuruma Göre%  | 0  | 22,2%     | 11,1%             | 44,4%        | 22,2%            | 100%               |
|                                 | Görüşe Göre % | 0  | 12,5%     | 3,8%              | 15,4%        | 12,5%            | 8,8%               |
|                                 | Toplama Göre% | 0  | 2%        | 1%                | 3,9%         | 2%               | 8,8%               |
| <b>DHMI</b>                     | Sayı          | 7  | 7         | 15                | 12           | 6                | 47                 |
|                                 | Kuruma Göre%  | 14,9%  | 14,9%     | 31,9%             | 25,5%        | 12,8%            | 100%               |
|                                 | Görüşe Göre % | 38,9%  | 43,8%     | 57,7%             | 46,2%        | 37,5%            | 46,1%              |
|                                 | Toplama Göre% | 6,9%   | 6,9%      | 14,7%             | 11,8%        | 5,9%             | 46,1%              |
| <b>TCDD</b>                     | Sayı          | 9  | 6         | 6                 | 2            | 5                | 28                 |
|                                 | Kuruma Göre%  | 32,1%  | 21,4%     | 21,4%             | 7,1%         | 17,9%            | 100%               |
|                                 | Görüşe Göre % | 50%  | 37,5%     | 23,1%             | 7,7%         | 31,3%            | 27,5%              |
|                                 | Toplama Göre% | 8,8%   | 5,9%      | 5,9%              | 2%           | 4,9%             | 27,5%              |
| <b>Toplam</b>                   | Sayı          | 18   | 16        | 26                | 26           | 16               | 102                |
|                                 | Kuruma Göre%  | 17,6%  | 15,7%     | 25,5%             | 25,5%        | 15,7%            | 100%               |
|                                 | Görüşe Göre % | 100%   | 100%      | 100%              | 100%         | 100%             | 100%               |
|                                 | Toplama Göre% | 17,6%  | 15,7%     | 25,5%             | 25,5%        | 15,7%            | 100%               |

### **3.2.2.2. Çalışma Süresine Göre Elde Edilen Farklı Çapraz Tablolar**

Bu kısımda, ankete katılan ulaştırma sektör çalışanlarının görüşleri ile çalışma süreleri arasındaki ilişki ve bu ilişkinin ne kadar büyük bir etkiye sahip olduğu hakkında detaylı bilgiler verilecektir.

#### **3.2.2.2.1. Çalışma Süresine Göre Ulaştırma Hizmetlerinin Kalitesi ve Verimliliğine Yönelik Görüşler**

Türkiye’de ulaştırma hizmetlerinin kalitesi ve verimliliğinin yeterli olup olmaması hakkındaki görüşlerde çalışma süresinin öneminin olup olmadığına ilişkin çapraz tablo analiz sonuçları Tablo 3.39’da görülmektedir. Analiz sonuçları, katılımcıların çalışma sürelerine göre ulaştırma hizmetlerinin kalitesi ve verimliliğinin yeterliliği konusunda değişik görüşlerde bulunabildiklerini göstermektedir. Tabloya göre, 0-5 yıl arası çalışma süresine sahip olanların %59,1’i orta düzeyde yeterli olduğu, 6-10 yıl arası çalışma süresine sahip olanların %39,3’ü yeterli ve yine %39,3’ü yetersiz olduğu, 11-15 yıl arası çalışma süresine sahip olanların %66,7’si yeterli düzeyde olduğu, 16-20 yıl arası çalışma süresine sahip olanların %35,7’si orta seviyede olduğu görüşünde iken 20 yıl ve üzeri çalışma süresine sahip olanların %46,6’sı Türkiye’de ulaştırma hizmetlerinin kalitesi ve verimlilik düzeyinin yetersiz olduğu görüşündedir.

**Tablo 3. 39. Çalışma Süresine Göre Ulaştırma Hizmetlerinin Kalitesi ve Verimliliğine Yönelik Görüşler**

**Ki-Kare Testleri:**

Pearson Ki-Kare Değ: 25,808

P Değ. Anlamlılık Düzeyi: 0,057

**Korelasyon:**

(r) : -0,135

**G1- Türkiye’de ulaştırma hizmetlerinin kalitesi ve verimliliği yeterli düzeydedir.**

| Kaç yıldır bu işi yapıyorsunuz? |               | Çok az | Az    | Orta düzey | Fazla | Çok fazla | Toplam |
|---------------------------------|---------------|--------|-------|------------|-------|-----------|--------|
| <b>0-5 yıl arası</b>            | Sayı          | 0      | 2     | 13         | 4     | 3         | 22     |
|                                 | Süreye Göre%  | 0      | 9,1%  | 59,1%      | 18,2% | 13,6%     | 100%   |
|                                 | Görüşe Göre % | 0      | 10%   | 37,1%      | 15,4% | 27,3%     | 21,6%  |
|                                 | Toplama Göre% | 0      | 2%    | 12,7%      | 3,9%  | 2,9%      | 21,6%  |
| <b>6-10 yıl arası</b>           | Sayı          | 4      | 7     | 6          | 8     | 3         | 28     |
|                                 | Süreye Göre%  | 14,3%  | 25%   | 21,4%      | 28,6% | 10,7%     | 100%   |
|                                 | Görüşe Göre % | 40%    | 35%   | 17,1%      | 30,8% | 27,3%     | 27,5%  |
|                                 | Toplama Göre% | 3,9%   | 6,9%  | 5,9%       | 7,8%  | 2,9%      | 27,5%  |
| <b>11-15 yıl arası</b>          | Sayı          | 1      | 0     | 2          | 6     | 0         | 9      |
|                                 | Süreye Göre%  | 11,1%  | 0     | 22,2%      | 66,7% | 0         | 100%   |
|                                 | Görüşe Göre % | 10%    | 0     | 5,7%       | 23,1% | 0         | 8,8%   |
|                                 | Toplama Göre% | 1%     | 0     | 2%         | 5,9%  | 0         | 8,8%   |
| <b>16-20 yıl arası</b>          | Sayı          | 3      | 6     | 10         | 4     | 5         | 28     |
|                                 | Süreye Göre%  | 10,7%  | 21,4% | 35,7%      | 14,3% | 17,9%     | 100%   |
|                                 | Görüşe Göre % | 30%    | 30%   | 28,6%      | 15,4% | 45,5%     | 27,5%  |
|                                 | Toplama Göre% | 2,9%   | 5,9%  | 9,8%       | 3,9%  | 4,9%      | 27,5%  |
| <b>20 yıl üzeri</b>             | Sayı          | 2      | 5     | 4          | 4     | 0         | 15     |
|                                 | Süreye Göre%  | 13,3%  | 33,3% | 26,7%      | 26,7% | 0         | 100%   |
|                                 | Görüşe Göre % | 20%    | 25%   | 11,4%      | 15,4% | 0         | 14,7%  |
|                                 | Toplama Göre% | 2%     | 4,9%  | 3,9%       | 3,9%  | 0         | 14,7%  |
| <b>Toplam</b>                   | Sayı          | 10     | 20    | 35         | 26    | 11        | 102    |
|                                 | Süreye Göre%  | 9,8%   | 19,6% | 34,3%      | 25,5% | 10,8%     | 100%   |
|                                 | Görüşe Göre % | 100%   | 100%  | 100%       | 100%  | 100%      | 100%   |
|                                 | Toplama Göre% | 9,8%   | 19,6% | 34,3%      | 25,5% | 10,8%     | 100%   |

**Tablo 3. 40. Çalışma Süresine Göre Ulaştırma Hizmetlerine Ayrılan Ödenek Hakkındaki Görüşler**

| <b>Ki-Kare Testleri:</b>   |               |           |                   |              |                  |               |
|--|---------------|-----------|-------------------|--------------|------------------|---------------|
| Pearson Ki-Kare Değ: 36,275  |               |           |                   |              |                  |               |
| P Değ. Anlamlılık Düzeyi: 0,003  |               |           |                   |              |                  |               |
| <b>Korelasyon:</b>   |               |           |                   |              |                  |               |
| (r) : -0,207   |               |           |                   |              |                  |               |
| <b>G2- Türkiye’de ulaştırma harcamaları için devlet yeterli ödenek ayırmaktadır.</b> |               |           |                   |              |                  |               |
| <b>Kaç yıldır bu işi yapıyorsunuz?</b>   | <b>Çok az</b> | <b>Az</b> | <b>Orta düzey</b> | <b>Fazla</b> | <b>Çok fazla</b> | <b>Toplam</b> |
| <b>0-5 yıl arası</b>   |               |           |                   |              |                  |               |
| Sayı   | 0             | 1         | 4                 | 8            | 9                | 22            |
| Süreye Göre%   | 0             | 4,5%      | 18,2%             | 36,4%        | 40,9%            | 100%          |
| Görüşe Göre %  | 0             | 5,3%      | 13,3%             | 28,6%        | 45%              | 21,6%         |
| Toplama Göre%  | 0             | 1%        | 3,9%              | 7,8%         | 8,8%             | 21,6%         |
| <b>6-10 yıl arası</b>  |               |           |                   |              |                  |               |
| Sayı   | 5             | 4         | 11                | 5            | 3                | 28            |
| Süreye Göre%   | 17,9%         | 14,3%     | 39,3%             | 17,9%        | 10,7%            | 100%          |
| Görüşe Göre %  | 100%          | 21,1%     | 36,7%             | 17,9%        | 15%              | 27,5%         |
| Toplama Göre%  | 4,9%          | 3,9%      | 10,8%             | 4,9%         | 2,9%             | 27,5%         |
| <b>11-15 yıl arası</b>   |               |           |                   |              |                  |               |
| Sayı   | 0             | 2         | 2                 | 5            | 0                | 9             |
| Süreye Göre%   | 0             | 22,2%     | 22,2%             | 55,6%        | 0                | 100%          |
| Görüşe Göre %  | 0             | 10,5%     | 6,7%              | 17,9%        | 0                | 8,8%          |
| Toplama Göre%  | 0             | 2%        | 2%                | 4,9%         | 0                | 8,8%          |
| <b>16-20 yıl arası</b>   |               |           |                   |              |                  |               |
| Sayı   | 0             | 8         | 6                 | 7            | 7                | 28            |
| Süreye Göre%   | 0             | 28,6%     | 21,4%             | 25%          | 25%              | 100%          |
| Görüşe Göre %  | 0             | 42,1%     | 20%               | 25%          | 35%              | 27,5%         |
| Toplama Göre%  | 0             | 7,8%      | 5,9%              | 6,9%         | 6,9%             | 27,5%         |
| <b>20 yıl üzeri</b>  |               |           |                   |              |                  |               |
| Sayı   | 0             | 4         | 7                 | 3            | 1                | 15            |
| Süreye Göre%   | 0             | 26,7%     | 46,7%             | 20%          | 6,7%             | 100%          |
| Görüşe Göre %  | 0             | 21,1%     | 23,3%             | 10,7%        | 5%               | 14,7%         |
| Toplama Göre%  | 0             | 3,9%      | 6,9%              | 2,9%         | 1%               | 14,7%         |
| <b>Toplam</b>  |               |           |                   |              |                  |               |
| Sayı   | 5             | 19        | 30                | 28           | 20               | 102           |
| Süreye Göre%   | 4,9%          | 18,6%     | 29,4%             | 27,5%        | 19,6%            | 100%          |
| Görüşe Göre %  | 100%          | 100%      | 100%              | 100%         | 100%             | 100%          |
| Toplama Göre%  | 4,9%          | 18,6%     | 29,4%             | 27,5%        | 19,6%            | 100%          |

### **3.2.2.2.2. Çalışma Süresine Göre Devletin Ulaştırma Hizmetlerine Ayırdığı Ödenek Hakkındaki Görüşler**

Tablo 3.40’da çalışma süresinin değişmesi durumunda katılımcıların Türkiye’de ulaştırma harcamaları için devletin yeterli ödenek ayırıp ayırmadığı görüşleri arasındaki ilişki gösterilmiştir. Tablodan da anlaşılacağı üzere, 0-5 yıl arası çalışma süresine sahip olanların diğer çalışma süresine sahip olanlara kıyasla daha yüksek bir oranda ayrılan ödeneği yeterli bulduğu görüşünde oldukları görülmektedir. Analiz sonuçları ( $p=0,003$ ) değişkenler arasında anlamlı farklılık olduğunu göstermektedir.

### **3.2.2.2.3. Çalışma Süresine Göre Ulaştırma Sektör Çalışanlarının İş Memnuniyeti Görüşleri**

Katılımcıların çalışma süresinin değişmesi ile birlikte Türkiye’de ulaştırma sektöründe çalışanların iş memnuniyeti görüşleri arasında ilişki olup olmadığını gösteren analiz sonuçları Tablo 3.41’de gösterilmiştir. Buna göre, 0-5 yıl arası çalışma süresine sahip olanların %63,6’sı ve 11-15 yıl arası çalışma süresine sahip olanların %66,7’si sektör çalışanlarının iş memnuniyetinin orta düzeyde olduğu görüşünü bildirmiştir. 6-10 yıl arası çalışma süresine sahip olanların %39,3’ü, 16-20 yıl arası çalışma süresine sahip olanların %42,9’u ve 20 yıl ve üzeri çalışma süresine sahip olanların %66,6’sı sektör çalışanlarının iş memnuniyetinin az olduğu görüşünde oldukları görülmektedir. Ancak test sonuçları değişkenler arasındaki ilişkinin zayıf olduğunu göstermektedir.

**Tablo 3. 41. Çalışma Süresine Göre Sektör Çalışanlarının İş Memnuniyeti Hakkındaki Görüşleri**

**Ki-Kare Testleri:**

Pearson Ki-Kare Değ: 22,722

P Değ. Anlamlılık Düzeyi: 0,121

**Korelasyon:**

(r) : -0,189

**G3- Türkiye’de ulaştırma sektöründe çalışanların iş memnuniyeti yüksektir.**

| Kaç yıldır bu işi yapıyorsunuz? | Çok az | Az    | Orta düzey | Fazla | Çok fazla | Toplam |
|---------------------------------|--------|-------|------------|-------|-----------|--------|
| <b>0-5 yıl arası</b>            |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 1      | 2     | 14         | 5     | 0         | 22     |
| Süreye Göre%                    | 4,5%   | 9,1%  | 63,6%      | 22,7% | 0         | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 5,6%   | 10%   | 35,9%      | 23,8% | 0         | 21,6%  |
| Toplama Göre%                   | 1%     | 2%    | 13,7%      | 4,9%  | 0         | 21,6%  |
| <b>6-10 yıl arası</b>           |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 5      | 6     | 10         | 5     | 2         | 28     |
| Süreye Göre%                    | 17,9%  | 21,4% | 35,7%      | 17,9% | 7,1%      | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 27,8%  | 30%   | 25,6%      | 23,8% | 50%       | 27,5%  |
| Toplama Göre%                   | 4,9%   | 5,9%  | 9,8%       | 4,9%  | 2%        | 27,5%  |
| <b>11-15 yıl arası</b>          |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 2      | 0     | 6          | 1     | 0         | 9      |
| Süreye Göre%                    | 22,2%  | 0     | 66,7%      | 11,1% | 0         | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 11,1%  | 0     | 15,4%      | 4,8%  | 0         | 8,8%   |
| Toplama Göre%                   | 2%     | 0     | 5,9%       | 1%    | 0         | 8,8%   |
| <b>16-20 yıl arası</b>          |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 5      | 7     | 7          | 7     | 2         | 28     |
| Süreye Göre%                    | 17,9%  | 25%   | 25%        | 25%   | 7,1%      | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 27,8%  | 35%   | 17,9%      | 33,3% | 50%       | 27,5%  |
| Toplama Göre%                   | 4,9%   | 6,9%  | 6,9%       | 6,9%  | 2%        | 27,5%  |
| <b>20 yıl üzeri</b>             |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 5      | 5     | 2          | 3     | 0         | 15     |
| Süreye Göre%                    | 33,3%  | 33,3% | 13,3%      | 20%   | 0         | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 27,8%  | 25%   | 5,1%       | 14,3% | 0         | 14,7%  |
| Toplama Göre%                   | 4,9%   | 4,9%  | 2%         | 2,9%  | 0         | 14,7%  |
| <b>Toplam</b>                   |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 18     | 20    | 39         | 21    | 4         | 102    |
| Süreye Göre%                    | 17,6%  | 19,6% | 38,2%      | 20,6% | 3,9%      | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 100%   | 100%  | 100%       | 100%  | 100%      | 100%   |
| Toplama Göre%                   | 17,6%  | 19,6% | 38,2%      | 20,6% | 3,9%      | 100%   |



#### ***3.2.2.2.4. Çalışma Süresine Göre Ulaştırma Sektöründe Çalışan Personel Sayısının Yeterli Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşler***

Türkiye’de ulaştırma sektöründe çalışan personel sayısının yeterli olup olmadığı hakkındaki görüşlerin çalışma süresine göre nasıl algılandığına dair dağılım Tablo 3.42’de görülmektedir. Tabloya göre, 0-5 yıl arası çalışma süresine sahip olanların %45,4’ü yeterli olduğu, 6-10 yıl arası çalışma süresine sahip olanların %57,2’si yetersiz olduğu, 11-15 yıl arası çalışma süresine sahip olanların %33,3’ü yeterli ve %33,3’ü yetersiz olduğu, 16-20 yıl arası çalışma süresi sahip olanların %35,7’si orta düzeyde olduğu ve 20 yıl ve üzeri çalışma süresine sahip olanların %46,7’sinin yetersiz olduğu görüşü belirttikleri görülmektedir. Test sonuçlarının tüm görüşlerde birbirine yakın bir ağırlıkta olduğu görülmektedir. Yani sektörde çalışan personel sayısının yeterliliği görüşlerinin belirlenmesinde çalışma süresinin pek de etkili olmadığı sonucu ortaya çıkmaktadır.

**Tablo 3. 42. Çalışma Süresine Göre Sektörde Çalışan Personel Sayısının Yeterli Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşler**

| <b>Ki-Kare Testleri:</b>   |               |           |                   |              |                  |               |       |
|--|---------------|-----------|-------------------|--------------|------------------|---------------|-------|
| Pearson Ki-Kare Değ: 18,952  |               |           |                   |              |                  |               |       |
| P Değ. Anlamlılık Düzeyi: 0,271  |               |           |                   |              |                  |               |       |
| <b>Korelasyon:</b>   |               |           |                   |              |                  |               |       |
| (r) : -0,114   |               |           |                   |              |                  |               |       |
| <b>G4- Türkiye’de ulaştırma sektöründe çalışan personel sayısı yeterlidir.</b> |               |           |                   |              |                  |               |       |
| <b>Kaç yıldır bu işi yapıyorsunuz?</b>   | <b>Çok az</b> | <b>Az</b> | <b>Orta düzey</b> | <b>Fazla</b> | <b>Çok fazla</b> | <b>Toplam</b> |       |
| <b>0-5 yıl arası</b>   | Sayı          | 2         | 7                 | 3            | 9                | 1             | 22    |
|  | Süreye Göre%  | 9,1%      | 31,8%             | 13,6%        | 40,9%            | 4,5%          | 100%  |
|  | Görüşe Göre % | 11,8%     | 23,3%             | 13%          | 34,6%            | 16,7%         | 21,6% |
|  | Toplama Göre% | 2%        | 6,9%              | 2,9%         | 8,8%             | 1%            | 21,6% |
| <b>6-10 yıl arası</b>  | Sayı          | 4         | 12                | 5            | 4                | 3             | 28    |
|  | Süreye Göre%  | 14,3%     | 42,9%             | 17,9%        | 14,3%            | 10,7%         | 100%  |
|  | Görüşe Göre % | 23,5%     | 40%               | 21,7%        | 15,4%            | 50%           | 27,5% |
|  | Toplama Göre% | 3,9%      | 11,8%             | 4,9%         | 3,9%             | 2,9%          | 27,5% |
| <b>11-15 yıl arası</b>   | Sayı          | 1         | 2                 | 3            | 3                | 0             | 9     |
|  | Süreye Göre%  | 11,1%     | 22,2%             | 33,3%        | 33,3%            | 0             | 100%  |
|  | Görüşe Göre % | 5,9%      | 6,7%              | 13%          | 11,5%            | 0             | 8,8%  |
|  | Toplama Göre% | 1%        | 2%                | 2,9%         | 2,9%             | 0             | 8,8%  |
| <b>16-20 yıl arası</b>   | Sayı          | 6         | 3                 | 10           | 8                | 1             | 28    |
|  | Süreye Göre%  | 21,4%     | 10,7%             | 35,7%        | 28,6%            | 3,6%          | 100%  |
|  | Görüşe Göre % | 35,3%     | 10%               | 43,5%        | 30,8%            | 16,7%         | 27,5% |
|  | Toplama Göre% | 5,9%      | 2,9%              | 9,8%         | 7,8%             | 1%            | 27,5% |
| <b>20 yıl üzeri</b>  | Sayı          | 4         | 6                 | 2            | 2                | 1             | 15    |
|  | Süreye Göre%  | 26,7%     | 40%               | 13,3%        | 13,3%            | 6,7%          | 100%  |
|  | Görüşe Göre % | 23,5%     | 20%               | 8,7%         | 7,7%             | 16,7%         | 14,7% |
|  | Toplama Göre% | 3,9%      | 5,9%              | 2%           | 2%               | 1%            | 14,7% |
| <b>Toplam</b>  | Sayı          | 17        | 30                | 23           | 26               | 6             | 102   |
|  | Süreye Göre%  | 16,7%     | 29,4%             | 22,5%        | 25,5%            | 5,9%          | 100%  |
|  | Görüşe Göre % | 100%      | 100%              | 100%         | 100%             | 100%          | 100%  |
|  | Toplama Göre% | 16,7%     | 29,4%             | 22,5%        | 25,5%            | 5,9%          | 100%  |

**Tablo 3. 43. Çalışma Süresine Göre Ulaştırma Hizmetlerine Ayrılan Ödeneğin Yeterli Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşler**

**Ki-Kare Testleri:**

Pearson Ki-Kare Değ: 19,668

P Değ. Anlamlılık Düzeyi: 0,236

**Korelasyon:**

(r) : -0,162

**G12- Türkiye’de ulaştırma hizmetlerinin yatırım ve harcamaları için yeterli ödenek ayrılmaktadır.**

| Kaç yıldır bu işi yapıyorsunuz? | Çok az | Az    | Orta düzey | Fazla | Çok fazla | Toplam |
|---------------------------------|--------|-------|------------|-------|-----------|--------|
| <b>0-5 yıl arası</b>            |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 1      | 1     | 7          | 9     | 4         | 22     |
| Süreye Göre%                    | 4,5%   | 4,5%  | 31,8%      | 40,9% | 18,2%     | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 12,5%  | 4%    | 25,9%      | 34,6% | 25%       | 21,6%  |
| Toplama Göre%                   | 1%     | 1%    | 6,9%       | 8,8%  | 3,9%      | 21,6%  |
| <b>6-10 yıl arası</b>           |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 5      | 5     | 9          | 5     | 4         | 28     |
| Süreye Göre%                    | 17,9%  | 17,9% | 32,1%      | 17,9% | 14,3%     | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 62,5%  | 20%   | 33,3%      | 19,2% | 25%       | 27,5%  |
| Toplama Göre%                   | 4,9%   | 4,9%  | 8,8%       | 4,9%  | 3,9%      | 27,5%  |
| <b>11-15 yıl arası</b>          |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 0      | 4     | 2          | 2     | 1         | 9      |
| Süreye Göre%                    | 0      | 44,4% | 22,2%      | 22,2% | 11,1%     | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 0      | 16%   | 7,4%       | 7,7%  | 6,3%      | 8,8%   |
| Toplama Göre%                   | 0      | 3,9%  | 2%         | 2%    | 1%        | 8,8%   |
| <b>16-20 yıl arası</b>          |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 1      | 8     | 6          | 7     | 6         | 28     |
| Süreye Göre%                    | 3,6%   | 28,6% | 21,4%      | 25%   | 21,4%     | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 12,5%  | 32%   | 22,2%      | 26,9% | 37,5%     | 27,5%  |
| Toplama Göre%                   | 1%     | 7,8%  | 5,9%       | 6,9%  | 5,9%      | 27,5%  |
| <b>20 yıl üzeri</b>             |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 1      | 7     | 3          | 3     | 1         | 15     |
| Süreye Göre%                    | 6,7%   | 46,7% | 20%        | 20%   | 6,7%      | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 12,5%  | 28%   | 11,1%      | 11,5% | 6,3%      | 14,7%  |
| Toplama Göre%                   | 1%     | 6,9%  | 2,9%       | 2,9%  | 1%        | 14,7%  |
| <b>Toplam</b>                   |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 8      | 25    | 27         | 26    | 16        | 102    |
| Süreye Göre%                    | 7,8%   | 24,5% | 26,5%      | 25,5% | 15,7%     | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 100%   | 100%  | 100%       | 100%  | 100%      | 100%   |
| Toplama Göre%                   | 7,8%   | 24,5% | 26,5%      | 25,5% | 15,7%     | 100%   |

### **3.2.2.2.5. Çalışma Süresine Göre Ulaştırma Hizmetlerine Ayrılan Ödenegin Yeterli Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşler**

Tablo 3.43’de, Türkiye’de ulaştırma hizmetlerinin yatırım ve harcamaları için yeterli ödenek ayrılıp ayrılmadığı konusundaki görüşlerinin çalışma süresine göre nasıl değerlendirildiğini gösteren çapraz analiz sonuçları yer almaktadır. Buna göre, yeterli ödenek ayrıldığı görüşünde olanlar 0-5 yıl arası çalışma süresine sahip olanların %59,1’i ve yetersiz ödenek ayrıldığı görüşünde olanlar 20 yıl ve üzeri çalışma süresine sahip olanların %53,4’ü olduğu görülmektedir. Diğer çalışma sürelerinde ise, tüm görüşler hemen hemen ortalama bir şekilde dağılmış görülmektedir. Ancak, test sonuçlarına bakıldığında çalışma sürelerinin görüşler üzerinde pek de etkili olmadığı görülmektedir.

### **3.2.2.2.6. Çalışma Süresi Göre KÖSİ Hakkında Bilgi Sahibi Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşler**

Tablo 3.44’de ise, çalışanların KÖSİ modeli konusunda yeterli bilgiye sahip olup olmadıklarının çalışma süresine göre farklılaşıp farklılaşmadığını gösteren çapraz analiz sonuçları görülmektedir. Buna göre, KÖSİ modeli konusunda yetersiz bilgi sahibi olduğu görüşünde olanların diğer çalışma sürelerine oranla nispeten büyük bir oranı (%60) 20 yıl ve üzeri çalışanlardan oluştuğu görülmektedir. Ancak, Tablo 5.43’de yer alan test sonuçlarına benzer bir şekilde çalışma sürelerinin KÖSİ modeli hakkındaki görüşleri etkilemediği sonucu ortaya çıkmıştır.

**Tablo 3. 44. Çalışma Süresine Göre KÖSİ Hakkında Bilgi Sahibi Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşler**

**Ki-Kare Testleri:**

Pearson Ki-Kare Değ: 19,410

P Değ. Anlamlılık Düzeyi: 0,248

**Korelasyon:**

(r) : -0,053

**G14- Kamu Özel Sektör İşbirliği Modeli  
konusunda yeterli bilgiye sahibim.**

| Kaç yıldır bu işi yapıyorsunuz? | Çok az | Az    | Orta düzey | Fazla | Çok fazla | Toplam |
|---------------------------------|--------|-------|------------|-------|-----------|--------|
| <b>0-5 yıl arası</b>            |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 2      | 7     | 7          | 3     | 3         | 22     |
| Süreye Göre%                    | 9,1%   | 31,8% | 31,8%      | 13,6% | 13,6%     | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 8,7%   | 41,2% | 25,0%      | 14,3% | 23,1%     | 21,6%  |
| Toplama Göre%                   | 2%     | 6,9%  | 6,9%       | 2,9%  | 2,9%      | 21,6%  |
| <b>6-10 yıl arası</b>           |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 9      | 2     | 7          | 7     | 3         | 28     |
| Süreye Göre%                    | 32,1%  | 7,1%  | 25%        | 25%   | 10,7%     | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 39,1%  | 11,8% | 25%        | 33,3% | 23,1%     | 27,5%  |
| Toplama Göre%                   | 8,8%   | 2%    | 6,9%       | 6,9%  | 2,9%      | 27,5%  |
| <b>11-15 yıl arası</b>          |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 0      | 3     | 3          | 2     | 1         | 9      |
| Süreye Göre%                    | 0      | 33,3% | 33,3%      | 22,2% | 11,1%     | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 0      | 17,6% | 10,7%      | 9,5%  | 7,7%      | 8,8%   |
| Toplama Göre%                   | 0      | 2,9%  | 2,9%       | 2%    | 1%        | 8,8%   |
| <b>16-20 yıl arası</b>          |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 5      | 3     | 9          | 6     | 5         | 28     |
| Süreye Göre%                    | 17,9%  | 10,7% | 32,1%      | 21,4% | 17,9%     | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 21,7%  | 17,6% | 32,1%      | 28,6% | 38,5%     | 27,5%  |
| Toplama Göre%                   | 4,9%   | 2,9%  | 8,8%       | 5,9%  | 4,9%      | 27,5%  |
| <b>20 yıl üzeri</b>             |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 7      | 2     | 2          | 3     | 1         | 15     |
| Süreye Göre%                    | 46,7%  | 13,3% | 13,3%      | 20%   | 6,7%      | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 30,4%  | 11,8% | 7,1%       | 14,3% | 7,7%      | 14,7%  |
| Toplama Göre%                   | 6,9%   | 2%    | 2%         | 2,9%  | 1%        | 14,7%  |
| <b>Toplam</b>                   |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 23     | 17    | 28         | 21    | 13        | 102    |
| Süreye Göre%                    | 22,5%  | 16,7% | 27,5%      | 20,6% | 12,7%     | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 100%   | 100%  | 100%       | 100%  | 100%      | 100%   |
| Toplama Göre%                   | 22,5%  | 16,7% | 27,5%      | 20,6% | 12,7%     | 100%   |

### 3.2.2.2.7. *Çalışma Süresine Göre KÖSİ'nin Maliyeti Düşürüp Düşürmeyeceği Hakkındaki Görüşler*

Tablo 3.45, çalışma sürelerindeki değişmelere göre katılımcıların KÖSİ modelinin ulaştırma sektörü hizmetlerinde maliyeti düşürüp düşürmeyeceği hakkındaki görüşlerinde bir farklılık olup olmadığını göstermektedir. Tabloda görüldüğü üzere, KÖSİ'nin maliyeti düşürüp düşürmeği görüşleri sorulduğunda, orta düzeyde düşürebileceği görüşünde olanların içerisinde 20 yıl ve üzeri çalışma süresine sahip çalışanların ağırlıkta olduğu görülmektedir. Ancak, test sonuçları (ki-kare  $p= 0,233$ ) değişkenler arasında anlamlı bir farklılık olmadığını, değişkenler arasında anlamsız bir ilişki olduğunu göstermektedir.

### 3.2.2.2.8. *Çalışma Süresine Göre KÖSİ'nin Etkinliği Hakkındaki Görüşler*

Kamu Özel Sektör İşbirliklerinin kamu hizmetlerinin kaliteli, ekonomik ve yaygın sunumunu sağlayıp sağlamadığı hakkındaki görüşlerin çalışma süresi ile ilişkisinin olup olmadığını ortaya koyan çapraz tablo analizi Tablo 3.46'da yer almaktadır. Tabloya göre, 0-5 yıl arası çalışma süresine sahip olanlardan %68,1'i, 11-15 yıl arası çalışma süresine sahip olanlardan %44,4'ü, 16-20 yıl arası çalışma süresine sahip olanlardan %60,8'i ve 20 yıl ve üzerinde çalışma süresine sahip olanlardan %40'ı bu konuda olumlu görüş bildirirken 6-10 yıl arası çalışma süresine sahip olanlardan %42,9'u olumsuz görüş bildirmiştir. Ancak, analiz değerleri değişkenler arasındaki ilişkinin pek fazla sağlıklı olmadığını ortaya koymaktadır.

**Tablo 3. 45. Çalışma Süresine Göre KÖSİ'nin Maliyeti Düşürüp Düşürmeyeceğine İlişkin Görüşler**

| <b>Ki-Kare Testleri:</b>  |               |           |                   |              |                  |               |
|---|---------------|-----------|-------------------|--------------|------------------|---------------|
| Pearson Ki-Kare Değ: 19,721   |               |           |                   |              |                  |               |
| P Değ. Anlamlılık Düzeyi: 0,233   |               |           |                   |              |                  |               |
| <b>Korelasyon:</b>  |               |           |                   |              |                  |               |
| (r) : -0,125  |               |           |                   |              |                  |               |
| <b>G19- Kamu Özel Sektör İşbirlikleri, ulaştırma sektörü hizmetlerinde maliyeti düşürecektir.</b> |               |           |                   |              |                  |               |
| <b>Kaç yıldır bu işi yapıyorsunuz?</b>  | <b>Çok az</b> | <b>Az</b> | <b>Orta düzey</b> | <b>Fazla</b> | <b>Çok fazla</b> | <b>Toplam</b> |
| <b>0-5 yıl arası</b>  |               |           |                   |              |                  |               |
| Sayı  | 1             | 4         | 6                 | 8            | 3                | 22            |
| Süreye Göre%  | 4,5%          | 18,2%     | 27,3%             | 36,4%        | 13,6%            | 100%          |
| Görüşe Göre %   | 8,3%          | 23,5%     | 15,8%             | 36,4%        | 23,1%            | 21,6%         |
| Toplama Göre%   | 1%            | 3,9%      | 5,9%              | 7,8%         | 2,9%             | 21,6%         |
| <b>6-10 yıl arası</b>   |               |           |                   |              |                  |               |
| Sayı  | 6             | 4         | 9                 | 5            | 4                | 28            |
| Süreye Göre%  | 21,4%         | 14,3%     | 32,1%             | 17,9%        | 14,3%            | 100%          |
| Görüşe Göre %   | 50%           | 23,5%     | 23,7%             | 22,7%        | 30,8%            | 27,5%         |
| Toplama Göre%   | 5,9%          | 3,9%      | 8,8%              | 4,9%         | 3,9%             | 27,5%         |
| <b>11-15 yıl arası</b>  |               |           |                   |              |                  |               |
| Sayı  | 0             | 3         | 2                 | 3            | 1                | 9             |
| Süreye Göre%  | 0             | 33,3%     | 22,2%             | 33,3%        | 11,1%            | 100%          |
| Görüşe Göre %   | 0             | 17,6%     | 5,3%              | 13,6%        | 7,7%             | 8,8%          |
| Toplama Göre%   | 0             | 2,9%      | 2%                | 2,9%         | 1%               | 8,8%          |
| <b>16-20 yıl arası</b>  |               |           |                   |              |                  |               |
| Sayı  | 4             | 2         | 12                | 5            | 5                | 28            |
| Süreye Göre%  | 14,3%         | 7,1%      | 42,9%             | 17,9%        | 17,9%            | 100%          |
| Görüşe Göre %   | 33,3%         | 11,8%     | 31,6%             | 22,7%        | 38,5%            | 27,5%         |
| Toplama Göre%   | 3,9%          | 2%        | 11,8%             | 4,9%         | 4,9%             | 27,5%         |
| <b>20 yıl üzeri</b>   |               |           |                   |              |                  |               |
| Sayı  | 1             | 4         | 9                 | 1            | 0                | 15            |
| Süreye Göre%  | 6,7%          | 26,7%     | 60%               | 6,7%         | 0                | 100%          |
| Görüşe Göre %   | 8,3%          | 23,5%     | 23,7%             | 4,5%         | 0                | 14,7%         |
| Toplama Göre%   | 1%            | 3,9%      | 8,8%              | 1%           | 0                | 14,7%         |
| <b>Toplam</b>   |               |           |                   |              |                  |               |
| Sayı  | 12            | 17        | 38                | 22           | 13               | 102           |
| Süreye Göre%  | 11,8%         | 16,7%     | 37,3%             | 21,6%        | 12,7%            | 100%          |
| Görüşe Göre %   | 100%          | 100%      | 100%              | 100%         | 100%             | 100%          |
| Toplama Göre%   | 11,8%         | 16,7%     | 37,3%             | 21,6%        | 12,7%            | 100%          |

**Tablo 3. 46. Çalışma Süresine Göre KÖSİ'nin Etkinliği Hakkındaki Görüşler**

| <b>Ki-Kare Testleri:</b>               |               |   |           |                   |              |                  |               |
|--|---------------|---|-----------|-------------------|--------------|------------------|---------------|
| Pearson Ki-Kare Değ: 24,160            |               | <b>G24- Kamu Özel Sektör İşbirlikleri, kamu</b>   |           |                   |              |                  |               |
| P Değ. Anlamlılık Düzeyi: 0,086        |               | <b>hizmetlerinin kaliteli, ekonomik ve yaygın</b> |           |                   |              |                  |               |
| <b>Korelasyon:</b>                     |               | <b>sunumunu sağlayabilir.</b>                     |           |                   |              |                  |               |
| (r) : -0,062                           |               |   |           |                   |              |                  |               |
| <b>Kaç yıldır bu işi yapıyorsunuz?</b> |               | <b>Çok az</b>                                     | <b>Az</b> | <b>Orta düzey</b> | <b>Fazla</b> | <b>Çok fazla</b> | <b>Toplam</b> |
| <b>0-5 yıl arası</b>                   | Sayı          | 0   | 1         | 6                 | 12           | 3                | 22            |
|  | Süreye Göre%  | 0   | 4,5%      | 27,3%             | 54,5%        | 13,6%            | 100%          |
|  | Görüşe Göre % | 0   | 9,1%      | 21,4%             | 32,4%        | 20%              | 21,6%         |
|  | Toplama Göre% | 0   | 1,0%      | 5,9%              | 11,8%        | 2,9%             | 21,6%         |
| <b>6-10 yıl arası</b>                  | Sayı          | 5   | 7         | 6                 | 5            | 5                | 28            |
|  | Süreye Göre%  | 17,9%   | 25%       | 21,4%             | 17,9%        | 17,9%            | 100%          |
|  | Görüşe Göre % | 45,5%   | 63,6%     | 21,4%             | 13,5%        | 33,3%            | 27,5%         |
|  | Toplama Göre% | 4,9%  | 6,9%      | 5,9%              | 4,9%         | 4,9%             | 27,5%         |
| <b>11-15 yıl arası</b>                 | Sayı          | 0   | 2         | 3                 | 4            | 0                | 9             |
|  | Süreye Göre%  | 0   | 22,2%     | 33,3%             | 44,4%        | 0                | 100%          |
|  | Görüşe Göre % | 0   | 18,2%     | 10,7%             | 10,8%        | 0                | 8,8%          |
|  | Toplama Göre% | 0   | 2%        | 2,9%              | 3,9%         | 0                | 8,8%          |
| <b>16-20 yıl arası</b>                 | Sayı          | 3   | 0         | 8                 | 12           | 5                | 28            |
|  | Süreye Göre%  | 10,7%   | 0         | 28,6%             | 42,9%        | 17,9%            | 100%          |
|  | Görüşe Göre % | 27,3%   | 0         | 28,6%             | 32,4%        | 33,3%            | 27,5%         |
|  | Toplama Göre% | 2,9%  | 0         | 7,8%              | 11,8%        | 4,9%             | 27,5%         |
| <b>20 yıl üzeri</b>                    | Sayı          | 3   | 1         | 5                 | 4            | 2                | 15            |
|  | Süreye Göre%  | 20%   | 6,7%      | 33,3%             | 26,7%        | 13,3%            | 100%          |
|  | Görüşe Göre % | 27,3%   | 9,1%      | 17,9%             | 10,8%        | 13,3%            | 14,7%         |
|  | Toplama Göre% | 2,9%  | 1%        | 4,9%              | 3,9%         | 2%               | 14,7%         |
| <b>Toplam</b>                          | Sayı          | 11  | 11        | 28                | 37           | 15               | 102           |
|  | Süreye Göre%  | 10,8%   | 10,8%     | 27,5%             | 36,3%        | 14,7%            | 100%          |
|  | Görüşe Göre % | 100%  | 100%      | 100%              | 100%         | 100%             | 100%          |
|  | Toplama Göre% | 10,8%   | 10,8%     | 27,5%             | 36,3%        | 14,7%            | 100%          |



### **3.2.2.2.9. Çalışma Süresine Göre KÖSİ'nin Kamu Finansmanında Çözüm Yolu Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşler**

Tablo 3.47'de KÖSİ'nin kamu finansman sıkıntısının çözüm yollarından biri olup olmadığı görüşlerinin çalışma süresine göre anlamlı bir şekilde farklılaşıp farklılaşmadığını gösteren çapraz analiz sonuçları yer almaktadır. Tablodan anlaşılacağı üzere, çözüm yolu olduğunu düşünenler, çözüm yolu olmadığını düşünenler ve orta düzeyde bir çözüm yolu olduğunu düşünenler her çalışma süresi için hemen hemen ortalamalara yakın görülmektedir. En belirgin olarak, 0-5 yıl arası çalışma süresine sahip olanlardan %45,4'ünün kamu finansman sıkıntısının çözüm yollarından biri olarak görüşlerini belirtmiş olmaları görülmektedir. Ancak, test sonuçları açısından çalışma sürelerinin bu tanımlamada etkili olmadığı görülmektedir.

### **3.2.2.2.10. Çalışma Süresine Göre KÖSİ'nin Ülke Kaynaklarının Etkinliği Üzerine Etkisinin Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşler**

Tablo 3.48'de KÖSİ modelinin ülke kaynaklarının daha verimli ve etkin kullanılmasına yol açıp açmayacağı hakkındaki görüşlerin çalışma süresine göre nasıl değiştiğini gösteren dağılımın çapraz analiz sonuçları yer almaktadır. Tablodan anlaşılmaktadır ki, pearson değeri anlamlılık düzeyi %96 gibi çok yüksek bir değer çıktığı için, katılımcıların çalışma süresinin değişmesinin KÖSİ modelinin ülke kaynaklarının daha verimli ve etkin kullanılmasına yol açıp açmayacağı hakkındaki görüşleri üzerinde anlamlı bir etkisinin olmadığı görülmektedir. Yani, çalışma süresine göre görüşler anlamlı bir şekilde farklılaşmamıştır.

**Tablo 3. 47. Çalışma Süresine Göre KÖSİ'nin Kamu Finansmanında Çözüm Yolu Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşler**

**Ki-Kare Testleri:**

Pearson Ki-Kare Değ: 14,713

P Değ. Anlamlılık Düzeyi: 0,546

**Korelasyon:**

(r) : 0,022

**G25- Kamu Özel Sektör İşbirlikleri, kamu finansman sıkıntısının çözüm yollarından biridir.**

| Kaç yıldır bu işi yapıyorsunuz? | Çok az | Az    | Orta düzey | Fazla | Çok fazla | Toplam |
|---------------------------------|--------|-------|------------|-------|-----------|--------|
| <b>0-5 yıl arası</b>            |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 1      | 5     | 6          | 9     | 1         | 22     |
| Süreye Göre%                    | 4,5%   | 22,7% | 27,3%      | 40,9% | 4,5%      | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 6,7%   | 35,7% | 16,2%      | 36%   | 9,1%      | 21,6%  |
| Toplama Göre%                   | 1%     | 4,9%  | 5,9%       | 8,8%  | 1%        | 21,6%  |
| <b>6-10 yıl arası</b>           |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 5      | 5     | 11         | 4     | 3         | 28     |
| Süreye Göre%                    | 17,9%  | 17,9% | 39,3%      | 14,3% | 10,7%     | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 33,3%  | 35,7% | 29,7%      | 16%   | 27,3%     | 27,5%  |
| Toplama Göre%                   | 4,9%   | 4,9%  | 10,8%      | 3,9%  | 2,9%      | 27,5%  |
| <b>11-15 yıl arası</b>          |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 1      | 1     | 4          | 3     | 0         | 9      |
| Süreye Göre%                    | 11,1%  | 11,1% | 44,4%      | 33,3% | 0         | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 6,7%   | 7,1%  | 10,8%      | 12%   | 0         | 8,8%   |
| Toplama Göre%                   | 1%     | 1%    | 3,9%       | 2,9%  | 0         | 8,8%   |
| <b>16-20 yıl arası</b>          |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 6      | 1     | 11         | 6     | 4         | 28     |
| Süreye Göre%                    | 21,4%  | 3,6%  | 39,3%      | 21,4% | 14,3%     | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 40%    | 7,1%  | 29,7%      | 24%   | 36,4%     | 27,5%  |
| Toplama Göre%                   | 5,9%   | 1%    | 10,8%      | 5,9%  | 3,9%      | 27,5%  |
| <b>20 yıl üzeri</b>             |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 2      | 2     | 5          | 3     | 3         | 15     |
| Süreye Göre%                    | 13,3%  | 13,3% | 33,3%      | 20%   | 20%       | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 13,3%  | 14,3% | 13,5%      | 12%   | 27,3%     | 14,7%  |
| Toplama Göre%                   | 2%     | 2%    | 4,9%       | 2,9%  | 2,9%      | 14,7%  |
| <b>Toplam</b>                   |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 15     | 14    | 37         | 25    | 11        | 102    |
| Süreye Göre%                    | 14,7%  | 13,7% | 36,3%      | 24,5% | 10,8%     | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 100%   | 100%  | 100%       | 100%  | 100%      | 100%   |
| Toplama Göre%                   | 14,7%  | 13,7% | 36,3%      | 24,5% | 10,8%     | 100%   |

**Tablo 3. 48. Çalışma Süresine Göre KÖSİ'nin Ülke Kaynaklarının Etkinliği Üzerine Etkisinin Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşler**

**Ki-Kare Testleri:**

Pearson Ki-Kare Değ: 7,605

P Değ. Anlamlılık Düzeyi: 0,960

**Korelasyon:**

(r) : 0,026

**G29- Kamu Özel Sektör İşbirlikleri, ülke kaynaklarının daha verimli ve etkin kullanılmasına yol açar.**

| Kaç yıldır bu işi yapıyorsunuz? | Çok az | Az    | Orta düzey | Fazla | Çok fazla | Toplam |
|---------------------------------|--------|-------|------------|-------|-----------|--------|
| <b>0-5 yıl arası</b>            |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 2      | 5     | 7          | 5     | 3         | 22     |
| Süreye Göre%                    | 9,1%   | 22,7% | 31,8%      | 22,7% | 13,6%     | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 11,1%  | 31,3% | 26,9%      | 19,2% | 18,8%     | 21,6%  |
| Toplama Göre%                   | 2%     | 4,9%  | 6,9%       | 4,9%  | 2,9%      | 21,6%  |
| <b>6-10 yıl arası</b>           |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 7      | 3     | 8          | 5     | 5         | 28     |
| Süreye Göre%                    | 25%    | 10,7% | 28,6%      | 17,9% | 17,9%     | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 38,9%  | 18,8% | 30,8%      | 19,2% | 31,3%     | 27,5%  |
| Toplama Göre%                   | 6,9%   | 2,9%  | 7,8%       | 4,9%  | 4,9%      | 27,5%  |
| <b>11-15 yıl arası</b>          |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 1      | 2     | 1          | 4     | 1         | 9      |
| Süreye Göre%                    | 11,1%  | 22,2% | 11,1%      | 44,4% | 11,1%     | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 5,6%   | 12,5% | 3,8%       | 15,4% | 6,3%      | 8,8%   |
| Toplama Göre%                   | 1%     | 2%    | 1%         | 3,9%  | 1%        | 8,8%   |
| <b>16-20 yıl arası</b>          |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 5      | 4     | 7          | 7     | 5         | 28     |
| Süreye Göre%                    | 17,9%  | 14,3% | 25%        | 25%   | 17,9%     | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 27,8%  | 25%   | 26,9%      | 26,9% | 31,3%     | 27,5%  |
| Toplama Göre%                   | 4,9%   | 3,9%  | 6,9%       | 6,9%  | 4,9%      | 27,5%  |
| <b>20 yıl üzeri</b>             |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 3      | 2     | 3          | 5     | 2         | 15     |
| Süreye Göre%                    | 20%    | 13,3% | 20%        | 33,3% | 13,3%     | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 16,7%  | 12,5% | 11,5%      | 19,2% | 12,5%     | 14,7%  |
| Toplama Göre%                   | 2,9%   | 2%    | 2,9%       | 4,9%  | 2%        | 14,7%  |
| <b>Toplam</b>                   |        |       |            |       |           |        |
| Sayı                            | 18     | 16    | 26         | 26    | 16        | 102    |
| Süreye Göre%                    | 17,6%  | 15,7% | 25,5%      | 25,5% | 15,7%     | 100%   |
| Görüşe Göre %                   | 100%   | 100%  | 100%       | 100%  | 100%      | 100%   |
| Toplama Göre%                   | 17,6%  | 15,7% | 25,5%      | 25,5% | 15,7%     | 100%   |

## SONUÇ VE ÖNERİLER

Kamu hizmetlerine duyulan ihtiyaç gün geçtikçe hızlanarak artmaktadır. Kıt kamu kaynaklarının altyapı yatırımlarının finansmanında yetersiz kalması ve klasik yöntemlerle kamu hizmetlerinin görülmesi sunulan kamu hizmetlerinde beklenen kalite ve etkinliği sağlayamamaktadır. Yeni kamu yönetimi anlayışıyla birlikte amaç eldeki kaynakları etkili ve verimli kullanarak en kaliteli hizmeti sağlamaktır. Gelişen tüketici talepleri, sürekli yenilenen teknoloji, özel sektörün dinamikliğinden ve esnekliğinden faydalanılması ve arzulanan hizmet kalitesinin gerçekleştirilebilmesi gibi nedenlerle hizmet sunumunda kamu kesiminin özel sektöre bazı yatırımları devretmesi gerekliliği söz konusu olmaktadır. Bu nedenle Kamu Özel Sektör İşbirliklerinin geliştirilip yaygınlaştırılması gerekmektedir.

Ulaşım sektörü hususunda Türkiye'nin havayolu, denizyolu ve demiryolu alanlarında dünya standartlarını yakalayabildiğini belirtmek güçtür. Ülkede genel anlamda karayolu ağırlıklı ulaşım ağlarının varlığı ve ulaştırma sektöründe karayolu kullanımının yaygın olduğu bilinmektedir. Geride kalan yıllarda sürekli olarak karayoluna yatırımlar yapılmıştır. Demiryolu konusunda ise neredeyse hiçbir yatırım yapılmamıştır. Türkiye genelinde son yıllarda yapılan yatırımlar değerlendirme dışı tutulduğunda hala Cumhuriyet Dönemi'nden kalan demiryolu ağlarının kullandığı söylenebilir. Havayolu ulaşımı hususunda ise son yıllarda ilerleme olduğu bilinmektedir. Demiryolu ve havayolu ulaştırma sektöründe yatırım maliyetlerinin yüksek olması ve uzun vadeli yatırımlar olmaları sebepleriyle, karayoluna oranla geri planda kaldıkları düşünülmektedir.

Türkiye'de Kamu Özel Sektör İşbirliklerinin geliştirilmesini destekleyecek ve ülkenin ihtiyaçlarına yanıt verebilecek biçimde çalışmalar yapılabilmesi için gerekli hukuki alt yapının varlığını ifade edebilmek mümkün değildir. Araştırma sonucunda görüldüğü üzere, sorunun ana kaynağı kanun, yönetmelik ve mevzuatlar arası bütünlük olmamasıdır. Mevcut sistem mümkün olan en kısa sürede revize edilmelidir ve gerekirse dünya üzerinde başarılı olarak gerçekleştirilmiş Kamu-Özel sektör işbirlikleri model olarak alınmalıdır. Aksi takdirde sistemin, konunun en temel dayanağı olan yasal

çerçeve ve yaptırımlar konusunda yetersiz kaldığından başarılı olarak uygulanması mümkün görünmemektedir.

Özel sektörün kamu işbirliğindeki dinamizmi, etkin kaynak kullanımı, hızlı hareket kabiliyeti ve yeni bir bakış imkânı sunabilme kapasitesinde devlete nazaran üstünlüğü söz konusudur. Bu üstünlükten yararlanılabilmesi durumunda bu yeni yöntemin faydası görülebilir. Ayrıca kamu özel işbirliği projeleri ile kamu sektörü, özel sektörün proje konusu tesislerin tasarlanması ya da hizmetin sunulma yöntemine dair yenilikçi yaklaşımlarından da bu kapsamda yararlanılıp özel sektör girişimci ruhunun kamu hizmetlerinde kullanımı sağlanması mümkün olabilecektir.

Kamu özel işbirliklerinin yaygınlaşması amacıyla öncelikle politik ortamın ekonomik ortamla uyumu sağlanmalıdır. Bu nedenle kamu özel işbirliği modelinin kullanılması söz konusu olduğunda devletin bu husustaki tavrını açık bir şekilde ortaya koyması beklenmektedir. Dolayısıyla modellerin uygulamaya geçebilmesi adına uygun stratejilerin belirlenmesi gerekecektir. Bu sayede net bir tablonun ortaya konması mümkün olacak ve yabancı ortakların teşvik edilmesi söz konusu olacaktır.

Kamu özel sektör işbirliklerinde hukuki düzenlemelerin sahip olduğu öneme önceki bölümlerde değinilmişti. Bu noktada kamu özel sektör işbirliklerine dair hukuki alt yapının açıkça belirtilmiş olması gerekmektedir. İşbirliklerinin istenilen sonuçları verebilmesi adına hukuki engellerin olmaması önemlidir. Gerekli hukuki düzenlemeler yapıldıktan sonra uzun vadeli kamu özel işbirliklerinden söz edilmesi mümkün olacaktır.

Kamu özel işbirliklerinin yapılmasında anayasal bir engel bulunmamaktadır. Ancak bir kurumun kamu özel işbirliği süreci içerisinde bulunabilmesi adına bir yasa aracılığı ile yetkisinin bulunması gerekmektedir. Buradan anlaşılması gereken kamu özel işbirliğine dair bir düzenlemenin olması gerektiğidir. Kamu özel işbirliklerinin yapılması noktasında kurumlara yetki verilmediği takdirde faaliyetler gerçekleştirilemeyecektir. Diğer bir ifade ile kamu özel işbirliklerinin gerçekleşebilmesi adına kurumların kendi kuruluş metinlerinde yer alan bir düzenlemenin olması şarttır.

Devlet Planlama Teşkilatının bu yönde bir girişimi olmasına rağmen hazırlanan taslak yasal nitelik kazanmamıştır.

Çalışmada, Tokat ili kamu ulaştırma kurumlarında çalışan 102 personeli kapsayan anket çalışmasıyla, Türkiye’de ulaştırma hizmetlerinin kalitesi ve verimliliği, sektörde çalışanların iş memnuniyeti, çalışan personel sayısının yeterliliği, ulaştırma hizmetleri için ayrılan ödeneğin yeterliliği, KÖSİ’nin maliyet avantajı ve KÖSİ’nin hizmet sunumunda bazı avantajları hakkında personelin görüşleri alınarak, tezin ilk iki bölümünde ortaya konulmuş olan teorik bilgiler analiz edilmeye çalışılmıştır. Çalışmanın üçüncü bölümünde detaylı olarak açıklanan sonuçlar özetlenecek olursa aşağıdaki bulgular söylenebilir:

Katılımcıların büyük bir çoğunluğu (%70,6) Türkiye’de ulaştırma hizmetlerinin kalitesi ve verimliliğini orta düzey ve üzerinde bulmaktadır. Çalışılan kuruma göre değerlendirilecek olursa, bu çoğunluğu daha çok belediye, karayolları ve DHMİ çalışanlarının oluşturduğu söylenebilir. Burada dikkate değer bir durum olarak ortaya çıkan TCDD çalışanlarının %96,4 gibi çok büyük bir çoğunluğunun Türkiye’de ulaştırma hizmetlerinin kalitesi ve verimliliğini orta düzey ve altında yetersiz bulmasıdır. Çalışma süresine göre değerlendirilecek olursa, 20 yıl ve üzeri çalışma süresine sahip olanların yetersiz olduğu görüşünü bildirdikleri söylenebilir.

Katılımcıların büyük bir çoğunluğu (%76,5) Türkiye’de ulaştırma harcamaları için devletin orta düzey ve üzerinde yeterli ödenek ayırdığını ifade etmişlerdir. Çalışılan kuruma göre değerlendirilecek olursa, belediye, karayolları ve DHMİ çalışanları bu görüşte iken, TCDD çalışanlarının çoğunluğu (%89,3) bu görüşün aksini belirtmiştir. Çalışma süresine göre değerlendirilecek olursa, test sonuçları açısından çalışma süresinin bu konuda katılımcı görüşlerinde pek de etkili olmadığı söylenebilir.

Ulaştırma sektör çalışanlarının iş memnuniyeti ve personel yeterliliği hakkındaki görüşleri ağırlıklı olarak orta düzeydedir. Ancak DHMİ çalışanlarının çoğunluğu iş memnuniyetini olumlu ve sektörde çalışan personel sayısını yeterli düzeyde olarak değerlendirmiştir. Çalışma süresine göre değerlendirildiğinde, çalışma süresi ile memnuniyet ve personel yeterliliği görüşleri arasındaki ilişkinin zayıf olduğu söylenebilir.

Türkiye’de ulaştırma hizmetlerine ayrılan ödeneği belediye, karayolları ve DHMİ çalışanlarının çoğu yeterli bulurken, TCDD çalışanlarının %92,9’u orta düzey ve altında olduğu görüşündedir. Test sonuçlarına göre, çalışma sürelerinin görüşler üzerinde pek etkili olmadığı söz konusu olmaktadır.

Ankete katılan çalışanların KÖSİ konusunda çok fazla veya çok az bilgi sahibi olanlar arasında değişen yüzdeleri birbirine yakınlık göstermektedir. Yani her düzeyde bilgi seviyesine sahip katılımcının mevcut olduğu söylenebilir. Çalışma sürelerine göre değerlendirildiğinde ise, 20 yıl ve üzeri çalışma süresine sahip olanların diğer çalışma sürelerine oranla nispeten büyük bir oranının (%60) yetersiz bilgi sahibi olduğu görüşünü açıkladığı görülmektedir.

Çalışılan kuruma ve çalışma süresine göre KÖSİ’nin maliyeti düşürüp düşürmeyeceği hakkındaki görüşler incelenmiş ancak test sonuçlarındaki farklar önemli bir düzeyde olmadığı için anlamlı bir farklılık olmadığı saptanmıştır.

KÖSİ’nin ülke kaynaklarının etkinliği üzerine etkisinin olup olmadığı görüşleri üzerinde çalışılan kuruma göre farklılık etkili olup olmadığına bakılmıştır. Buna göre, belediye, karayolları ve DHMİ çalışanlarının çoğu katkı sağlayacağı görüşünü belirtirken, TCDD çalışanlarının nispeten çoğu her hangi bir katkı sağlamayacağı görüşünü belirtmiştir. Çalışma süresine göre bir farklılık olup olmadığına bakıldığında ise, görüşlerin anlamlı bir şekilde farklılaşmadığı tespit edilmiştir.

Anket çalışması neticesinde her düzeyde KÖSİ hakkında bilgi sahibi çalışan yer alsa da KÖSİ konusunda gereken yeterli bilgiye sahip olmadıkları ve özelleştirme ile karıştırdıkları fark edilmiştir. Bu nedenle, KÖSİ konusunda daha çok seminer, yayın, konferans vb. bilgilendirmelerin yapılması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Yine katılımcıların ulaştırma sektöründe KÖSİ'nin maliyet ve zaman avantajını değerlendirmede dikkate değer bir görüşlerinin olmadığı sonucu, ulaştırma hizmetlerinin verimliliği ve etkinliğini maksimize edecek bu uygulamanın tam olarak anlaşılmadığını ortaya koymaktadır. KÖSİ uygulamalarına verilecek önem ile finansman sıkıntısı ortadan kaldırılmaya çalışılacak, aynı zamanda ulaştırma sektöründe talep edilen hizmetlere çok daha hızlı cevap verilebilecektir.



## KAYNAKLAR

- Acar, M. C. (2007). Havaalanı Terminal Binalarında Yap-İşlet-Devret Modeli. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları Havaalanları Daire Başkanlığı.
- Akçay, B. (2006). SPK 7. Arama Konferansı, Kamu Altyapı Yatırımlarının Sermaye Piyasaları Aracılığıyla Finansmanı. Ankara
- Akkaya, K.Ö. (2010). Kamu Özel Sektör İşbirlikleri ve Gayrimenkul Yatırım Ortaklıklarıyla İlişkisi, İstanbul Teknik Üniversitesi. Fen Bilimleri Enstitüsü. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi. 2010.
- Altunışık, R., Coşkun, R., Bayraktaroğlu, S., & Yıldırım, E. (2004). Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri SPSS Uygulamalı. Sakarya: Sakarya Kitabevi.
- Andrew, N. V. (2006). Dünya Bankası Türkiye Temsilcisi, Türkiye’de Kamu Özel Ortaklığı, Uluslararası KÖSİ (PPP) Zirvesi Ve Sempozyumu, Tebliğ. Ankara
- Bhatnagar, S. (2004). Indian National eGovernmentPlan Focus on Service Delivery.
- Böke, K. (. (2010). Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri. İstanbul: Alfa Basım yayım Dağıtım San. ve Tic. Ltd. Şti.
- Çağlar, V., Esmer, S., & Oral, E. Z. (2010). Özelleştirme ve Özelleştirme Aşamasında Olan Limanların Sektörel İncelemesi. Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları VIII. Ulusal Kongresi (s. 925-935). Trabzon: Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi.
- Çiçek, H. (2006). Psikolojik ve Sosyal Yönden Yükümlülerin Vergiye Karşı Tutum ve Tepkileri (İstanbul İli Anket Çalışması). İstanbul: İstanbul Serbest Muhasebeci Mali Müşavirler Odası.
- Deniz Ticaret Odası. (2015, Haziran). Türkiye'nin Dünyaya Açılan Kapıları: Limanlarımız. Deniz Ticareti.

DHMI (2015). [www.dhmi.gov.tr](http://www.dhmi.gov.tr). Mart 01, 2015 tarihinde <http://www.dhmi.gov.tr/havaalanlari.aspx> adresinden alındı.

Doganis, R. (2005). *The Airline Business*, 2nd edition, Routledge, London.

DPT (2014) <http://www.dpt.gov.tr>

Dünya Bankası. (2014). *Rail Lines (total route-km)*.

Eligüzeloğlu, Y. (2012). *Kamu ve Özel Sektör Ortaklığı*”, YEÇEP ve AB Uyum Sürecinde Çevresel Yatırımların Finansmanı Semineri, Koç Holding, Ankara

Esmer, S. (2009). *Konteyner Terminallerinde Lojistik Süreçlerin Optimizasyonu ve Bir Simulasyon Modeli*. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Anabilim Dalı Doktora Tezi.

Gingell, D.S. (2003). *Paying the e-Government Bill: e-Government and Sectoral Development in the Caribbean State*, <http://www.comnetit.org/news/stlucia/Wed-11th-DavidSpo-StLuciaPres.ppt>, (06.03.2014).

Guliyev, M. (2012). *KEİ Üye Devletlerinde Sürdürülebilir Ekonomik Kalkınma için Kamu-Özel Sektör İşbirliğinin Rolü*. Keipa Genel Kurulu Kırkıncı Oturumu Ekonomi, Ticaret, Teknoloji ve Çevre İşleri Komisyonu.

Gülen, F. *Özelleştirme, Yap - İşlet - Devret, Kamu Özel Sektör İşbirliği*. 10 01, 2014 tarihinde <http://www.yayed.org/id81-incelemeler/ozellestirme-yap-islet-devret-kamu-ozel-sektor-isbirligi.php> adresinden alındı.

International PPP Platform. (tarih yok). 12 15, 2014 tarihinde International PPP Platform: [http://www.ppp.org.tr/index2.php?option=com\\_content&do\\_pdf=1&id=52](http://www.ppp.org.tr/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=52) adresinden alındı.

Keskin, M. H. (2008). *Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi (Geçmiş, Dünyü, Bugünü, Geleceği)*, Ankara

- Keşli, A.T. (2009). Kamu Özel Sektör İşbirliği (PPP) Projelerinin Hukuki Rejimi. Marmara Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul
- KGM (2015). [www.kgm.gov.tr](http://www.kgm.gov.tr). 02 01, 2015 tarihinde <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Istatistikler/DevletveIlyolEnvanteri.aspx> adresinden alındı.
- Kurt, C. (2010). Türkiye'de Ulaştırma Sektörü İçerisinde Lojistiğin Yeri ve Önemi. İstanbul: T.C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi.
- Koray, N.B. (1998). İnşaat Sektöründe Stratejik İşbirlikleri. Çukurova Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul
- Kikeri, S., Nellis, J. and Shirley M. (1992). Privatization, The Lessons of Experience, Washington: World Bank Publications
- Levrat, N. (1995). Avrupa'da Yerel Kamu Hizmetlerinin Sağlanmasında KÖSO Deneyimleri. (Çev. Mustafa Dönmez). Çağdaş Yerel Yönetimler. Cilt 4, Sayı 2
- Matons J.G. (1992). Privatisation and the Private Sector in Ports. Challenge of Port Competition Seminar Proceedings (pp.143-150). Kuala Lumpur, Malaysia, August.
- Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü. (tarih yok). 09 01, 2014 tarihinde <http://www.mevzuat.gov.tr/>:  
<http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/3.5.934186.pdf> adresinden,  
[www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.4046.doc](http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.4046.doc) adresinden,  
<http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/4.5.233.pdf> adresinden ve  
[www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2983.pdf](http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2983.pdf) adresinden alındı.
- MEB Ulaştırma Alanı (2011), Karayolu Taşımacılığı Modülü.
- Ott, F. ve Hartley, K. (1991). Privatization and Economic Efficiency, A Comparative Analysis of Developed and Developing Countries. Worchester: Elgar Publishing Ltd.

- Otamış, İ.V. (2013). Türkiye’de Hava Ulaştırma Sektörünün Yapısal İncelenmesi ve Rekabet Analizi. Akdeniz Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi
- Övgün, B. (2009). Kamu Yönetimi: Yapı İşleyiş Reform. Ankara.
- Öztürk, E. (2006). TCDD Lokomotif Bakım ve Yakıt Takip Bilgi Sisteminin Modellenmesi, Gazi Üniversitesi. Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara
- Sarılgan, E. (2007). Bölgesel Havayolu Taşımacılığı ve Türkiye’de Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler, Anadolu Üniversitesi. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Eskişehir
- Sarısu, A. (2007). Kamu Ve Özel Sektör İşbirlikleri Türkiye İçin Bir Model Önerisi, Ankara Üniversitesi. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Ankara.
- Sarısu, A. (2008, Mart). Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Kamu Kesimi ile Özel Sektör İşbirliği Modelleri Çerçevesinde Gerçekleştirilmesine İlişkin Kanun Taslağı Tasarısının Değerlendirilmesi. Yaklaşım Dergisi(183), 214-222.
- Sarısu, A. (2008, 07 07). Ayhan Sarısu. 11 15, 2014 tarihinde [ayhansarisu.wordpress.com](http://ayhansarisu.wordpress.com):  
<https://ayhansarisu.wordpress.com/2012/08/09/pppler-sihirli-bir-formul-mudur/> adresinden alındı.
- Sarısu, A. (2009). Kamu ve Özel İşbirlikleri. Ankara: Yaklaşım Yayıncılık San. ve Tic. AŞ.
- Sarısu, A. (2012). Kamu ve Özel Sektör İşbirliği Modeli ile Yatırım”, Sunum, Finans Kulüp, İstanbul
- Satıcı, Ö. (2014, Nisan 29). Korelasyon Analizi, Spearman Korelasyon Analizi. Şubat 15, 2015 tarihinde [www.dicle.edu.tr](http://www.dicle.edu.tr): [www.dicle.edu.tr/Contents/05ec89ab-2b9b-492d-a161-ffe635296f9.pdf](http://www.dicle.edu.tr/Contents/05ec89ab-2b9b-492d-a161-ffe635296f9.pdf) adresinden alındı

- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. (2012). <http://web.shgm.gov.tr/doc4/2010fr.pdf>
- Stainback, J. (2000). Public and Private Finance and Development Methodology, Deal Structuring, Developer Solicitation, John Wiley&Sons, Canada.
- Standard & Poor's. (2005). KÖSİ Kredi Anketi, [www.standardandspoor.com](http://www.standardandspoor.com).
- Şenel, T.P. (2010). Türkiye'de Sağlık Sektöründe Bir Finansman Yöntemi Olarak Kamu Özel Ortaklığı Politikasının Politika Haritalama Yöntemi İle Analiz Edilmesi, Ankara Üniversitesi. Sağlık Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Ankara
- Tanyaş (2011) "Rakamlarla Türk Lojistik Sektörü"  
<http://www.lojistikdefteri.com/1467/rakamlarla-turk-lojistik-sektoru>
- Taşgıt, Y. E. (2008). Havayolu Yolcu Taşıma Şirketlerinde Uygulanan Rekabet Stratejileri: Türk Şirketlerine Yönelik Nitel Bir Araştırma. Düzce Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Düzce
- T.C. Kalkınma Bakanlığı. (2012). Dünyada ve Türkiye'de Kamu-Özel İşbirliği Uygulamalarına İlişkin Gelişmeler. Yatırım Programlama İzleme ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü.
- T.C. Kalkınma Bakanlığı. (2014). Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018 Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi Özel İhtisas Komisyonu Raporu. Ankara.
- T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü (2014). [www.kgm.gov.tr](http://www.kgm.gov.tr)
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı, & İTÜ. (2005). Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Sonuç Raporu. Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uyg-Ar Merkezi .
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü. (2009). Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması 3. Ara Rapor.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı. (2010). 2010 Ulaşan ve Erişen Türkiye.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı. (2011). Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023.

- T.C. Ulaştırma Bakanlığı. (2013). Ulaştırma Bakanlığı Stratejik Planı (2009-2013).
- T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2014). Deniz Ticareti 2013 İstatistikleri Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma, Teşvik ve Gemi Sanayi İstatistikleri .
- T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı. (tarih yok). [http://www.oib.gov.tr/01\\_10\\_2015\\_tarihinde http://www.oib.gov.tr/portfoy/tdi.htm](http://www.oib.gov.tr/01_10_2015_tarihinde_http://www.oib.gov.tr/portfoy/tdi.htm) adresinden alındı.
- TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü. (2013). Demiryolu Sektör Raporu (TCDD) .
- TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü. (2013). T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2009-2013.
- TCDD(2014). <http://kurumsal.tcdd.gov.tr>. Ocak 15, 2014 tarihinde <http://kurumsal.tcdd.gov.tr> adresinden alındı.
- Tekin, A. G. (2007, Mayıs Haziran). Kamu-Özel Sektör İşbirlikleri Kamu-Özel Ortaklıkları. 03 10, 2015 tarihinde [www.oib.gov.tr/baskanlik/aligunertekin.pdf](http://www.oib.gov.tr/baskanlik/aligunertekin.pdf) adresinden alındı.
- Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A). (1984, Haziran 16). Ocak 01, 2015 tarihinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü: [www.shgm.gov.tr/doc3/shy6a.doc](http://www.shgm.gov.tr/doc3/shy6a.doc) adresinden alındı.
- Türkiye Denizciler Sendikası. (tarih yok). <http://www.tds.org.tr/>. 01 01, 2015 tarihinde [http://www.tds.org.tr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=652:ve-gecisler-tamam&catid=150&Itemid=761](http://www.tds.org.tr/index.php?option=com_content&view=article&id=652:ve-gecisler-tamam&catid=150&Itemid=761) adresinden alındı.
- TÜİK. (2013). Ulaştırma İstatistikleri. Ocak 2015 tarihinde [http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt\\_id=1051](http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1051) adresinden alındı.
- TÜİK. (2014, Ocak). Aralık 2014 tarihinde <http://www.tuik.gov.tr> adresinden alındı
- TÜİK. (2015, Ocak). [www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr). Şubat 15, 2015 tarihinde <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist> adresinden alındı.

TURKLİM, (2011). Limancılık Sektör Raporu. İstanbul. Türkiye Liman İşletmecileri Derneği.

United Nations, Economic and Social Council, (2005), Governance in Public Private Partnerships for Infrastructure Development, 2 Kasım, s. 22-30

Ulaştırma Sektörü Taslak, (2012). TR52 Düzey 2 Bölgesi (Konya-Karaman) 2023 Vizyon Raporu, Mevlana Kalkınma Projesi

UTİKAD (2008). Türkiye Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik 2008, <http://www.utikad.org.tr/db/files/Turkey%20Presentation%202008.pdf>

Yıldız, Mete. (2009). Kamu Bilişim Projelerinde Kamu Özel Sektör İşbirliği, Kamu Bilişim Platformu.

Yılmaz, I. C. (tarih yok). Kasım 21, 2013 tarihinde Fazlıoğlu Hukuk: <http://www.fazliogluhukuk.com/T%C3%BCrkiye'de%20Kamu%20C3%96zel%20Sekt%C3%B6r%20Ortakl%C4%B1C4%9FC4%B1%20Modelleri.pdf> adresinden alındı.

Yılmaz, C.I. Türkiye'de Kamu Özel Sektör Ortaklığı Modelleri [http://www.ppp.org.tr/dokumanlar/dptgerekce\\_15\\_04\\_2008.pdf](http://www.ppp.org.tr/dokumanlar/dptgerekce_15_04_2008.pdf)

<http://www.cografyam.org/>. (2010). Şubat 01, 2014 tarihinde [http://www.cografyam.org/ygs\\_lys/lys\\_konular/turkiyede\\_ulasim\\_tic\\_tur.htm](http://www.cografyam.org/ygs_lys/lys_konular/turkiyede_ulasim_tic_tur.htm) adresinden alındı

[www.ekofinans.com](http://www.ekofinans.com). (31, Temmuz 2012). Ocak 12, 2014 tarihinde <http://www.ekofinans.com/thy-dunya-devleri-arasinda-kacinci-sirada-yer-aldi-h9570.html> adresinden alındı

[www.ubak.gov.tr](http://www.ubak.gov.tr). (tarih yok). Ocak 01, 2015 tarihinde T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı: <http://www.ubak.gov.tr/> adresinden alındı.

## EKLER

### EK-1: Kamu-Özel Sektör İşbirliklerinde Kullanılan Anlaşma Modelleri

| İŞBİRLİĞİ MODELİ                     | ÖZELLİKLERİ  | UYG. ALANLARI  | AVANTAJLARI  | DEZ AVANTAJLARI  |
|--------------------------------------|--|--|--|--|
| <b>İşletme ve Bakım Anlaşmaları</b>  | Kamuya ait işletmenin, özel sektör tarafından işletilmesini ve bakımının yapılmasını kapsayan anlaşmalardır.   | Belediye uygulamalarını su, atık su, park, yol, rekreasyon, altyapı çalışmalarını kapsar.              | -Servis kalitesini ve verimliliğini artırır.<br>-Maliyetleri azaltır.<br>-Sözleşmelerde esneklik sağlar.<br>-Mülkiyet kamu sektörüne aittir.   | -Kolektif anlaşmalar sözleşme dışına çıkılmasına imkân vermeyebilir.<br>-Partnerin hataları sonucu maliyetler artabilir.<br>-Mal sahibinin sözleşme yetkisi yoktur, sorumlulukları azalır.                                       |
| <b>Tasarım ve İnşaat Anlaşmaları</b> | Bu tür işbirliklerinde yerel yönetim, kamusal hizmetlerinin kanun ve standartlara göre tasarlanması ve inşa edilmesi için özel sektörle anlaşma yapar. İnşaat bittiğinde yapının ve işletmenin haklarını yerel yönetim alır. | Altyapı, yol, otoyol, su, atık su gibi sosyal ve kamusal ihtiyaçların karşılanması amacıyla uygulanır. | -Özel sektörün deneyimlerinden faydalanılır.<br>-Yeni teknolojilerin kullanımı ile maliyetin düşürülmesi sağlanır.<br>-Üretimde esneklik vardır.<br>-Üretimde verimlilik artışı sağlanır.<br>-Üretim süresi azalır.<br>-Özel sektörün risk payı artar. | -Yapı sahibinin kontrolü azalır.<br>-Tasarım sorunlarından ötürü maliyet artışı olabilir.<br>-Prosedürlerin yeterli olmaması sorunlara neden olabilir.<br>-İşletme maliyetinin sermaye maliyetini geçmesi ile sorun yaşanabilir. |



|  |  |   |  |  |
|--|--|---|--|--|
| <p><b>Anahtar Teslim Anlaşmaları</b></p> | <p>Kamu sektörü gerekli sermayeyi sağlarken, özel sektör tasarım, inşaa ve belirli bir süre için işletme haklarını alır. İşletme performansını özel sektör sağlar.</p>   | <p>Kamu sektörünün amaçladığı hizmetlerde özel sektörün, deneyim işletme ve diğer imkânlarından faydalanılması gereken durumlarda uygulanır. Genellikle altyapı, yeşil alanlar ve yerel yönetim yapıları için kullanılır.</p> | <p>-Yapım riski özel sektöre aittir.</p> <p>-Transfer ve işletme özellikleri kaliteyi belirler.</p> <p>-Yerel yönetim özel sektör arasındaki rekabetten fayda sağlar.</p> <p>-Yapım süresi daha kısa sürer.</p>  | <p>-Yerel yönetimin kontrolü azalır.</p> <p>-Kompleks prosedürlere sahiptir.</p> <p>-Tasarım sorunları ile maliyet artabilir.</p> <p>-Altyapı türüne göre maliyet riski artabilir.</p>   |
| <p><b>Ek İşletme Anlaşmaları</b></p>     | <p>Özel sektörün var olan hizmete ek hizmet sağlamasını içeren anlaşma türüdür. Anlaşmada projenin inşası ve finansman özel sektöre aittir. Özel sektör bu ek işletmeyi bir süreliğine işletir ya da yatırılan sermayeden belirli bir kar elde edene kadar işletmeyi devralır.</p> | <p>Birçok altyapı ve diğer kamu ihtiyaçlarının giderilmesi amaçlanır. Bunlar; yol, su sistemleri, atık su ve su projeleri olabilir.</p>   | <p>-Yerel yönetim projeler için herhangi bir sermaye sağlamak zorunda değildir.</p> <p>-Finans riski özel sektöre aittir.</p> <p>-Yerel yönetim özel sektörün yapıdaki deneyiminden faydalanır.</p> <p>-Yapımın süreci tasarım-inşaa tekniği ile kısalmır.</p> <p>-Üretimde esneklik vardır.</p> <p>-Yapımda artan verimlilikten kar sağlanır.</p> | <p>-Özel sektörün işletme hakları ile ilgili maddeler yer almadığından sorunlar çıkabilir.</p> <p>-Mevcut sözleşmenin değişikliğinden kaynaklanan maliyet artışı söz konusu olabilir.</p> <p>-Kontrolün kaybedilmesi söz konusu olabilir.</p> <p>-Kompleks yapıya sahip sözleşmelerin var olması sorunlara neden olabilir.</p> |

|  |   |   |  |  |
|--|---|---|--|--|
| <p><b>Kiralama ve Satın Alma Anlaşmaları</b></p> | <p>Yerel yönetim özel sektörle kamu ihtiyaçlarının karşılanması için tasarım, finans yapımı üstlenmesi için anlaşma yapar. Özel sektör bu işletmeyi belirli bir süre için yerel yönetime kiralar. Bu süre işletme haklarının yerel yönetime geçmesine kadar sürer. Bu uygulama yerel yönetimin yeni bir işletme ihtiyacı olduğunda ancak gerekli finansmanı sağlayamadığı durumlarda söz konusu olabilir.</p> | <p>Büyük projeleri kapsar. Yapılar, araç ihtiyaçları, su, atık su, katı atıkların işlenmesini içerir.</p>   | <p>-Yapımdaki verimlilik artar.</p> <p>-Yenilikler için fırsat sağlar.</p> <p>-Bina maliyeti seviş maliyetinden daha düşüktür.</p> <p>-İşletme riski özel sektöre aittir.</p> <p>-Kamu hizmetleri daha ucuza mal edilmiş olur.</p> <p>-Performansa göre ödeme söz konusudur.</p> | <p>-Altyapı yada diğer hizmetlerin kontrolünde yerel yönetimin kontrolü azalır.</p>  |
| <p><b>Geçici Özelleştirme</b></p>                | <p>Kamu sektörünün sahip olduğu işletme yada hizmet geliştirilmesi, büyütülmesi koşuluyla özel sektöre devredilir. İşletme özel sektörün yeterli karı elde edeceği süreye kadar satılır yada kiralanır.</p>   | <p>Kamu hizmetlerinin gerçekleştirilmesinde; altyapı, su sistemleri, yol, atık su sistemleri, park alanları, kamu yapıları, havaalanları, stadyum ve rekreasyon amaçlı yapıları içerir.</p> | <p>-Eğer anlaşma ve sözleşmeler iyi düzenlenmiş ise belediye gerekli kontrolleri ve uygulanmasını sağlar.</p> <p>-İşletmenin devredilmesi işletme maliyetinden daha azdır.</p> <p>-İşletme yapım için özel sektörden faydalanır.</p> <p>-İşletme riski özel sektöre aittir.</p>  | <p>-Kontrolün azalması söz konusu olabilir.</p> <p>-sözleşmede gelecekte çıkabilecek sorunlar mutlaka işlenmelidir</p> <p>-kira bedelini özel sektör belirlediği için fiyatlar düşünülenden daha yüksek olabilir.</p> <p>-Yerel yönetim çalışanları işten çıkarılabilir.</p> <p>-Özel sektöre devredilme sürecinde işçi sorunları yaşanabilir.</p> |

|   |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|
| <p><b>Kiralama- Geliştirme- İşlet Ya da Satın Alma- Geliştirme- İşlet Anlaşmaları</b></p> | <p>Özel sektörün işletme ya da hizmetleri modernize etmek veya geliştirmek için satın aldığı veya kiraladığı anlaşmalardır.</p>  | <p>Kamu hizmetlerinin gerçekleştirilmesinde, altyapı, su sistemleri, atık su sistemleri, park alanları, kamu yapıları, havaalanları ve stadyum gibi rekreasyon amaçlı yapıları içerir.</p> | <p>-Özel sektörün işletme karşılığı ödediği kira ya da satış bedeli, kamu sektörüne kazanç sağlar.</p> <p>-Finansman riski özel sektöre aittir.</p> <p>-Yenilikler servis kalitesini artırır.</p> <p>-Yerel yönetim özel sektörün deneyiminden faydalanır.</p> <p>-Yapımda hız sağlanır.</p> <p>-Üretimde esneklik ve verimlilik sağlanır.</p> | <p>-İşletme ya da altyapıda kontrol kaybı olabilir.</p> <p>-Kiralama ya da satın alma değerinin belirlenmesinde sorunları çıkabilir.</p> <p>-Eğer işletme özel sektöre satılırsa başarısızlık riski ortaya çıkabilir bu durumlarda sorumluluk yerel yönetime geçer.</p> <p>-Yapılacak yenilikler sözleşmede yer almazsa uygulamada sorunlar çıkabilir.</p> |
| <p><b>Yap- Devret- İşletme Anlaşmaları</b></p>  | <p>Yerel yönetim, özel sektörle işletmeyi finanse etmesi ya da projeyi inşa etmesi için anlaşma yapar. Yapım tamamlanınca işletme yerel yönetime devredilir. Daha sonra yerel yönetim işletmeyi özel sektöre, kar sağlayıncaya kadar, belirli bir süre için kiralar.</p> | <p>Kamu hizmetlerinin gerçekleştirilmesinde, altyapı, su sistemleri, atık su sistemleri, park alanları, kamu yapıları, havaalanları ve stadyum gibi rekreasyon amaçlı yapıları içerir.</p> | <p>-Yerel yönetim özel sektörün deneyiminden faydalanır.</p> <p>-Yerel yönetim özel sektörün işletme maliyetlerini almasıyla kar sağlar.</p> <p>-Yerel yönetim servisler ve ücretler konusunda söz sahibidir.</p> <p>-Yerel yönetim işletme kalitesini, standartlarını ve bakımlarını kontrol edebilir.</p>                                    | <p>-Özel sektörle işbirliği yapmaktan kaynaklanan sorunlar ortaya çıkabilir ya da bağlı performans sorunları ortaya çıkabilir.</p>   |

|  |   |  |   |   |
|--|---|--|---|---|
| <p><b>Yap-İşlet-Devret Anlaşmaları</b></p> | <p>Özel sektörün işletme yada hizmetin finansmanını, yapımını, işletmesini, bakımını üstlenir ve belirli bir süre için kar sağlayana kadar proje haklarını alır. Daha sonra proje hakları yerel yönetime geçer.</p>   | <p>Kamu hizmetlerinin gerçekleştirilmesinde, altyapı, su sistemleri, atık su sistemleri, park alanları, kamu yapıları, havaalanları ve stadyum gibi rekreasyon amaçlı yapıları içerir. Ayrıca konut üretimi alanında da uygulanmaktadır.</p> | <p>-Özel sektör finansmanlarının maksimum kullanımı sağlanır.<br/>-verimli, etkili üretim ve işletme sağlanır.<br/>-Belirli bir süre için işletme fırsatı özel sektöre verilir.<br/>-Yapının sorunları özel sektöre aittir.<br/>-Özel sektörün deneyim, yeni teknoloji, ekipman ve işçilik deneyimlerinden kazanç sağlanır.<br/>-Risk özel sektörle paylaşılır.</p> | <p>- İşletme maliyeti düşünülenden daha fazla olursa, işletme yerel yönetime devredilebilir.<br/>-Yerel yönetim işletme ve yapımda kontrol sahibi değildir.<br/>-Özel sektör kullanım ücretlerini yerel yönetimden bağımsız olarak belirler.<br/>-Özel sektörle işbirliği yapmaktan kaynaklanan sorunlar ortaya çıkabilir yada anlaşmaya bağlı sorunlar ortaya çıkabilir.</p> |
| <p><b>Ortak Girişimler</b></p>             | <p>Ortak girişimde partnerler yeni bir firma oluşturur ya da var olan bir firmanın mülkiyetini paylaşırlar. Ortak girişimlerde temel düzenleyici kamu sektörü olur ve firma işletmesinde de aktif rol alır. Bu nedenle kamu sektörü kurulan firmanın karından da pay alır ve çalışmaların politik kabul görmesini sağlar.</p> | <p>Kamu hizmetlerinin gerçekleştirilmesinde, altyapı, su sistemleri, atık su sistemleri, park alanları, kamu yapıları, havaalanları ve stadyum gibi rekreasyon amaçlı yapıları içerir.</p>   | <p>-İki sektörün deneyim ve kaynaklarının birleştirilmesini sağlar.<br/>-Taraflı olarak sorumluluklara sahiptir.<br/>-Yerel yönetim özel sektörü regüle etmiş olur.<br/>-Özel sektör işletmenin uzun yada kısa vadede verimliliğini sağlar.<br/>-Uzun vadeli projeler özel sektör için kar sağlar.</p>  | <p>-İşbirliği kapsamında kurulan firmanın yönetiminde, farklı disiplinlerin neden olduğu anlaşmazlıklar ortaya çıkabilir.<br/>-Çalışanlar arasında uyumsuzluk söz konusu olabilir.</p>  |

Kaynak: (Akkaya, 2010: 18-19-20)

## EK-2: Kamu Özel Sektör İşbirliği Uygulamaları Hakkında Tokat İli Kamu Ulaştırma Sektörü Çalışanlarının Görüşleri Üzerine Yapılan Anket Formu

*Bu anket formu Tokat ilinde Kamu Ulaştırma Kurumlarında görev yapan personelin "Türkiye'de ulaştırma sektöründe Kamu ve Özel Sektör İşbirliği (KÖSİ) Uygulamaları" hakkındaki görüşlerini belirlemek amacıyla hazırlanmıştır.*

### Değerli Katılımcı,

Bu ankette istenilen bilgiler, bilimsel araştırma için kullanılacak olup, hiçbir şekilde başka amaçla kullanılmayacak ve başkalarıyla paylaşılmayacaktır. Göstereceğiniz ilgiye şimdiden teşekkür ederim.

Öğr. Gör. Çiğdem ALIÇAVUŞOĞLU  
GOÜ Pazar Meslek Yüksekokulu

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Halit ÇİÇEK  
GOÜ İktisadi ve İdari Bil. Fakültesi

- A.** Lütfen aşağıdaki ifadeleri dikkatlice okuduktan sonra kendinizi 1 ile 5 arasında derecelendiriniz. İfadelerin karşısındaki size en uygun gelen rakamı daire içine alarak işaretleyiniz. (1- Çok Az, 5- Çok Fazla)

| Çok az<br>Fazla | → | Orta Düzeyde | → | Çok |
|-----------------|---|--------------|---|-----|
| 1               | 2 | 3            | 4 | 5   |

|   |  |   |   |   |   |   |
|---|--|---|---|---|---|---|
| 1 | Türkiye'de ulaştırma hizmetlerinin kalitesi ve verimliliği yeterli düzeydedir. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 2 | Türkiye'de ulaştırma harcamaları için devlet yeterli ödenek ayırmaktadır.      | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 3 | Türkiye'de ulaştırma sektöründe çalışanlarının iş memnuniyeti yüksektir.       | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 4 | Türkiye'de ulaştırma sektöründe çalışan personel sayısı yeterlidir.            | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 5 | Türkiye'de ulaştırma sektöründe çalışanların ücretleri tatmin edicidir.        | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 6 | Türkiye'de halkın ulaştırma hizmeti taleplerine hızla cevap verilmektedir.     | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 7 | Türkiye'de ulaştırma hizmetleri Avrupa'dakinden daha iyidir.                   | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 8 | Türkiye'de ulaştırma sektöründe teknoloji yakından takip edilmektedir.         | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 9 | Türkiye'de ulaştırma hizmetleri yönetimi etkindir.                             | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

|    |   |   |   |   |   |   |
|----|---|---|---|---|---|---|
| 10 | Türkiye’de ulaştırma hizmetleri denetimi etkindir.  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 11 | Türkiye’de halk ulaştırma hizmetlerinden memnundur.   | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 12 | Türkiye’de ulaştırma hizmetlerinin yatırım ve harcamaları için yeterli ödenek ayrılmaktadır.                              | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 13 | Türkiye’de ulaştırma hizmetlerine ait projeler finansman sıkıntısı sebebiyle zamanında bitirilememektedir.                | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 14 | Kamu Özel Sektör İşbirliği Modeli konusunda yeterli bilgiye sahibim.  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 15 | Türkiye’de Kamu Özel Sektör İşbirliği konusunda seminer, konferans vb. bilgilendirme yapılıyor.                           | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 16 | Kamu Özel sektör İşbirliği çerçevesinde daha çok bilgilendirme gereklidir.  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 17 | Kamu Özel Sektör İşbirliği istihdamı artırabilir.   | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 18 | Kamu Özel Sektör İşbirlikleri, kamunun özel sektörün işletmecilik tecrübesinden yararlanmasını sağlar.                    | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 19 | Kamu Özel Sektör İşbirlikleri, ulaştırma sektörü hizmetlerinde maliyeti düşürecektir.                                     | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 20 | Kamu Özel Sektör İşbirlikleri, sağlık, altyapı, enerji, eğitim vb. her alanda uygulanabilir.                              | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 21 | Kamu Özel Sektör İşbirlikleri, ülke kaynaklarının israf edilmesine yol açar.  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 22 | Kamu Özel Sektör İşbirlikleri, özelleştirmeden farklı bir uygulama değildir.  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 23 | Kamu Özel Sektör İşbirlikleri ile ulaştırma hizmetlerinde halkın memnuniyeti artırılabilir.                               | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 24 | Kamu Özel Sektör İşbirlikleri, kamu hizmetlerinin kaliteli, ekonomik ve yaygın sunumunu sağlayabilir.                     | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 25 | Kamu Özel Sektör İşbirlikleri, kamu finansman sıkıntısının çözüm yollarından biridir.                                     | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 26 | Kamu Özel Sektör İşbirliği ile hizmet sunumu daha hızlı gerçekleşecektir.   | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 27 | Kamu Özel Sektör İşbirliği, ulaştırma hizmetlerinin sunumunda gereksiz bir uygulamadır.                                   | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 28 | Bilgi ve tecrübe yetersizliğinden dolayı Kamu Özel Sektör İşbirliklerinin uygulanması risk taşımaktadır.                  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 29 | Kamu Özel Sektör İşbirlikleri, ülke kaynaklarının daha verimli ve etkin kullanılmasına yol açar.                          | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 30 | Kamu Özel Sektör İşbirliklerinin uygulanmasında ulaştırma sektörüne ait tesislerin yönetimi tamamen kamuya ait olmalıdır. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

**B. KİŞİSEL BİLGİLER**

- 1) Yaşınız :  18-25  26-35  36-45  46-55  56-65
- 2) Cinsiyetiniz :  Bay  Bayan
- 3) Eğitim Durumunuz :  İlköğretim  Lise  Üniversite (  )  
Lisansüstü
- 4) Kaç yıldır bu işi yapıyorsunuz? :  0-5  6-10  11-15  16-20  20  
üzeri
- 5) Çalıştığınız kurum: .....
- 6) Göreviniz: .....

**C. Görüş ve Önerilerinizi Alttaki Boşluğa Yazınız.**

*Katılımınız için teşekkür ederim.*

## ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Çiğdem ALIÇAVUŞOĞLU  
Doğum Yeri ve Tarihi : İstanbul, 28.12.1984

Eğitim Durumu  
Lisans Öğrenimi : Gaziosmanpaşa Üniversitesi,  
İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,  
İşletme Bölümü  
2003-2007

Yabancı Dili : İngilizce  
Bilimsel Faaliyetleri : Erasmus Personel Ders Verme Hareketliliği

İş Deneyimi : HSBC BANK A.Ş. 2007-2012

İletişim  
E-Posta Adresi : cigdem.alicavusoglu@gop.edu.tr